

V. b. b.

NATI
An der Nationalbibliothek
Wien, I. Josefsplatz

Z



MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

3. HEFT

JULI—SEPTEMBER 1936

X. JAHRG.

Der Schauplatz der Jubiläumswettfahrten 1936.

Der Aber- oder Wolfgangsee ist heute allgemein bekannt und beliebt. Der besondere landschaftliche Reiz, der gerade diese Umgebung des Schafberges auszeichnet, hat seit Jahrzehnten ungezählte Tausende aus aller Herren Ländern in die Gegend gelockt und manchen so bezaubert, daß er immer wieder kommt.

Vom Standpunkt des Seglers sei einiges bemerkt, das in diesen Sportkreisen auf Interesse stoßen dürfte; ist es doch das erstemal, daß auf dem Wolfgangsee Regatten des Gesamtklubs abgehalten werden. Es handelt sich dabei vor allem um die Frage nach dem Wind.

Der Wolfgangsee gilt mit Recht als ein Segelrevier mit vorwiegend guten Winden, aber wie auf jedem Wasser, hat es auch hier mit dem Wind manche Besonderheiten. Flauten sind auf dem oberen Teil des Sees, dem eigentlichen Abersee, vor St. Gilgen, selten. Es weht der Wind nicht nur bei schlechtem, sondern auch bei gutem Wetter ordentlich und zuverlässig, im Gegensatz zum unteren Teil des Sees vor St. Wolfgang und Strobl, dem eigentlichen Wolfgangsee, wo es auch bei schönem Wetter gern etwas flauer ist. Der regelmäßige Schönwetterwind auf dem oberen See ist der „Brunnwind“, mit dem wir auch für

die Jubiläums-Wettfahrten rechnen. Er kommt vom Norden und Nordosten von den Hängen des Schafberges herab und entwickelt sich normal zu mittlerer, manchmal vorübergehend auch zu ganz respektabler Stärke. Er weht gern fächerartig aus den Buchten heraus und in der Nähe der steil abfallenden Ufer, besonders in der Gegend der Falkensteinerwand, ist er reich an Fallböen. Da wird das Segelrevier hochinteressant, es erfordert die ununterbrochene Aufmerksamkeit des Steuermannes und der gesamten Mannschaft, und bei Spinnakerfahrt wird das Schiften häufiger notwendig. Man braucht nur 100 m weiter gegen die Mitte des Sees zu halten, so ist man aus den Einfallwirbeln draußen, aber die Segler suchen gerade diese lebhaft Windgegend mit Vorliebe auf und dies besonders bei Regatten, in der Annahme, daß hier der Wind am stärksten ist.

Die Mannigfaltigkeit des Windes ist es, die den Segler und besonders den Rennsegler am Wolfgangsee oft vor neue Probleme stellt, und vielleicht gerade deshalb ist dieses Revier ein so herrliches Segelwasser. Da wird das Segeln unterhaltsam und abwechslungsreich, es bietet aber auch dem einheimischen Segler bei weitem nicht jene Vorteile über Gäste, wie man es vielleicht erwarten sollte und wie es auf manchem anderen See oft auffallend zutage tritt. Schon mancher gute Kenner der Windverhältnisse auf dem Aberssee hat sich gründlich bei der Wahl seiner Schläge verrechnet und ist von Gastbooten ausgiebig geschlagen worden.

Es ist nur zu hoffen, daß die Seglerschaft, die dieses Jahr von auswärts an den Wolfgangsee kommt, auch an seinen guten und vielseitigen Winden Freude haben wird. Kompliziert sind sie durchaus nicht und eine Spazierfahrt vor den Regatten oder das Ansegeln selbst gibt reichlich Gelegenheit, sich von den einheimischen Klubmitgliedern die „Gegend“ erklären zu lassen.

Hoffen wir, daß die Wetterverhältnisse in diesem Jahre uns unseren schönen und normalen Brunnwind zu den Regatten bringen.

Hans Schulze.

Wolfgangsee.

Am schönsten liegt er gebreitet, wenn man ihn, vom Scharfling-Berg kommend, zum erstenmal zwischen dunklem Waldgrün auftauchen sieht. Da erscheint der Wolfgangsee kleiner als er ist, wie alles, was man von oben, was man — auch

symbolisch genommen — über den Dingen stehend, schaut. Das gibt erst das richtige Wesensbild. Und so erkennt, so fühlt man seine stille, friedvolle Poesie vielleicht am innigsten. Das Land der Österreicher soll man „mit der Seele suchen“, dann erst erschließt es seinen heimlichen Zauber.

Der Traunsee ist großartiger, kühner, der Attersee freier, weiter, der Mondsee vielleicht noch unberührter; der Wolfgangsee aber ist der See der weichen, anmutsvollen Stimmungen, der Lieblichkeit. Gewiß, auch er kann zornig werden, wenn er aufgewühlt wird, dann grollt es in seinen Tiefen, die Wogen tragen weiße Gischtkämmе und schütteln mit prachtvollem Furioso ab, was sich ihnen anvertraut — die Wut der Sanften ist oft bedrohlicher als die der unbotmäßigen Temperamente. Das aber sind nur Ausnahmen, ist nur Sturm, Hochgang der Gewitter — der Alltag des Wolfgangsees ist sanft, mit jenem böigen Charakter fesselnder Eigenwilligkeit, den die Segler lieben, der sie anzieht.

Ihr Mittelpunkt ist St. Gilgen, das schon im Salzburgischen liegt gleich Strobl, während St. Wolfgang zu Oberösterreich gehört. Die Grenzlinie scheint wunderbarlich geführt. Der Dittelbach hinter Wolfgang, die Landzunge, die den romantischen Leuchtturm trägt, ist Scheidungszone. Von da ab heißt der Wolfgangsee merkwürdigerweise Abersee, so, daß St. Gilgen, St. Ägydus zugehörend, am Abersee liegt. Und wenn Strobl auch frühzeitig sein „Schleiffelder-Boot“ hatte, wenn St. Wolfgang seit langem ein paar spielerisch getakelte Ruderboote besaß — der wirkliche Segelsport hat in Gilgen, von Brunnwinkel, „Professorenwinkel“ genannt, seinen Ausgang genommen — Liebe, Leidenschaft, die gerade an diesem Gestade wohl aus den günstigen Vorbedingungen des Seegrundes wuchs. Und seither ist St. Gilgen der Ort der Segler, wie Strobl jener der Tennisspieler ist, während St. Wolfgang sich nicht auf einen bestimmten Nenner bringen läßt, wenigstens nicht sportlich, obgleich alle Sportarten auch dort heimisch sind.

Bezeichnend für den schönen alten Markt, der so viel Italienisches hat, bleibt doch der Dom mit seiner herrlichen Hochrampe und den romanischen Fensterbogen, die Michael Pachers ebenedeites Werk, seinen gotischen Flügelaltar umschließt, diese „gemalte Evangelienharmonie“ mit den Türmchen und Fialen, den geschnitzten Heiligengestalten, die von tiefer, ruhen-

der Schönheit sind, von heiliger deutscher Kunst. Immer wieder, wenn man diese Kirche sieht, hat man den Eindruck von be-
zwingend mittelalterlicher Stimmung, zu der sich die ragenden
Pfeiler, das matte Altargold, das schwere Rot der Kirchen-
fahnen, das dunkle Gestühl zusammenschließen. Auch der Kir-
chenplatz, malerisch bergan geführt, hat mit seinem betagten
Lebzelter-Haus, das schöne Fresken zieren, mit der Schmiede,
dem Schwibbogen, der schattenden Linde und dem seitlichen
Abschluß des Schloßbrunnens, des Schlosses selbst, ausgespro-
chenen Eigenstil. Wie edel geschwungen die Broizeschale
dieses Brunnens ist! Mit seinen Reliefs und der Bischofsfigur
St. Wolfgangs gehört er zu den Sehenswürdigkeiten des See-
runds, nicht nur, weil seine Inschrift den Wandersmann zum
Wassertrinken ladet — was mitunter nicht schaden kann in
dieser Gegend.

St. Wolfgang mit dem Bischofsstab schirmt auch die
Außenwand des Domes, und er wacht in naiver Gestattung auf
dem wunderschönen Uferplatz, der beim Ankommen mit dem
Schiff in seiner Geschlossenheit wie eine Theaterdekoration
wirkt, namentlich wenn Mondschein darüber liegt, der un-
moderne Mond, den die Epoche des Sonnenkultus als fad und
süßlich ablehnt — wie das Requisit der Mondscheibe auf der
Bühne — der aber, und nicht nur am Wolfgangsee, in schwülen
Sommernächten doch seine alten, magischen Netze wirft.

Vielleicht macht es die Bergumrahmung des Wolfgang-
sees, daß hier alles bildhaft wirkt, künstlerisch gebunden in
jeder Belichtung, jeder Stimmung, ob das erste Frühlingsbeben
über die Gipfel geht und die Schneedecke — für den Skifahrer
oft gefährlich — lockert, ob der schwere Atem des reifen Som-
mers in den Latschen brüdet oder ob im Frühherbst die Tage
wie eine Kostbarkeit erst aus den morgendlichen Nebeln treten.
Am ergreifendsten ist der Eindruck aber vielleicht doch, wenn
der Tag sich neigt, die Sonne ihre letzten Strahlen wie eine
Schleppe über die Gipfel zieht und das Tal schon eingedunkelt
liegt, im Westen noch letzter Feuerzauber des Tages, im Osten
schon blauende Nacht. Dann ist es, als würden die Boote zwi-
schen zwei Welten, zwischen Licht und Dunkel schaukeln,
zwischen Aufruhr und Stille. St. Gilgen ist noch schlimmernd
belichtet, Strobl gegenüber bereits gelöscht.

Vom See aus geschaut — und auch sonst — ist der Strand

der Schönheit
wenn man die
zwingend mitte
Pfeiler das m
fahnen das d
chenplatz, na
Lebzebr-Hau
dem Schwibb
Abschluß des
chenen Eige
dieses Brunn
St. Wdfgang
runds, nicht
Wassetrink
dieser Gege

St. Wo
Außenvand
dem wunde
Schiff in s
wirkt, nain
moderne M
süßlich ab
Bühne —
Sommernä
Vellei
sees, daß
jeder Beli
über die C

oft gefährlich — lockert, ob der
mers in den Latschen brütet oder ob im Frühherbst die Tage
wie eine Kostbarkeit erst aus den morgendlichen Nebeln treten.
Am ergreifendsten ist der Eindruck aber vielleicht doch, wenn
der Tag sich neigt, die Sonne ihre letzten Strahlen wie eine
Schleppe über die Gipfel zieht und das Tal schon eingedunkelt
liegt, im Westen noch letzter Feuerzauber des Tages, im Osten
schon blauende Nacht. Dann ist es, als würden die Boote zwi-
schen zwei Welten, zwischen Licht und Dunkel schaukeln,
zwischen Aufruhr und Stille. St. Gilgen ist noch schimmernd
belichtet, Strobl gegenüber bereits gelöscht.

Vom See aus geschaut — und auch sonst — ist der Strand

Drucksache

Loden-Trachten

Joppen, Lederhosen, Haferlschuhe,
Stutzen, Damen-Lodenkostüme

Bayrische Originaltrachten

Tennis

Schläger, Bespannungen, Bälle,
Schuhe, Leibchen, Hosen, Socken

Touristik

Bekleidung und Ausrüstung für
Wandern und Klettern

Wassersport

Badehosen, Trikots, Trainings-
Anzüge

Spezialist für Bekleidung der Segler

Strobl, ein breit gespanntes Badereich, in das man weit hinaus ins Wasser wandern kann, in dem es sich zu allen Zeiten fröhlich und farbig bewegt — eine sonnenfrohe Menschenfauna, reizende Amphibien, halb im nassen, halb im trockenen Element lebend. Der wuchtende Waldkogel des Bügelsteines läßt den offenen See hier fast wie ein Riesenbassin erscheinen. Eine alte Dorfkirche inmitten des Gottesackers mit herrschaftlichen Namen auf Grabsteinen, die neben schlichten Bauernkreuzen stehen — sonst hat der Ort nicht viel eigene Art, dafür aber wird er von gepflegten Villen und kleinen Edelsitzen beherrscht, von denen manch einer im Besitze altösterreichischer Adelsfamilien ist. Auch das ist für Strobl bezeichnend, ist mit bestimmend für sein gesellschaftliches Gepräge.

Hier, wie überall am Wolfgangsee, wachsen die Siedlungen. Strobl, St. Wolfgang, St. Gilgen dehnen sich aus, Frauenstein, ursprünglich das einsame Landhäuschen Katharina Schratts, später im Besitz des Weltflüchtlings Heyser, ist zu einem Ferienheim für Mittelschüler geworden, in dem sportbegeisterte, sommertrunkene Jugend sich austobt. Am Fuße des Schafberges gelegen, waldbegrenzt, hart am Ufer des Wasserplans, ist dieses Sommerheim der Jugend ein landschaftliches Prunkstück. Die alten, zwölfriemigen Marineboote der Zöglinge sind überall vertraut, gleich den übermütigen Rudeln ihrer Jungmannschaft.

Neueren Datums ist auch, gegenüber vom Leuchtturm gelegen, die Zinkenbacher Kolonie. Noch vor dreißig Jahren gab es dort nur vier oder fünf Familien, die den schönen, seichten Wiesenstrand „entdeckten“. Dann machte im Laufe der Jahre eine Malergruppe diesen Seebezirk und sein idyllisches Leben populär. Nun wimmelt es schon pointelistisch an seinem Strand — ein neuer Ort ist im Werden, nicht, gleich den andern, um den Kirchenkern von Dorf und Markt entstanden, sondern aus dem Bedürfnis sommerlichen Badelebens der Städter gewachsen. Auch in den Ortsbildungen hat unser Zeitalter ja manches verschoben.

Kunst und Wissenschaft sind am Wolfgangsee immer zuhause gewesen. Dort, wo sich, am gegenüberliegenden Ufer, der romantische Falkenstein mit seiner Wunschkapelle, dem Felsenkirchlein St. Wolfgangs, zum Ufer senkt, in Fürberg, hat Viktor von Scheffel, der Dichter des „Ekkehard“, seine „Bergpsalmen“ gesungen, vielleicht der Erste, der Sonnenfreude an Stelle von

SPEZIALBEKLEIDUNG
UND AUSRÜSTUNG
FÜR SEGLER



ch, in is man
s sich u allen
ohe Mischen-
im trkenen
Bügsteines
in ersteinen.
mit herschaft-
hten auern-
ene A, dafür
Edelsiten be-
erreidischer
mend,ist mit

e Sieungen.
Fraunstein,
na Shratts,
t zu einem
tbegeisterte,
Schaberges
erplas, ist
Pruckstück.
sindüberall
nanschaft.
chttum ge-
Jahren gab
n, sichten
der Jahre
ches Leben
em Strand

der neuer Ort ist im wergen, nicht, gleich den andern, um den Kirchenkern von Dorf und Markt entstanden, sondern aus dem Bedürfnis sommerlichen Badelebens der Städter gewachsen. Auch in den Ortsbildungen hat unser Zeitalter ja manches verschoben.

Kunst und Wissenschaft sind am Wolfgangsee immer zuhause gewesen. Dort, wo sich, am gegenüberliegenden Ufer, der romantische Falkenstein mit seiner Wunschkapelle, dem Felsenkirchlein St. Wolfgangs, zum Ufer senkt, in Fürberg, hat Viktor von Scheffel, der Dichter des „Ekkehard“, seine „Bergpsalmen“ gesungen, vielleicht der Erste, der Sonnenfreude an Stelle von

Mondscheinpoesie setzte und der Sentimentalität Fehde ansagte, er und der brave, alte Rudolf Baumbach, mit seinem fein gerandeten Goldschnittherzen bis zu Galsworthy: „Nehmt alle Städte und was sie Euch sind, und laßt mir Sonnenschein und Bergeswind“ — Verse, die auch von Scheffel sein könnten.

Geht man dann weiter von Fürberg und am „Professorenwinkel“ vorüber, so tauchen die Billroth-Villen auf und es ist, als würde auf einer ihrer schmalen Holzveranden das schöne Bild des alternden Gelehrten erstehen, der sinnend, fast symbolisch in die Landschaft blickt: „Ein Herbsttag, wie ich keinen sah!“ steht darunter. Viel Musik ist durch dieses Haus geklungen. Brahms und sein Kreis ist hier zu Gaste gewesen, der Hausherr selbst hat vorzüglich Klavier gespielt, Wissenschaft und Kunst — auch das ist österreichisch — merkwürdig verwoben und einander bereichernd.

St. Gilgen hat ja noch viel weiter in den Zeiten zurück musikhistorische Beglaubigung. Im Gebäude des heutigen Bezirksgerichtes wurde bekanntlich anno 1720 dem Pfleger Wolfgang Niklas Pertl eine Tochter geboren, die Mozarts Mutter werden sollte. Weiter drinnen im Markt, auf dem Postplatze, steht Mozart selbst auf einem Marmorbrunnen. Mozart-Stimmung weht also nicht nur vom nahen Salzburg herüber, durch seine Mutter ist Wolfgang Amadeus Mozart am Wolfgangsee zuständig.

Orte mit Tradition haben ihr eigenes Seelenkolorit, das auch dem Neuen Zeitenadel gibt, nicht nur in Trachten, Bauformen und Gerät, auch in jenem Geiste, der über dem Wolfgangsee liegt.

Helene Tuschak.

Ein Schifferstreit vor 300 Jahren.

Der schöne alte Markt St. Wolfgang am Abersee, einst dem reichen Kloster Mondsee zu eigen, liegt hart an der Grenze des Salzburger Landes. Die Markscheide zwischen Salzburg und Oberösterreich war hier, im Schafberggebiet, nie ganz sicher gewesen, denn sie beruhte auf den großen Landschenkungen, die vor bald 1200 Jahren dem Salzburger Erzstift auf der einen, den Benediktinern von Mondsee auf der anderen Seite gemacht worden waren, wobei man auf eine genaue Grenzführung wenig Bedacht nahm, weil es damals unbewohntes

steht Mozart selbst auf einem Marmorbrunnen. Mozart-Stimmung weht also nicht nur vom nahen Salzburg herüber, durch seine Mutter ist Wolfgang Amadeus Mozart am Wolfgangsee zuständig.

Orte mit Tradition haben ihr eigenes Seelenkolorit, das auch dem Neuen Zeitenadel gibt, nicht nur in Trachten, Bauformen und Gerät, auch in jenem Geiste, der über dem Wolfgangsee liegt.

Helene Tuschak.

Ein Schifferstreit vor 300 Jahren.

Der schöne alte Markt St. Wolfgang am Abersee, einst dem reichen Kloster Mondsee zu eigen, liegt hart an der Grenze des Salzburger Landes. Die Markscheide zwischen Salzburg und Oberösterreich war hier, im Schafberggebiet, nie ganz sicher gewesen, denn sie beruhte auf den großen Landschenkungen, die vor bald 1200 Jahren dem Salzburger Erzstift auf der einen, den Benediktinern von Mondsee auf der anderen Seite gemacht worden waren, wobei man auf eine genaue Grenzführung wenig Bedacht nahm, weil es damals unbewohntes

... war, das erst urbar gemacht werden mußte. Im Mittelalter
und das Erzstift Salzburg die Herrschaft über den ganzen See,
und die dazumal noch bayrischen Wolfganger unterwarfen sich
ohne weiteres der von Salzburg diktierten Ordnung, ob sie nun
die Fischerei, die Schifffahrt oder was sonst betraf. Im 16. Jahr-
hundert war das Mondseeland dann durch 60 Jahre im Pfand-
besitz des Erzstiftes, also unter salzburgischer Verwaltung. Als
es aber (1565) österreichisch wurde, da begann der nachbarliche
Zwist. Die salzburgische Pfandherrschaft muß eine üble Er-
innerung hinterlassen haben, sie war der Nährboden für die
Keime der künftigen Feindschaft. Die Streitigkeiten selbst
waren rein wirtschaftlicher Natur, aber das Hereinziehen der
Frage der Landeshoheit gab jedem, auch dem unbedeutendsten
Fall den Nimbus einer Haupt- und Staatsaktion, was zu grotes-
ken Verwicklungen führte*).

Es war dem Markt St. Wolfgang, dem der Klotz des Schaf-
bergs unmittelbar in seinem Rücken den Weg ins Hinterland
versperrt, nicht zu verargen, daß er nach einer gewissen Frei-
zügigkeit auf dem See strebte. Salzburg verstand sich erst nach
harten Kämpfen zur Abtretung eines schmalen Streifens von
der Mündung des Dittelbachs bis zum Ausfluß der Ischler Ache
bei Strobl, wodurch die Wolfganger Fischer ihres Tributs nach
Salzburg ledig wurden und der Markt endlich auch einen be-
scheidenen Anteil am See gewann. Der nächste Weg von
St. Wolfgang nach Mondsee ging zu Schiff nach Fürberg, dann
zu Lande weiter bis Scharfling am Mondsee, diese ganze Strecke
auf Salzburger Hoheitsgebiet. Das war auch in umgekehrter
Richtung der gegebene Reiseweg für die Wallfahrer, die vom
Westen her zur Kirche des hl. Wolfgang wanderten. Auch vom
Süden, von Strobl, kamen sie zu Schiff angefahren. Die Gelegen-
heit zur Reise auf dem Wasser war bei den schlechten Straßen-
zuständen dazumal besonders beliebt.

*) Wenn zum Beispiel ein verfolgter Verbrecher in St. Wolfgang zum
Seeufer entflohen, durfte ihn, sobald er auch nur mit einem Bein im Wasser
stand, der Marktrichter nicht mehr greifen, weil der Übeltäter hier schon
der Salzburger Jurisdiktion unterstand. — Einmal ließ man die Leiche
eines Ertrunkenen eine Woche lang unter Bewachung am Ufer liegen, und
zwar mit dem Kopf auf dem Lande, den Beinen im Wasser und die Obrig-
keiten konnten nicht darüber einig werden, wo der Tote von Rechts wegen
zu bestatten sei. Und viele solche Fälle mehr.

Die neue Verkaufsstelle für Flaggen u. Ständer des U.-Y.-C.

Erste österreichische Flaggenfabrik

ULLMANN, SOBOTKA & CO.

WIEN I, OPERNGASSE 5 / TELEPHON B-20-2-26

... die Mündung eines schmalen Strebens von der Mündung des Dittelbachs bis zum Ausfluß der Ischler Ache bei Strobl, wodurch die Wolfganger Fischer ihres Tributs nach Salzburg ledig wurden und der Markt endlich auch einen bescheidenen Anteil am See gewann. Der nächste Weg von St. Wolfgang nach Mondsee ging zu Schiff nach Fürberg, dann zu Lande weiter bis Scharfling am Mondsee, diese ganze Strecke auf Salzburger Hoheitsgebiet. Das war auch in umgekehrter Richtung der gegebene Reiseweg für die Wallfahrer, die vom Westen her zur Kirche des hl. Wolfgang wanderten. Auch vom Süden, von Strobl, kamen sie zu Schiff angefahren. Die Gelegenheit zur Reise auf dem Wasser war bei den schlechten Straßenzuständen dazumal besonders beliebt.

*) Wenn zum Beispiel ein verfolgter Verbrecher in St. Wolfgang zum Seeufer entflohen, durfte ihn, sobald er auch nur mit einem Bein im Wasser stand, der Marktrichter nicht mehr greifen, weil der Übeltäter hier schon der Salzburger Jurisdiktion unterstand. — Einmal ließ man die Leiche eines Ertrunkenen eine Woche lang unter Bewachung am Ufer liegen, und zwar mit dem Kopf auf dem Lande, den Beinen im Wasser und die Obrigkeiten konnten nicht darüber einig werden, wo der Tote von Rechts wegen zu bestatten sei. Und viele solche Fälle mehr.

Nun war die Schifffahrt auf dem See von Salzburg aus in einer strengen Schiffordnung geregelt, die um das Jahr 1600, als die Wallfahrt nach Wolfgang in Flor kam, nicht mehr genügte. Diese alte Ordnung schrieb vier Landungsplätze vor: in St. Gilgen, Fürberg, St. Wolfgang und Strobl. Sie schrieb aber für den Verkehr mit St. Wolfgang auch die Zahl der Schiffe vor, und zwar: den Schiffleuten von St. Gilgen drei, denen von Fürberg, St. Wolfgang und Strobl je zwei. Unter diesen Schiffen haben wir uns schwere Plätten vorzustellen, die etwa 45 Personen zu fassen vermochten, aber auch Pferde, Vieh, Holz, Salz u. dgl. beförderten. Der Personenverkehr war derart eingerichtet, daß die St. Wolfgangener Schiffleute von St. Wolfgang weg nur solche Fahrgäste aufnehmen durften, die nicht bereits den Fuhrlohn für die Rückfahrt auf einem andern Schiff bezahlt hatten. Sie konnten aber, wenn sie mit ihrer Ladung, z. B. in St. Gilgen, ankamen, dort neue Fahrgäste zur Rückfahrt nach St. Wolfgang annehmen. Die Schiffleute der übrigen Landungsplätze am See durften ihrerseits auch nicht mit leeren Schiffen in St. Wolfgang ankommen, aber sie konnten nebst den Gästen, die sie hingebraucht hatten, auch andere zur Rückfahrt einladen, sofern kein Wolfgangener Schiff für diese Platz hatte.

Das war eine recht primitive Verkehrsordnung, die in dem Augenblick versagen mußte, als der Geist des Unfriedens unter die Schiffer fuhr, der auf der einen Seite entfacht wurde von dem Expansionsdrang der Wolfgangener, auf der andern durch die zunehmende wirtschaftliche Not, die den salzburgischen Untertanen eine Verkürzung althergebrachter Rechte unerträglich machen mußte, besonders wenn diese Rechte einen Erwerbszweig betrafen, der bessere Aussichten auf Verdienst bot als irgend ein anderes Handwerk hierzulande. Der Wallfahrtsverkehr war der Anfang einer Fremdenindustrie am See und wurde zuerst von den St. Wolfgangern richtig erkannt, weil sie ja an dem Gnadenorte selbst zuhause waren. Und da ihnen die zwei Schiffe, die ihnen zugestanden waren, bald nicht mehr genügten, so wurden sie geradezu dahin getrieben, den Streit anzufangen.

Das Gebiet am Abersee gehörte auf salzburgischer Seite zum Salzburger Pfleggericht Hüttenstein, St. Wolfgang aber zum österreichischen Pfleggericht Wildeneck. Diese Ämter waren zunächst berufen, die Klagen ihrer Untertanen anzuhören

und womöglich zu schlichten. Gelang das nicht, dann mußten die Regierungen von Salzburg und Linz eingreifen. Die St. Wolfgangler hielten sich freilich nicht immer an diesen umständlichen Instanzenzug, sondern riefen bald den Kaiser selbst an; sie zeigten sich auch da gewandter als ihre Gegner.

Die Fehde begann wegen dreier verfaulten „Schiffstecken“ am Landungsplatz zu St. Wolfgang. Hier waren nach der Salzburger Schiffordnung den Fährleuten ihre bestimmten Plätze durch Holzpfähle im Wasser zugewiesen. Als ums Jahr 1590 der hüttensteinische Pfleger Regauer die vermorschten Pfähle durch neue ersetzen ließ, da fanden die St. Wolfgangler die Zeit gekommen, mit dem Landungsrecht ihrer Nebenbuhler überhaupt Schluß zu machen. Kein Zweifel, daß sie damit einem Wink von oben folgten. Denn schon mit dem Tag der Befreiung aus der salzburgischen Pfandherrschaft hatte der Anspruch auf die neue Grenze begonnen, wie das Fähnlein mit den kaiserlichen Farben bewies, das damals von unbekannter Hand auf der Spitze des Schafbergs, mitten in dem bis dahin unbestritten salzburgischen Hoheitsgebiet, aufgepflanzt worden war — nicht von den St. Wolfgangern, sondern vermutlich vom Pfleger von Wildeneck und auch von diesem wohl in noch höherem Auftrag. Seither wußte man es in St. Wolfgang, was hier Rechtens sein sollte und jede Gelegenheit wurde mit Leidenschaft ergriffen, diesem Rechte Geltung zu verschaffen.

Eine solche Gelegenheit boten die Schiffspfähle. Eines Tags, als die Gilgener ans Wolfgangler Ufer fuhren, waren die neuen Pfähle verschwunden; angeblich auf ausdrücklichen, durch die Hofkammer von Wien übermittelten Befehl des Erzherzogs (späteren Kaisers) Matthias. St. Wolfgang den Wolfgangern! — war die Losung. Die Hüttensteiner Schiffler, im Bewußtsein ihres althergebrachten Rechts, nahmen die Sache anfangs gar nicht ernst, vertrauten ihrer Obrigkeit und wußten das Wolfgangler Ufer auch ohne Landungspfähle zu finden. Daß ihnen die Zufahrt auch jetzt nicht ernstlich verwehrt wurde, dieser Umstand wirft ein sonderbares Licht auf jenen Befehl von Wien, der übrigens erst 20 Jahre später, und auch dann nur in einer Abschrift, die der Gegner nie zu Gesicht bekam, aus der Rüstkammer des Pflegers von Wildeneck hervorgeholt wurde. Diese Unklarheit aber war die Voraussetzung für die Tragikomödie von unzähligen Akten, die nun angehen sollte.

Nach der Ausreißung der Schiffstecken galt der nächste Schritt der Wolfganger der Vermehrung ihrer Flotte über das erlaubte Maß hinaus. Zu Zeiten geringen Verkehrs blieb das noch ohne Folgen; doch wenn im Frühling die Wallfahrer kamen und am Ufer ein Gedränge entstand, dann mußte es zu einem Zusammenstoß kommen, sobald die Hüttensteiner merkten, daß ihre Widersacher Schiffe genug bereit hatten, ihnen ihre eigenen Gäste wegzufischen. Um nicht den Kürzeren zu ziehen, hielten sich die Hüttensteiner Schifflleute nun auch nicht mehr an die Vorschrift und so kam es bald zu wüsten Schlägereien auf dem Landungsplatz. In diesen Kämpfen war die Erbitterung bei den Hüttensteinern, denen es um die nackte Existenz ging, ungleich größer als auf der andern Seite und drum kehrte sich der Spieß jetzt um, die Hüttensteiner gingen zum Angriff über und verübten manches, was schon nicht mehr zu verantworten war. Damit spielten sie am Ende dem stärkeren Gegner den Sieg in die Hand.

In einem dicken Aktenstück vom Jahr 1613, das den Titel „Gravamina“ führt, finden wir die Phasen des Kampfes säuberlich festgelegt. In offener, zum Teil sehr lebendiger Schilderung werden da die einzelnen Schandtaten gegenseitig vorgehalten. Eine kleine Auswahl möge diesen Zustand ins Licht rücken. Die berichteten Ereignisse sind zeitlich nicht genau bestimmt, doch liegen sie alle zwischen 1600 und 1612.

An einem Pfingstmontag, also zur Zeit des stärksten Wallfahrerverkehres, wollte eine ansehnliche Pilgerschar, die von St. Gilgen oder Fürberg nach St. Wolfgang gekommen war, wieder abreisen. Ihre Schifflleute, die sie hergebracht hatten, erwarteten sie am Wolfganger Ufer. Als sie jedoch merkten, daß die Pilger sich den Schiffen der Wolfganger zuwandten, da sprangen sie aus ihren Zillen, drangen in die Menge ein und drei von ihnen entrissen dem Mesner das Kreuz, um es mit Gewalt in eines ihrer Schiffe zu tragen. Das Volk, das sich von seiner Fahne nicht trennen wollte, folgte nach und so gelang es den Hüttensteinern, das ganze „Kreuzvolk“ (wie man so eine geschlossene Pilgergesellschaft nannte) an sich zu reißen und damit abzufahren.

Gleichfalls an einem Pfingstmontag kam Herzog Wilhelm V. von Bayern an den Landungsplatz nach Fürberg, um von da das letzte und schönste Stück seiner Pilgerreise zu Schiff zu-

rückzulegen. Der Besuch des erlauchten Gastes war angesagt gewesen und der Abt von Mondsee hatte den Wolfganger Hof-
fischer mit der „Hofzille“ zur Einholung nach Fürberg ent-
sandt. Als der Herzog mit Gefolge vom Berg herab ans Gestade
kam, mag er nicht wenig überrascht gewesen sein von dem
Empfang, der ihm da zuteil wurde. Leider fehlt uns eine ge-
nauere Schilderung; der trockene Bericht sagt nur, daß die
Fürberger Schifflente im Namen des Pflegers sich „widersetz-
lich“ der Person des Fürsten bemächtigt und sie über den See
nach St. Wolfgang gebracht hätten. Ebenso gelang es ihnen
auch, den Herzog auf dem Rückweg mit sich zu führen, nach-
dem sie die klösterliche Hofzille mit Gewalt an der Ausfahrt
aus der Schiffhütte verhindert hatten.

Als der Abt von Mondsee nach Beendigung der großen
Wallfahrt von St. Wolfgang heimreisen wollte, verweigerten
ihm die Hüttensteiner die Mitnahme seiner Pferde und der
kränkliche alte Herr mußte die eineinhalb Stunden lange Strecke
von Fürberg bis an den Mondsee auf beschwerlichem Wege zu
Fuß machen.

Waren die Hüttensteiner in den ersten beiden Fällen noch
formell im Recht, so sieht die Behandlung des Abtes einer auf-
gelegten Bosheit gleich. Sie scheint aber provoziert gewesen
zu sein durch arge Hänseleien, die sich die Wolfganger er-
laubten, wenn sie z. B. die ankommenden Hüttensteiner mit den
Worten begrüßten: „Wo stecken denn eure Schiffstecken?
Einen Dreck stecken sie da!“ und dergleichen mehr. Endlich
kam es so weit, daß man in St. Wolfgang die Männer zu den
Waffen rief und sie das Ufer besetzen ließ. Zu einem Aufgebot
auf der Gegenseite kam es jedoch nicht, wiewohl der Pfleger
in dieser Absicht schon reitende Boten herumgeschickt hatte.
Als sich die Hüttensteiner nicht mehr ans Ufer wagten, setzten
sie ihre Fahrgäste an der Grenze am Dittelbach ab, von wo die
Pilger zu ihrem großen Verdruß noch ein gut Stück Weges zu
Fuß nach St. Wolfgang zu machen hatten. Das wäre so schlimm
noch nicht gewesen, aber der Pfleger von Hüttenstein griff nun
seinerseits zu einem Gewaltmittel: er ließ die Wolfganger
Schiffe, sobald sie mit ihren Fuhren in Fürberg landeten, von
seinen Leuten aufs Trockene ziehen und damit unbrauchbar
machen.

Inzwischen war es den Wallfahrern, die unter solchen Ver-

hältnissen Ungemach genug, ja selbst Gefahren auszustehen hatten, zu bunt geworden und sie erklärten der Reihe nach, nicht mehr wiederkommen zu wollen. Da befahl das Volk von St. Wolfgang ein panischer Schrecken. Aber auch in Salzburg hatte die Kunde von dem Gewaltstreich des eigenen Pflegers die Gemüter aufgerüttelt. Das war ja schon beinahe der Krieg! Der Pfleger wurde expreß vor den Hofrat zitiert und bekam da nebst einer saftigen Rüge „wegen Unfleißes“ die ganzen Kosten des Handels aufgehast. Das Einschreiten der höheren Obrigkeiten brachte dann einen Vergleich zustande, der die bestehende Kluft zur Not überbrückte: beide Parteien sollten nun gleich viel (14) Schiffe haben und der Fuhrlohn sollte von allen ehrlich in eine Sammelbüchse gelegt und die Summe zweimal des Jahrs auch „ohne Falsch und Vorteiligkeit“ gleichmäßig aufgeteilt werden. Damit wäre der Friede gesichert gewesen, wenn man sich nicht allzu sehr auf die Ehrlichkeit verlassen hätte — nicht jene Ehrlichkeit, die dem Betrüger mangelt, sondern die Ehrlichkeit des guten Willens. Das Dichterwort: „Es kann der Frömmste nicht im Frieden bleiben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt“, das auf ein uraltes Sprichwort zurückgeht, hat sich hier auf beiden Seiten noch oft genug erfüllt. Zu einer Kriegsgefahr ist es darob nicht mehr gekommen, aber immer wieder flackerte das Feuer auf und die Asche, die zurückblieb, ist auch heute noch nicht ganz erkaltet.

Dr. Ernst Frisch.

Segelnde Vögel.

Von Prof. Dr. Eduard Paul T r a t z,

Direktor des Neuen Museums für Naturkunde in Salzburg.

Wer möchte es glauben, daß auch die Verwendung von Segeln keine ausschließlich menschliche Erfindung ist?

Von ungezählten anderen technischen Errungenschaften wissen wir es ja schon längst, daß sie in irgend einer Form, zumindest in ihren Elementen, in der Natur vorhanden sind. So ließ die Bewegungstechnik (Kinematik) des Tierkörpers in ihm zahllose technische Elementarformen erstehen. Allein die Gelenke weisen in dieser Hinsicht eine bewundernswerte Vielfältigkeit auf und bilden Kugelgelenke, Eigelenke, Scharniergelenke, Drehgelenke, Sattelgelenke, Flächengelenke, Siche-

rungsgelenke usw. Aber auch verwickeltere Mechanismen, wie Hebelwerke, Hammer, Zangen, Einschnapp- und Spannvorrichtungen, Schubkurbeln, Gliederschläuche, Pumpwerke und selbst manometerartige Einrichtungen (Fischblasen) finden sich im Tierkörper.

Mannigfach sind auch die organisch gewachsenen Werkzeuge der Tiere, von denen besonders die Schnabelbildungen der Vögel eine staunenswerte Vielgestaltung, verbunden mit höchster Zweckmäßigkeit zeigen und alle Übergänge von der einfachen Sonde bis zum kräftigen Krustenknacker umfassen.



Außerdem ließ die hervorragende Anpassungsfähigkeit der Tiere an ihr Medium beispielsweise den Körper der Wassertiere spindelförmig werden und damit ein unübertreffliches Vorbild schaffen zur bestmöglichen Formung unserer Boote und Schiffe, besonders der Unterwasserschiffe.

Technische Wunderleistungen stellen ferner die verschiedenen Fortbewegungsarten und Fortbewegungsmittel der Tiere dar, wie das Laufen und Springen, Klettern, Schwimmen und Tauchen, vor allem aber das Gleiten, Flattern und Fliegen — Fortbewegungen, für die die Natur neben den einfachsten Lösungen auch die sinnreichsten Apparate gefunden und geschaffen hat. Weiters läßt unsere Allmutter von den Tieren selbständige Arbeiten verrichten, hinter denen menschliches

Können oft weit zurück bleibt. Man betrachte bloß die Regelmäßigkeit des Wabenbaues der Bienen und Wespen, das feinmaschige Netzwerk der Spinnen oder die vollendete Bauweise der Vogelnester, um das menschliche Unvermögen, solche Werke nachzuahmen, einzusehen.

Darüber hinaus gibt es aber auch noch eine andere Seite des Tierlebens, die uns Bewunderung abzwängen muß. Das ist die gelegentliche, jeweils gegebenen Umweltverhältnissen Rechnung tragende Einfühlung von oft nur einzelnen Tieren, die uns sogar dazu verleitet, den Tieren erfinderische Eingebung zuzuschreiben. Hieher gehört zweifellos das gewiß seltene Vorkommnis des Segelns der Vögel.

Es war am 10. Mai 1929, an einem stürmischen Tag. Wir fuhren bei Jurilofka auf dem Brackwasser des Sinoegebietes am Schwarzen Meer, als sich ganz unerwartet vor uns ein auf dem bewegten Wasser schaukelnder *Kormoran* zeigte, der, einem Zweimaster gleich, seine beiden Flügel gespannt und aufwärts gerichtet hatte, um sich in größter Seelenruhe vom Seitenwind über die Wasserfläche treiben zu lassen. Es muß somit diesem Vogel durch irgend eine, wahrscheinlich zufällige Erfahrungstatsache zum Bewußtsein gekommen sein, daß förderndes Schwimmen auch dadurch erreicht wird, wenn man bei Wind seine Flügel einfach aufstellt. Lange Zeit hindurch „segelte“ der Vogel auf diese Weise vor uns dahin und brachte uns wieder einmal Ben Akibas weisen Spruch in Erinnerung: „Alles ist schon einmal dagewesen.“

Ausblick auf die Jubiläums-Regatten.

Noch trennen uns etwa 4 Wochen vom Beginn der Jubiläumsregatten, man kann also über die Beteiligung daran noch nichts sicheres sagen, aber die Fragen, die von verschiedenen Seiten an den veranstaltenden Verein schon jetzt wiederholt gerichtet werden, lassen doch schon manches erkennen.

Leider haben jene Klassen, die nicht schon auf dem Wolfgangsee vorhanden sind, bisher keine Meldungen zugesagt, und die Eigner der 35er und 22er haben auf persönliche Anfragen bisher noch abgelehnt; ausgenommen hiervon sind die Olympia-Jollen, in denen ja die Staatsmeisterschaft und auch die Junioren-Wettfahrten gesegelt werden sollen. Hingegen werden in

den Klassen, die am Wolfgangsee seit Jahren vertreten sind, wohl auch zahlreiche Yachten von auswärts starten und wir dürfen wohl bestimmt Sonderklassen, 20er, 15er und 10er und eine Anzahl Olympia-Jollen, zusammen ungefähr 20 bis 25 Gastboote erwarten.

Sehr erfreulich ist es, daß das Interesse an den Wettfahrten im allgemeinen doch ein sehr reges ist und daß die Jubiläums-Regatten von vielen Seiten mit Ehrenpreisen bedacht worden sind. So haben, um nur die wichtigsten zu nennen, das Bundesministerium für Handel und Verkehr, die Sport- und Turnfront, der Herr Landeshauptmann von Salzburg und der Herr Landeshauptmann von Oberösterreich, ferner die Gemeinden St. Gilgen und St. Wolfgang Ehrenpreise gestiftet, abgesehen von Preisen, die uns vom Vorstand und von den verschiedenen Zweigvereinen des U.-Y.-C. sowie von privater Seite von Freunden unseres Sportes gegeben worden sind. Es werden daher bei den Regatten nahezu 40 erste und zweite Preise zur Verfügung stehen, so daß alle Preisträger, die Anspruch auf einen Klassenpreis haben, auch einen Ehrenpreis heimtragen können. Überdies wird in jeder Klasse auch das beste von auswärts gekommene Boot einen besonderen Preis erhalten, soweit 2 auswärtige Boote in einer Klasse starten. Der Charakter als Wettfahrten des Gesamtklubs kommt besonders deutlich darin zum Ausdruck, daß viele Preise die Namen verstorbener Klubmitglieder, die sich um den Segelsport und den Klub Verdienste erworben haben, tragen.

In den vier Verbandswettfahrten werden außerdem die bereits seit 3 Jahren laufenden Herausforderungspreise ausgesetzt, und zwar in der Sonderklasse der „Jugend-Pokal“, in der 20-qm-Klasse der „Brunnwinkl-Pokal“, bei den 15ern der „St. Gilgner-Pokal“, und bei den 10ern der „Wolfgangsee-Pokal“.

Als Klassenpreise werden Plichtschilder gegeben; überdies erhält jede Yacht, die an einer der Jubiläumsfahrten teilgenommen hat, ein silbernes Erinnerungsschild.

Ein besonderer Preis ist von der Sport- und Turnfront für die Staatsmeisterschaft in Aussicht gestellt.

Eine Bekanntgabe aller gesellschaftlichen und sportlichen Veranstaltungen, die anlässlich der diesjährigen Jubiläumsregatta am Wolfgangsee stattfinden werden, erfolgt noch in einer Sonderausgabe, die Ende Juli erscheinen wird.

Der Ausschuß des Z.-V. Wolfgangsee.

Mitteilungen des Vorstandes.

Mitgliederaufnahmen.

Als ausübende Mitglieder wurden aufgenommen:

S t a m m v e r e i n: Walther S c h w a r z, Juniorchef der Firma Universitätsoptiker Alois Schwarz;

T r a u n s e e: Gottfried K ö c h e r t, stud. jur.

*

Der Vorstand ersucht jene Mitglieder, die am 29. Juli d. J. in Wien anwesend sind, sich an dem großen Sportfestzug, der anlässlich des olympischen Fackelstaffellaufes stattfindet, in möglichst großer Anzahl zu beteiligen. Die Teilnehmer haben in Sportkleidung (dunkelblauer Rock und Hose) zu erscheinen. Näheres beim Sportreferenten des österreichischen Seglerverbandes, Herrn Dr. Robert J o h a n n y, Wien, I, Wollzeile 13, Tel. R-20-4-66.

*

Die Bundesbahnen werden Sportkameraden, die zu den Jubiläumswettfahrten nach St. Gilgen fahren, voraussichtlich halben Fahrpreis für Hin- und Rückreise gewähren, wenn die Hinfahrt nach dem 12. August, die Rückfahrt vor dem 30. August angetreten wird. Wer auf diese Begünstigung Anspruch erhebt, möge dies noch im Laufe des Juli dem Sekretariat des U.-Y.-C. schriftlich mitteilen.

*

Der U.-Y.-C. hat wieder Klubzigaretten mit dem Stander machen lassen, die am 1. August geliefert werden. Es steht nur eine beschränkte Anzahl zur Verfügung. Bestellungen sind an das Sekretariat zu richten.

Letzte Olympia-Auswahlwettfahrten auf der Alten Donau.

Am 24. Juni traten auf der Alten Donau die beiden erfolgreichsten Kämpen der Pfingst-Auswahlwettfahrten, Dr. Erich M i c h a l e k und Ing. Viktor T h a u s i n g j u n., zur letzten Entscheidung an. Es standen die Olympia-Jollen des U.-Y.-C.

St.-V., „Donau“ und „Nirwana“, zur Verfügung, im ersten Rennen fuhr jeder der beiden Bewerber das Segel, das er am Attersee benützt hatte, nach dem ersten Rennen wurden die Boote samt Segeln getauscht. Der Wind war einwandfrei, N.W., anfangs etwa 6 m, im Laufe der Wettfahrt ging er allmählich bis auf 2—3 m herab; der Wasserstand war sehr gut, das Wasser infolge des Werktages wenig belebt. Die 2½ Seemeilen lange Bahn zerfiel in eine Vorwindstrecke und eine Kreuztour.

Bei der ersten Wettfahrt um 3 Uhr 40 Minuten kam Dr. Michalek auf „Donau“ beim Start etwas günstiger weg und konnte seinen Vorsprung schon auf der Vorwindstrecke auf einige Längen ausdehnen; auf der Kreuztour führte er unangefochten und siegte in 40'42, genau eine Minute vor Thausing. Um 4 Uhr 45 Minuten wurde mit getauschten Booten das zweite Rennen gestartet, der Wind war inzwischen auf 3—4 m herabgegangen. Diesmal kam Thausing besser weg, wurde aber noch auf der Vorwindstrecke von Michalek überholt; auf der Kreuztour wechselte die Führung mehrmals — als beim „Eiskanal“, 300 m vor dem Ziel, Michalek an einem unter Wasser befindlichen Baumast hängen blieb, schien die Wettfahrt zu Thausings Gunsten entschieden; Michalek ersparte jedoch der Rennleitung das andernfalls zu fürchtende Dilemma (der Sieg Thausings nach dem Bootstausch hätte immerhin an die Wahrscheinlichkeit glauben lassen, daß die „Donau“, bzw. das auf ihr gesetzte Segel einen Gedanken besser sei), indem er sich durch einen geschickt gewählten Schlag wieder an die Spitze setzte und in 56'30 auch das zweite Rennen mit 10 Sekunden Vorsprung für sich entschied.

Auf Grund dieses Ergebnisses, das die zu Pfingsten am Attersee gezeigte Form bestätigte, geht Dr. Michalek als Ersatzmann Angerer's nach Kiel. *Dr. R. Johnny.*

Jugendwettfahrten auf der Alten Donau am 27. und 28. Juni.

Im Rahmen der Jugendsportwoche des Hauptverbandes für Körpersport veranstaltete der Verband der österreichischen Seglervereine am 27. Juni nachmittags und am 28. vormittags zwei Wettfahrten für Jungmannen in Olympia-Jollen. Die Be-

teiligung hätte besser sein können; es nahmen nur 5 Jungmannen teil. Die zur Verfügung stehenden Boote wurden vor jeder Wettfahrt verlost, benützt wurden die vom Verband für die Auswahlwettfahrten angeschafften großen Segel. Der Wind war an beiden Tagen einwandfrei (natürlich abgesehen von den durch die Uferbäume bedingten Schralungen), rein Nord, durchschnittlich etwa 3 m, Sonntags zeitweise bis 5 m auffrischend. Die in eine Vorwindstrecke und eine Kreuztour zerfallende Bahn von 2½ Seemeilen war zweimal zu umsegeln. Sieger war an beiden Tagen Gustel Hager vom Wr. S. u. R.-C., der vorher noch nie eine Wettfahrt gesegelt hatte, jedoch beide Rennen nicht nur sauber und aufmerksam, sondern mit geradezu verblüffender Ruhe und Sicherheit nach Hause fuhr. Bei den Vertretern des Salzkammergutes machte sich das in der gänzlichen Unkenntnis der Reviereigentümlichkeiten gelegene Handikap deutlich bemerkbar.

Nachstehend die Zeitenliste:

Name	Verein	27. VI.	Pl.	Pkte.	28. VI.	Pl.	Pkte.	Pkt.-Preis
Gustel Hager	Wr. S. u. R.-C.	1.39.35	1.	92	1.42.32	1.	92	I.
Rolf v. Halle	U.-Y.-C. St. u. W.	1.50.40	4.	15	1.44.10	2.	59	II.
Otto Heyd	U.-Y.-C. Ma.-S.	1.56.08	5.	1	1.54.20	4.	15	
Karl Scheichbrein	U.-Y.-C. Mo.-S.	1.49.05	3.	34	1.47.48	3.	34	
Wolfgang Werner	U.-Y.-C. A.-S.	1.46.41	2.	59	2.04.28	5.	1	

Die Preisträger erhielten Tagespreise und Punktpreise vom Verband, außerdem bei der Schlußfeier und Preisverteilung der Jugendsportwoche, die Sonntag nachmittags auf dem W.-A.-C.-Platz stattfand, Erinnerungsplaketten vom Hauptverband für Körpersport.

Dr. R. Johnny.

Wettfahrt-Ausschreibungen.

Nachtrag

zu den Ausschreibungen der Jubiläumswettfahrten auf dem Wolfgangsee.

„Adria-Preis.“

Da infolge der allgemeinen Teilnahme an den Jubiläumswettfahrten auf dem Wolfgangsee eine Herausforderung des in diesem Jahre auf dem Traunsee auszusegelnden „Adria-

Preises“ nicht zu erwarten ist, wird der Preis heuer im Rahmen der Jubiläumswettfahrten auf dem Wolfgangsee ausgesegelt. In Abänderung des Punktes 7 der Bestimmungen über den „Adria-Preis“ wird gleichzeitig verfügt, daß der Preis im Jahre 1937 auf jeden Fall wieder auf dem Traunsee ausgesegelt wird, wofür bereits von zwei Zweigvereinen Herausforderungen zugesichert sind.

Die diesjährigen Wettfahrten um den „Adria-Preis“ finden auf dem Wolfgangsee unter den für die Jubiläumswettfahrten vorgesehenen Bestimmungen statt, soweit nicht Sondervorschriften des Stiftsbriefes gelten.

Tage und Stunden der Wettfahrten:

1. Mittwoch, den 26. August, 12 Uhr 30 Minuten;
2. Mittwoch, den 26. August, 15 Uhr;
3. Donnerstag, den 27. August, 12 Uhr 30 Minuten.

Meldesluß: 2. August 1936.

Kein Nenngeld.

Gewinner des „Adria-Preises“:

1930: „Roland“, U.-Y.-C. Attersee.

1931: „Oha IV“, U.-Y.-C. Wörthersee.

1932: „Rih II“, U.-Y.-C. Attersee.

1933: „Greif“, U.-Y.-C. Millstättersee.

1934: Nicht ausgesegelt.

1935: „Oanda“, U.-Y.-C. Traunsee.

Der im Jahre 1930 verfaßte, 1932 in einzelnen Punkten abgeänderte Stiftsbrief für den „Adria-Preis“ lautet:

Bestimmungen über den „Adria-Preis“.

1. Der „Adria-Preis“ wurde dem U.-Y.-C. von Herrn Franz Baron Preuschen von und zu Liebenstein als interner Wanderpreis zur Förderung des sportlichen Wettbewerbes zwischen den Zweigvereinen des U.-Y.-C. im Jahre 1931 gewidmet.

2. Die Bezeichnung „Adria-Preis“ soll uns Österreichern die Erinnerung wach halten an das durch den Weltkrieg verlorengegangene Adriatische Meer und an das mit der alten Monarchie in das Grab gesunkene k. u. k. Yachtgeschwader, dem

so viele österreichische Segler unvergleichlich schöne Stunden sportlicher Betätigung und Erholung zu verdanken haben.

3. Die Aussegelung des „Adria-Preises“ soll alljährlich einmal in der Reihe von drei Wettfahrten zwischen den Zweigvereinen des U.-Y.-C. stattfinden; die erste Aussegelung fand 1931 auf dem *A t t e r s e e* statt, von da an soll sie jeweils im Rahmen der Hauptwettfahrten des verteidigenden Vereines auf dessen Segelrevier erfolgen.

4. Der „Adria-Preis“ wird in der freien 20-qm-Rennklasse des D.S.-Vb. ausgesegelt. Sollte diese Klasse zu bestehen aufhören oder sollte das Interesse für sie so weit nachlassen, daß ernstliche Herausforderungen nicht mehr zu erwarten wären, so hat der Vorstand des U.-Y.-C. im Einvernehmen mit dem Stifter für die weitere Aussegelung des Preises eine andere, nach den dann bestehenden Verhältnissen der jetzigen 20-qm-Rennklasse möglichst gleichwertige Klasse zu bestimmen.

5. Jeder Zweigverein des U.-Y.-C. hat das Recht, alljährlich den „Adria-Preis“ vom verteidigenden Verein herauszufordern. Eine solche Herausforderung ist mittels eingeschriebenen Briefes bis zum Meldeschluß der Wettfahrtwoche des verteidigenden Vereines an dessen Oberbootsmann zu richten. Sowohl jeder herausfordernde als auch der verteidigende Verein hat längstens bis zum Meldeschluß die Yacht zu bezeichnen, mit der er die Rennen bestreiten will. Diese Yacht muß einen gültigen Meßbrief der freien 20-qm-Rennklasse besitzen und nach Mitgliedschaft ihres Eigners und nach ihrem ständigen Ankerplatz dem von ihr vertretenen Zweigverein angehören. Jeder Zweigverein darf nur durch eine Yacht vertreten sein.

6. Die Besatzung jeder Yacht muß aus Mitgliedern des von ihr vertretenen Zweigvereines bestehen.

7. Durch die Herausforderung übernimmt der herausfordernde Verein die Verpflichtung, im Falle seines Sieges die Wettfahrten um den „Adria-Preis“ gelegentlich seiner nächstjährigen Hauptwettfahrten diesen Bestimmungen gemäß zu veranstalten.

8. Die Aussegelung erfolgt jedesmal in drei Wettfahrten. Gewinner ist derjenige Verein, dessen Vertreterin in zwei Wettfahrten den Sieg davonträgt; siegt in jeder der drei Wett-

fahrten eine andere Yacht, so hat zwischen den drei Siegern eine Entscheidungswettfahrt stattzufinden.

9. Die Bahnlänge soll nicht weniger als 6 und nicht mehr als 12 Sm. betragen. Eine Wettfahrt, bei der die Zeit der schnellsten Yacht den Durchschnitt von 20 Minuten pro Seemeile überschreitet, soll für ungültig erklärt und wiederholt werden. Eine Ausnahme hievon findet nur statt, wenn schon zweimal die Höchstzeit überschritten wurde. Nur unter dieser Voraussetzung ist auch eine Kürzung der Bahn zulässig.

10. Der siegreiche Verein nimmt den „Adria-Preis“ in seine Obhut, ist jedoch verpflichtet, denselben auf Grund einer bestimmungsgemäß erfolgten Herausforderung zu verteidigen oder kampflos dem Herausforderer zu überlassen, beziehungsweise, falls mehrere Herausforderungen erfolgt sind, die Wettfahrten für die Herausforderer abzuhalten. Erfolgt in einem Jahre keine Herausforderung, so bleibt der Preis so lange in der Obhut des verteidigenden Vereines, bis er wieder herausgefordert wird.

11. Der Name der siegreichen Yacht jeder Wettfahrtreihe und des von ihr vertretenen Zweigvereines ist durch Gravierung auf dem Preis zu verewigen.

12. Der Eigner der siegreichen Yacht erhält vom veranstaltenden Verein einen Erinnerungspreis.

13. Im übrigen gelten die jeweils für den U.-Y.-C. maßgebenden Wettfahrtbestimmungen.

14. Die Auslegung der vorstehenden Stiftungsbestimmungen ist im Falle auftauchender Zweifel dem Vorstände des U.-Y.-C. vorbehalten.

15. Sollten sich Änderungen dieser Bestimmungen unbedingt nötig erweisen, so sind solche vom Vorstände des U.-Y.-C. vorzunehmen, sie bedürfen der Genehmigung des Stifters.

Ausschreibung

der österreichischen Jollen-Meisterschaft (Verbands-Meisterschaft) 1936.

Die österreichische Jollenmeisterschaft des Verbandes der österreichischen Seglervereine wird am 28., 29. und 30. August als Mannschaftskonkurrenz in Booten der 22-qm-Rennklasse

ausgetragen, mit der Durchführung wurde der U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee betraut, dem die Beistellung der erforderlichen Boote obliegt. Start unter Berücksichtigung der Windverhältnisse täglich ab 10 Uhr vormittags, Dellach am Wörthersee.

Teilnahme: Jeder österreichische Verbandsverein (bei zusammengesetzten Vereinen jeder Zweigverein) hat das Recht, sich an der Jollenmeisterschaft mit einer Mannschaft, die aus drei Mitgliedern dieses Vereines besteht, die das 18. Lebensjahr vollendet und sich entsprechend qualifiziert haben, zu beteiligen. Jeder Verein darf auch einen Ersatzmann bestellen; tritt dieser einmal in Tätigkeit, so ist für die weiteren Wettfahrten die Wiedereinstellung des von ihm vertretenen Teilnehmers nicht mehr zulässig.

Die sportliche Qualifikation wird erreicht: 1. wenn ein Segler am Ruder in einer mindestens dreitägigen Wettfahrtreihe gesiegt oder einen Punktpreis gewonnen hat, wobei der Vorstand zu entscheiden hat, ob diese Wettfahrtreihe für die Qualifikation genügt; 2. durch den Meistertitel einer österreichischen oder ausländischen Segelmeisterschaft.

Art der Austragung: Die Boote sind nach jeder Einzelwettfahrt turnusweise zu wechseln, es sind so viele Wettfahrten zu segeln, als Mannschaften teilnehmen, mindestens drei. In jeder Mannschaft hat die Ruderführung turnusweise von einem Rennen zum anderen zu wechseln, so daß möglichst jedes Mitglied der Mannschaft gleich oft das Ruder führt.

Wertung: Johannysche Punktwertungstabelle II (für Meisterschaftskonkurrenzen). Nichtstartende, ausgeschiedene oder ausgeschlossene Mannschaften erhalten keinen Punkt. Bei einem toten Rennen wird die Punktsumme der betreffenden aufeinanderfolgenden Plätze zwischen den im toten Rennen eingelaufenen Mannschaften geteilt. Bei Punktgleichheit entscheidet die größere Anzahl der ersiegten ersten (eventuell zweiten, dritten usw.) Plätze und, wenn auch diese gleich sein sollten, das bessere Abschneiden in der letzten Wettfahrt.

Preise: Die siegreiche Mannschaft erwirbt die österreichische Jollenmeisterschaft, ihre Mitglieder und der von ihnen vertretene Verein erhalten Erinnerungszeichen. Bei Teilnahme von mehr als drei Mannschaften erhält auch die zweitbeste, bei Teilnahme von mehr als sechs Mannschaften auch die drittbeste

Mannschaft Erinnerungszeichen. Die Eigner der beigestellten Boote erhalten für jede einzelne Wettfahrt Tagespreise in der nach den Wettsegelbestimmungen vorgeschriebenen Zahl.

Meldungen sind bis 10. August 1936 an den U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee zu Händen des Obmannes Dr. Robert Johanny, Wien, I, Wollzeile 13, zu richten. Die Meldungen haben durch den betreffenden Verbandsverein zu erfolgen und ist für jeden Teilnehmer anzugeben, wodurch sich derselbe die sportliche Qualifikation erworben hat.

Einsatz: S 20.— für die Wettfahrtreihe.

Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen der I.-Y.-R.-U. mit den ergänzenden Bestimmungen des Verbandes.

Für den Verband der österreichischen Seglervereine:

Der Sportreferent:

Dr. Johanny.

Der Vorsitzende:

Maurus.

Traunseewoche.

Veranstaltet vom U.-Y.-C. Zweigverein Traunsee.

Bahn: Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, 3 bis 7 Sm. Mindestens 2 Meldungen, sonst entfällt die Wettfahrt dieser Klasse.

Klassen: Die freien Rennklassen (der Einheitszehner ist zugelassen), die Olympiajolle, die 22-qm-Klasse, die 25-qm-Einheitskielklasse und die alte 6-m-R-Klasse.

Besatzung: Die erlaubte Höchstzahl ist zulässig.

Preise: Klassenpreise, außerdem für jede Klasse ein Ehrenpreis nach Punktwertung. Ferner für alle Yachten des U.-Y.-C.: „Ebenseepokal“. Für Kielyachten: „Traunsteinpreis 1935“, gespendet von einem Mitglied des U.-Y.-C. Für die 20-qm-Klasse: „Alpenseepreis“.

Einsätze: 5 S für jede Wettfahrt, jedoch nur 20 S für die 3 Verbandswettfahrten, „Ebenseepreis“ und Handikap; 10 S für den „Alpenseepreis“.

Meldestelle: U.-Y.-C. Traunsee, Gmunden, Oberösterreich.

Meldeschluss: 26. Juli, 20 Uhr.

35-qm-Klasse: Die alten Yachten sind zugelassen gemäß den Vermessungsbestimmungen 1927.

Programme: Im Klubhaus ab 1. August, wo auch alle näheren Bestimmungen über die Wettfahrten bekanntgegeben werden.

A) Verbandswettfahrten:

1. Sonntag, den 2. August, um 14 Uhr 30 Minuten.
2. Montag, den 3. August, um 14 Uhr.
3. Mittwoch, den 5. August, um 14 Uhr.

B) Sonderwettfahrten:

„Alpenseepreis“:

- Samstag, den 1. August, um 14 Uhr.
Sonntag, den 2. August, um 10 Uhr 30 Minuten.
Dienstag, den 4. August, um 14 Uhr.

C) Vereinswettfahrten:

Offen für alle im U.-Y.-C. eingetragenen Yachten.

a) „Ebenseepokal“ für alle Yachten: Freitag, den 7. August, 10 Uhr 30 Minuten.

b) „Traunsteinpreis“ für alle Kielyachten: Donnerstag, den 6. August, 13 Uhr.

c) Handikap für alle Yachten: Samstag, den 8. August, 13 Uhr.

Punktewertung

nach Dr. Dürrwangers Tabelle (Mitteilungen 1933, 2. Heft, S. 6) mit folgenden Zusätzen:

1. Eine Yacht, die nicht startet, ausscheidet oder die Wettfahrt nicht einwandfrei beendet, erhält die Punktzahl 0.

2. Eine Yacht, welche nach Urteil der Schiedsrichter unverschuldet, infolge höherer Gewalt (Zusammenstoß, unverschuldete Havarie oder dergleichen) ausscheiden muß, erhält die gleiche Punktzahl, wie wenn sie gleich hinter der letzten ordnungsgemäß einkommenden Yacht eingelaufen wäre. Mehrere solche Yachten erhalten alle diese gleiche Punktezahl.

3. Bei gleicher Punktezahl entscheidet die Mehrzahl der besseren Plätze, weiters, falls diese gleich sind, die zuletzt gesegelte Wettfahrt.

Ansegeln: Samstag, den 1. August, 9 Uhr.

Klubfest mit Preisverteilung: Samstag, den 8. August, 20 Uhr.

„Alpenseepreis“ (Bestimmungen siehe Mitteilungen 1932, 2. Heft, S. 17):

Der „Alpenseepreis“, gestiftet vom Bundesministerium für Handel und Verkehr, wird auf dem Traunsee vom 1. bis 4. August ausgesegelt.

Gewinner:

1933: „Greif“, U.-Y.-C. Millstättersee.

1934: „Bambi“, U.-Y.-C. Traunsee.

1935: „Wiking III“, U.-Y.-C. Traunsee.

Der U.-Y.-C. Traunsee ladet die Zweigvereine des U.-Y.-C. und alle Eigner der 20-qm-Yachten zur Teilnahme an diesen Regatten ein.

Der Oberbootsmann:

Dr. E. Freih. von der Wense.

Mattsee.

Verbandswettfahrten.

Datum: 2., 3., 4., 5. August.

Startzeit: 10 Uhr vormittags.

Bahnlänge: Laut Programm 6 bis 9 Sm.

Zugelassene Klassen: *a)* freie Rennklasse: 15- und 10-qm (Einheitszehner und freier Zehner); *b)* beschränkte Rennklasse: 22 qm; *c)* Olympia-Jolle.

Meldebekchränkung: In jeder Klasse wird eine Wettfahrt nur bei mindestens zwei Meldungen abgehalten.

Besatzung: Nach Vorschrift.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Vereines. Bezahlte Mannschaft ist verboten.

Preise: 1. Klassenpreise nach Vorschrift; 2. Punktpreise, höchstens drei pro Klasse; 3. Sonderpreise: der „Willy II“-Herausforderungspokal für die 22-qm-Rennklasse (nähere Bestimmungen siehe Stiftungsurkunde vom Jahre 1931).

Einsätze: 6 S in allen Klassen pro Boot und Wettfahrt. Die Einsätze müssen bei Meldeschluß eingezahlt sein,

sonst kann die Meldung zurückgewiesen werden. Einzahlungen an die Meldestelle oder an das österreichische Postsparkassenkonto D-113.222, Union-Yacht-Club Zweigverein Mattsee.

Meldeschluß: 25. Juli, 12 Uhr mittags. Nachnennungen bis zum Vortag jeder Wettfahrt, bei doppeltem Einsatz.

Meldestelle: Norbert Platzer, Wien, VI, Königsklostergasse 7, Tel. B-25-4-43, ab 10. Juli Mattsee, Villa Heigl.

Programm: Am Startplatz.

Besondere Bestimmungen: Für sämtliche Wettfahrten gelten die Wettsegelbestimmungen der I.-Y.-R.-U. und die Bestimmungen des Verbandes der österreichischen Seglervereine, sowie die besonderen Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

Punktwertung: Nach Dr. Dürrwanger.

Am 6. August findet ein Handikap für alle bei den Verbandswettfahrten gestarteten Yachten statt.

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

Norbert Platzer e. h.

Mondsee.

Verbandswettfahrten des U.-Y.-C. Z.-V. Mondsee.

Tage der Wettfahrten: 11, 12., 13., 14. August.

Startzeit: 11.: 15 Uhr; 12. und 13.: 13 Uhr; 14.: 10 Uhr.

Startort: Klubhaus des U.-Y.-C. Mondsee.

Klassen: 35 qm, 20 qm, 15 qm, 10 qm (Einheits-Zehner) und Olympia-Jollen.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder des U.-Y.-C. oder eines gleichgestellten Vereines.

Bahnlänge: Zirka 8 Sm. (Kürzungen sind der Rennleitung vorbehalten.)

Kurs: Laut Programm.

Punktwertung: Nach Dr. Johanny. Für den Punktpreis werden die drei besten Wettfahrten angerechnet. Bei Punktegleichheit entscheidet die nicht angerechnete Wettfahrt, weiters erst die letzte Wettfahrt.

Preise: Punkt- und Tagespreise laut Vorschrift.

Nennelder: Mitglieder jener Vereine, bei denen startende Boote des U.-Y.-C. Mondsee kein Nenngeld zahlen, keine Einsätze. Ansonsten 5 S per Boot und Wettfahrt.

Meldungen: Sind bis spätestens 10. August (Meldungsschluß) an cand. merc. Hans Kaltenbek, Mondsee, zu richten. (Bis 15. Juli: Hans Kaltenbek, Wien, XIII, Hauptstraße 73, Tel. A-50-2-53.)

Meldebekchränkung: Mindestens 2 Boote für eine Klasse, weiters mindestens 9 Boote für das Regattafeld und mindestens 3 Boote von auswärtigen Seen.

Es wird höflichst darauf aufmerksam gemacht, daß der Boottransport der auswärtigen Regattateilnehmer vom U.-Y.-C. Mondsee kostenlos auf der Strecke Scharfling (See)—Klubhaus besorgt wird.

Der Oberbootsmann:

Hans Kaltenbek.

Lichtbildwettbewerb 1936.

Der Redaktionsausschuß veranstaltet wieder einen Wettbewerb unter den Amateurphotographen des U.-Y.-C. unter den gleichen Bedingungen wie im Vorjahre. Diese sind:

1. Die zum Wettbewerb eingereichten Lichtbilder müssen von einem Mitglied des U.-Y.-C. im Jahre 1936 in Österreich aufgenommen sein; die Ausarbeitung der Aufnahmen muß nicht vom Bewerber sein.

2. Mit Preisen bedacht werden die vom künstlerischen und segelsportlichen Standpunkt aus besten Segelbootaufnahmen. Wieviel Bilder Preise erhalten, ist dem Preisrichterausschuß überlassen.

3. Die Bilder müssen im Format 9×12 oder größer eingesandt werden.

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

5. Nur beim Vorliegen von mindestens 5 Einsendungen werden die Bilder bewertet und Preise zuerkannt.

6. Außer den vom Redaktionsausschuß gestifteten Preisen gibt der Z.-V. Wolfgangsee einen Sonderpreis (oder auch

*) Diese Bestimmung verfehlt ihren Zweck, wenn, wie es im Vorjahre vorgekommen ist, der Bewerber seinen Namen auch noch neben das Kennwort auf das Bild selbst schreibt!

mehrere) für das vom künstlerischen und segelsportlichen Standpunkt aus beste Bild aus der Jubiläumswoche am Wolfgangsee. Bilder, die für diesen Preis eingesandt werden, haben außer dem Kennwort noch den Vermerk „Sonderpreis“ zu tragen.

7. Die Entscheidung des vom Redaktionsausschusse eingesetzten Preisrichterkollegiums ist inappellabel.

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

9. Die Bilder sind bis längstens 15. November 1936 an das Sekretariat des U.-Y.-C., Wien, I, Reichsratsstraße 7, einzusenden. Über die Verkündung der Ergebnisse und die Preisverteilung wird in einem der nächsten Hefte der „Mitteilungen“ das Erforderliche bekannt gemacht.

W i e n, am 1. Juli 1936.

Der Redaktionsausschuß.

Verschiedenes.

Unentgeltliche Einschaltung der verkäuflichen Boote unserer Klubmitglieder und der Werften.

Olympia-Jolle, noch nicht gefahren, ist um 1200 S zu verkaufen. Anfragen an Dr. August Kutia k, Wien, III, Kundmannngasse 29.

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

SEGELMACHER

STEFAN FARKAS

10jährige Praxis

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

Wien IX., Servitengasse 5

Fernsprecher:

REISSNER-SEGEL

Vorzüglich in Qualität und Ausführung

Standprobe am Mast

Kostenlose Entwürfe

Änderungen und Reparaturen fachgemäß und billigst

HANS REISSNER

III., Rennweg 50 — Gegründet 1928 — Tel. B-50-6-86

