

V. b. b.

NATIONALBIBLIOTHEK  
Zeitschriftensaal,



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

---

1. HEFT

JÄNNER—MÄRZ 1936

X. JAHRG.

---

## *Der zehnte Jahrgang der Mitteilungen des Union-Yacht-Clubs.*

Mit diesem Hefte treten die „Mitteilungen des Union-Yacht-Clubs“ in das zehnte Jahr ihres Erscheinens.

Mag auch die Hoffnung, daß sich diese Publikationen über den ursprünglich geplanten Rahmen, wie er im Titel zum Ausdrucke kommt, zu einer Zeitschrift für den österreichischen Segelsport entwickeln werde, nicht zur Gänze in Erfüllung gegangen sein und uns die Not der Zeit sogar dazu genötigt hat, die Zahl der jährlich erscheinenden Hefte von zwölf auf sechs und zuletzt auf vier herabzusetzen, so erfüllen doch die „Mitteilungen“ in verdienstvoller Weise ihren Zweck, die Mitglieder des U.-Y.-C. in gedrängter Form über alles das am Laufenden zu erhalten, was im U.-Y.-C. sowie im Segelsport Österreichs und des Auslandes vorgeht. Und noch mehr als das; diese Quartalshefte bilden auch eine Plattform für die Erörterung aller aktuellen Fragen unseres Sports und für die Austragung von Meinungsverschiedenheiten der Mitglieder über seglerische Probleme und Einrichtungen jeder Art.

Der Redaktionsausschuß ist nach Maßgabe des ihm in den Heften zur Verfügung stehenden beengten Rahmens gewissenhaft bemüht, über alle bemerkenswerten Ereignisse der Segelei



zu berichten und nimmt auch mit Freude interessante Tatsachenberichte und Kampfartikel in die Spalten auf.

Wir wollen hoffen, daß unsere Mitglieder anerkennen werden, daß hier unter den gegebenen Verhältnissen geleistet wird, was möglich ist, und unseren „Mitteilungen“ ein geneigtes Interesse zuwenden, und daß sie an dieser Stelle das finden, was sie erwarten und erwarten können.

Wenn diese Hoffnung sich bewahrheitet, so ist die Arbeit des Redaktionsausschusses nicht vergeblich gewesen und wird ihm den Mut geben, auf dem eingeschlagenen Wege weiter zu schreiten in dem Bewußtsein, hiermit sein Scherflein beizutragen zum Wohle der österreichischen Segelei. *Maurus.*

## *Das Jubiläum des Union-Yacht-Clubs.*

Im Jahre 1936 feiert der Union-Yacht-Club seinen 50. Geburtstag. Das wäre wohl, mit Rücksicht auf die beachtenswerte, vielfach bahnbrechende Rolle, die der Klub im letzten halben Jahrhundert im Sportleben Österreichs gespielt hat, ein Grund für größere Festlichkeiten; der Vorstand hat aber, den gegenwärtigen, ernsten Zeitläuften Rechnung tragend, beschlossen, die abzuhaltenden Festlichkeiten in engem Rahmen zu halten und das Hauptgewicht auf sportliche Veranstaltungen zu legen.

Am Gründungstag selbst, am 21. April, wird ein außerordentlicher Seglertag abgehalten, zu dem außer den satzungsgemäß berechtigten ausübenden Mitgliedern auch die beitragenden und die Jugendmitglieder als Gäste eingeladen werden. Zwei interessante Vorträge werden diesem Seglertag ein besonderes Gepräge geben. Im einzelnen wird die Tagesordnung in den Einladungen bekanntgegeben werden.

Ferner wird zur Feier des Jubiläums in einem Wiener Kino für U.-Y.-C.-Mitglieder eine Vorführung von Segelfilmen stattfinden, Aufnahmen von Regatten und anderen sportlichen Sehenswürdigkeiten aus den letzten Jahren. Für diese Vorführung kommt nur ein Vormittag in Betracht, da am Nachmittag die Kinotheater nicht für Privatvorstellungen vergeben werden; voraussichtlich wird dafür einer der dem Seglertag vorangehenden oder folgenden Sonntage gewählt werden.

Zum Jubiläum erscheint ein neues Jahrbuch des



U.-Y.-C. zum erstenmal wieder nach einer Pause von mehreren Jahren. Dieses Jahrbuch kann auch als Festschrift bezeichnet werden. Es wird darin, verfaßt vom Präsidenten des Klubs, Sektionschef Dr. Hans Maurus, eine vollständige Ge-



„Im Niederwind“.

Das im Lichtbildwettbewerb 1935 mit dem I. Preis ausgezeichnete Bild, aufgenommen von Ing. Viktor Thausing jun.



schichte des Union-Yacht-Clubs gebracht, beginnend mit der Gründung und fortgesetzt bis in die Gegenwart. Es ist dies nicht nur eine Darstellung der Entwicklung und des Aufbaues des Gesamtklubs und seiner zehn Zweigvereine, sondern auch eine Geschichte des Segelsportes in Österreich überhaupt.

Das Jahrbuch enthält ferner eine dem gegenwärtigen Stande entsprechende Mitgliederliste und das Yachtregister, gleichfalls nach dem heutigen Stande.

Als sportliche Veranstaltungen zur Feier des 50jährigen Bestandes sind Jubiläumswettfahrten vorgesehen, deren Durchführung vom Vorstand dem Zweigverein Wolfgangsee übertragen wurde; sie werden in der zweiten Hälfte August vor St. Gilgen abgehalten.

Das Programm, das vom Vorstand bereits festgesetzt wurde, sieht zunächst vier Jubiläumswettfahrten vor, die als Verbandswettfahrten allen Klassen des D. S.-Vb., sowie den österreichischen Klassen offen stehen; ferner steht eine Sonderwettfahrt für die Sonderklasse auf dem Programm, da in dieser Klasse ein sehr starkes Feld, bestehend aus ganz erstklassigen Yachten vom Atter- und Wolfgangsee, zu erwarten ist. Sodann wird im Rahmen der Jubiläumsregatten die österreichische Staatsmeisterschaft 1936 ausgesegelt, und zwar wie im Vorjahre auf Olympiajollen. Endlich werden auch die Wettfahrten zwischen den Junioren der Zweigvereine um den Jugendpokal abgehalten und den Abschluß bildet das 4. österreichische Einheits-Zehnertreffen. Zwei Tage im Verlaufe der ungefähr zwei Wochen beanspruchenden Wettfahrtreihen sind internen Veranstaltungen vorbehalten, wobei ein Handicap vor dem „Weißen Rössel“ in St. Wolfgang und ein Geschwadersegeln über den ganzen See beabsichtigt ist. Das vorläufig festgesetzte Programm (Änderungen von Einzelheiten bleiben vorbehalten) lautet:

Samstag, 15. August, 15 Uhr: Ansegeln.

Sonntag, 16. August, 13 Uhr: I. Jubiläumswettfahrt, alle Klassen.

Montag, 17. August, 13 Uhr: II. Jubiläumswettfahrt, alle Klassen.

Dienstag, 18. August, 13 Uhr: Sonderwettfahrt, Sonderklasse. 13 Uhr, 14 Uhr, 15 Uhr, 16 Uhr, Juniorenwettfahrten, Olympiajollen.



Mittwoch, 19. August, 13 Uhr: III. Jubiläumswettfahrt, alle Klassen.

Donnerstag, 20. August, 13 Uhr: IV. Jubiläumswettfahrt, alle Klassen.

Freitag, 21. August, 15 Uhr: Geschwadersegeln.

Samstag, 22. August, Handicap vor St. Wolfgang.

Sonntag, 23. August, 12 Uhr: I. Staatsmeisterschaft, Olympiajollen, 14 Uhr: II. Staatsmeisterschaft, Olympiajollen.

Montag, 24. August, 12 Uhr: III. Staatsmeisterschaft, Olympiajollen, 14 Uhr: IV. Staatsmeisterschaft, Olympiajollen.

Dienstag, 25. August, 12 Uhr: V. Staatsmeisterschaft, Olympiajollen, 14 Uhr: I. E. Z.-Wettfahrt, E. Z.-Klasse.

Mittwoch, 26. August, 12 Uhr: II. E. Z.-Wettfahrt, E. Z.-Klasse, 14 Uhr: III. E. Z.-Wettfahrt, E. Z.-Klasse.

Donnerstag, 27. August, 15 Uhr: A b s e g e l n.

Die Wettfahrten werden für folgende Klassen ausgeschrieben: 6-m-R-Klasse, Sonderklasse, 35-qm-Rennklasse, 25-qm-Binnenklasse, Starklasse; ferner für die Schwertklassen: 22-qm-, 20-qm-, 15-qm-, 10-qm-Rennklasse und Olympiajollenklasse.

Einladungen zur Teilnahme an den Regatten ergehen an alle österreichischen Verbandsvereine sowie an die mit uns befreundeten Yachtclubs des Auslandes. Es ist zu hoffen, daß wir bei diesen Wettfahrten eine größere Anzahl ausländischer Gäste auf unserem Segelrevier begrüßen können.

Bei allen Wettfahrten werden außer den vorschriftsmäßigen Klassenpreisen (Plichtschildern) auch S o n d e r p r e i s e ausgesegelt, überdies erhält jedes an den Jubiläumswettfahrten teilnehmende Boot ein Erinnerungsschild.

Neben den sportlichen Veranstaltungen sind für die Regattazeit natürlich auch gesellschaftliche in Aussicht genommen, die im einzelnen noch bekannt gegeben werden.

N e n n u n g s s c h l u ß für die Teilnahme an den Regatten ist am 20. Juli. Da es für die Veranstalter aber von Wert ist, möglichst bald ein Bild über die Teilnahme an den Wettfahrten zu erhalten, ist als ein vorläufiger 1. N e n n u n g s t e r m i n d e r 15. M a i b e s t i m m t; Nennungen bis zu diesem Tag bringen den Vorteil mit sich, daß den Betref-



fenden bei Transporten und anderen Gelegenheiten die weitestgehenden Begünstigungen gesichert sind.

Meldungen sowie auch alle Anfragen sind an das Sekretariat des U.-Y.-C., Wien, I., Reichsratsstraße 7, zu richten.

*H. v. Frisch.*



„Y a w e n a“ (Wolfgangsee).  
Fock auswechseln vor dem Gewitter.

### *Jubiläumsregatten 1936 auf dem Wolfgangsee.*

Der Zweigverein Wolfgangsee rüstet bereits tatkräftigst zu den Festwochen und Regatten, die anlässlich des 50jährigen Bestandes des Union-Yacht-Clubs im August dieses Jahres auf dem Wolfgangsee abgehalten werden. Verschiedene Sonderausschüsse haben ihre Tätigkeit schon aufgenommen, um diese Festwochen sportlich und gesellschaftlich zu einem besonderen Ereignis zu gestalten. Unser Zweigverein glaubt dabei durch die schöne Lage seines Segel-Reviere und die dort vorwiegend herrschenden günstigen Windverhältnisse für diese festlichen Veranstaltungen besonders geeignet zu sein.



Rechtzeitig alle Vorbereitungen zu treffen, hat sich unser Klub zur Aufgabe gestellt.

Eines der nächsten Hefte unserer Mitteilungen wird diesen Jubiläums-Festwochen vorbehalten sein und alle Einzelheiten der sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen, soweit sie bereits festliegen, bekanntgeben. Sehr wichtig ist es jedoch, recht bald ungefähr einen Überblick über den Umfang der Beteiligung an den Regatten zu erhalten. Wir möchten daher schon heute die Yacht-Besitzer bitten, ihre Teilnahme ernstlich zu erwägen, wobei darauf hingewiesen sein soll, daß wesentliche Preis-Ermäßigungen und finanzielle Unterstützungen erwirkt werden sollen, damit nicht nur den Jollen, sondern auch den großen Kiel-Yachten der Transport nach St. Gilgen und zurück ermöglicht werde.

Ferner soll schon heute darauf hingewiesen sein, daß allen Meldungen die gültigen Klassenscheine beigefügt sein müssen, ohne welche eine Meldung nicht angenommen werden würde. Es ergeht daher schon heute an die Yachtbesitzer die Aufforderung, die Gültigkeit ihrer Klassenscheine zu überprüfen und eventuell sich solche rechtzeitig zu beschaffen.

Allen teilnehmenden Mitgliedern und Gästen durch besondere Veranstaltungen Überraschungen und Unterhaltungen zu bieten, wird unser Klub bemüht sein. Ohne den noch zu veröffentlichenden Einzelheiten vorgreifen zu wollen, sei heute schon erwähnt, daß außer den offiziellen Regatten ein großes Geschwadersegeln bis St. Wolfgang und Strobl sowie ein besonderes Handikap vor St. Wolfgang mit eigener Preisverteilung im „Weißen Rössel“ vorgesehen sind. Ferner haben die für unseren Sport und unseren Klub seit Jahren interessierten bodenständigen St. Gilgener und St. Wolfgangener ihre Mitwirkungen bei verschiedenen Veranstaltungen in ihrer bekannten, stets sehr originellen Art zugesagt.

Alle wichtigen Vorarbeiten möchte unser Klub gern während der Winter- und Frühjahrsmonate erledigen, um während der Sommermonate nicht mehr mit vielleicht gar überhasteten Arbeiten belastet zu sein. In diesem Sinne möchten wir auch alle Mitglieder bitten, schon heute ihr besonderes Interesse den kommenden Jubiläumsregatten zuwenden zu wollen.

Für den Ausschuß des Z.-V. Wolfgangsee:

*Hans Schulze.*



### *Mitteilung des Verbandes österreichischer Seglervereine.*

Der Veldner Seglerverein hat sich mit Beschluß der Generalversammlung vom 30. Dezember 1935 aufgelöst.

### *Mitteilungen des Vorstandes.*

Der Vorstand hat die Wettfahrttermine der Zweigvereine und die der Jubiläumswettfahrten für das Jahr 1936 folgendermaßen festgesetzt:

Stammverein: 16. bis 24. Mai, 6. und 7. Juni.

Mattsee: 2. bis 6. August.

Traunsee: 2. bis 6. August.

Attersee: 9. bis 13. August.

Mondsee: 11. bis 14. August.

Wolfgangsee, Jubiläumswettfahrten des U.-Y.-C.: 16. bis 26. August.

Wörthersee: 26. August bis 3. September.

Auswahlwettfahrten in der Olympiaklasse auf dem Attersee: 30. Mai bis 1. Juni.

### *Mitgliederaufnahme.*

Als ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:

Attersee: Kurt E. Altman n, Dr. Friedrich Werner, Georg Werner, Dr. Walter Stermann.

Traunsee: Paul Wittgenstein, Matthias Wittgenstein.

Wolfgangsee: Albin Schram, Gerald Ollershaw, Robert Ollershaw.

Neusiedlersee: Franz Benisch.

### *Mitteilungen des Seglervereines „Nibelungen“ (St. Gilgen).*

Die Wettfahrttätigkeit des S.-V. N. wird im Jahre 1936, wie alljährlich, 4 Vereinswettfahrten und eine Verbandswettfahrt umfassen, und zwar:

Im Juli: 1. Vereinswettfahrt um den „Werner Gumpinger-Gedächtnispreis“. 2. Vereinswettfahrt nach Ried um den „Nibelungenpokal“.

Mitte August: Verbandswettfahrt.



Anfang September: 3. Vereinswettfahrt nach Strobl  
(14 Seemeilen) um den „Aberseepokal“. 4. Vereinswettfahrt um  
den „Mozartpokal“ und den „Nöckpokal“.

Für den Segler-Verein „Nibelungen“:

*H. Ratz,*  
Schriftführer.

*A. Helmberger,*  
Vorsitzenderstellvertreter.



„Olympia“.

Das im Lichtbildwettbewerb 1935 mit dem II. Preis ausgezeichnete Bild,  
aufgenommen von Hanns F u n k e.



## *Mitteilungen des Redaktionsausschusses.*

Zum Lichtbilderwettbewerb wurden diesmal nicht weniger als 65 Bilder eingesandt, also um 62 mehr als im Vorjahre. Der Preisausschuß hat von diesen drei Bilder mit Preisen ausgezeichnet. Der I. Preis wurde dem Bild mit dem Kennwort „Im Niederwind“ zuerkannt, aufgenommen von Ing. Viktor Thausing jun., den II. Preis erhielt das Bild „Olympia“ von Hans Funke, den dritten das Bild „Jollenfeld“ von Walter Holzappel.

Alle übrigen eingesandten Bilder liegen im Sekretariat und können von den Eignern in den Bürozeiten (jeden Dienstag und Freitag zwischen halb 5 und 7 Uhr nachm.) abgeholt werden, auch werden sie über Verlangen zugesandt.

Unter diesen Bildern befindet sich übrigens noch manche schöne Aufnahme, die zur Veröffentlichung in den Mitteilungen geeignet wäre. Nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel — ein Klischee kostet immerhin etwas Geld — werden einzelne Bilder auch noch veröffentlicht werden, wozu sich der Redaktionsausschuß ja schon im Preisausschreiben das Recht vorbehalten hat.

### *Aufruf.*

Für die im Rahmen des Jubiläums in Aussicht genommene Vorführung von Segelfilmen werden geeignete, d. h. 16-mm-Filme gesucht. Wer einen solchen Film besitzt und geneigt ist, ihn für diesen Zweck dem Vorstand zur Verfügung zu stellen, wird ersucht, sich mit Herrn Dr. Artur Michalek, Wien, XII., Edelsinnstraße Nr. 2, Telephon R-35-5-65, ins Einvernehmen zu setzen.

Je mehr solche Filme wir haben, desto schöner wird die Kinovorstellung ausfallen.

### *„Steckbrief.“*

In diesem Zusammenhang ist der Redaktionsausschuß ersucht worden, eine Fahndung nach dem Atterseeeteil des von Dr. Michalek aufgenommenen großen U.-Y.-C.-Filmes zu erlassen. Jener Herr oder jene Dame, in deren Händen er vermutlich schlummert, wird gebeten, ihn Herrn Dr. Michalek zurückzustellen.



## *Ausschreibung*

### **zu den Frühjahrs-Verbandswettfahrten 1936 des Wiener Segel- und Ruder-Clubs auf der alten Donau.**

**T a g u n d S t u n d e:** Freitag, 1. Mai, 10 Uhr 30 Min., Samstag, 2. Mai, 15 Uhr 30 Min., Sonntag, 3. Mai, 10 Uhr 30 Min.

**K l a s s e n:** 22-qm-, 15-qm-, 10-qm- (Einheitszehner) Rennklassen, Olympiajollen und 5-qm-Klasse. In jeder Klasse müssen mindestens zwei Nennungen vorliegen.

**B a h n l ä n g e:** 2,5, bzw. 5 Sm. (Untere alte Donau).

**B a h n:** Startlinie—Stürzelwendemarke—Startboje—Stürzelwendemarke—Ziellinie.

**S t a r t:** Vor dem W. S. R. C. Untere alte Donau 3.

**B e s a t z u n g u n d R u d e r f ü h r u n g:** Laut Vorschrift und nur durch Mitglieder eines dem V. ö. S.-V. angehörenden Vereines.

**P r e i s e:** Tagespreise: 1 Preis 2 bis 3 Boote, 2 Preise 4 bis 6 Boote usw., Punktpreise in jeder Klasse (Punktwertung nach Dr. Johnny).

**E i n s ä t z e:** Alle Klassen S 3— pro Boot und Wettfahrt. Bei Meldung zu den drei Wettfahrten zusammen S 8—.

**M e l d e s c h l u ß:** 29. April 1936.

**M e l d e s t e l l e:** Carl Brunner, I., Kohlmarkt 20, Telephon U-26-0-86.

**P r o g r a m m:** Beim Klubwart des W. S. R. C. Untere alte Donau 3.

**P r e i s v e r t e i l u n g:** 10. Mai 1936, 15 Uhr 30 Min. im Klubhause.

Für die Wettfahrtleitung:

*Carl Brunner e. h.*

## *Die Wettfahrten um den Juniorenpokal auf dem Attersee.*

Im Jahre 1931 hatte der Zweigverein Wolfgangsee durch die Stiftung eines Wanderpreises eine Junioren-Wettfahrt geschaffen, die bestimmungsgemäß immer im Rahmen der Hauptwettfahrtwoche der Salzkammergut-Seen zu veranstalten war und zu der jeder Zweigverein nur einen seiner Junioren nennen konnte. 1931 und 1932 blieb der Wolfgang-



see Sieger, 1933 der Mondsee und 1934 gewann die Jugend-  
 abteilung des Z.-V. Wolfgangsee mit dem dritten Sieg den  
 Preis endgültig. Durch die dankenswerte neuerliche Stiftung  
 eines Pokals durch den Z.-V. Wolfgangsee wurde diese sehr  
 sportliche Veranstaltung unseren Junioren erhalten und kam bei  
 der diesjährigen Hauptwettfahrtwoche auf dem Attersee zur  
 Austragung. Die bisherigen Bestimmungen, wonach ein und der-  
 selbe Junior nur einmal für seinen Verein starten durfte, wurde



„Pia V“, C. Auteried (J 479), Gewinner des Preises der T. u. Sp. F.,  
 I. Punktpreis der Atterseewoche 1935, des Nord-Süd-Preises 1935 und  
 Zweiter im Seenwettkampf Zürichsee, Plattensee, Attersee.  
 „Risa“, J. Altmann (J 457).

dahin abgeändert, daß ein Junior einmal bis zur Voll-  
 endung des 16. Lebensjahres und einmal über dieser Alters-  
 grenze zum Start zugelassen ist. Dadurch soll die Beteiligung  
 auch jüngerer Burschen ermöglicht werden, ohne daß sie bei  
 einem Mißerfolg gleich für ihre ganze weitere Juniorenzeit von  
 diesem Wettkampf ausgeschlossen sind. In den vorangegangenen  
 Jahren hatte man für die Austragung dieses Wettkampfes die  
 E.-Z.-Klasse verwendet, heuer wählte man die Olympiajollen,



das Einheits-Einhandboot, das für derartige Wettfahrten ganz besonders gut geeignet ist.

Zu den Wettfahrten um den Juniorenpokal hatten im letzten Jahre fünf Zweigvereine gemeldet, und zwar hatten genannt: Der Attersee G. Werner, Mattsee H. Reschreiter, Traunsee G. Köchert, Wolfgangsee, H. Angyán und Wörthersee H. Böcker. Gesegelt wurden fünf Wettfahrten und die Boote bei jeder Wettfahrt gewechselt, so daß jeder Segler einmal mit jedem Boot startete. Am Tag der Wettfahrt, dem 14. August, herrschte eine flotte Westbrise von anfänglich 3 Sekm., die im weiteren Verlauf der Wettfahrten bis auf 4 bis 5 Sekm. zulegte. Die erste Wettfahrt beendigte G. Köchert als Erster mit 4 Sek. vor G. Werner, dem mit 8 Sek. Abstand H. Böcker folgte. Vierter und Fünfter wurden Reschreiter und Angyán.

In der zweiten Wettfahrt passierte G. Werner 4 Sek. vor Köchert die Ziellinie, konnte jedoch zufolge einer Berührung kurz vor der Ziellinie nicht unterschreiben und wurde ausgeschlossen. Die Reihenfolge war demnach: Köchert, Reschreiter, Böcker und Angyán.

In der dritten und vierten Wettfahrt belegte beidemale H. Böcker den ersten, Köchert den zweiten und Reschreiter den dritten Platz.

In der letzten und entscheidenden Wettfahrt blieb G. Köchert (T. S.) mit 40 Sek. vor Werner und 2 Min. 7 Sek. vor Böcker, Sieger.

Somit hatte Köchert mit drei I. und zwei II. Plätzen und 760 Punkten den Juniorenpokal in diesem Jahr für den Traunsee gewonnen. Es folgten in der Gesamtwertung: H. Böcker (W. S.) mit zwei I. und drei III. Plätzen und 579 Punkten, H. Reschreiter (Ma. S.) mit 346 Punkten, G. Werner (A. S.) mit 310 Punkten und H. Angyán (Wg. S.) mit 125 Punkten.

*H. Vogt.*

### *Sieger und verhinderte Sieger.*

Auch das Ringen des Menschen nach Objektivität führt leider nicht immer bis ganz dahin!

Zu dumm . . . . ! Da freut man sich zuerst über Erfolge und dann stellt sich auf einmal heraus, daß wir Drei, von diesen Feststellungen Betroffenen, diese Erfolge nur unserer Kunst in der Ausnützung bestehender Lücken verdanken. Aber noch



nicht genug: die Blamage wird immer größer und grenzt schon geradezu ans Uferlose, wenn wir jetzt an Hand der Skizzen draufkommen, daß wir ja nicht einmal diese Kunst beherrschen. Denn unsere Segel waren gar nicht 6'10 m im Vorliek, sondern nur 5'80 bis 5'90 m, im Achterliek nur 5'85 bis 5'90 m statt 6'10 m, und in der achterlichen Wölbung fehlt es beträchtlich auf die 0'25 m, gar nicht zu reden von den 0'35 m, die erreichbar sein sollen.

Es ist wirklich sehr zu bedauern, daß der Umfang der Klubnachrichten so sehr beschränkt ist, daß es nicht möglich ist, ausführlich zu schildern, mit welchen Ausnützungen bestehender Lücken wir gearbeitet haben, als wir auch mit anderen Segeln bei allen vorhergehenden Ausscheidungsrennen vorne waren.

Aber wenn man schon uns Realisten, die zum Unterschied vom Idealisten ihr Geld so ausgeben, daß sie von Haus aus ordentliche Segel bekommen, anprangert, dann muß auch aus Gründen der Gerechtigkeit ein anderer, noch ein vierter, an das Licht der Öffentlichkeit gezerrt werden, einer, der in der Ausnützung vorhandener Lücken ein wahrer Künstler zu sein scheint. Dieser andere, den wir nicht einmal in der „Tabelle der Reihenfolge der großen Segel“ entdecken konnten, ist ein gewisser Herr Sentall. Er ist zwar ein Neuling in der Olympiajolle, ist bei den Meisterschaftsregatten erstmalig in diesem Boot gestartet, aber er hat es dennoch zuwege gebracht, mit einem solchen, wie bewiesen wurde, eklatant unterlegenen heimischen Segel Zweiter zu werden.

Zweiter in demjenigen Rennen mit dem allereinfachsten Wind und das mit dem geringsten Abstand vom Ersten, der in allen fünf Rennen erreicht wurde.

Da stimmt es offenbar irgendwo nicht!

Besser gesegelt als die anderen kann der Segler Sentall nicht haben, denn es wird ja einwandfrei nachgewiesen, daß es auf dieses gar nicht ankommt und nur einzig und allein die Quadratmeter, Quadratdezimeter, Quadratzentimeter und — wenn es so weiter geht, steht es uns noch bevor — Quadratmillimeter die Zielfolge bestimmen.

Und doch Zweiter, und doch der beste Zweite! Das ist unbegreiflich. Der derzeitige Stand unserer Wissenschaft findet keine Erklärung.



Wir verlangen daher von den ernstesten Forschern, daß sie herausbringen, welche offenbar auch noch auf anderen Gebieten vorhandenen Lücken der Segler Sentall ausgenützt hat, um das zustande zu bringen.

Aber — wir sind leider überzeugt, daß bis zur Enthüllung dieses Geheimnisses so viel Zeit vergeht, daß inzwischen noch das alleinseligmachende, in besagtem Artikel schon bedeutungsvoll erwähnte starre Einheitssegel aus Blech kommt. Obwohl auch dann — bezügliche Gerüchte sind mir (diesmal ausnahmsweise nur mir allein) schon zu Ohren gekommen und werden auch geglaubt! — besonders geschäftstüchtige Segelmacher (Spengler) einzelnen Rennkanonen vor dem Rennen, natürlich umsonst, eigenartige Blechscheren und Lötlampen nach ihren letzten Erfahrungen heimlich zur Verfügung stellen wollen, die nach dem Rennen zurückzugeben sind!

Und bis zu diesem Zeitpunkt bleiben wir unverbesserlichen Realisten noch weiterhin auf dem Standpunkt, daß wir nicht mehr machen, als die Vorschriften erlauben, aber auch freiwillig nicht weniger nehmen, als uns berechtigt zusteht, und daß wir unsere Segel dort kaufen, wo wir es für richtig finden. Wir werden diese Segel dann nicht nach neuen geheimnisvollen Schnittmodellen nachträglich vergrößern, andererseits aber auch nicht zur Erreichung eines guten Sitzes künstlich verkleinern müssen.

Und wir werden dann auch nicht in die immerhin peinliche Lage kommen, vor dem Rennen zu sagen, daß es auf die Größe gar nicht ankommt und nur der Stand allein von ausschlaggebender Bedeutung ist, um nach dem Rennen festzustellen, daß uns die größeren Segel geschlagen haben. *D. Angerer.*

\* \* \*

Vom Redaktionsausschuß aufgefordert, zu obigen Ausführungen Stellung zu nehmen, glaube ich dies am besten zu bewerkstelligen, indem ich jedermann, den Autor nicht ausgenommen, ersuche, meinen Artikel in Nr. 4 der „Mitteilungen“ ex 1935, welcher also Anstoß erregte, genau zu lesen. Es steht dort schon alles darinnen, was, auch als Erwiderung, zu sagen ist. Ich verweise insbesondere auf den zweiten und auf den letzten Absatz. *Ing. R. Schlenk.*



## *Und nochmals: Für den Einheitszehner!*

Über, für und gegen den Einheitszehner (E.-Z.) ist in diesen „Mitteilungen“ schon viel zu lesen gewesen und mancher wird wohl fragen, was hiezu noch zu sagen sei. Wenn nun auf einige der seinerzeitigen Einwände gegen den E.-Z. nochmals eingegangen wird, so geschieht dies hauptsächlich, um neuerdings die Förderung dieser rassigen Rennboote nachdrücklichst anzuregen und darüber hinaus auseinander zu setzen, inwieweit gerade dem E.-Z. für die Weiterentwicklung unseres Segel-sportes eine besondere Rolle zufällt.

Ein berühmter Segler hat sich einmal bei kritischen Betrachtungen über Einheitsklassen zu der merkwürdigen Ansicht verstiegen, daß Einheitsklassen schon deshalb abzulehnen wären, weil dann immer nur dieselben (besten) Segler die Preise einheimen würden. Ganz abgesehen vom rein Sportlichen ist dieser Standpunkt schon deshalb reichlich überholt, weil es heute bereits unmöglich ist, immer wieder mit noch besseren Neubauten herauszurücken. Weisen doch jetzt auch die neuesten Fünfzehner und Zwanziger einen solchen Grad von Vollendung auf, daß eine weitere Steigerung der Qualität kaum denkbar erscheint.

Dazu kommt, daß in der Einheitsklasse unsere jungen ambitionierten Segler am raschesten und sichersten ein seglerisches Können erwerben werden, mit dem sie den Spitzen-seglern gefährlich werden können. Um sich dies klar zu machen, hat man bloß folgendes zu bedenken: In einer freien Klasse ist oft nur sehr schwer zu erkennen, was die Preisträger mit ihren Booten „machen“ und die Unterliegenden haben eine zu große Fülle von Möglichkeiten, wenn sie an ihren Booten Verbesserungen ausprobieren wollen. Hingegen hat man in der Einheitsklasse, insbesondere beim E.-Z. zufolge der gleichen Bootskörper und Segelfiguren klare und sichere Vergleichsmöglichkeiten für allerlei Versuche mit verschiedenen Segelstellungen, Lattenwölbungen usw. Einem erfolgreichen Trimmen durch fleißiges Segeln und aufmerksames Beobachten ist hier ein weites Feld geboten. Natürlich muß jeder auch über die nötige Selbstkritik verfügen und zum Beispiel unterscheiden lernen, ob er durch besseres Segeln und Trimmen oder durch zufälligen besseren Wind einen Gegner überlaufen konnte. Daß eine Ein-



heitsklasse, in der allein ein Kampf mit gleichen Waffen möglich ist, zur Hebung des taktischen Könnens der Segler vorzüglich geeignet ist, versteht sich von selbst.

Die österreichischen Segelreviere beherbergen eigentlich nur zwei Einheitsklassen, die E.-Z.-Klasse mit 15 Booten und die ganz jungen Olympiajollen. Die über das Aktuelle hinausgehende Bedeutung der letzteren wurde vor Jahresfrist von Ing. H. J. V o g t sehr treffend hervorgehoben. Dennoch dürfen wir nicht übersehen, daß die Olympiajolle als Einhandboot allzu



„Herbstmorgen“.

Startplatz des S.-V. Nibelungen in St. Gilgen.

einseitig ist und infolge des Fehlens einer D ü s e n w i r k u n g (des Clous der Aerodynamik des Seglers) mit den modernen sloopgetakelten Jollen nicht verglichen werden kann.

Was ist aber bei den Jollenklassen noch zu leisten? Die Jahre der „stürmischen“ Entwicklung des Jollenbaues sind zweifellos vorüber. Die Unterwasserschiffe sind angeblich nicht mehr zu verbessern und die Segelrisse scheinen ebenfalls bestimmten Endformen zuzustreben. Immer mehr zeigt sich, daß die Boote mit den hohen schmalen Großsegeln, weit überlappenden Vorsegeln und steilen Fockspieren in den Schlußbilanzen am besten abschneiden. Es sind dies Fünfzehner und Zwanziger, die aus einiger Entfernung von einem E.-Z. kaum zu unter-



scheiden sind, dessen endgültiger Segelriß erst auf Grund eingehender Versuche mit gleichen Bootskörpern zustande kam. Hier hat offenbar der kleine E.-Z. die Entwicklung nicht unwesentlich gefördert. Demnach steht zu erwarten, daß eine weitere und intensivere Pflege des E.-Z. noch manchen neuen Fortschritt zeitigen wird, der dann auch anderen Klassen und damit dem gesamten Segelsport zugute kommen kann.

Freilich können solche Fortschritte nicht mehr auf konstruktivem Gebiet liegen, wohl aber auf windtechnischem. Wir verstehen darunter (mit Curry) alles, was zum Trimmen eines Bootes und zur Ruder- und Schotenführung gehört.

Für solche Bestrebungen ist aber wieder die E.-Z.-Klasse besonders gut geeignet. Denn sobald das Durchschnittskönnen der E.-Z.-Segler einigermaßen angestiegen ist, werden sich die Spitzensegler genötigt sehen, auch ihrerseits mit neuen Feinessen zu Felde zu ziehen. Das heißt, wenn sie sich nicht bloß auf bessere Nerven und taktische Überlegenheit verlassen wollen, werden sie versuchen müssen, durch noch sorgfältigeres Trimmen gesteigerte Leistungen aus ihren Booten herauszuholen. Und gerade weil die Trimm-Möglichkeiten beim E.-Z. in vernünftigen engen Grenzen gehalten sind, können wir hoffen, daß auf diesem Wege letzte Feinheiten erschlossen werden, an denen wir in einer freien Klasse vielleicht achtlos vorübergingen. Die so erzielten Fortschritte werden zwar äußerlich wenig in Erscheinung treten, dafür wird sich aber das Können unserer Rennsegler, zumindest das der Durchschnittssegler, nicht unwesentlich gehoben haben. Darin liegt also die besondere Bedeutung des E.-Z. für den segelsportlichen Fortschritt. Wie weit uns in dieser Hinsicht die ausländischen E.-Z. bereits voraus sind, läßt sich mangels sportlicher Begegnungen nicht feststellen. Regattabilder, die gelegentlich in der „Yacht“ zu finden sind, zeigen uns aber, daß die deutschen E.-Z.-Segel die zulässigen Abmessungen aufs äußerste ausnützen, während fast alle österreichischen E.-Z. zu kleine Segel haben. Dies illustriert jedenfalls die Schärfe der dort vorhandenen Konkurrenz.\*)

---

\*) Bezeichnend ist auch die Tatsache, daß der Verbandsmeister 1935 der E.-Z.-Klasse unter den 12 Wettfahrten der Bayern-Woche bloß vier als Sieger beenden konnte.



Zum Schluß noch ein paar Worte über die immer wieder betonten „Verschiedenheiten“ der E.-Z. Es ist nicht zu leugnen, daß solche bestehen. Soferne diese aber mit den Vermessungsbestimmungen in Einklang stehen, muß gesagt werden, daß sie auf die seglerischen Qualitäten der Boote wirklich ohne jeden Einfluß sind. Freigestellt sind zum Beispiel die Großschotanlage, Ruderübersetzung, Lattenbefestigung, Wantenspanner ober oder unter Deck usw. Diese und viele andere Kleinigkeiten richtet sich jeder E.-Z.-Segler nach eigenem Gutdünken und Geschmack und es ist durchaus zu begrüßen, daß einem Bordbastler, der auch mit einem E.-Z. niemals „fertig“ werden dürfte, keine kleinlichen Beschränkungen auferlegt sind. Leider bestehen auch Unterschiede, die auf den Umstand zurückzuführen sind, daß die Vermessungsbestimmungen des E.-Z. in einigen Punkten erst im Laufe der ersten Jahre auf Grund der gesammelten Erfahrungen ergänzt und endgültig festgelegt wurden. So kommt es, daß die älteren österreichischen E.-Z. vor allem hinsichtlich der Spierenquerschnitte und -gewichte den letzten Bestimmungen noch nicht ganz entsprechen. Daß die Eigner der jüngeren einwandfreien E.-Z. aus diesem Grund bei den E.-Z.-Rennen niemals Proteste eingelegt haben, zeigt von sportlicher Gesinnung. Andererseits sollten aber die Eigner der älteren Boote doch so viel Interesse und Opferwillen für die Klasse bekunden, die wenigen notwendigen Änderungen an ihren Booten möglichst bald anbringen zu lassen. Hoffen wir, daß diese Unstimmigkeiten wenigstens anläßlich der Meßbrieferneuerungen ausgemerzt werden! Danach kann aber an der „Gleichheit“ der E.-Z. nicht der geringste Zweifel mehr bestehen.

Zusammenfassend sei folgendes hervorgehoben:

1. Der E.-Z. ist nach wie vor das billigste Schwertrennboot von vollendeter seglerischer Qualität, die von den neuesten Fünfzehnern und Zwanzigern nicht überboten wird.

2. Die E.-Z.-Klasse gewährleistet soweit als irgend denkbar einen sportlichen Kampf mit gleichen Waffen und bildet gerade deshalb ein hervorragendes Mittel zur Hebung unseres seglerischen Durchschnittsniveaus.

3. Der begabte Anfänger hat in der E.-Z.-Klasse eine ganz besonders günstige Gelegenheit, in kurzer Zeit ein hohes seglerisches Können zu erwerben.



4. Den begeisterten Rennseglern wird die E.-Z.-Klasse — schon wegen der sich stetig verschärfenden Konkurrenz — niemals langweilig werden und die besten unter ihnen haben Gelegenheit, an der Verfeinerung der Windtechnik und damit am Fortschritt unseres herrlichen Segelsportes mitzuarbeiten.

Darum mit allem Nachdruck und nochmals: Für den Einheitszehner!

*J. L. Krames.*

### *Klassenprobleme.*

Daß die Frage der Schaffung einer für österreichische Verhältnisse geeigneten Kielyacht-Klasse, bzw. die Wiederbelebung einer solchen eine problematische ist, dürfte wohl kaum bezweifelt werden. Denn der Einwand, daß bei der gegenwärtigen Depression die Anschaffung einer Kielyacht ohnehin nicht in Betracht kommt, den können wir keinesfalls gelten lassen, wenn auch natürlich das finanzielle Moment bei einem Neubau eine ganz wesentliche Rolle spielt. Tatsächlich ist es nicht so einfach, jemandem auf die Frage, was für eine Kielyacht er sich bauen lassen soll, eine befriedigende Antwort zu geben. Denn die Mehrzahl unserer Kielyachten befindet sich klassenmäßig sozusagen auf dem Aussterbeetat, wie die Sonderklasse und die 35er. Es ist dies eine Folge unserer Zugehörigkeit zum D. S.-Vb., der diese Klassen gestrichen hat, womit jegliche Neubautätigkeit in ihnen versiegt ist. Vielleicht nicht ganz mit Recht. Denn wenn es auch selbstverständlich ist, daß man sich dem Klassensystem eines übergeordneten Verbandes im Interesse gemeinsamer Wettfahrttätigkeit einordnet, so liegen die Verhältnisse bei Kielyachten etwas anders als bei den leichter transportablen Jollen. Eine Beteiligung außerösterreichischer Kielyachten an unseren Wettfahrten zählt in der Geschichte des österreichischen Segelsports zu den größten Seltenheiten („Rakete“, „Passat“ auf dem Attersee); ja selbst unter ganz nahe benachbarten Segelrevieren, wie im Salzkammergut, können Sonderklassen nicht zusammenkommen, so sie nicht beide an einem normalspurigen Slipanschluß liegen. Es wird daher die österreichische Kielyachtsegelei nicht allzu viel Rücksicht auf das Ausland nehmen müssen, zumal da ja die Einfuhr aus Deutschland des Zolles wegen keine nennenswerte Rolle spielt. Daher sollte der



Umstand, daß der D. S.-Vb. eine Klasse zur Altersklasse erklärt oder sie ganz gestrichen hat, die sich bei uns bewährt hat, durchaus nicht von einer Neubautätigkeit abhalten. Ein treffliches Beispiel für ein gegenteiliges Verhalten zeigen uns die ungarischen Segler auf dem Balaton: die 25-qm-Jollenkreuzer (C), die vor zwei Jahren vom D. S.-Vb. gestrichen wurden, haben dort, da sie sich ausgezeichnet bewährt haben, zu einer regen Neubautätigkeit in den letzten beiden Jahren Veranlassung gegeben.

Die Ursache für das Fehlen einer geeigneten Binnen-Kielyacht-Klasse dürfte wohl in dem Umstand zu suchen sein, daß der D. S.-Vb. sich nach seinem Wiedereintritt in die I. Y. R. U. solchen Kielklassen zugewandt hat, in denen internationaler Sport betrieben werden kann, also hauptsächlich den Schärenkreuzern und in der letzten Zeit den internationalen R-Klassen. Diese alle sind ja gewiß auch auf Binnengewässern brauchbar, ihr Hauptnachteil ist aber der hohe Preis, der einer ausgedehnten Neubautätigkeit hindernd im Wege steht. Tatsächlich verfügen wir derzeit nicht über eine ausgesprochene Binnen-Kielklasse im nationalen Klassensystem des D. S.-Vb., wohl aber existiert eine internationale Kielklasse, die der Anforderung, auch den leichten Windverhältnissen unserer Alpenseen gerecht zu werden, weitgehend entspricht, die *Star Klasse*.

Die herannahende Olympiade hat eben — nicht mit Unrecht — insbesondere in Deutschland in seglerischer Hinsicht die Pflege jener Klassen stark in den Vordergrund treten lassen, in denen 1936 in Kiel um die Palme der Weltmeisterschaft gerungen werden soll — naturgemäß hat dies eine Vernachlässigung der übrigen Klassen im Gefolge. An die imponierende Neubautätigkeit in der 8- und 6-m-R-Klasse reiht sich geradezu ein Massenneubau von Olympiajollen; nicht ganz so großzügig ist die Neubautätigkeit in der vierten, zu olympischen Ehren gelangenden Klasse, den Starbooten. Wenn das Dichterwort „von der Parteien Haß und Gunst verwirrt“ irgendwo im Segelsport zur Anwendung gelangen kann, so trifft es auf diese Klasse zu, die ja in der letzten Nummer dieser Mitteilungen von D. Angerer vorgestellt wurde. Das Boot ist ein sehr empfindliches und schnelles Rennboot, das ausgezeichneten Sport erlaubt; es besitzt die Lebendigkeit des Schwertbootes,



kann aber anderseits mit Vollzeug bei schwerem Wetter mit dichten Schoten gesegelt werden, ohne daß es kentert oder vollläuft. Es ist seitlich soweit eingedeckt, daß das Segel vom Wind platt auf das Wasser gedrückt werden könnte, ohne daß Wasser in die Plicht eindringt. Daß dieses über die ganze Erde in derzeit etwa 1200 Exemplaren verbreitete Einheitsboot, das in der Wettfahrt von zwei Mann gesegelt wird, wesentlich billiger zu stehen kommt, als eine Binnenjolle oder ein 20er, nämlich auf etwa 3500 bis 4000 S, ist wohl als besonderer Vorteil zu werten. Die Besegelung muß für Küstenverhältnisse als eher reichlich bezeichnet werden; da die Starboote also etwas übertakelt sind, sind sie auch bei leichtem Wind schnelle Boote und für Binnenverhältnisse sehr geeignet. Freilich darf man sich nicht vorstellen, daß sie etwa einen Ersatz für die Sonderklasse, in der man mit der ganzen Familie und dem Grammophon spazieren fährt, darstellen, denn „bequeme“ Boote, mit denen man auch bei starkem Wellengang trocken segelt, sind die Starboote natürlich nicht. Damit sind wir bei einem Punkt angelangt, der bei der Beantwortung nach der Frage der Zweckmäßigkeit der Einführung der Starklasse in Österreich von prinzipieller Bedeutung ist: ich meine jene nach der Zersplitterung der Klassen.

Da muß ich vorausschicken, daß man es wohl als feststehende Tatsache betrachten darf, daß — ebenso wie in jedem Sport — auch in unserem eine Entwicklung und die Erreichung einer Höchstform nur möglich ist, wenn wir Gelegenheit haben, uns mit den besten europäischen Binnenseglern zu messen. Und da liegen bereits die Schwierigkeiten der einheitlichen Klasse; betrachten wir die seit drei Jahren bestehende Europameisterschaft der Jollenklasse. Sie wurde in den ersten beiden Jahren in der Binnenjolle — erstmalig in Einheitsbooten — ausgetragen. Die Nationen, die keinen Binnensegelsport betreiben, halten sich ferne, wie England, Norwegen, Schweden, andere wieder erschienen einmal und nicht wieder, nachdem ihnen die Klasse unbekannt ist, wie Holland. Heuer fand diese Meisterschaft in einer italienischen Küstenjolle A in Triest statt, die wieder allen Teilnehmern außer den Italienern mehr weniger unbekannt war. Es ist wohl kein Zweifel, daß sich die Binnenjolle für die Durchführung der Europameisterschaft, trotzdem sie keine Einheitsklasse darstellt, sehr gut eignet und



daß wir im jetzigen Zeitpunkt an ihrem Bestand und ihrer internationalen Anerkennung besonders interessiert sein müssen. Alle unsere Nachbarn, Deutschland, Ungarn, die Schweiz, auch die Tschechoslowakei pflegen diese Klasse; ist sie es doch auch, in der wir bisher alle unsere internationalen Wettkämpfe absolvierten. Nun zeigt sich, wie schon früher erwähnt, als Folge der Neubautätigkeit in den olympischen Klassen in Deutschland eine Stagnation in der Binnenjollenklasse, darüber täuschen auch Beschwichtigungshinweise im offiziellen Organ des D. S.-Vb. kaum hinweg; fast keine Neubauten in den letzten Jahren, geringe Beteiligung beim Seglerhauspreis und bei den Berliner Herbstregatten reden eine deutliche Sprache. Es wäre sehr bedauerlich, wenn diese Jollenklasse des D. S.-Vb., der allein eine gewisse internationale Bedeutung zukommt, diese verlieren würde. Und wenn auch eine internationale Anerkennung wohl nicht zu erreichen ist, wäre die Frage zu erwägen, ob nicht im mitteleuropäischen Raum im Wege freier Vereinbarung unter den interessierten Ländern dieser Klasse eine besondere Note zu verleihen wäre.

Bekanntlich liegen ja die Verhältnisse hinsichtlich der Zersplitterung der Klassen innerhalb des U.-Y.-C. ziemlich im argen; die Mehrzahl der Zweigvereine verfügt überhaupt nicht über 22-qm-Rennjollen und es wäre wohl zweckmäßig, wenn die beiden Zweigvereine, die sowohl über 22er- wie 20er-Jollen verfügen, eine Klasse allein favorisieren würden, für beide reicht es doch nicht recht an Zahl. Wir besitzen kaum eine Klasse, die in allen Zweigvereinen entsprechend vertreten wäre. Kommt nun eine neue Klasse wie die Starkklasse hinzu, die sich meines Erachtens sehr gut für uns eignen würde, so besteht die Gefahr einer weiteren Zersplitterung, denn diese Kielklasse würde einen Teil der Jollensegler in ihr Lager ziehen, so wie heute die Olympiajolle einen großen Teil der besten Segler in Deutschland bereits dem Einheitszehner und der Binnenjolle entzogen hat. Damit soll natürlich nichts gegen diese Klasse, deren Notwendigkeit und Eignung als Einhandklasse außer Zweifel steht, gesagt sein, aber trotzdem wird eine Zersplitterung in den kleinsten Klassen unvermeidlich sein. Hat doch schon der Einheitszehner die Neubautätigkeit der freien Zehner so gut wie lahm gelegt und zu einer Spaltung in dieser Klasse geführt — nunmehr werden wir drei 10-qm-Klassen haben,



die freien Zehner, die Einheitszehner und Olympiajollen; das dürfte trotz einer Zeit, die billige Boote verlangt, etwas zuviel sein.

Wenn ich hier auf aktuelle Probleme unseres Sports hingewiesen habe, bin ich mir vollkommen bewußt, daß ich mit meiner Meinung da und dort auf Widerspruch stoßen werde; aber es ist vielleicht nicht der letzte Zweck dieser Zeilen, zu einer Aussprache über unsere Segelklassen in diesen Blättern anzuregen, die den führenden Männern unseres Segel-sportes die Unterlagen schaffen sollen, eine Konzentration der österreichischen Klassen ins Auge zu fassen.

A. v. Frisch.

## *Welche Kielyachtklasse?*

Seit langer Zeit ist bei unseren Kielyachtklassen so gut wie völlig Stillstand eingetreten. Wenn da auch in erster Linie die wirtschaftlichen Verhältnisse schuld sind, so spielt doch auch der Umstand mit, daß derjenige, der in der Lage ist, sich eine Kielyacht anzuschaffen, nicht recht weiß, was er eigentlich bauen oder kaufen soll. Dem Freund der Schwertbootklassen steht eine reiche Auswahl zur Verfügung, freie 20er, 15er, 10er, Einheitszehner, 22er und jetzt noch die Olympiajolle. Was aber soll der bauen, der eine schöne Kielyacht haben will? Es muß natürlich ein Klassenboot sein, für unsere Seen passen und man muß damit hier Regatten segeln können.

Die Star-Klasse kommt nicht in Frage. Es handelt sich ja hier um eine Yacht. Das kann eine kleine Sharpie mit angehängtem Wulstkiel niemals sein, wenn sie auch in noch so vielen Exemplaren in Südamerika oder Australien gefahren wird.

Von den Klassen des D. S.-Vb. wiederum kommen alle Klassen in Wegfall, die für die See bestimmt sind, also Schärenkreuzer und ähnliches. Es wird ja niemand, der eine große, teure Yacht hat, mit dieser immer hinterher fahren wollen, wie das bei unseren leichten Winden mit einer Kreuzeryacht der Fall sein würde.

Es bleibt also von den deutschen Klassen nur die R-Klasse übrig. Der alte 6er war gewiß ein sehr schönes und infolge seiner großen Segelfläche ein für unsere Gewässer geeignetes Fahrzeug, dem der leichte Wind und selbst Flaute zusagte. Bei dem



neuen 6er ist es anders. Ich weiß nicht, ob diese großen Schiffe mit den verhältnismäßig kleineren Segeln uns zusagen würden.

Die in letzter Zeit geschaffene 25-qm-Einheitskielyacht hingegen ist nicht die große Kielyacht, die gewünscht wird und so sehr sie auch ihre Eigner in mancher Beziehung befriedigen mag, nicht das, was sich der vorstellt, der etwa eine Sonderklasse oder früher eine große Segellängenyacht gehabt hat. Auch will man, wenn man für eine große Kielyacht Geld ausgibt, sie nach den eigenen Ideen haben und nicht Einheitsboote.



„Jollenfeld“.

Das im Lichtbildwettbewerb 1935 mit dem III. Preis ausgezeichnete Bild, aufgenommen von Walter Holzappel.

Und dann: Muß es denn gerade eine Klasse des D. S.-Vb. sein? Die Zeit ist meiner Meinung nach vorüber, wo der österreichische Segelsport zweite Klasse war und wo er die alten Fahrzeuge, die in Deutschland ausrangiert wurden, gekauft hat. Ein gemeinschaftliches Regattasegeln in den großen Kiel-yachtklassen ist doch praktisch ausgeschlossen. Wenn eine solche Yacht einmal ganz ausnahmsweise zu uns kam, geschah es doch stets nur in der Absicht, das Boot hier an den Mann zu bringen.



Allerdings gibt es so manchen, der sich nicht von dem Gedanken losringen kann, daß wir unbedingt nur dasselbe machen müssen, was man im D. S.-Vb. macht und der nicht den Mut und das Selbstvertrauen hat, den österreichischen Segelsport als kräftig genug zu betrachten, um selbständig, ohne Gängelband, vorzugehen.

Wir haben zwei österreichische Kielklassen, die Sonderklasse und die 35er. Die Sonderklasse, die hier und in Bayern mit Recht so beliebt ist, war schon früher vom Deutschen Seglertag zwar gestrichen worden, ist dann aber durch meine Intervention auf dem Seglertag in Berlin wieder als Klasse eingesetzt worden. Jetzt wurde sie in Deutschland allerdings wieder gestrichen. Sie ist daher nur österreichische Klasse. Das hätte nach dem oben Gesagten aber kein Hindernis sein können, daß man sie hier baut. Wenn das nicht geschah, muß ein anderer Grund vorliegen, vielleicht der, daß das Boot eine so abnormale Form hat, die aus der Ausnützung einer ungenauen Formel entstanden ist. Ich glaube daher, daß man auf Grund dieser Formel keine weiteren Boote mehr bauen dürfte.

Und nun der viel geschmähte 35er. Diese Klasse wurde von uns ins Leben gerufen, als man nach dem Krieg erkannte, daß keine Kielbootklasse des D. S.-Vb. für unsere Verhältnisse geeignet sei. Daß das richtig war, wurde dadurch bewiesen, daß gleich eine so große Zahl von 35ern auf Stapel gelegt wurde. Leider aber haben die Konstrukteure ganz versagt. Um ihnen möglichst Freiheit zu lassen, waren von uns die Grenzen der Bestimmungen dieser Klasse möglichst weit gehalten worden, daher auch das Mindestgewicht sehr klein. Leider wurden die ersten Boote auf dieses Minimalgewicht konstruiert und daher so arge Leichtwetterboote, daß die Klasse bald als nicht genug seetüchtig verschrien wurde. Dabei vergaß man aber, daß es Boote dieser Klasse gibt, wie ich weiß, bei starkem Wind selbst der schweren R-Yacht überlegen sind. Es ist kein Zweifel, daß jetzt, nach den Erfahrungen, die im Bau der Schärenkreuzer gemacht wurden, die Konstrukteure imstande wären, noch weit bessere und seefestere 35er zu schaffen. Jedenfalls haben die Wettfahrten auf dem Attersee gezeigt, daß in fast allen Rennen der **35er** das schnellste Boot war, das sogar die Sonderklasse mit ihren 51-qm-Segeln schlagen konnte. Daß das Boot nicht so bequem zu fahren ist, wie zum Beispiel eine 40-qm-



Kreuzer-Yacht, ist in meinen Augen gerade ein Vorteil, weil das Segeln für uns Sport und nicht Reisevergnügen sein soll.

Ich bin der Meinung, daß man eine bessere und schnellere Kielyachtklasse als den 35er für unsere Seen nicht finden kann. — Daher: Baut 35er! *Ing. Viktor Thausing sen.*

## *Zur Frage der Kielbootklasse in Österreich.*

Im letzten Heft der Mitteilungen empfiehlt uns Herr D. Angerer die Starkklasse, und zwar mit der Begründung, daß diese Klasse internationalste Verbreitung besitzt, billig, handlich und schnell sei. Es ist sicher, daß ein Boot von so großer Verbreitung gut und zweckmäßig sein muß, doch möchte ich hierbei zu bedenken geben, daß die Entstehung und hauptsächlichste Verbreitung der Starkklasse in den Segelsport treibenden Ländern zu suchen ist, in denen unsere hochentwickelten Jollenklassen nicht zu Hause, ja wohl kaum bekannt sind, und daß unsere Jollenklassen, insbesondere die 22er, in noch viel höherem Maße das Boot vorstellen, das all die oben angeführten Vorteile besitzt, und ein ausgesprochenes Rennboot für jede, nicht nur heimatliche Konkurrenz ist. Wie wir auch hören, soll das Regattasegeln in der Starbootklasse eine große Kunst sein, die jahrelange Erfahrung benötigt und es fragt sich, ob es bei unserer beschränkten Segelzeit und den nicht besonders reichen Mitteln, heute wirklich ein Erfolg versprechendes Unternehmen wäre, die Starbootklasse bei uns einzuführen. Ich glaube, es ist richtiger, unsere in letzter Zeit von etwas Erfolg gekrönte Arbeit und Betätigung in den Jollenklassen fortzusetzen, als wieder eine neue Sache anzufangen, bei der wir ganz von vorne beginnen müssen und vielleicht wieder 10 Jahre brauchen werden, um überhaupt etwas melden zu können. Es liegt meines Erachtens kein wirkliches Bedürfnis für die Einführung der Starkklasse bei uns vor, wohl aber ist die Einführung einer für unsere Yachtsegler brauchbaren Kielyacht-Klasse eine Notwendigkeit; diese Frage ist dringender als etwa die: mit welcher Klasse kann ich eventuell in Paris oder Triest oder auch in Amerika starten. Dies interessiert praktisch wohl kaum mehr als drei bis vier Segler unter uns, aber eine brauchbare, hübsche und erschwingliche Kiel-



yacht, für unsere heimischen Segelreviere geeignet, das interessiert sehr viele unter uns.

In diesem Zusammenhange möchte ich aber davor warnen, die Starboote als Kielyachten anzusehen. Jeder Sonderklassensegler, Segler, die die 6-m-R-Klasse, ja selbst die Segellängenboote gekannt haben und sich schließlich auch wieder so etwas vorstellen, werden bitter enttäuscht sein, wenn sie sich ein Starboot zulegen. Gegen die Starboote als solche, als neue Klasse und neuer Typ ist nichts einzuwenden, nur als Ersatz für unsere veralteten oder unzumutbaren Kielyacht-Klassen darf sie nicht angesehen werden, das wäre ein großer Fehler und Schaden für unseren Sport, denn es gäbe das gleiche Bild wie wir es mit den 35ern erlebt haben, die auf Grund ihrer einzigartigen abwegigen Entwicklung sich selbst umgebracht haben; das gleiche gilt für die mißglückten Versuche mit dem einen Schärenkreuzer und den zwei 25-qm-Einheitsbooten, die keine Nachahmung gefunden haben und somit ein Verlust, anstatt ein Gewinn für unseren Sport geworden sind.

Den Weg, die noch am stärksten vertretene Kielyacht-Klasse, die Sonderklasse, durch Modernisierung wieder aufzufrischen, halte ich auch nicht für richtig, denn dies ist keine Lösung der Frage, sondern nur eine Hinausschiebung, also ein Weiterwursteln.

Soweit ich unterrichtet bin, bestehen in Süddeutschland und Berlin Bestrebungen der 30-qm-Binnenklasse (mit dem Zeichen L), die vor zwei Jahren zur Altersklasse degradiert wurde, wieder die Vollgültigkeit und Neubauerlaubnis zu verschaffen. Wenn diese Bemühungen Erfolg haben, so wären diese Boote wohl recht geeignet, unseren Kielyachtseglern wieder Freude am Sport zu bringen.

Die internationale neue 6-m-Rennklasse ist sicher ein fabelhaftes Kielboot, möglich, daß nach der Olympiade eine ganze Anzahl verhältnismäßig billig zu haben sind, aber ich bezweifle doch, daß ein Preis von 8000 bis 12.000 S, der sicher auch dann noch für diese Yachten gefordert werden wird, die Möglichkeit der Einführung dieser Klasse bei uns ergibt.

Wenn ich vorhin unsere ganzen Kielyachtklassen als erledigt bezeichnet habe, so ist dies sicher für manchen Yachteigner sehr schmerzlich, aber wir müssen an diese Frage ohne



Rücksicht auf Einzelwünsche herangehen, denn durch die Einzelunternehmungen und Versuche ist dem Segelsport in Österreich schon sehr viel Kapital verloren gegangen; die Seglerschaft kann heute von der Leitung des Klubs verlangen, daß diese Frage einmal ernstlich zur Diskussion gestellt und wenn möglich zu einem Abschluß gebracht werde. Ich möchte hierzu anregen, daß die einzelnen Zweigvereine durch Umfrage unter ihren Mitgliedern und gemeinsame Besprechungen sich einmal ein Bild darüber verschaffen, wie groß die Zahl der an dieser Frage interessierten Mitglieder in ihrem Verein sei; festzustellen wäre auch, in welcher Richtung die Wünsche, die ausführbar sind, liegen und was an Vorschlägen die Möglichkeit der Durchführung hat. Dann soll die technische Kommission sich mit dieser Frage befassen, es muß dabei aber jedes Mitglied der Kommission auch das Mandat seiner Klubkollegen haben und nicht seine eigene, sondern deren Meinung vertreten.

*H. Vogt.*

## *Ausschüsse der Zweigvereine für 1935/36.*

### **Z.-V. Wörthersee.**

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

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

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

Schriftführer: Ottokar Freih. v. P r o c h a s k a jun.

Kassier: Oberst Ing. Ottokar Freih. v. P r o c h a s k a.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Hans Bolt, Dr. Hermann Elschmig, Dr. Ulrich Kunz, Hofrat Dr. Karl Woksch, Ing. Richard Woksch.

Delegierter im Vorstand: Ing. Rudolf Schlenk.

Stellvertreter: Dr. Ing. Friedrich v. Merkl.

### **Z.-V. Attersee.**

Obmann: Hofrat Oskar v. 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 Engels, Dozent Dr. Alfred Ritter v. Frisch, Ministerialrat Dr. Hermann Hein, Georg Kutzimanno, Dr. Gustav Langer, Prof. Dr. Gustav Wunschheim Ritter v. Lilienthal.

Delegierte im Vorstand: Ing. Reinhold Schultz, Prof. Dr. Gustav Wunschheim Ritter v. Lilienthal.

Leiter der Jugendabteilung: Ing. Hans Joachim Vogt.

#### **Z.-V. Traunsee.**

Obmann: Ing. Viktor Thausingen.

Obmannstellvertreter: Kommerzialrat Max Schmidt.

Oberbootsmann: Dr. Ernst Freih. von der Wense.

Kassier: Ing. Viktor Thausingjun.

Schriftführer: Dr. Robert Friedinger-Pranter.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Dr. Hermann Fereberger, Kommerzialrat Erich Köchert, Dr. Siegfried Heinrich Natter, Adrian v. Sax, Ing. Viktor Warchalowsky.

Ersatzmitglied: Eugen Micheler.

Delegierter im Vorstand: Kommerzialrat Max Schmidt.

#### **Z.-V. Millstättersee.**

Obmann: Bergdirektor Ing. Hans Höfer v. Heimhalt.

Obmannstellvertreter: Prof. Dr. Arthur Marchet.

Oberbootsmann: Hans Höfer v. Heimhalt.

Schriftführer: Dr. August Kutia k.

Kassier: Viktor Luntz.

Delegierter im Vorstand: Dietz Angerer.

Ausschußmitglieder ohne Funktion: Harald Musil v. Mdenbruck, Ing. Anton Volpini de Maestri.

#### **Segler-Verein „Nibelungen“.**

Vorsitzender: W. G. L. Yeats.

Vorsitzender-Stellvertreter: Adolf Helmberger.

Schriftführer: Hans Ratz.

Zahlmeister: Adolf Helmberger.

Oberbootsmann: Hans Vockner.

Schifferrat: Dr. E. Riedl v. Riedenstein, H. Stadler, F. Pichler.

Vertreter beim österreichischen Seglerverband: Dr. Hermann Fritz.



## Verschiedenes.

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

**10-qm-Rennyacht „Hexl“**, sehr erfolgreiches Boot, neu überholt, Zeder, ab Gmunden 600 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 1100 S. Auskunft: Max Schmidt, Wien I, Neuer Markt 6, Tel. R-27-3-77.

Suchen guterhaltenes **Großsegel, Kreuzballon** und **Spinaker** für 22-qm-Boot. Angebote an den Oberbootsmann des U.-Y.-C. Stammverein, Ing. Imendörffer, Wien VII, Kandlgasse 32, Tel. R-46-4-64.

**„Satan“ M. 732**, bester österreichischer 15er; von 35 seit Indienststellung bestrittenen Wettfahrten 27 erste und 6 zweite Preise. Gewinner des Alberich- und St.-Gilgner-Pokals 1935. Ia-generalüberholt. Neues Deck. Zum Festpreis von 2000 S. Liegeplatz Alte Donau, Bootswerft Frauscher. Auskunft: Anton Miglitsch jun., Wien XII, Tanbruckgasse 31/10.

**Einheitszehner**, erstklassiger Bau und Zustand, mit vollständig neuen, ungetrimmten Segeln (eventuell auch ohne) um 1500 S zu verkaufen. Näheres Schwardtner, Tel. U-13-6-19.

Die nächste Folge der „Mitteilungen“ erscheint im April 1936; der Redaktionsausschuß ersucht daher, Beiträge und Ankündigungen, die in diesem Heft gebracht werden sollen, bis längstens 1. April einzusenden.

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



# Alles für jedes Boot

**A L O I S Z I B U R A**

Spezialgeschäft für den gesamten Bootssport

Bootsausrüstungen / Yacht-  
und Bootsbeschläge / Tauwerk  
Drahtseile / Werftenbedarf

Generalvertreter für

„**TOKIOL**“-Bootslacke und Farben  
Wien IX, Servitengasse 5 / Tel. A-10-1-34-L

## Bootsbauer Engelbert Frauscher

Wien XXI, An der oberen Alten Donau 191

übernimmt Neubauten, sämtl. Reparaturen, Frühjahrs-  
überholungen (auch auswärts) mit erstklassigem Mate-  
rial (Tokiol) bei gewissenhafter kulanter Ausführung

SEGELMACHER

**STEFAN FARKAS**

**10jährige Praxis**

bürgt für guten Stand der  
Segel — erstklassige Aus-  
führung — beste Qualität  
Reparaturen billigst

Wien IX., Servitengasse 5

Fernsprecher:

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