

V. b. b.

An die National-Bibliothek  
Wien, I. Josefsplatz  
Zeitschriftensaal

BIBLIOTHEK



# MITTEILUNGEN DES UNION-YACHT-CLUBS

HERAUSGEGEBEN VOM VORSTAND

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

---

4. HEFT      OKTOBER—DEZEMBER 1936      X. JAHRG.

---

## *Dr. Ernst von Obermayer-Rechtsinn †.*

Während viele von uns schon als Jungen im Segeln mit selbstgefertigten Takelagen einen Ersatz für den nicht erfüllten Traum romantischen Seemannslebens, andere als junge Männer in der Rennsegelei den sportlichen Kampf suchten, wandte sich Dr. Ernst von Obermayer-Rechtsinn erst als reifer Mann dem Segelsport zu; er wurde 1910 durch seinen Freund Emil Rank für den Segelsport und für den U.-Y.-C. Wörthersee gewonnen. Nicht Romantik und Wettkampf suchte er beim Segeln, sondern friedliche Erholung, stille und ungestörte Freude an durchsonnter Luft und am blauen Wasser, aber auch vornehme Denkungsart im Kreise eines Herrenklubs. Und dieser Einstellung zum Segelsport und zum U.-Y.-C. ist Dr. von Obermayer zeitlebens treu geblieben. Zum friedlichen dolce far niente auf dem Wasser liebte er Boote kleinsten Typs: von der 10-qm-Kiel-yacht „Nixe“ auf dem Wörthersee führte sein Weg auf dem Grundlsee zu kleinen Schwertyachten, auf der Alten Donau natürlich zum 5-qm-Kanoe; dort hat ihm „Cajou“, hier „Hanna II.“ fast zwei Jahrzehnte treu gedient und ihm viele Stunden genußreichen Dahinsegeln bereitet.

Am Grundlsee, wo er mit dem 7-qm-Schwertboot „Lady-Baby“ als einer der ersten segelte, nahm er lebhaften Anteil an der Gründung des dortigen Zweigvereins des U.-Y.-C., dessen

Obmann er nach dem Tode des Grafen Strachwitz wurde. Obgleich er selbst sich zur Rennsegelei nicht hingezogen fühlte, ließ er sich doch gelegentlich bewegen, mit seinem Kanoe an der Alten Donau selbst zu starten oder dasselbe unter anderer Führung starten zu lassen, damit ein Boot mehr im Felde wäre. Sein Verständnis für die Bedeutung des Wettfahrtbetriebes bewies er aber ganz besonders durch seine Bemühungen um die Einführung der 20-qm-Rennklasse auf dem Grundlsee, die dort von 1923 an ein Feld von 9 Booten aufweisen konnte; und von großem Wert war seine stets bereitwillige Mitarbeit in der Rennleitung, wo er ebenso wie im Vorstand des U.-Y.-C. immer darauf bedacht war, etwa auftauchende Gegensätze durch sein konziliantes Wesen rechtzeitig zu überbrücken und Meinungsverschiedenheiten auszugleichen. Wenn er, namentlich während seiner langjährigen Wirksamkeit als Obmannstellvertreter des Stammvereins, darauf zu achten pflegte, daß der vornehme Charakter des U.-Y.-C. auch in Äußerlichkeiten gewahrt werde, hat er dadurch — wengleich dies gelegentlich heimlichen Widerstand erregte, oder vielleicht gerade deswegen — um das Leben auf dem Klubplatz des Stammvereins ein besonderes Verdienst erworben.

Sein Wirken im U.-Y.-C. und für denselben fand wiederholte Anerkennung: er wurde zum Ehrenmitglied des Gesamtklubs und des Zweigvereins Grundlsee und, als er infolge Zurücklegung seiner Ämter aus dem Vorstand ausgeschieden wäre, auch als Erster zum Ehrenmitglied des Vorstandes gewählt, der auf seine bewährte Mitarbeit nicht verzichten wollte.

Nach seiner schweren Erkrankung im letzten Winter brachte ihm der Aufenthalt an der Alten Donau und am Grundlsee noch schöne Stunden der Erholung — leider nicht mehr die von uns allen erhoffte völlige Genesung; an seinem geliebten Grundlsee ist er am 8. August von uns gegangen. Aber noch kurz vor seinem Tode, wohl im Bewußtsein, daß er die Alte Donau und die alten Freunde dort nicht mehr wiedersehen werde, hat er ihrer noch gedacht und einem seiner engeren Klubkameraden seine letzten Grüße an die Freunde und Klubkameraden an der Alten Donau aufgetragen.

So wollen auch wir seiner stets in Treue gedenken, dankbar für all das, was er für den U.-Y.-C. geleistet hat; seine Auf-

fassung vom vornehmen Geist unseres Klubs und unseres Sports soll uns immer vorbildlich sein.

*Dr. R. Johanny.*

## *Mitteilungen des Vorstandes.*

Der 9. ordentliche Seglertag des U.-Y.-C. findet am Sonntag, den 29. November, um 10 Uhr vormittags im Saale des Wissenschaftlichen Clubs, Wien, VI., Dreihufeisengasse 1, statt. Zum Besuche sind alle ausübenden Mitglieder berechtigt.

Die Tagesordnung lautet nach § 10 der Geschäftsordnung:

1. Verlesung und Genehmigung aller Protokolle über Seglertage seit dem letzten ordentlichen Seglertage einschließlich des Protokolles über letzteren;
2. Berichte der Ämterführer und der Delegierten bei anderen Organisationen sowie der etwa eingesetzten Ausschüsse über ihre Tätigkeit;
3. Genehmigung des Kassaberichtes und Beschluß über den Voranschlag für die kommende Funktionsperiode;
4. Neuwahl des Präsidiums;
5. satzungsgemäß eingebrachte Anträge;
6. Allfälliges.

Für weitere Anträge gilt § 15, Abs. 5, der Satzungen des U.-Y.-C., der bestimmt:

„Anträge, die nicht mindestens acht Tage vor dem Seglertag beim Vorstand des U.-Y.-C. schriftlich eingebracht sind, dürfen nur dann zur Verhandlung zugelassen werden, wenn sich die Mehrzahl der am Seglertag vertretenen Stimmen ohne vorgegangene Wechselrede für die Zulassung ausspricht.“

Solche Anträge sind an das Sekretariat des U.-Y.-C. zu senden.

\*

Der U.-Y.-C. hat zu seiner Fünfzig-Jahr-Feier vom Deutschen Segler-Verband ein schönes, künstlerisch ausgestattetes Diplom erhalten, das folgenden Wortlaut hat:

„Dem Union-Yacht-Club Wien spricht der Deutsche Seglerverband am Tage seines 50jährigen Bestehens für seine treue Verbandszugehörigkeit und seine große Förderung des Segelsportes Dank und Anerkennung aus.

Deutscher Seglerverband.  
Kewisch,  
Verbandsführer.

Berlin, den 14. Juli 1936.“

Das Diplom hängt unter Glas und Rahmen im Sekretariat.

\*

Als ausübende Mitglieder sind in den Klub aufgenommen worden:

Stammverein: Ing. Gabriel Tokarski.

Wörthersee: Ing. Udo Hartlieb.

Traunsee: Friedrich Haas.

Wolfgangsee: Egon Hergel, Otto Koenig, Heinz Lill.

\*

Der Vorstand hat beschlossen, für Benützung der Räume des Sekretariates zu Sitzungen einen Spesenbeitrag (Beleuchtung, Beheizung, Bedienung) von S 3— einzuheben. Die Zweigvereine werden ersucht, dies zur Kenntnis zu nehmen.

\*

Die Preisverteilung im Lichtbildwettbewerb 1936 findet am Seglertag statt.

\*

### *Die Jubiläumswettfahrten.*

Die Jubiläumswettfahrten des U.-Y.-C. zur Feier seines fünfzigjährigen Bestandes sind programmgemäß und zufriedenstellend verlaufen; wenigstens sind keine Klagen und keine Beschwerden laut geworden, auch hat es keine unangenehmen Proteste oder Streitigkeiten gegeben und selbst Wind und Wetter haben ihre Schuldigkeit getan. Und vor allem haben die sportlichen Veranstaltungen, die ja das wesentliche eines solchen Festes sein sollen, gut geklappt. Dies sei zur allgemeinen Charakteristik zunächst festgestellt.

Noch etwas anderes aber muß dieser Bericht im vorhinein bemerken, nämlich daß der U.-Y.-C. als solcher, das heißt der Gesamtklub, der ja der Jubilar war, auf seine Geburtstagsfeier nicht so viel Wert gelegt hat, als man hätte erwarten können und sollen; wohl haben die Funktionäre des Klubs nahezu vollzählig an den sportlichen und anderen Veranstaltungen teilgenommen und ebenso die der meisten Zweigvereine, aber die Mehrzahl der Mitglieder hat sich offenbar doch nicht vor Augen gehalten, daß ja sie selbst es sind, die diese Feier begehen, daß also jedes Mitglied gewissermaßen die Pflicht gehabt hat, die sportlichen Veranstaltungen bei dieser Gelegenheit zu unterstützen und zu fördern, wenn möglich wenigstens dabei gewesen zu sein; das war nicht der Fall und so ist eine wirklich große und würdige Feier des Gesamtklubs nicht zustande gekommen.

Natürlich, das „Dabei-gewesen-sein“ des Einzelnen ist nicht das wesentliche; worauf es hier am meisten ankam, der springende Punkt der Frage war der Besuch der Regatten mit Booten aller Klassen in möglichst großer Anzahl. Diese Regatten hätten einmal so große Felder bringen sollen, wie sie sonst bei den Wettfahrten der Zweigvereine nicht zu sehen sind. Ein Blick auf das Programm der Jubiläumsregatten zeigt aber, daß sich hier die Erwartungen der Sportsleute nicht erfüllt haben.

So sehen wir zunächst, daß nur Yachten jener Klassen zu den Jubiläumswettfahrten gemeldet haben, die auf dem Wolfgangsee schon vorhanden sind, also kein Boot einer dort nicht vertretenen Klasse. Nun hat der Zweigverein Wolfgangsee nicht viel verschiedene Klassen, er hat seit jeher Wert darauf gelegt, gute Boote in möglichst großer Zahl in bestimmten, wenn auch wenigen Klassen zu besitzen, eine Zersplitterung seiner Flotte in eine größere Anzahl von Klassen hat er immer zu verhindern gewußt. Das Yachtregister zeigt, daß der Wolfgangsee ein für seine Mitgliederzahl sehr schönes Sonderklassen- und Zwanzigerfeld hat, daneben noch einige Fünfzehner und Einheitszehner, aber keinen Fünfunddreißiger und keinen Zweiundzwanziger, geschweige denn andere, auch anderwärts nur schwach vertretene Klassen wie Sechser oder Starboote. Gleichwohl wurden im Rahmen der Jubiläumswettfahrten auf ausdrücklichen Wunsch für alle in Österreich vorhandenen Verbands-

klassen Rennen ausgeschrieben, sogar für die 25-qm-Einheitsklasse.

Die Bemühungen, möglichst viele der ausgeschriebenen Klassen zu den Jubiläumsregatten an den Start zu bringen, haben schon im Frühjahr begonnen und bestanden vornehmlich in schriftlicher und mündlicher Werbetätigkeit von Mann zu Mann; sie hatten, wie gesagt, nicht den erhofften Erfolg. Aber auch in den anderen, auf dem Wolfgangsee gut vertretenen Klassen, hätte ein regerer Besuch dem Charakter der Regatten als U.-Y.-C.-Regatten besser entsprochen. Freilich, vor Tisch hatte man es anders gelesen, da war es von so manchem als „selbstverständlich“ bezeichnet worden, daß er mit seinem Schiff zu den Jubiläumsregatten kommen werde, aber je näher der Meldeschluß kam, desto weniger selbstverständlich wurde es; und zwei Yachtbesitzer haben es sich, wie man aus den Listen ersehen kann, sogar erst nachträglich überlegt, sie haben zwar gemeldet, sind dann aber nicht gekommen. Besonders enttäuscht haben in diesem Punkt die Zwanziger; gerade zwei Zweigvereine, die ganz erstklassige Zwanziger haben, der Attersee und der Traunsee — ersterer hat nach der offiziellen Yachtliste 10, letzterer 7 Boote dieser Klasse bei sich registriert — und die noch dazu dem Wolfgangsee benachbart sind, haben es leider vorgezogen, zu Hause zu bleiben. Beim Traunsee ist dies um so bedauerlicher, als durch sein Fernbleiben auch der vom Wolfgangsee herausgeforderte *Adriapreis* nicht verteidigt wurde und daher nicht ausgesegelt werden konnte. Nicht günstig hat sich natürlich auch die Expedition des Z.-V. Attersee an den Wannsee auf die Jubiläumswettfahrten ausgewirkt, denn diese Unternehmung deckte sich zeitlich vollkommen mit den Regatten auf dem Wolfgangsee und hielt so einige der besten jungen Segler von hier fern.

Um so dankbarer muß der Klub aber jenen sein, die ihr Versprechen auch gehalten haben, denn sie haben die sportlichen Interessen des U.-Y.-C. erkannt und wirklich gefördert. So ist es sehr anerkennenswert, daß die Jugendabteilung des Z.-V. Attersee mit ihrer Sonderklasse „Cima“ die Jubiläumswettfahrten mitmachte. Es war die einzige Kielyacht, die von auswärts gekommen war. Mit kleinen Booten auf Reisen zu gehen ist ja viel leichter als mit Kielbooten; so starteten auch in der Zehnerklasse verhältnismäßig viel Jollen von anderen

Revieren, nämlich fünf, zwei von der Alten Donau und je eine vom Attersee, Mondsee und Millstättersee; bei den Fünfzehnern startete ein Mondseer und ein Mattseer. Die Olympiajollen, die auf dem Wolfgangsee noch kaum vertreten sind, wurden zum größten Teil aus dem ganzen U.-Y.-C. auf Kosten des Z.-V. Wolfgangsee hierher gebracht, weil mit ihnen die Staatsmeisterschaft gefahren wurde.



Zwanziger auf dem Wolfgangsee.

Der Z.-V. Wolfgangsee konnte aber, gemeinsam mit dem Seglerverein „Nibelungen“, in den vorhandenen Klassen selbst verhältnismäßig viel Boote stellen, und so kamen trotz der schwachen Beteiligung von auswärts — insgesamt 8 Boote! — doch ganz schöne Felder zustande, wenn auch keine außerordentlichen. Es starteten 10 Sonderklassen (bei 11 Nennungen), 7 Zwanziger (bei 8 Nennungen), je 8 Boote in der 15-qm- und der 10-qm-Rennklasse, endlich 9 Olympiajollen bei den Verbandswettfahrten, insgesamt also 42 Boote.

Sehr erfreulich hingegen war der Besuch der Jubiläums-

veranstaltungen durch verschiedene bekannte Sportsmänner, „Kanonen“, die zum Teil als Steuerleute an den Regatten aktiv teilnahmen. So führte Dietz-Angerer die Sonderklasse „Falkenstein II“, Dr. Manfred Curry die Sonderklasse „Jugend“ und Ing. Rudolf Schlenk die Sonderklasse „Freya“. Auch in den Rennen der anderen Klassen lag die Führung manchen Bootes in sehr bewährten Händen. Die Liste der um die Staatsmeisterschaft Kämpfenden weist ferner die Namen unserer besten jüngeren Segler auf, so daß alle Wettkämpfe sportlich auf hohem Niveau standen. Das war auch das Urteil der zahlreichen bekannten Sportsleute, die sich unter den Zuschauern befanden.

\*

Die sportlichen Veranstaltungen der Jubiläumstage begannen bei prachtvoller Sonnenschein und einwandfreiem Wind am 15. August mit dem Ansegeln, an dem mehr als 30 Boote teilnahmen. Sie fuhren zeitweise nach Klassen geordnet in Kiellinie, dann wieder in malerischer Unordnung. In einem der begleitenden Motorboote saß der bekannte Vortragskünstler Franz Resl, der als Gast des U.-Y.-C. an der Geschwaderfahrt teilnahm und sich Stoff für seinen am selben Abend im Klub zu haltenden lustigen Vortrag sammelte.

An Wettfahrten waren nach den Ausschreibungen vorgesehen: Vier Verbandswettfahrten für jede der gemeldeten fünf Klassen, sodann eine besondere Verbandswettfahrt für die Sonderklasse, ferner fünf Wettfahrten zur Austragung der österreichischen Staatsmeisterschaft in der Olympiajollenklasse, drei Wettfahrten in der Einheitszehnerklasse, das sogenannte Einheitszehner-Treffen, das heuer zum viertenmal abgehalten wurde, und endlich die Wettfahrten zwischen den Jugendabteilungen der Zweigvereine. Daß die an den Schluß der gesamten Veranstaltungen gestellten Wettfahrten um den Adriapreis wegen Ausbleibens des Verteidigers nicht zustande kamen, wurde schon erwähnt.

Die Verbandswettfahrten wurden am 16., 17., 19. und 20. August gefahren, am 18. die Sonderwettfahrt der Sonderklasse und ein Teil der Jugendwettfahrten, am 21. war ein Geschwadersegeln, am 22. sollte das Handikap in St. Wolfgang sein, anschließend daran, am 23., 24. und 25. die Staatsmeisterschaft und am 25. und 26. noch das Einheitszehner-Treffen.



Die beiden ersten Tage der Verbandswettfahrten waren bei schönem Wetter und Wind von 4—5 m zwei in jeder Beziehung einwandfreie Regattatage. Die Sonderklasse fuhr den 12 sm-Kurs in etwa 2 Stunden. Schon am ersten Tag siegte in dieser Klasse „Jugend“, die nach einer Pause von zwei Jahren wieder am Start erschienen war; eine Minute nach ihr ging „Frigg“ durchs Ziel, der nach wenigen Sekunden „Falkenstein“ folgte; „Cima“ besetzte den vierten Platz. „Frigg“ und „Falkenstein“ haben neue Takelagen. Der Kunst Currys ist es gelungen, auch an allen anderen Tagen die „Jugend“ als Siegerin ins Ziel zu führen, wenn auch manchmal nur nach hartem Kampf. Um den 2., 3. und 4. Platz wurde täglich erbittert gekämpft, und zwar meistens von denselben drei Yachten. Das übrige Feld fiel gewöhnlich erst im Laufe der Rennen nach und nach zurück und war schließlich, wenn es dem Ziel zuging, ziemlich ungefährlich, wie man aus den Zeitenlisten ersehen kann. Am zweiten Tag war „Falkenstein“ zweite, „Cima“ dritte und „Jim“ vierte. Das sind die vier Yachten, die zum Schluß auch die vier Punktepreise der Sonderklassen heimtrugen.

In der 20-qm-Rennklasse spielte sich an den ersten beiden Regattatagen der Kampf um den Sieg zwischen den beiden neuen, nach Martens-Rissen von der Bootswerft Ratz in St. Gilgen gebauten Booten „Beaver“ (1935) und „Quixie“ (1936) ab; an beiden Tagen war „Quixie“ knapp erste, dritter wurde beide Male „Nibelung“, am ersten Tag um eine Sekunde, am zweiten um etwas mehr.

Bei den Fünfzehnern war am 16. und 17. August „Satan“ (Mattsee) erster, „Ingomar“ zweiter. „Satan“ hat sich schon im Vorjahre hier als kaum zu schlagender Renner erwiesen, diesmal wurden ihm die Martens-Boote „Ingomar“ und „Aeolus“ gefährlich; am ersten Tag war „Ingomar“ bei einer geseelten Zeit von nicht viel weniger als 2 Stunden nur um 22 Sekunden Zweiter und „Aeolus“ hat ihn am letzten Tag in einer Flautenregatta überhaupt geschlagen; Dritter wurde an den ersten beiden Regattatagen der Mondseer „Idi II“. Außer diesen vier Booten, „Satan“, „Ingomar“, „Idi II“ und „Aeolus“ hat von den startenden Fünfzehnern keiner in den vier Verbandswettfahrten auf Platz kommen können. Die ersten vier Boote sind nämlich neuere Konstruktionen, wie schon die Nummern zeigen, die Bootskörper sind ganz wesentlich länger.

In der 10-qm-Klasse starteten die freien Zehner gemeinsam mit den Einheitszehnern. Am ersten Tag siegte „Klein-Falkenstein III“ vor „Nelly IV“ und „O Jeh“, am folgenden Tag „O Jeh“ vor „Elf“ und „Rih III“. In dieser Klasse gab es in den vier Verbandswettfahrten einen ständigen Wechsel der Plätze und wenn auch der erste Punktpreis schließlich mit großem Vorsprung an Punkten gewonnen wurde, so lagen die Punkte der übrigen Konkurrenten doch alle nahe aneinander, wie es sich eben für eine richtige Einheitsklasse gehört. Die Punkte waren: 366, 184, 160, 156, 154, 148, 128, 128.

In der Olympiajollenklasse, in der fast keines der Boote vom Eigner gesteuert wurde — bei fünf von den neun gemeldeten Booten waren *Zweigvereine* als Eigner genannt — waren naturgemäß jene im Vorteil, die in der Hand von Privatbesitzern lagen. So siegte an den ersten beiden Tagen H. Musil mit seiner Jolle „M II“, Zweiter wurde Dr. H. Lerch mit der Jolle „Donau“ des Stammvereines, doch konnte er nicht unterschreiben und so rückte „Junior“ vom Z.-V. Attersee, gesteuert von E. Orthner, an die zweite Stelle und „Nirwana“ (Stammverein) mit Ing. W. Klunzinger wurde Dritte. Auch am folgenden Tag war Musil mit seiner Jolle Erster, Dr. Lerch mit „Donau“ Zweiter und Ing. Klunzinger mit „Nirwana“ Dritter.

Viel weniger günstig als an den ersten beiden Regattatagen war der Wind an den beiden folgenden Verbandswettfahrttagen, am 19. und 20. August; am ersten Tag war der See zumeist spiegelglatt, am folgenden wehte eine recht flauere und unzuverlässige Brise. Es waren zwei der auf dem oberen Teil des Wolfgangsees, dem eigentlichen *Abersee*, sehr seltenen Flaurentage. Die Frage einer seglerisch offenbar nicht sehr gebildeten Dame aus dem Publikum: „Warum fahren die Segelboote heute so langsam?“ war also leicht zu beantworten, was bei Laienfragen bekanntlich nicht immer der Fall ist. Natürlich gab es wegen der „langsamen Fahrt“ gewaltige Zeitdifferenzen.

In der Sonderklasse siegte wieder an beiden Tagen „Jugend“ unter Dr. Currys Führung, am ersten Tag um fünf Minuten vor „Cima“, der „Jim“ als Dritte und „Falkenstein“ als Vierte folgte. Also auch bei Flaute waren diese vier Yachten wieder voraus. Ganz unwahrscheinliche Differenzen gab es zwischen diesen vier Konkurrenten am letzten Tag: „Jugend“ lief bei einer Fahrzeit von  $2\frac{1}{2}$  Stunden — die Bahn war gekürzt

worden — um nicht weniger als 24 Minuten vor dem Zweiten, der „Falkenstein“, durchs Ziel; knapp hinter dieser kam als Dritte „Jim“ und wenige Sekunden später „Freya“, eine alte Flautenläuferin.

Nicht so eintönig waren die Ergebnisse in der 20-qm-Rennklasse. „Quixie“ konnte ihren Siegeslauf, den sie an den ersten beiden Regattatagen so vielversprechend begonnen hatte, nicht



Jubiläumsregatten 1935.

fortsetzen, sie wurde einmal Vierte, einmal Dritte. Den in den vier Verbandswettfahrten zu gewinnenden ersten Punktpreis hat sie aber mit 326 Punkten (vor 282) ebenso sicher erobert wie den in den ersten drei Verbandswettfahrten ausgesegelten Herausforderungspreis (Brunnwinkl-Pokal, 264 Punkte vor 234). Sieger war am ersten Flautentag mit einem Riesenvorsprung vor dem ganzen übrigen Feld „Nibelung“, 28 Minuten hinter ihm ging „Zauberflöte“ als Zweite durch die Ziellinie, 21 Minuten hinter dieser „Goetz“, ein ehemaliges Wörtherseeboot und daher

Flautenläufer, als Dritter. Am letzten Tag war „Zauberflöte“ Erste, die beiden Martens-Boote „Beaver“ und „Quixie“ folgten. Die am Wolfgangsee beheimateten Zwanziger bilden, wie sich auch diesmal wieder zeigte, ein ziemlich gleichwertiges Feld, was besonders dadurch zum Ausdruck kam, daß es während der einzelnen Rennen immer wieder einen Wechsel in der Führung gab, daher heiße Kämpfe. Allerdings waren nicht alle sieben startenden Boote gleich gut in Trimm, woraus sich zum Beispiel das schlechte Abschneiden des „Ferret“ erklärt, der bisher als „Albatros III“ viel mehr geleistet hat und es hoffentlich auch bald wieder tun wird. Auch die beiden, von Mitgliedern der Jugendabteilung gesegelten Boote, „Goetz“ und „Aparino“, werden, wenn sie erst einmal ordentlich instand gesetzt sind, wohl weiter vorne liegen können. Auf jeden Fall aber ist es gerade für diese Rennklasse sehr bedauerlich, daß von den anderen Zweigvereinen nicht ein einziges Boot den Weg an den Wolfgangsee gefunden hat.

In der Klasse der Fünfzehner siegte am 19. „Satan“, der um 40 Minuten früher durchs Ziel ging als der Zweite, „Idi II“, und nicht weniger als eine Stunde und 17 Minuten vor dem letzten seiner Klasse, der sich in der Flaute offenbar verirrt hatte oder eingeschlafen war; Dritter war „Aeolus“. Am letzten Tag der Verbandswettfahrten war „Aeolus“ Erster, womit in dieser Wettfahrtreihe „Satan“ zum erstenmal auf den zweiten Platz gedrückt war.

In der 10-qm-Klasse haben die letzten beiden Tage die Entscheidung zwischen freien und Einheitszehnern zugunsten der letzteren gebracht, allerdings wohl hauptsächlich darum, weil die beiden startenden freien Zehner keine besondere Regattafreudigkeit bekundeten, von Regattaeifer gar nicht zu reden. „Nelly IV“ war nur an den ersten beiden Tagen durchs Ziel gegangen, „Rudi XII“ nur an den letzten beiden. „Nelly“ lag nach den ersten beiden Rennen an Punkten an dritter Stelle, dieselbe Punktzahl erzielte „Rudi“ mit seinen Regatten an den letzten beiden Tagen; ihm fiel der Preis für den besten freien Zehner zu, da er einen ersten Platz erobert hatte. Die drei Punktpreise für die vier Verbandswettfahrten fielen an „O Jeh“ (Wolfgangsee), „Rih III“ (Mondsee) und „Falke IV“ (Wiener Segel- und Ruder-Club); „O Jeh“ trug auch den Herausforderungspreis heim, und zwar zum zweitenmal und somit endgültig.

In der Olympiajollenklasse siegte am 19. August „Maria Wörth“, das Boot des Z.-V. Wörthersee mit dem Junior Herbert Rieckh am Ruder, Zweite wurde „M II“ mit Harald Musil. Am letzten Tag war es umgekehrt, „M II“ wurde Erste, „Maria Wörth“ Zweite. Dritter war am ersten Tag Dr. Arthur Michalek mit seinem „Flirt 1935“, am letzten Tage Ing. Walter Klunzinger mit „Nirwana“. Das Endergebnis bei den Olympiajollen war, daß Musil den ersten Punktpreis erhielt, Ernst Orthner mit „Junior“ vom Attersee den zweiten und Ing. Walter Klunzinger mit „Nirwana“ vom Stammverein den dritten.

Am 18. August, dem Tag der Sonderwettfahrt der Sonderklasse und der Jugendwettfahrten, war der Wind zwar nicht schlecht, etwa 4 m, aber doch nicht so schön wie an den ersten beiden Tagen, insbesondere ließ er bald nach, so daß nicht, wie beabsichtigt war, alle vier Jugendwettfahrten ausgesegelt werden konnten.

Bei den Sonderklassen war wieder „Jugend“ voraus, „Falkenstein“ war Zweite, „Cima“ Dritte und „Frigg“ Vierte. Dabei war, wie aus der Zeitenliste zu ersehen ist, zwischen je zwei Yachten immer ziemlich das gleiche Intervall, nämlich zwei Minuten.

Ein Blick auf die Ergebnisse der fünf Sonderklassen-Wettfahrten zeigt, daß von den zehn startenden Yachten fast immer dieselben vier Preisträger waren, von den übrigen sechs ist es „Frigg“ zweimal gelungen, auf Platz zu kommen (ein 2. und ein 4.) und „Freya“ einmal (4.), die anderen vier Konkurrenten sind ganz leer ausgegangen, wenn auch mancher von ihnen während der Rennen eine Zeitlang vorne gelegen war.

\*

Zu den Wettfahrten der Jugendabteilungen hatten diesmal sechs Zweigvereine gemeldet: Wörthersee, Attersee, Traunsee, Wolfgangsee, Mondsee und Mattsee. Es wurden vier Wettfahrten in Olympiajollen gesegelt, drei am 18., die letzte am 20. August. Verteidiger des im Jahre 1935 neuerlich gestifteten Herausforderungspreises war der Traunsee.

Die Junioren der Zweigvereine Attersee und Traunsee, Ernst Orthner und Georg Praxmarer fuhren am besten,

jeder war zweimal Erster; da der Traunseer in den beiden anderen Wettfahrten einmal Dritter und einmal Vierter, der Atteseer beidemale Fünfter war, hat die Jugendabteilung des Z.-V. Traunsee den Pokal erfolgreich verteidigt und zum zweitenmal gewonnen. Im nächsten Jahr wird sie ihn voraussichtlich auf dem Attersee verteidigen müssen. Von den vier zweiten Plätzen errang zwei der Wörthersee, zwei der Mattsee, Wolfgangsee und Mondsee konnten diesmal nichts aufstecken.

\*

Zu den Wettfahrten um die Österreichische Staatsmeisterschaft für 1936 lagen 13 Nennungen vor, 11 von verschiedenen Zweigvereinen des U.-Y.-C., eine vom Seglerverein Nibelungen und eine vom Österreichischen Touring-Yacht-Club. Die Olympiajollen für diese Regatten wurden dem Z.-V. Wolfgangsee von verschiedenen Zweigvereinen wie auch von Privateigentümern zur Verfügung gestellt, und zwar in solcher Zahl, daß es ohneweiters möglich gewesen wäre, ohne die Abhaltung von Auswahlrennen alle Bewerber gleichzeitig starten zu lassen. Jedoch mit den Segeln hatte es einen Haken. Es waren zwar auch die acht gleichen Segel, die für die Olympia-Auswahlrennen zu Pfingsten d. J. eigens angefertigt worden waren, vorhanden und zur Verfügung, aber das waren nur acht und unter den übrigen Segeln waren nicht genug gleich große und gleich gute zu finden, um wirklich die 13 Boote mit 13 gleichwertigen Segeln ausstatten zu können. Dazu kam, daß auch die Boote selbst sehr verschieden von einander waren, einzelne waren gut erhalten, andere aber derartig verwahrlost, daß sie für die Konkurrenz überhaupt nicht in Betracht kamen. Von Einheitsbooten konnte hier also nicht die Rede sein und bei künftigen Rennen, wo es auf eine Gleichheit der Waffen ankommt, wird dieser Frage wohl besonderes Augenmerk zugewendet werden müssen.

Es wurden also zunächst vier Ausscheidungsrennen gesegelt, für die das Los nicht nur die Boote bestimmte, sondern auch die Zusammenstellung der Konkurrenten. Für diese Rennen, die am 23. August gefahren wurden, wurde ein kurzer Kurs von etwa 3 sm gewählt; der Wind war wechselnd, 3 bis 5 m. Es starteten zweimal sechs, zweimal sieben Bewerber. In diesen vier Wettfahrten gingen durchs Ziel:

Als Erste: Schlenk, Angerer, Leitgeb, Angerer;  
 als Zweite: Frisch, Jäger, Johanny, Jäger;  
 als Dritte: Johanny, Sentall, Schlenk, Lerch;  
 als Vierte: Weixelbaumer, Musil, Frisch, Thausing;  
 als Fünfte: Thausing, Leitgeb, Musil, Sentall;  
 als Sechste: Lerch, Luntz, Lorang, Weixelbaumer.

Es muß wohl als eine Tücke des Schicksals bezeichnet werden, daß bei diesen Ausscheidungskämpfen einzelne



Startplatz des U.-Y.-C. Wolfgangsee.

der aussichtsreichsten Konkurrenten um die Staatsmeisterschaft, Segler, die auch als Olympiawanwärter in Betracht gekommen waren, ausgeschieden wurden und am eigentlichen Kampf um die Staatsmeisterschaft gar nicht mehr beteiligt waren. So fielen heraus: Ing. V. Thausing jun., Dr. H. Lerch, S. Weixelbaumer und F. Lorang. Schuld an diesem Ergebnis war zum Teil das Umschlagen des Windes bei einem Rennen kurz bevor das Feld durchs Ziel ging, so daß einzelne der vorne liegenden Boote plötzlich unerwartet zurückgefallen waren. Pech!

Die 8 nach den Auswahlrennen übrig gebliebenen Segler bekamen nun durch das Los neuerdings die Boote zugewiesen

und tauschten nach jeder Regatta Boot und Segel mit dem der Reihe nach zunächst stehenden. Der Wind war an beiden Regattatagen zwar etwas ungleichmäßig, aber im ganzen gut, zeitweise bis zu 8 m; der Kurs, zwei Dreiecke, war 7 sm lang.

Als österreichischer Staatsmeister für 1936 ging der vorjährige Sieger und der Vertreter Österreichs bei den Olympischen Spielen in Kiel hervor, Dietz Angerer, der in den drei Rennen zweimal Erster und einmal Zweiter war und so mit 304 Punkten weitaus an der Spitze lag. Zweiter wurde Rudolf Sentall (Ö. T.-Y.-C.) mit einem 2., einem 3. und einem 4. Platz (190 Punkte), dritter Rudolf Schlenk (2., 4., 6. Platz, 146 Punkte), vierter Karl Leitgeb vom S.-V. N. (ein 1., ein 5. Platz, einmal nicht unterschrieben, 140 Punkte), fünfter Werner v. Frisch (ein 3., zwei 5. Plätze, 122 Punkte), sechster Otto Jäger (ein 4., zwei 6. Plätze, 80 Punkte), siebenter Harald Musil (ein 3. Platz, einmal aufgegeben wegen Havarie, einmal nicht unterschrieben, 62 Punkte), achter endlich wurde Dr. Robert Johnny. Damit aber hatte es seine eigene Bewandnis, die der Aufklärung bedarf: Johnny lief bei der ersten Wettfahrt als Siebenter durchs Ziel, war aber so unwohl oder eigentlich krank, daß nur ungeheure Energie ihm das zu Ende segeln des Rennens ermöglichte; bei der etwa 1½ Stunden nach Schluß der ersten Wettfahrt abgehaltenen zweiten konnte er nicht starten. Bei der dritten Regatta am folgenden Tage ging er zwar als zweiter durchs Ziel, konnte aber wegen einer Berührung nicht unterschreiben. So endete die Staatsmeisterschaft für ihn mit nur 8 Punkten, wohl auch Tücke des Schicksals.

Von solchen Zufällen abgesehen, die ja bei jedem Sport möglich sind und beim Segelsport vielleicht häufiger vorkommen als sonstwo, haben aber die Staatsmeisterschaftsregatten schon ein ungefähr richtiges Bild von dem Können unserer jungen Segler gegeben, insbesondere haben sie gezeigt, daß der Verband die richtige Wahl getroffen hat, als er Angerer als Vertreter Österreichs nach Kiel schickte.

\*

Eine letzte Gruppe von Wettfahrten war das Einheitszehner-Treffen, bekanntlich eine Unternehmung der Einheitszehner-Besitzer, die seit einigen Jahren abwechselnd auf den verschiedenen Seen des Salzkammergutes abgehalten



wird, um für diesen Bootstyp Propaganda zu machen. Eigentlich haben die Einheitszehner-Apostel schon erreicht, was sie angestrebt haben, die Boote sind schon zahlreich, das zeigen die Verbandsnummern, und sehr beliebt; sie haben sich auch in allen Windverhältnissen gut bewährt, so daß die Zahl ihrer Gegner schon beträchtlich abgenommen hat; laute Reklame haben sie also eigentlich nicht mehr notwendig. Vielleicht haben sie darum diesmal ihr „Treffen“ nur so schwach besucht? Es waren nur drei Einheitszehner von „auswärts“ gekommen, „Rih III“ vom Mondsee, „Elf“ vom Millstättersee — er dürfte übrigens der fleißigste Besucher fremder Segelreviere im ganzen U.-Y.-C. sein, was mit besonderer Anerkennung vermerkt zu werden verdient — und „Falke IV“ vom Wiener Segel- und Ruder-Club. Merkwürdigerweise haben gerade die eifrigsten Verfechter und Vorkämpfer der Einheitszehner, die M a t t s e e r, das von ihnen seinerzeit ins Leben gerufene Einheitszehner-Treffen diesmal unbeachtet gelassen. So gab es also in diesem Rennen mit den drei Einheitszehlern vom Z.-V. Wolfgangsee zusammen nur ein Feld von 6 Booten.

Es wurden an zwei Tagen drei Wettfahrten gesegelt, bei jeder war ein anderes Boot Sieger: am ersten Tag „Udo“, Prof. K r a m e s (Wolfgangsee), am zweiten „Falke IV“, G. H a g e r (W. S. u. R.-C.), und am dritten „O j e h“, O. J ä g e r (Wolfgangsee); den zweiten Platz besetzte am ersten Tag „Rih III“, H. K a l t e n b e k (Mondsee), am nächsten „Udo“ und am letzten „Elf“, V. L u n t z (Millstättersee). „Udo“ gewann somit den ersten Punktpreis, „O j e h“ den zweiten. Auch diese Wettfahrten hatten gutes Wetter und frischen Wind.

\*

Die sportlichen Jubiläumsveranstaltungen sollten nach dem vorgesehenen Programm durch zwei Tage unterbrochen werden, und zwar sollten zwischen den Verbandswettfahrten und den Wettfahrten um die Staatsmeisterschaft an einem Tag ein Geschwadersegeln, am zweiten das traditionelle Handikap vor dem „Weißen Rössel“ in St. Wolfgang stattfinden, beides mehr gesellschaftliche Veranstaltungen als rein sportliche.

Das Geschwadersegeln ging am 21. August bei schönem Wetter und gutem Wind programmgemäß vor sich. Es nahmen etwas über 30 Yachten aller Klassen daran teil; die

Führung hatte die mächtige, jetzt der Jugendabteilung des Z.-V. Wolfgangsee gehörende alte Segellängenyacht „Greif“ (ex „Hertha“), das weitaus größte der gegenwärtig im U.-Y.-C. eingetragenen Schiffe. Die Fahrt ging von St. Gilgen gegen St. Wolfgang und endete wieder im oberen Teil des Sees, teils in Gilgen, teils in Lueg. Unterwegs machte ein Filmfachmann (für Segel und Segelboote war er aber kein Fachmann) von einem Motorboot aus Aufnahmen für die Wochenschau.

Das Wolfgangger Handikap, auch Wolfgangger Ringelspiel genannt, wird seit mehr als einem Jahrzehnt immer um Mitte August gesegelt und mit zahlreichen Preisen ausgestattet. Es ist keine rein sportliche Angelegenheit; jeder, der ein Segelboot hat und 5 S Nenngeld zahlt, darf starten. Diesmal aber, offenbar anlässlich des Jubiläums, hat das Wetter durch diese Veranstaltung einen dicken Strich gemacht. Der Start sollte um 14 Uhr beginnen, wurde um  $\frac{1}{2}$  Stunde verschoben — die von Motorbooten nach Wolfgang geschleppten Yachten hatten sich zum Teil verspätet — doch mit den ersten startenden Booten, den Olympiajollen und Zehnern, brach ein Gewittersturm los, der das Programm einigermaßen störte. In den ersten Böen kenterten 9 Jollen, andere Boote hatten mehr oder weniger schwere Havarien, verschiedene suchten im letzten Augenblick das rettende Ufer auf, die Mehrzahl aber hielt dem Unwetter doch stand, nur war an eine Fortsetzung der Wettfahrt nicht mehr zu denken. Außer dem Windgott Momus meinte es auch Herr Pluvius gut, sogar sehr gut, und den ganzen Nachmittag über reihte sich ein Wolkenbruch unmittelbar an den nächsten. Zu einem ernststen Unfall ist es nicht gekommen, der Rettungsdienst einer Anzahl bereit stehender Motorboote hat gut funktioniert. Das Handikap wurde dann am Schluß der Jubiläumswettfahrten wiederholt (anstatt des vorgesehenen Absegelns), und diesmal klappte auch das Wetter tadellos; bei wolkenlosem Himmel gab es Wind bis zu 10 m und darüber, zwischendurch, zum ausruhen, vorübergehend flaue Brisen. Aber der Himmel hat gut gemacht, was er das erstemal unverständlicherweise verdorben hatte.

\*

Mit dem Bericht über dieses Handikap ist das Gebiet der streng sportlichen Veranstaltungen verlassen und schon etwas von den gesellschaftlichen Ereignissen aus den Tagen der Jubi-

läumswettfahrten erzählt worden. An solchen war sehr viel geplant, aber es ist nicht alles zur Ausführung gekommen, denn es wurde auch außerhalb der Regatta viel gesegelt; bei schönem Segelwetter ziehen eben viele den Aufenthalt auf dem blauen See dem auf dem Lande vor. Immerhin gab es auch bei Bier und Wein vergnügte Stunden, besonders am Abend im neuen Klubheim des Z.-V. Wolfgangsee in St. Gilgen.



Jubiläumsregatten 1936.

Am 15. August, nach dem Ansegeln, fand eine zwanglose Eröffnung der Jubiläumswoche durch einen Bierabend in Fischers Gasthof statt, an dem Franz Reisl nach einem witzigen Prolog auf die Segelei lustige Geschichten zum besten gab. Der folgende Sonntag — es war ein strahlender Sommermorgen — begann mit Böllerschießen und mit einem Marsch der St. Gilgner Musikkapelle durch den Ort, der reich beflaggt war; die Kapelle brachte schließlich dem Präsidenten des U.-Y.-C., Herrn Sektionschef Dr. Hans Maurus, vor seiner Wohnung

in der Villa S c h u l z e ein Ständchen. Um 10 Uhr vormittags erschienen der Präsident und weitere Gäste des Klubs im Klubhaus, wo sie zunächst vom Obmann des Zweigvereines, Herrn Regierungsrat Dr. Wilhelm T u s c h a k, herzlich begrüßt wurden; sodann ergriff das Ehrenmitglied des U.-Y.-C., Herr Hans S c h u l z e, das Wort und übergab dem Präsidenten die bei den kommenden Regatten auszusegelnden Ehrenpreise, einen Tisch voll Silber. Der Präsident dankte für den ihm und den übrigen Gästen gebotenen Willkommgruß mit warmen Worten und wünschte den bevorstehenden Wettkämpfen den besten Verlauf. Nun begrüßte noch die in Reih und Glied aufgestellte Jugendabteilung des Zweigvereines den Präsidenten mit einem hip, hip, hurrah, wofür dieser mit freundlichen Worten der Anerkennung dankte. Schließlich richtete noch der Bürgermeister L e i t n e r von St. Gilgen, der dieser Eröffnung der Jubiläumsfeierlichkeiten als Gast beiwohnte, an den U.-Y.-C. Worte des Dankes für all das, was dieser in den langen Jahren für die Gemeinde St. Gilgen getan hat und wünschte ihm alles Gute für die Zukunft. Diese kleine Feier war bald zu Ende, da um 13 Uhr die erste Regatta stattfand und die Segler zu ihren Booten eilten.

Im übrigen spielten sich die gesellschaftlichen Veranstaltungen in dem bei solchen Gelegenheiten üblichen Rahmen ab; der veranstaltende Klub wollte, auch wenn es sich um ein besonderes Fest, die 50-Jahrfeier des gesamten Klubs, handelte, den Festlichkeiten nicht allzuviel Zeit widmen, damit nicht der Sport zu kurz komme, denn die Mehrzahl der Teilnehmer war ja durch die Regatten stark in Anspruch genommen.

Vergnügt verlief eine abendliche Fahrt über den See mit dem sehr braven, uralten Raddampfer „Kaiser Franz Josef“ — er stammt aus der Zeit der ersten Dampfmaschinen — mit Musik, viel Bier und wenig zu essen. Auf den Bergen um den See brannten Höhenfeuer und auch die Ufer, die Gasthäuser, Gärten, Villen usw. waren vielfach mit Fackeln und Lampions beleuchtet. Erwähnt sei ferner ein Bierabend in Lueg, an dem etwa 120 Gäste an einer langen, am Seeufer aufgestellten und mit Lampions beleuchteten Tafel saßen und den Vorführungen der St. Gilgner bodenständigen Vereine, Schuhplatteln, Gstanzeln u. dgl. zusahen und zuhörten.

Als ein Höhepunkt der gesellschaftlichen Veranstaltungen kann der Abend bezeichnet werden, an dem der Präsident

des Internationalen Olympischen Komitees, Graf B a i l l e t - L a t o u r, zum Besuch des U.-Y.-C. in St. Gilgen anwesend war. Der Gast, der über persönliche Einladung des Herrn Hofrates von M e i ß - T e u f f e n von der Olympiade in Berlin kam, zeigte für den Segelsport lebhaftes Interesse und hatte seine Ankunft so eingerichtet, daß er eine der Verbandswettfahrten mit ansehen konnte. In seiner Begleitung befanden sich der Präsident des österreichischen Olympischen Komitees, Dr. Theodor S c h m i d t, die Herren Hofrat H o f f m a n n - M o n t a n u s, Graf C o r e t h, der Olympiareferent von Salzburg und der Landessportführer von Salzburg, Major H a a h s v o n E h r e n f e l d t. Auf die telephonische Ansage von Salzburg fuhren Präsident Sektionschef Dr. M a u r u s und Vizepräsident Hofrat von M e i ß - T e u f f e n den Herren nach Fuschl entgegen und brachten sie auf den Startplatz. Nach dem Start begleiteten sie das Regattafeld eine Zeit lang mit einem Motorboot. Nach einer Autofahrt um den Schafberg herum fanden sich die Herren abends wieder in St. Gilgen ein, wo sie als Gäste des U.-Y.-C. an einem Abendessen im Klubhaus teilnahmen. Präsident M a u r u s wies in seiner Begrüßungsansprache darauf hin, welche Ehre es für den Klub bedeute, daß der Präsident des I.-O.-K. von den Olympischen Spielen in Berlin, der größten sportlichen Veranstaltung, die die Welt je gesehen hat, zu unseren Segelregatten nach St. Gilgen komme und dankte für diesen Beweis des Interesses. Aus der lebenswürdigen Antwort des Ehrengastes konnte man neuerlich erkennen, welches Ansehen der österreichische Segelsport auch außerhalb der Kalkfelsen des Salzkammergutes und selbst außerhalb der Grenzen unseres Heimatlandes genießt; Graf L a t o u r gab seiner Befriedigung Ausdruck, daß die Jubiläumsregatten einen so schönen Verlauf nehmen und wünschte dem U.-Y.-C. alles Gute zu seiner Jubelfeier.

Die P r e i s v e r t e i l u n g nach den Verbandswettfahrten fand im Rahmen eines Banketts statt. Nach einer Begrüßung der zahlreichen Gäste durch den Obmann Regierungsrat Dr. T u s c h a k sprach der Präsident Sektionschef Dr. M a u r u s über den Verlauf der bisher abgehaltenen Wettfahrten, wobei er die vom veranstaltenden Zweigverein geleistete Arbeit rühmend hervorhob. Auch Vizepräsident Hofrat von M e i ß - T e u f f e n, Landessportführer von Oberösterreich, ergriff das Wort und

beglückwünschte auch im Namen des Landessportführers von Salzburg den Z.-V. Wolfgangsee zu seinem neuen Klubheim und den ausgezeichneten Startanlagen, was alles wesentlich zu dem guten Gelingen der Jubiläumsveranstaltung beigetragen habe; er dankte speziell auch Herrn Hans S c h u l z e, der durch großzügige Spenden den Z.-V. Wolfgangsee tatkräftig unterstützt hatte. Im Namen des Seglervereines „Nibelungen“ sprach dessen Präsident, Herr W. G. L. Y e a t s, der auf die sportliche Bedeutung der Zusammenarbeit seines Vereines mit dem U.-Y.-C. hinwies.

\*

Nun noch ein paar Worte über die bei den Jubiläumswettfahrten ausgesegelten E h r e n p r e i s e.

Da es sich bei diesen Regatten um solche des U.-Y.-C. handelte und der Z.-V. Wolfgangsee nur mit der Durchführung derselben betraut worden war, hat sich auch der g e s a m t e K l u b an der Stiftung von Preisen beteiligt, teils mit, teils ohne nähere Bestimmung. Die Aufteilung der auf diese Weise zusammengebrachten großen Anzahl wertvoller Pokale war im wesentlichen dem veranstaltenden Klub überlassen; es war aber keine leichte Aufgabe für ihn, darüber so zu verfügen, wie es den mehr oder weniger deutlich erkennbaren Absichten der Stifter entsprach, so daß es keinen Grund zu Verstimmungen gab. Eine besondere Schwierigkeit bot der Umstand, daß so viele wertvolle Preise vorhanden waren, die eigentlich nur als I. Preise gegeben werden konnten. Man half sich damit, daß außer den Punktpreisen, die in den vier Verbandswettfahrten zu gewinnen waren, noch für jede Klasse ein Sonderpreis ausgesetzt wurde, für den die Ergebnisse der letzten z w e i Wettfahrten allein maßgebend waren; die seit einigen Jahren laufenden Herausforderungspreise waren in d r e i Verbandswettfahrten zu gewinnen. Überdies gab es besondere Preise für die besten, von auswärts gekommenen Boote, wenn solche neben einheimischen starteten. Schließlich stiftete der Z.-V. Wolfgangsee noch eine Reihe kleinerer Preise, die als zweite, dritte und vierte Punktpreise gegeben wurden. Nur der wichtigsten sei hier kurz gedacht.

Der vom Bundesministerium für Handel und Verkehr gegebene S t a a t s p r e i s war ein Sonderpreis in der 10-qm-Rennklasse und wurde von „O j e h“ gewonnen, der auch den vom

Landeshauptmann Dr. Rehrl gestifteten Ehrenpreis in den vier Verbandswettfahrten gewann. Der von der Sport- und Turnfront gegebene Ehrenpreis, ein großes Ölgemälde von dem bekannten Marinemaler Freiherrn von Ramberg in Gmunden, war für die Staatsmeisterschaften bestimmt und fiel dem Sieger Dietz Angerer zu. Der vom Vorstand des U.-Y.-C. gegebene Ehrenpreis, ein Ölbild von demselben Künstler, war erster Punktpreis in der Sonderwettfahrt der Sonderklasse und wurde von „Jugend“ gewonnen; diese ersegelte sich auch den für die beiden letzten Verbandswettfahrten vom Z.-V. Wolfgangsee gestifteten „J. Q. Adams Gedächtnis-Pokal“. Die von den verschiedenen Zweigvereinen gespendeten Preise wurden auf die einzelnen Klassen und Rennen aufgeteilt. Der vom Stammverein gegebene „Carl Schlenk-Gedenkpreis“ fiel an den Steuermann der Olympiajolle „Junior“ vom Attersee, E. Ortner, der vom Z.-V. Wörthersee gestiftete „Oscar Lechner-

**U.-Y.-C.-Mitglieder** wenden sich mit **allen Wünschen**, ihr Boot betreffend, an das **einzigste österreichische**

**Spezialgeschäft für den gesamten Bootssport**

**Alois Zibura**

Wien, IX. Bez., Servitengasse Nr 5

Fernsprecher A-10-1-34-L

**Sachgemäße Bedienung — billigste Preise**  
— **beste Qualität — größte Auswahl**  
in Yacht- und Bootsbeschlügen, sowie  
sämtlichen Boots-ausrüstungen — Tauwerk  
(Yachtqualität) — Werftenmaterialien

**Generalvertrieb für Österreich** sämtl.

**„TOKIOL“**-Bootsanstrich-Materialien

Vom Oktober bis Februar erhalten U.-Y.-C.-Mitglieder

**10% Rabatt**

Gedächtnispreis“ wurde in den Wettfahrten um die Staatsmeisterschaft ausgesegelt und von Ing. R. Schlenk gewonnen; der „Josef Stierböck-Pokal“, gestiftet vom Z.-V. Attersee, war erster Punktpreis in den Verbandswettfahrten der Olympiadjollen und wurde von H. Musil gewonnen; den vom Z.-V. Traunsee gestifteten „Gustav Fritz-Gedächtnispreis“ gewann A. Miglitsch mit „Satan“, der auch den „Mattsee-Pokal“ als Sonderpreis für die letzten zwei Regatten errang. Den „Mondsee-Pokal“ holte sich der beste auswärtige Zehner, „Rih III“ vom Mondsee, den Pokal des Z.-V. Neusiedlersee Prof. J. Kramers mit seinem „Udo“ im Einheitszehner-Treffen. Der vom Seglerverein Nibelungen gestiftete „Nibelungen-Pokal“ fiel dem neuen Zwanziger „Quixie“ des Herrn A. Schram zu. In der Staatsmeisterschaft wurde unter anderen der von der Gemeinde St. Gilgen gespendete „Abersee-Pokal“ ausgesegelt, den Herr R. Sentall heimtrug; den Pokal der Gemeinde St. Wolfgang holte sich der Mondseer Zehner „Idi II“ des Herrn M. Grohmann. Der beste freie Zehner endlich, Herrn R. Walkers „Rudi XII“, gewann den von Herrn H. Schulze gestifteten „Klein-Falkenstein-Pokal“.

Im ganzen wurden bei den Jubiläumswettfahrten 45 Ehrenpreise ausgesegelt, von denen viele von Sportsleuten im U.-Y.-C. gespendet waren; auch hier hat sich Herr Hans Schulze als unermüdlicher Förderer der Clubinteressen erwiesen, wofür ihm ganz besonderer Dank gebührt. Außer den Ehrenpreisen erhielten die Boote Plichtschilder nach Vorschrift des Seglerverbandes und überdies jedes teilnehmende Boot ein silbernes Erinnerungsschild mit dem Klubstander in Email und der Aufschrift: Jubiläumswettfahrten Union-Yacht-Club 1886—1936.

Hoffen wir, daß die Sportkameraden, die an dieser Jubelfeier des U.-Y.-C. teilgenommen haben, eine schöne Erinnerung mit nach Hause nehmen konnten. Der gute, echt sportliche Geist, der während der Jubiläumstage allenthalben zu spüren war, kann das Band, das die zehn Zweigvereine zum Gesamtklub zusammenschließt, nur stärken und festigen. Und wenn die vielen hundert Mitglieder, die unter unserm Stander vereinigt sind, an den Traditionen der letzten fünfzig Jahre festhalten, so kann der Klub guten Mutes in die Zukunft steuern, eurer noch viel größeren und schöneren Hundertjahrfeier 1986 entgegen.

*Prof. Hans v. Frisch.*



## I. Verbandswettfahrten.

### 1. Sonderklasse.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	16. Aug.		17. Aug.		18. Aug. *)		19. Aug.		20. Aug.		Gesamt- Ergebnis der 4 Wett- fahrten, Punktzahl
			Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
S 18	Frigg, U.-Y.-C. Wg.S.	Peter v. Seemann	2.05.32	II.	2.17.04		2.26.21	IV.	4.42.14		3.01.46		168
S 31	Chiavenna, Ö. T.-Y.-C.	Dr. Hans Leitner	2.03.03		2.22.55		2.34.33		4.56.53		2.58.42		96
S 32	Freya, U.-Y.-C. Wg.S.	Hermann Peter	2.12.53		2.13.57		3.05.44		4.22.14		2.55.38	IV.	184
S 39	Hecht, U.-Y.-C. A.S.	Prof. Anton Werkgartner	n.gest.		n.gest.		n.gest.		n.gest.		n.gest.		
S 41	Jugend, U.-Y.-C. Wg.S.	Franziska Adams	2.04.20	I	2.05.55	I.	2.20.10	I.	4.04.57	I.	2.30.26	I	492
S 59	Jim, S.-V. N.	W. G. L. Yeats	2.09.07		2.11.54	IV.	2.29.02		4.11.50	III.	2.55.09	III.	264
S 85	Jawena, U.-Y.-C. Wg.S.	Dr. Wilhelm Tuschak	2.16.03		2.16.49		2.36.54		4.35.04		3.02.10		84
S 88	Falkenstein II, U.-Y.-C. Wg.S.	Hans Schulze	2.05.50	III.	2.07.46	II.	2.22.09	II.	4.13.06	IV.	2.54.50	II.	345
S 118	Cima, U.-Y.-C. A.S.	Jugendabteilung, U.-Y.-C. A.S.	2.06.04	IV.	2.10.31	III.	2.24.28	III.	4.10.05	II.	2.56.29		295
S 120	Sleipner, U. Y.-C. Wg.S.	Franz v. Seemann	2.13.25		2.21.54		2.39.01		aufg.		n.gest.		24
S 125	Erlkönig, Ö. T.-Y.-C.	Ing. Herbert Ehrenstein	2.09.42		2.21.42		2.38.44		4.23.55		2.57.40		124

\*) Sonderwettfahrt.

## 2. 20-qm-Rennklasse.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	16. Aug.		17. Aug.		19. Aug.		20. Aug.		Gesamtergebnis der 4 Wettfahrten, Punktzahlen
			Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
Z 213	Zauberflöte, U.-Y.-C. Wg. S.	Prof. Hans v. Frisch	1.28.22		1.25.34		4.22.26	II	2.10.23	I.	282
Z 236	Aparino, U.-Y.-C. Wg. S.	Jugendabtlg. U.-Y.-C. Wg. S.	1.48.47		1.37.51		4.56.45		2.25.56		60
Z 327	Goetz, U.-Y.-C. Wg. S.	Jugendabtlg. U.-Y.-C. Wg. S.	1.35.13		1.26.13		4.43.36	III.	2.33.33		118
Z 343	Nibelung, S.-V. N.	Adolf Helmberger	1.26.02	III.	1.24.56	III.	3.54.00	I	2.30.49		251
Z 350	Ariel, U.-Y.-C. A. S.	Fritz Eichmann	n.gest.		n.gest.		n.gest.		n.gest.		0
Z 373	Ferret, U.-Y.-C. Wg. S.	Gerald Ollershaw	1.32.18		1.26.50		aufge.		2.30.14		78
Z 412	Beaver, U.-Y.-C. Wg. S.	Ernst Dietz	1.26.01	II.	1.24.11	II.	4.56.22		2.13.30	II.	282
Z 418	Quixie, U.-Y.-C. Wg. S.	Albin Schram	1.24.59	I.	1.23.33	I.	4.54.17		2.21.25	III.	326

## 3. 15-qm-Rennklasse.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	16. Aug.		17. Aug.		19. Aug.		20. Aug.		Gesamtergebnis der 4 Wettfahrten, Punktzahlen
			Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
M 144	Nöck II, S.-V. N.	Karl Leitgeb	1.47.10		1.44.51		5.04.38		2.23.05		100
M 370	Albatros II, S.-V. N.	Otto Fischer	1.51.44		n.gest.		4.49.25		2.24.55		56
M 532	Wildfang II, S.-V. N.	Alfred Ferstel	1.53.50		1.44.25		n.gest.		n.gest.		31
M 540	Skadi II, S.-V. N.	Karl Breuer	1.52.22		1.44.44		4.44.17		2.24.14		88
M 732	Satan, U.-Y.-C. Ma. S.	Anton Miglitsch	1.39.50	I.	1.33.37	I.	3.50.35	I.	2.18.46	II.	414
M 739	Ingomar, S.-V. N.	Erik Riedl von Riedenstein	1.40.12	II.	1.34.52	II.	5.07.43		2.23.11		206
M 756	Aeolus, Ö. T.-Y.-C.	Ernst Skutetzky	1.43.43		1.37.31		4.37.18	III	2.14.53	I.	260
M 760	Idi II, U.-Y.-C. Mo. S.	Martin Grohmann	1.42.51	III.	1.35.21	III.	4.29.50	II.	2.22.32	III.	270

#### 4. 10-qm-Rennklasse.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	16. Aug.		17. Aug.		19. Aug.		20. Aug.		Gesamtergebnis der 4 Wettfahrten, Punktzahlen
			Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
N 358	Nelly IV., U.-Y.-C. St.V.	Dr. Alfred v. Frisch	1.56.38	II.	1.51.08		n. u.		n.gest.		128
N 409	Elf, U.-Y.-C. Mi.S.	Viktor Luntz	1.57.36		1.50.21	II.	4.41.41		2.29.57		154
N 410	Rih III, U.-Y.-C. Mo S.	Hans Kaltenbek	2.00.19		1 50.26	III.	4.29.50		2.18.25	II.	184
N 423	Rudi XII, U.-Y.-C. N.S.	Ing. Rudolf Walker	aufg.		n.gest.		4.09.25	I.	2.21.32		128
N 437	Falke IV, W.S. und R.C.	Gustl Hager	2.00.08		1.53.06		4.23.44	III.	2.19.24	III.	160
N 439	Udo, U.-Y.-C. Wg.S.	Prof. Josef Krames	1.58.01		1.52.00		4.24.04		2.20.05		148
N 440	O Jeh, U.-Y.-C. Wg.S.	Otto Jäger	1.57.11	III.	1.48.15	I.	4.17.30	II.	2.14.53	I.	366
N 456	Klein-Falkenstein III, U.-Y.-C. Wg.S.	Hans Schulze	1.55.48	I.	1.56.20		4.43.56		2.20.41		156

#### 5. Olympiajollen-Klasse.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	Steuermann	16. Aug.		17. Aug.		19. Aug.		20. Aug.		Gesamtwertung, Punkte
				Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
O 134	Flirt 1935, U.-Y.-C. Ma.S.	Dr. Arthur Michalek	Dr. Arthur Michalek	2.18.42		2.14.20		2.33.22	III.	2.25.04		223
O 149	Junior, U.-Y.-C. A.S.	U.-Y.-C. Attersee	Ernst Orthner	2.17.19	II.	2.15.02		2.34.57		2.23.02		241
O 176	Donau, U.-Y.-C. St.V.	U.-Y.-C. Stammverein	Dr. Hermann Lerch	n. u.		2.10.14	II.	ausg.		2.22.40		153
O 177	Traunsee, U.-Y.-C. T.S.	U.-Y. C. Traunsee	—	n. gest.		n.gest.		n.gest.		n.gest.		—
O 201	Nirwana, U.-Y.-C. St.V.	U.-Y.-C. Stammverein	Ing. Walter Klunzinger	2.17.25	III.	2.11.08	III.	n. u.		2.22.16	III.	225
O 210	Maria Wörth, U.-Y.-C. W.S.	U.-Y.-C. Wörthersee	Herbert Rieckh	n.gest.		n.gest.		2.14.04	I.	2.21.51	II.	214
O 289	Winetou, U.-Y.-C. Wg.S.	Erwin Hoffmann	—	n.gez.		n.gez.		n.gest.		n.gest.		—
O 280	M. II, U.-Y.-C. Mi.S.	Harald Musil	Harald Musil	2.11.49	I.	2.06.46	I.	2.18.15	II.	2.20.12	I.	452
O 244	Möve, W.S. und R.C.	Ing. Biswanger	Ing. Biswanger	2 25.05		2.20.09		aufg.		n.gest.		64

## II. Wettfahrten um die österreichische Staatsmeisterschaft 1936.

### 1. Ausscheidungsrennen.

Steuermann	Verein	Zeit	Preis- folge	Steuermann	Verein	Zeit	Preis- folge
I. Wettfahrt, 23. August, 12 Uhr 55.				III. Wettfahrt, 23. August, 15 Uhr 15.			
Dr. Hermann Lerch	U.-Y.-C. St.V.	0.52.20	6.	Harald Musil	U.-Y.-C. Mi.S.	0.41.27	5.
Ing. Rudolf Schlenk	U.-Y.-C. St.V.	0.48.37	1.	Karl Leitgeb	S.-V. N.	0.39.07	1.
Dr. Robert Johanny	U.-Y.-C. W.S.	0.52.12	3.	Dr. Robert Johanny	U.-Y.-C. W.S.	0.39.31	2.
Sigmund Weixelbaumer	U.-Y.-C. A.S.	0.52.18	4.	Werner v. Frisch	U.-Y.-C. Wg.S.	0.41.00	4.
Ing. Viktor Thausing	U.-Y.-C. T.S.	0.52.19	5.	Ing. Rudolf Schlenk	U.-Y.-C. St.V.	0.40.21	3.
Werner v. Frisch	U.-Y.-C. Wg.S.	0.52.06	2.	Viktor Luntz	U.-Y.-C. Mi.S.	0.41.45	7.
				Ing. Fred Lorang	U.-Y.-C. Mo.S.	0.41.38	6.
II. Wettfahrt, 23. August, 14 Uhr.				IV. Wettfahrt, 23. August, 16 Uhr 15.			
Dietz Angerer	U.-Y.-C. Mi.S.	0.44.17	1.	Dr. Hermann Lerch	U.-Y.-C. St.V.	0.45.27	3.
Viktor Luntz	U.-Y.-C. Mi.S.	0.47.39	6.	Otto Jäger	U.-Y.-C. Wg.S.	0.45.02	2.
Rudolf Sentall	Ö. T.-Y.-C.	0.45.21	3.	Dietz Angerer	U.-Y.-C. Mi.S.	0.44.01	1.
Karl Leitgeb	S.-V. N.	0.47.32	5.	Ing. Viktor Thausing	U.-Y.-C. T.S.	0.45.56	4.
Ing. Fred Lorang	U.-Y.-C. Mo.S.	0.42.15	7.	Sigmund Weixelbaumer	U.-Y.-C. A.S.	0.46.46	6.
Otto Jäger	U.-Y.-C. Wg.S.	0.45.00	2.	Rudolf Sentall	Ö. T.-Y.-C.	0.46.15	5.
Harald Musil	U.-Y.-C. Mi.S.	0.47.26	4.				

## 2. Staatsmeisterschaftsregatten.

I. Wettfahrt, 24. August, 12 Uhr.			II. Wettfahrt, 24. August, 14 Uhr 30.			III. Wettfahrt, 25. August, 12 Uhr 30.		
Steuermann	Gesegelte Zeit	Preisfolge	Steuermann	Gesegelte Zeit	Preisfolge	Steuermann	Gesegelte Zeit	Preisfolge
Dietz Angerer	1.20.46	2.	Dietz Angerer	1.26.57	1.	Dietz Angerer	1.27.47	1.
Ing. Rudolf Schlenk	1.20.58	4.	Ing. Rudolf Schlenk	1.29.45	2.	Ing. Rudolf Schlenk	1.30.24	6.
Otto Jäger	1.24.10	6.	Otto Jäger	1.38.23	6.	Otto Jäger	1.29.37	4.
Harald Musil	n. u.	—	Harald Musil	aufg. (Hav.)	—	Harald Musil	1.29.07	3.
Dr. Robert Johanny	1.25.21	7.	Dr. Robert Johanny	n.gest.	—	Dr. Robert Johanny	n. u.	—
Werner von Frisch	1.22.31	5.	Werner von Frisch	1.30.06	3.	Werner von Frisch	1.30.04	5.
Karl Leitgeb	1.18.42	1.	Karl Leitgeb	1.36.29	5.	Karl Leitgeb	n. u.	—
Rudolf Sentall	1.20.52	3.	Rudolf Sentall	1.30.56	4.	Rudolf Sentall	1.28.42	2.

## Gesamtergebnis:

I. Dietz Angerer	304	Punkte	V. Werner v. Frisch	122	Punkte
II. Rudolf Sentall	190	"	VI. Otto Jäger	80	"
III. Rudolf Schlenk	146	"	VII. Harald Musil	62	"
IV. Karl Leitgeb	140	"	VIII. Robert Johanny	8	"

### III. Einheitszehner-Treffen

am 25. und 26. August 1936.

Segel Nr.	Yacht	Eigner	25. August 15 Uhr		26. August 12 Uhr		26. August 15 Uhr 30		Gesamt- ergebnis Punkte
			Zeit	Platz	Zeit	Platz	Zeit	Platz	
N 409	Elf, U.-Y.-C. Mi.S.	Viktor Luntz	1.01.30		1.18.37		1.29.04	II.	108
N 410	Rih III, U.-Y.-C. Mo.S.	Hans Kaltenbek	0.59.53	II.	1.24.28		1.33.22		82
N 437	Falke IV, W. S.- u. R.-C.	Gustl Hager	1.04.52		1.11.30	I.	1.31.35		128
N 439	Udo, U.-Y.-C. Wg.S.	Prof. Josef Krames	0.57.35	I.	1.14.51	II	1.29.32		214 I
N 440	O Jeh, U.-Y.-C. Wg S.	Otto Jäger	1.01.43		1.28.52		1.28.24	I.	139 II.
N 456	Klein Falkenstein III, U.-Y.-C. Wg.S.	Hans Schulze	1.01.08		1.28.00		aufg.		90

### IV. Wettfahrten der Jugendabteilungen

am 18. und 20. August 1936.

Startender Zweigverein	Steuermann	18. August 13 Uhr 42		18. August 14 Uhr 56		18. August 16 Uhr 31		20. August 13 Uhr 36		Gesamt- ergebnis Punkte
		Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	Zeit	Pl.	
Wörthersee	Herbert Rieckh	0.46.59		0.59.12	II.	0.50.57	II.	1.27.16		195 3.
Attersee	Ernst Orthner	0.44.29	I.	1.02.57		0.50.18	I.	1.28.15		224 II.
Traunsee	Georg Praxmarer	0.46.37		0.57.30	I	0.51.25		1.25.47	I.	272 I.
Wolfgangsee	Heinz Lill	0.46.02		1.00.06		0.53.52		1.27.51		144 4.
Mondsee	Heinz Langauer	0.47.56		1.00.26		aufg.		aufg.		28 6.
Mattsee	Hermann Reschreiter	0.45.12	II	1.12.56		n. u.		1.26.23	II.	139 5.

## *Die Segelolympiade Kiel 1936.*

Ich möchte meine Ausführungen nicht beginnen, ohne den Funktionären des U.-Y.-C. und des Verbandes österreichischer Seglervereine an dieser Stelle meinen aufrichtigsten Dank dafür auszusprechen, daß sie mir das große Vertrauen geschenkt haben, mich gewissermaßen als Beobachter zur Olympiade zu entsenden.

Ich hoffe, durch meine Anregungen und meine Berichte dem österreichischen Seglersport zu dienen. Darüber hinaus wurde mir ein unerhörtes Erlebnis beschieden, wie es so bald — niemandem von uns vergönnt sein wird.

Es läßt sich kaum eine Aufgabe vorstellen, die schwieriger auszuführen wäre, als über die Olympiade zu berichten, und dennoch erfüllt es mich mit größter Freude, zu versuchen, dieser Aufgabe gerecht zu werden; ich will immer zuerst schildern, was ich erlebte und anschließend versuchen, die Lehren daraus zu ziehen.

Es ist mit den Auswahlwettfahrten auf dem Attersee zu Pfingsten zu beginnen. Der Wettergott stand dort nicht Pate, weder mit dem Wetter an sich, noch mit dem Wind. Von den in drei Tagen gefahrenen acht Wettfahrten brachten fünf eine ausgesprochene Karussellfahrrerei, dabei Regenschauer und zeitweise Flautenschieberei; es war gar nicht erfreulich. Nach jeder Wettfahrt begann eine wilde Vertauscherei der Segel und Boote, da die Segel ausgelost bei den acht Auserwählten verblieben, während die Boote turnusweise weitergingen. Einzig der Pfingstsonntag brachte schönen Südwind mit langen Kreuztouren; leider schloß auch dieser Wind zu Ende der letzten Wettfahrt ein und veränderte dabei etwas die ersegelte Reihenfolge.

Am wenigsten erfreulich war für die Segler der Start in der Bucht bei dem Klubhause. Da der Wind meistens aus dieser Bucht herauswehte, gab es Halbwindstart mit Lotterie, nicht so ganz unähnlich der Alten Donau. War man mehr beim Land, verspürte man die Deckung, war man zu weit draußen, bekam man eine beim Start einfallende Böe zu spät, die anderen liefen einem vor den Bug und rundeten zuerst die Atterseer Boje. Sehr oft hat sich diese Reihenfolge dann nicht mehr ändern lassen, da die Kreuztour fehlte. Bei

Wettfahrten größerer Bedeutung führt es sich immer mehr ein, nur gegen den Wind zu starten. Es war interessant zu sehen, welche Anstrengungen in Kiel gemacht wurden, um sich diesem Ziele zu nähern. Bei Wettfahrten wie die Europameisterschaft 1937 am Attersee sollte man derartige Erfahrungen würdigen; der Start von dem Klubhause am Attersee ist nur bei Ostwind einwandfrei.

Das Endergebnis war auch dementsprechend unklar. Heute, nachdem ich Beobachtungen in Kiel machen konnte, weiß ich, daß man die Sache grundsätzlich überhaupt ganz anders hätte anpacken müssen. Darüber wird später ausführlicher zu sprechen sein. Es ist natürlich gar nicht gesagt, daß bei anderer Durchführung ein klareres Ergebnis eintreten müßte. Wenn zwei ganz gleichqualifizierte Meistersegler ein Match fahren, so ist nicht der Sieger nun auf einmal der Bessere geworden. Bei einem zweiten Match wird vielleicht der zweite siegen. Erst eine längere Matchreihe wird zeigen können, ob wirklich qualitative Unterschiede bestehen. Fahren aber zum Beispiel acht gleich gute Segler acht Wettfahrten, so müßte, alle Chancenseglerei ausgeschaltet, jedesmal ein Anderer den Ersten machen und so fort und schließlich wären alle punktgleich; so ein klein wenig daran erinnert mich nun tatsächlich das Ergebnis der Auswahlwettfahrten. Es ist da ein von sehr vielen übersehener Unterschied zu berücksichtigen zwischen Auswahlwettfahrten, wo es darum geht, den Segler mit den größten Chancen für einen bestimmten Zweck auszuwählen und zwischen einer Wettfahrtreihe um einen P u n k t p r e i s. Der Punktpreissieger kann für irgend eine Entsendung der geeignetste Mann sein, aber er muß es durchaus nicht sein. Denn ein Regattaergebnis ist keine Rangliste. Unser Olympisches Komitee hatte fürwahr keine leichte Aufgabe, umso mehr, als der Favorit D i e t z A n g e r e r überhaupt keinen ersten Platz erringen konnte und Punktvierter wurde. Das Ergebnis über die acht Wettfahrten, bzw. das gesamte Punktergebnis war folgendes:

	Plätze			Punkte
	Samstag	Sonntag	Montag	
1. Michalek	1 2	2 5 5	4 2 5	54
2. Thausing	5 3	5 2 2	7 3 1	53
3. Schlenk	6 8	1 1 4	3 4 2	50
4. Angerer	3 7	3 7 3	2 7 2	46



	Plätze			Punkte
	Samstag	Sonntag	Montag	
5. Auteried	2 6	6 8 1	5 1 6	44
6. Lerch	— 1	4 6 8	1 6 3	41
7. Musil	4 4	7 3 6	8 5 8	36
8. Tschernitz	7 5	8 4 7	6 8 7	28

Diese Zahlen können natürlich niemals den Eindruck wiedergeben, den die Wettfahrten boten. Es steht auch gar nicht dafür, alle Einzelheiten zu beschreiben und zu kritisieren, weil die ganze Geschichte eben anders hätte angepackt werden sollen. Ich war seinerzeit ja auch der Meinung, daß wir alles ganz richtig machen. Sicher ist, daß die überwiegende Mehrzahl dieser acht Segler sich als ausgezeichnete Segler erwies, die alle irgendwie berechtigt gewesen wären, nach Kiel entsendet zu werden. Sicher ist auch, daß Dr. Michalek fast nach jedem Punktsystem, nicht nur nach dem olympischen, der Sieger gewesen wäre und damit einen starken Titel für die Entsendung erwarb. Sicher ist auch, daß bei diesem Kampf mit recht gleichen Waffen, also gleichen Segeln, die Chancen bedeutend ausgeglichener waren, als je vorher in dem Jahr der Vorbereitung, wo es durchaus nicht allen Seglern möglich war, immer rechtzeitig mit dem Segel letzten Schreies anzutreten. Nur zu sehr haben sich diesbzüglich meine Ansichten (siehe Artikel „Mitteilungen“ 1935, Nr. 4) bestätigt. Es war interessant zu beobachten, mit welcher Heftigkeit K r o g m a n n, der deutsche Segler und Gewinner der silbernen Medaille in der Olympiajolle, es ablehnte, durch Verkleinern der Segelfläche um einen 10 cm breiten Streifen längs des Großbaumes eine bessere Sicht für den Segler zu erzielen. Diese Verkleinerung hätte nur  $\frac{1}{4}$  qm betragen. Krogmann meinte, man wird sich die Boote doch nicht derart „ruinieren“, „man brauche schnelle Boote“. Wir führten unser Auswahljahr, das zu den „acht“ Auserwählten führte, mit viel größeren Flächendifferenzen durch.

Ich selbst griff für meine Person dem Olympischen Komitee vor und gelangte zur Ansicht, daß A n g e r e r entsendet werden sollte, da er bisher weitaus die meisten Siege zu verzeichnen hat und eine Menge anderer Voraussetzungen bestens erfüllt, wenn ich auch nicht der Ansicht bin, daß er mit gleichen Waffen durch uns Andere gänzlich unerreichbar sei. Eine Wiederholung der Auswahlwettfahrten zwischen den vier Punkt-

besten hätte ich zwar damals für das Richtigste, aber aus Zeitmangel leider auch für undurchführbar gehalten; heute weiß ich, daß dies uns auch nicht weitergebracht hätte, denn ich gebe keinem von uns bessere Chancen für Kiel als A n g e r e r hatte. Heute weiß ich, daß wir nicht „acht Segler“ innerhalb eines Jahres hätten auswählen sollen, sondern daß wir in diesem Jahre gar nicht hätten auswählen sollen. Es wäre nötig gewesen, die ganze Flotte von zwanzig oder fünfundzwanzig Olympiajollen an einem geeigneten See zusammenzuziehen. Dann hätte man mit Unterstützung der Behörden für 4 oder 5 Samstag—Sonntage alle 25 Mann, die auf breitester Basis hätten zusammengestellt werden müssen, kostenlos zu dem See transportieren müssen und segeln, trainieren, Startübungen machen lassen u. dgl. Die endgültige Auswahl hätte dann zum Schluß eine Serie von 5 Wettfahrten unter Teilnahme aller 25 Segler auf zwei Samstag—Sonntage verteilt geben müssen. Dann hätte sich gezeigt, ob da wer dabei ist, den der Massenstart nicht nervös macht, der niemanden anfährt oder zu Protesten Anlaß gibt und dergleichen mehr und der die ganze Schinderei körperlich aushält. Bei diesen vielen Wettfahrten im großen Feld hätten wir uns das T r a i n i n g holen müssen, auf das es angekommen wäre und das uns allen miteinander in Kiel gefehlt hatte und das die Olympiasieger hatten. Es war ein Irrtum, zu glauben, daß es darauf ankommt, daß sich die Segler mit den Olympiajollen befreunden. Das Wichtigste wäre gewesen, mit der Olympiajolle im großen Feld zu segeln. Das können wir nicht, während das Segeln an sich von uns sicherlich so gut gekonnt wird, wie von den Besten anderer Länder.

Irrtümer sind dazu da, um daraus zu lernen; aus jeder Niederlage läßt sich ein künftiger Sieg herausarbeiten und so soll auch die Niederlage A n g e r e r s in Kiel zukünftige Siege vorbereiten. Unerläßlich aber ist es, aus den Ereignissen klare Erkenntnis zu schöpfen und Taten folgen zu lassen. Nicht D i e t z A n g e r e r ist in Kiel unterlegen, sondern das System unseres Trainings.

Nachdem sich das Olympische Komitee dazu durchgerungen hatte, A n g e r e r als Segler zu bestimmen, schrieb es für die Auswahl des Ersatzmannes ein Match zwischen den drei Punktersten der Pfingstserie aus. Ich selbst habe mich nicht mehr daran beteiligt, weil ich die Geneigtheit des Komitees, mich als

Mannschaftsführer zu entsenden, beim Schopf ergriff. Wie bereits in diesem Blatte berichtet, gewann Michalek das Match vor Thausing.

Somit stand die Liste der drei zu Entsendenden mit Angerer, Michalek und Schlenk als Mannschaftsführer fest. Angerer sollte am 23. Juli in Kiel sein und dort Segel trimmen. Die Tücke des Objekts wollte aber, daß eine Angina ihm dies verbot. Michalek fuhr, rasch, rasch und deshalb ohne Visum, am 25. Juli ab und verbrachte dann einen angeregten Tag in Schärding, um ein Visum kämpfend. Anstatt am 23. konnte erst am 27. mit dem Trimmen des Segels begonnen werden. Über Wunsch Angerers bestand dies hauptsächlich darin, das Segel möglichst unversehrt und bauchig zu belassen, was sich verhängnisvoll auswirkte, während alle anderen ihre Segel bei Wind und Regen flach gesegelt hatten. Die Segel waren wunderbar; das Vorliek war im Gegensatz zu unseren Reißnersegeln ohne Drahteinlage, also dehnbar und ließ oben sicherlich 20 cm am Mast frei. Es bestand nun, je nach dem Zustand des Aussegelns, in dem sich das Segel befand, die Möglichkeit, durch mehr oder weniger starkes Strecken des Vorlieks, das Segel bauchiger oder flacher zu setzen.

Nachdem die ersten Wettfahrten bei schwerem Wind und Regenschauern zu fahren waren, hat das bis dahin trockene, geschonte Segel Angerers gerade bei diesen ersten Wettfahrten, die ihm als ausgesprochenen Schwerwettersegler die größten Chancen gegeben hätten, ganz versagt. Dazu kam noch, daß durch die mangelhafte Trockeneinrichtung des Olympiameines am zweiten Tag das Segel durch Aufquellen des Lieks überhaupt kaum setzbar war und nicht stark genug gereckt werden konnte. Der arme Angerer mußte mit einer Riesenfalte im Segel in die Wettfahrt gehen.

Am 30. Juli ging der Sonderzug nach Berlin. Von der Reise selbst ist nicht viel zu berichten. Aber unvergeßlich wird jedem von uns der Empfang bleiben, welchen uns die Bevölkerung von Berlin bereitete: Frauen, Kinder, Männer, Mädchen bereiteten uns diesen Empfang, keine befohlenen Formationen, und sie standen in dichten Reihen Spalier bis zu den Linden und jubelten uns; mit wirklicher Ergriffenheit kamen wir endlich spät nachts im Olympischen Dorf an. Dieses ist eine Sehenswürdigkeit und ein Märchen, und ich werde die wenigen Tage

bis zur Eröffnung des Stadions, welche ich dort verbrachte, nicht mehr vergessen.

Ebenso gehört unser Einzug ins Stadion zu den unvergeßlichen und stärksten Eindrücken. Unvergleichlich war der Jubel, als wir in unserer Olympiadreß, welche an Elegance nur von den deutschen schneeweißen Uniformen überboten wurde, mit dem olympischen Gruße durch das Stadion marschierten. Unvergeßlich der Eindruck dieses gewaltigen Raumes von der Kampfbahn aus gesehen, der Eindruck der Eröffnungsfeierlichkeiten und der Fackellauf durch das Stadion zum olympischen Feuer. Es ist mit Worten nicht zu schildern, es fehlt auch jede intellektuelle Begründung, worin die Wirkung dieses Augenblickes, wo dieser junge Siegfried durch das Stadion mit der Fackel in der Hand schwebte, bestand, aber ich sah recht abgehärtete Sportler, denen das helle Wasser aus den Augen lief.

Die Herzlichkeit, mit der wir Österreicher begrüßt und aufgenommen wurden, hielt über die ganze Olympiade an. Es waren glückliche Tage, die wir im Rahmen der Olympiade verbringen durften.

Wenn es hämische Stimmen gab, welche vorher die Funktion des Mannschaftsführers als gegenstandslos bezeichneten, so wurde dabei, abgesehen von anderem, zweierlei übersehen: die Rolle als Beobachter und die Last der Repräsentation. Die Beobachtertätigkeit findet ihren Niederschlag in diesem Berichte und in einer Reihe von Anträgen, die ich teils ebenfalls in diesem Berichte, teils direkt dem Vorstande des Verbandes vorlege; die Last der Repräsentation mußte in Kiel ertragen werden.

Eines will ich an dieser Stelle meinen abschließenden Betrachtungen vorwegnehmen. Es ist unerläßlich, daß unsere jungen und jüngsten Segler und vielleicht auch Seglerinnen jährlich im Rahmen von Ferienexpeditionen zu großen Regattaveranstaltungen ins Ausland gesendet werden. Nur wer derartig große Veranstaltungen erlebt hat, wird zum Segelsport die richtige Distanz bekommen, nur wer an der Vielzahl verschiedenartigster Yachten die technischen Möglichkeiten gesehen hat, wird fallweise für sich und sein Boot mit der richtigen Anregung kommen. Ich stehe nicht auf dem Standpunkt, daß wir zum Beispiel in Österreich 6-m-Rennboote bauen sollten, die leider viel zu teuer sind. Aber wenn man die technischen Einrichtungen dieser Yachten draußen ein bißchen studieren könnte, zum Bei-

spiel die ganz einfache Konstruktion von Spills zum Einholen der Fockschot oder die Backstagläufer oder die Gleitschienen und Vorrichtungen am Mast und Baum u. a., so wird man gegebenenfalls auch für sein viel kleineres österreichisches Boot Anregungen finden.

Am 2. August in der Früh trafen wir Segler uns im Zug nach Kiel und damit begann für mich die eigentliche Segelympiade als solche. Die Begrüßung in Kiel war wiederum äußerst herzlich.

Die Veranstaltung der Wettfahrten selbst war grandios. Gestartet wurde in 4 Klassen, und zwar:

10 Nationen (Argentinien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Norwegen, Schweden, U. S. A., Deutschland) in der 8-m-Rennklasse,

12 Nationen (Argentinien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, U. S. A., Deutschland) in der 6-m-Rennklasse,

12 Nationen (Belgien, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Japan, Norwegen, Portugal, Schweden, Türkei, U. S. A., Deutschland) in der Starbootklasse und

25 Nationen in der Olympiajollenklasse. Diese 25 Nationen erscheinen namentlich in der Tabelle weiter unten.

Auf der Innenförde waren zwei Kreise von Bojen ausgelegt, in deren Mitte das Startschiff verankert werden konnte. Diese Bahnen waren nur für die Olympiajollen bestimmt. Auf der Außenförde war ein großer Kreis mit einem dauernd ankernden Startschiff verlegt für alle anderen Klassen. Gestartet wurde immer gegen den Wind, derart, daß quer gegen das Startschiff eine 180 m lange Startlinie durch 2 Bojen begrenzt wurde. Die innere Boje mit dem Signalmast des Startschiffes ergab die Peilung. In der seichten Ostsee war es möglich, die Startlinie unmittelbar vor jeder Wettfahrt mehr oder weniger genau senkrecht gegen den Wind zu verlegen. Der Kurs ging immer zuerst als Kreuzkurs gegen den Wind, dann vor dem Wind quer durch den ganzen Bojenkreis und wieder senkrecht gegen den Wind zur ersten Boje und dann folgen zwei Dreiecke, wovon die eine Seite immer eine reine Kreuztour war. Für die Innen- und Außenbahn zusammen waren auf diese Weise 46 verschiedene Bahnen zusammengestellt. Daß Rückrufnummern, Signalflaggen, Ballons usw. alles vorbildlich und technisch ausgezeichnet er-

stellt war, bis zur Startkanone, die mit einem 6 cm Kaliber einen recht hörbaren Schall ergab, daß das Startschiff für die Kieler Wettfahrten besonders erbaut, ziemlich groß, flach, gedrungen, für zahlreiche Personen Aufenthalt bot, mag nicht unerwähnt bleiben.

Die ganze Förde war für Segler während der Wettfahrtzeit überhaupt gesperrt. Kein nicht zur Regatta gehöriger Segler durfte sich zeigen. Ein ungeheurer Apparat war der Schleppdienst für die ganzen Yachten und die Begleitboote aller Arten. Eine ganze Stadt von Schiffen fuhr alle Tage auf die Förde hinaus, die für jeden Handelsschiffverkehr völlig gesperrt wurde. Weit draußen auf hoher See war ein Sperrkranz von Marinebooten verankert, der alles aufhielt, was sich der Förde näherte. Die Wettfahrt begann täglich um 10 Uhr 30 Minuten. Als Mannschaftsführer war es mir immer möglich, von ausgesuchten Plätzen die Wettfahrt beobachten zu können. Die Reichsmarine hatte für diesen Zweck Hunderte und Hunderte von Offizieren zur Verfügung gestellt, ohne welchen Apparat eine derartige Veranstaltung wohl kaum möglich gewesen wäre.

Zur Durchführung der Wettfahrt gehört auch das Protestwesen und das Punktsystem. Es ist erschütternd zu sehen, wie dieses Punktsystem, das ich, wie viele andere, für ein Unglück halte, zu einer wilden Protestiererei Veranlassung gab. Ganz ohne Protest war, glaube ich, kein Tag und keine Wettfahrt in irgend einer Klasse. Aber daß in der von 10 Nationen beschickten 8-m-Klasse an einem Tag einmal 8 Proteste waren, ist sicher ein Rekord. Ein durch Protest verlorenes Rennen würde einen Segler einer Spitzengruppe um den Großteil seiner Chancen bringen, da die vielen verlorenen Punkte durch keinen Sieg eingebracht werden können, denn der Sieg bringt nur einen Punkt mehr als der zweite usw. Nur der gute Durchschnittsegler, der immer gut placiert ist, könnte Chancen haben, wenn er nie durch Protest eine Wettfahrt verliert. Jeder versucht daher die kleinste Verfehlung irgend eines Gegners mit einem Protest zu belegen und nur zu oft hätte ja der Protestierende sicherlich recht, denn nicht alle Teilnehmer erwecken den Eindruck, daß sie die Wettsegelbestimmungen tatsächlich beherrschen. Man muß Angerer schildern hören, was in der Olympiajollenklasse gelegentlich an Berührungen und Handgreiflichkeiten, Zurückdrücken und dergleichen vor sich gegan-

gen ist. Um so höher muß es bewertet werden, wenn Segler wie Krogmann, Kagchelland, Scott, die drei Sieger in der Olympiajollenklasse, bis auf eine einzige Ausnahme ohne jede Berührung, ohne jeden Protest in der einwandfreiesten Weise aus dem Gedränge dieser vielen Wettfahrten heraus sich immer an die Spitze stellen konnten. Ohne Nervosität, mit stoischer Ruhe, voller Zurückhaltung gegenüber allen riskanten Situationen zeigten sie sich als wahre Meister. Erstaunlich war, daß die Angst vor Protesten, mit der Gefahr, durch den Protest zu viele Punkte zu verlieren, die Mehrzahl der Segler nicht zur Vorsicht reizte. Erzieherisch hat im Ergebnis dieses Punktsystem nicht gewirkt.

Am vorletzten Tag wohnte Reichskanzler Hitler den Wettfahrten bei, was zur besonders feierlichen Durchführung Anlaß gab. Von den meisten Nationen wurde ein Repräsentant bei dieser Gelegenheit dem Führer vorgestellt und auch mir wurde diese Ehre zuteil. Die Vorstellung spielte sich auf dem Startboot der Außenförde ab und ich hatte dadurch längere Zeit die Möglichkeit, höhere Würdenträger des Deutschen Reiches und die Repräsentanten der verschiedenen Nationen zu beobachten.

Nachfolgende Tabelle gibt das Punktergebnis aller Wettfahrten der Olympiajollenklasse wieder und bei jeder Nation ist der Name des betreffenden Seglers hingeschrieben.

Eine Wiedergabe der ganzen Zeiten ist wohl mit Rücksicht auf die Zahl der Teilnehmer nicht möglich.

### Punktergebnisse der Wettfahrten.

#### Olympiajollen:

Nation	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. Wettfahrt	Gesamt
Belgien (Abeele)	—	8	6	9	9	8	14	54
Brasilien (Heuer)	5	5	4	12	1	9	3	39
Canada (Dixon)	15	12	15	23	2	7	10	84
Chile (Wichmann)	23	18	22	3	20	19	25 (4.)	130
Dänemark (Christensen)	21	19	—	6	16	18	12	92
Estland (Holst)	—	20	19	5	13	17	4	78
Finnland (Nyman)	17	—	12	21	15	15	13	93
Frankreich (Lebrun)	19	13	21	8	14	11	23 (5.)	109
Großbritannien (Scott)	25	24	24	19	23	16	— (3.)	131
Holland (Kagchelland)	22	25	25	20	24	25	22 (1.)	163
Italien (Fago)	12	21	—	22	19	23	18	115

Nation	1.	2.	2.	4.	5.	6.	7. Wettfahrt	Gesamt
Japan (Fujimura)	4	15	10	4	5	12	5	55
Jugoslawien (Baumann)	7	11	18	—	10	10	9	65
Norwegen (Thorwaldsen)	10	—	9	25	17	24	8	93
Österreich (Angerer)	18	9	—	14	21	—	24	86
Polen (Jensz)	8	23	8	13	7	6	6	71
Portugal (Mendonza)	16	6	16	7	6	—	11	62
Schweden (Eriksson)	20	17	11	15	22	—	7	92
Schweiz (Pieper)	13	7	13	18	12	21	15	99
Tschechoslowakei (Pavlousek)	—	14	5	2	4	4	2	31
Türkei (Turgut)	6	—	7	16	3	14	17	63
Ungarn (Heinrich)	14	—	17	10	18	22	21 (6.)	102
Uruguay (Santurio)	11	10	14	24	11	5	16	91
U. S. A. (Jewett)	9	16	20	11	8	13	20	97
Deutschland (Krogmann)	24	22	23	17	25	20	19 (2.)	150

Als Windstärke gibt die offizielle Zeitenliste an:

Am 1. Tag Windstärke 5—6, in den Böen bis 8, das ist bis 24 m pro Sekunde,

„ 2. „ „ 3—4,  
 „ 3. „ „ 4—5,  
 „ 4. „ „ 1—3,  
 „ 5. „ „ 2,  
 „ 6. „ „ 2,  
 „ 7. „ „ 4—5.

Zu den einzelnen Wettfahrten kann noch folgendes bemerkt werden:

1. Tag: Trotz des außerordentlich schweren Wetters konnte Holland am 4. Platz enden, hinter England, Deutschland und Chile. Da der Holländer und der Engländer verhältnismäßig leicht waren, zeugte dieses Ergebnis von einem außerordentlichen körperlichen Training. Nur mit zähestem Auslegen konnte über die teilweise viel schwereren Segler anderer Nationen der Sieg errungen werden. Der Holländer zeigte sich jeder Situation gewachsen, indem er im ganzen drei 1., einen 2. und einen 6. Platz nach Hause brachte. Dieses Ergebnis kann fürwahr als ein guter Durchschnitt, aber nicht im ganzen Felde, sondern in der ganzen Spitzengruppe genannt werden. Angerer lief als Achter ein, was immerhin zu weiteren Hoffnungen berechtigte.

Am zweiten Tag war der Wind zwar immer noch stark, aber nicht zu vergleichen mit dem Sturm des ersten Tages und Angerer hatte, wie erwähnt, das Mißgeschick, daß er das Segel infolge nassen Lieks nicht ordentlich setzen konnte. Bei dieser



Wettfahrt, wo er alle Chancen haben sollte, wurde er nur Siebzehnter.

Am dritten Tag, auch noch bei flottem Wind, kam Angerer wieder als Achter ein, verlor aber die ganzen Punkte durch Protest von Seite Ungarns, wegen Eindrängens beim Start. Er kam mit raumem Kurs im Augenblick des Starts vom Luv herunter und es hat anscheinend ein ziemliches Gedränge bei der Boje gegeben. Nach diesem dritten Tag war unsere Stimmung recht verzagt.

Am vierten Tag war der Wind leicht. Angerer war im Ziel höchstens Fünfter, hat aber aus Nervosität und falscher Abschätzung der Lage der Ziellinie unmittelbar vor Einlauf in dieselbe einen Schlag gemacht, der ihn bis auf die zwölfte Stelle zurückwarf. Mit ein ganz klein wenig Glück hätte dieser Tag für uns sehr gut enden können.

Am fünften Tag, ebenfalls bei leichtem Wind, kam Angerer als Fünfter ein und bewies dadurch wieder sein hohes Können.

Am sechsten Tag war nahezu Flaute. Angerer kam als Siebenter ein, verlor aber infolge einer Berührung mit dem Amerikaner alle Punkte, da er nicht unterschreiben konnte. Jede Möglichkeit einer Medaille war somit geschwunden. Es konnte sich nur darum handeln, die letzte Wettfahrt ehrenvoll zu absolvieren. Und an diesem letzten Tag fand er seine alte Form wieder, es war flotter Wind, alles gelang vorzüglich und er lief als Zweiter ein.

Der Engländer Scott mit einem 1., zwei 2., einem 3., einem 7. und einen 10. Platz hätte sicher die silberne Medaille errungen, denn er lag auch am letzten Tag mit in der vordersten Spitzengruppe, wenn er nicht infolge einer Berührung die Wettfahrt aufgegeben hätte. Krogmann, der für Deutschland einen 1., einen 2., einen 3., einen 4., einen 6. und einen 7. Platz errang, erhielt dadurch die silberne Medaille, während er ansonsten nur die Bronzene erkämpft hätte. Knapp hinter den drei Siegern landete Chile, was aber nicht zu sehr überraschen darf, da der uns wohl bekannte Deutsche Wichmann, in Chile naturalisiert, für Chile startete.

Alle anderen Segler konnten weit weniger Punkte einholen als diese Spitzengruppe. An fünfter Stelle war der Italiener Fago und an sechster Stelle der uns nicht unbekannt Franzose Lebrun.

Als Gesamtergebnis muß also festgestellt werden, daß Holland mit 163 Punkten überlegener Sieger, von Deutschland mit 150 Punkten als Gewinner der silbernen und Großbritannien mit 131 Punkten als Gewinner der bronzenen Medaille gefolgt wurde.

Österreich wäre nach dem tatsächlichen Einlauf ohne Proteste, und wenn auch in allen anderen Klassen keine Proteste gewesen wären, der Fünfte in der Gesamtreihenfolge gewesen, unmittelbar nach Chile, während mit den Protesten Österreich nur an vierzehnter Stelle rangiert.

Es wäre nun zu untersuchen, aus welchem Grunde wir so mäßig abgeschnitten haben, denn auch der 5. Platz befriedigt nicht ernstlich. Ich komme zur folgenden Theorie. Die Qualifikation der Segler für die Medaillen möchte ich in vier Gruppen teilen:

1. Körperliche Verfassung.
2. Seelische Verfassung (Charakter, Nerven usw.).
3. Seglerisches Können.
4. Training.

Nur der Holländer Kagchelland bekommt für jede dieser vier Komponenten einen ganzen Punkt. Höchstens noch der Engländer verdient annähernd vier Punkte, obwohl die Berührung am letzten Tag auch schon etwas auf einen nervösen Zustand schließen läßt. Wollen wir ihm dafür einen halben Punkt abbuchen, so kommt er mit  $3\frac{1}{2}$  Punkten gleich nach dem Holländer. Ebenso kann man Deutschland nur  $3\frac{1}{2}$  Punkte geben, nachdem der Deutsche selbst dem Ausdruck gegeben hat, daß er bei den schweren Strapazen körperlich durch sein Alter gehandikapt ist. Angerer kann man nur 2 bis  $2\frac{1}{2}$  Punkte geben, und zwar für die körperliche Verfassung einen halben Punkt wegen des Alters, für die seelische Verfassung einen halben Punkt wegen Nervosität und Neigung zu riskanten Unternehmungen, für das Training ist selbst der halbe Punkt unsicher, während für das seglerische Können selbstverständlich ein ganzer Punkt einzusetzen ist. Mit  $2\frac{1}{4}$  Punkten ist er natürlich weit hinter den Olympiasiegern. Mit einem bißchen Glück wäre dieser Unterschied aufzuholen gewesen, aber die Chancen dafür waren sicherlich nicht da. Jeder unbefangene Kritiker an den

österreichischen Auswahlkämpfen wird zugeben müssen, daß keiner der acht in die letzte Auswahl entsendeten Segler wesentlich mehr als  $2\frac{1}{4}$  Punkte erreicht hätte, denn das Plus auf irgend einer Seite ist sicher von einem Minus auf einer anderen Seite begleitet, vor allem würde jeder von uns für das Training Null Punkte erhalten haben und für die körperliche Verfassung höchstens einen halben Punkt, denn ein wirklich trainierter Leichtathlet, abgehärtet und ausdauernd, ist meines Wissens nicht dabei gewesen. Die Chancen, eine Medaille erringen zu können, würde also, außer durch Glück, auch ein anderer nicht gehabt haben.

Wenn wir nun für künftige große internationale Veranstaltungen in Einhandbooten Segler herausbringen wollen, die dort Chancen für den Sieg haben sollen, muß unsere Ausbildung in zweierlei Richtung ergänzt werden. Die eine Voraussetzung ist das Training im großen Felde und es wird weitzielende und weitgreifende Maßnahmen brauchen, um große Felder in genügender Zahl zu veranstalten. Der zweite Punkt ist die Forderung nach ausgebildeten Leichtathleten und diese Forderung kann nur von jungen Leuten erfüllt werden. Aber heute, im Zeitalter des Sportes, könnte von unserem Nachwuchs mehr erwartet werden, als wir es in dieser Hinsicht im Segelsport zu sehen bekommen. Die Jugend kann das nachholen, wir nicht mehr. Und wenn junge Leute vorhanden sind, die den Ehrgeiz haben, in die Spitzengruppe der Segler aufsteigen zu wollen, so sollen sie systematisch und mit Zähigkeit an ihrer körperlichen Ertüchtigung arbeiten.

Das seglerische Können ist für die Jugend zugänglich. Es ist nicht wahr, daß nur die Erfahrung der älteren Jahrgänge dieses Können ermöglicht. Dies trifft höchstens für andere Klassen zu als die Olympiajollenklasse, wo das Trimmen des Bootes im weitestgehenden Maße bis zur Einflußnahme auf den Konstrukteur notwendig sein kann. Aber in der Olympiajollenklasse mit ihrer völligen Einheitlichkeit ist auch für die jungen Leute das Höchste erreichbar, wie die Olympiade schlagend erwiesen hat.

Zum Abschluß meines Berichtes möchte ich nur noch eine Zusammenstellung der Sieger in allen vier Olympiaklassen geben:

## Siegerliste.

### 8 - m - R e n n k l a s s e:

- Goldmedaille (55 Punkte) „Italia“, Italien.
- Silbermedaille (53 Punkte) „Silja“, Norwegen.
- Bronzemedaille (53 Punkte) „Germania III“, Deutschland, durch Stichkampf.

### 6 - m - R e n n k l a s s e:

- Goldmedaille (67 Punkte) „Lalage“, Großbritannien.
- Silbermedaille (66 Punkte) „Lully 2“, Norwegen.
- Bronzemedaille (62 Punkte) „May Be“, Schweden.

### S t a r b o o t - K l a s s e:

- Goldmedaille (80 Punkte) „Wannsee“, Deutschland.
- Silbermedaille (64 Punkte) „Sunshine“, Schweden.
- Bronzemedaille (63 Punkte) „Bem III“, Holland.

### O l y m p i a - J o l l e n:

- Goldmedaille (163 Punkte) Holland.
- Silbermedaille (150 Punkte) Deutschland.
- Bronzemedaille (131 Punkte) Großbritannien.

\*

Zum Abschlusse meines Berichtes möchte ich den Gedanken der Olympiade für uns Österreicher variieren. Wo es fehlt, glaube ich aufgezeigt zu haben. Es läßt sich das in einen einzigen Satz zusammenziehen: „Es fehlt bei uns an der Heranziehung der Jugend“. Wir höhere Jahrgänge sollten uns mit ganzer Kraft über die Bedeutung dieser Tatsache klar werden und alles tun, was uns die Jugend näherbringt. An mir und meiner Mitarbeit dazu soll und wird es nicht fehlen. Daher darf ich die Berechtigung daraus ableiten, an das Ende meines Berichtes die Worte zu stellen:

„Ich rufe die Jugend Österreichs“.

*Ing. R. Schlenk.*

## *Wettfahrtsberichte der Zweigvereine.*

### **Wörtherseewoche 1936.**

Diesmal wirklich ideales Wörtherseewetter: strahlende Sonne, beständiger Ost, selten unter 2 Sekm., meist 4, ja 6. Bei den Jollen konnte „Pan“ (Prohazka) nur einmal, und zwar von Walter Weizer auf „Fanfu“, geschlagen werden. Unter

den Sechsern, die heuer erfreulicherweise wieder vollzählig am Start erschienen waren, war „Gefion“ (Dr. Schreiner) unbestrittene Siegerin; sie fuhr auch fast jede Wettfahrt (nur einmal war es „Pan“) in Tagesbestzeit; so insbesondere auch die Dauerregatta rund um den Wörthersee, mit der der U.-Y.-C. Z.-V. Wörthersee sein 50jähriges Jubiläum feierte. Die Jollenmeisterschaft gestaltete sich zu einem Duell Stammverein gegen Z.-V. Wörthersee, das die Mannschaft des Stammvereins in drei Regatten mit zwei gegen einen Ersten für sich entschied.

*Dr. O. Frh. v. Prohazka.*

### **Die Wettfahrten des U.-Y.-C. Attersee.**

Die Wettfahrten des U.-Y.-C. Attersee waren mit Rücksicht auf die Jubiläumsregatten auf dem Wolfgangsee und die Olympischen Spiele in Berlin und Kiel im Sommer 1936 in kleinerem Rahmen veranstaltet worden. Die Regatten 1937 sollen den diesjährigen Ausfall wieder nachholen und, da die Abhaltung der Staatsmeisterschaft voraussichtlich dem Attersee zur Durchführung übertragen werden dürfte, wird dies, im Verein der ebenfalls im August 1937 auf dem Attersee stattfindenden Europameisterschaft dazu beitragen, 1937 die Atterseewoche wieder größer auszugestalten.

Die Regattawoche umfaßte heuer vier Verbandswettfahrten, die lange Wettfahrt und die Pokalwettfahrt der Sonderklasse um den August-Dehne-Erinnerungspokal. In der Sonderklasse starteten nur zwei Yachten. „Cima“ und die neu an den See gekommene Sonderklasse „Hecht“. „Hecht“ gewann unter Führung von Dr. Langer mit zwei ersten Plätzen den Punktpreis. „Cima“ war ebenfalls zweimal Erste, da jedoch bei Punktgleichheit das bessere Ergebnis der letzten Wettfahrt entschied, fiel der Preis an „Hecht“, der am letzten Tag als Sieger einlief. Das Boot ist besonders auf raumen Kursen schnell und eine gute Neuerwerbung. Es ist sehr schade, daß von den zehn am See beheimateten Sonderklassenyachten in den letzten zwei Jahren nur mehr wenige an den Start gehen und so unsere große Klasse langsam an Interesse verlieren muß. Die Wettfahrt um den Dehne-Pokal sah wenigstens drei Boote am Start, da „Lilly II“ hinzu kam, die auch den Pokal unter der bewährten Führung von Dr. Weinheimer und ihrem Eigner für dieses Jahr gewinnen konnte.

In der 35-qm-Rennklasse ging „Woglinde III“ allein über die Bahn, da „Sindbad III“ dem Start fernblieb. Mit fünf Booten am Start war die Zweiundzwanzigerklasse am besten von allen Klassen besetzt, allerdings auch nur in den ersten drei Rennen. Bei der vierten Wettfahrt fehlte „Pia V“ und „Risa“ startete außer Konkurrenz, da im ersten Fall das Boot, im zweiten der Steuermann nach Berlin abgereist waren. In den ersten drei Wettfahrten siegte „Pia“ und gewann damit den 1. Punktpreis. Zweites Boot wurde dreimal „Strux“ und einmal „Aristos“. „Risa“ lag oft recht aussichtsreich, konnte sich aber nicht durchsetzen, mit Ausnahme in der vierten Wettfahrt, bei der das Boot bei frischer Brise einen sicheren Ersten ersegelte, jedoch außer Konkurrenz gestartet war und somit „Strux“ mit zwei 2., einem 4. und einem 1. den 2. Punktpreis einheimste. In der 20-qm-Klasse startete „Rih II“, „Donar“ und „Ernest Fink“. Den Punktpreis gewann „Donar“ mit drei 1. Plätzen. Der vierten Wettfahrt blieb die ganze Zwanzigerklasse fern, anscheinend war das Regenwetter daran schuld. Auch bei den Olympiajollen erschienen nicht alle acht am See beheimateten Boote und nur „Junior“, „Aeolus“, „Donar II“ und „Peter“ kämpften um die zwei Punktpreise ihrer Klasse. Den ersten errang „Peter“ mit drei 1. und einem 2. Platz vor „Donar II“ mit einem 1. und drei 2. Plätzen. Bei der traditionellen langen Wettfahrt war böses Wetter, Regen und Nebel und dazu schwere Böen aus West bis gut 8 m/sek. Über den Start der drei Sonderklassen, „Cima“ „Pia“ und „Hecht“ kann man nur sagen, es kam eine nach der andern, es war das reinste Vorgaberennen. Trotz des riesenhaften Vorsprunges von „Cima“ gelang es dem anfänglich weit zurück, an letzter Stelle liegenden „Hecht“ aufzuholen, in Seewalchen bereits mit zirka 30 Minuten Vorsprung zu runden und als Erster das Ziel zu passieren. „Pia“ hatte aufgegeben. Die Fünfunddreißiger fielen ganz aus, bei den Zwanzigern wagte es „Donar“, kehrte dann aber auch wieder um, da er anscheinend keine Lust hatte, allein auf weiter Flur zu kentern.

### **Die auswärtigen Regatten der Attersee 22er.**

Die 22er-Rennklasse ist am Attersee zwar nicht die zahlenmäßig stärkste Klasse, aber die sportlich wertvollste. Der U.-Y.-C. Attersee hat diese Klasse in den letzten 7 Jahren be-

sonders in den Vordergrund geschoben, denn der 22er ist die einzige Binnenklasse, die in Mitteleuropa eine gewisse Internationalität besitzt. Alle unsere Nachbarn, die Binnenseen besitzen, segeln in dieser Klasse, so Deutschland, die Ostschweiz und Ungarn. Mögen manche anderen Schwertbootklassen als Boote noch so viele Vorzüge besitzen, sie haben dennoch bloß lokale Bedeutung, besonders bei uns in Österreich, denn in keiner anderen Klasse ist eine so rege auswärtige und ausländische Starttätigkeit. Der Grund für die große Verbreitung des 22ers und seine Dauerhaftigkeit als Regattaklasse ist seine Eigenart, keine Einheitsklasse zu sein und doch einheitliche Boote hervorzubringen, Boote, die auch noch nach Jahren regattafähig sind und von Neubauten nicht überholt werden, sofern man sie in gutem Zustand erhält. Die auswärtige Regattabeteiligung ist aber der maßgebende Faktor für unseren Sport und es muß einmal gesagt werden, die Segler, die an ihrem Heimatrevier als Kanonen gelten, erleben oft große Enttäuschungen, wenn sie auf fremden Revieren, unter ungewohnten Wetter- und Revierverhältnissen und gegen unbekanntere Konkurrenz starten sollen.

Unsere 22er „Nelly III“ und „Pia V“ begannen bereits zu Peter und Paul mit dem Besuch auswärtiger Reviere anlässlich der vom Kärntner Yacht-Club am Wörthersee veranstalteten Kärntner Meisterschaft, welche drei Sonderwettfahrten umfaßte und durch weitere drei offene Verbandswettfahrten bereichert wurde. Es wurden an den Vormittagen des 27., 28. und 29. Juni die Verbandsregatten gesegelt, während die Kärntner Meisterschaft an den Nachmittagen stattfand.

Das Wetter war mehr feucht als sonnig, aber immerhin erträglich und die Windverhältnisse waren wie überall, Flaute, leichte Brise und am letzten Tag sogar bis 6 m/sek. Jedenfalls war der Beweis erbracht, daß man am Wörthersee auch zu einer anderen Zeit recht gut Regatten segeln kann, als nur Ende August.

Am Start erschienen alle guten 22er des Wörthersees, so „Husch-Husch“, „Orplid III“, „Pan“, „Sindbad IV“, „Orplid II“, „Lump“, „Sidartha“ und „Fanfu“. Hierzu gesellten sich noch die beiden Atterseer „Nelly III“ und „Pia V“. Das Feld bestand aus elf Booten und es gibt heute in Österreich wenig Veranstaltungen, die in einer Klasse ein solch gutes Nennungsergebnis

aufweisen können. In der ersten Verbandswettfahrt siegte „Husch-Husch“ vor „Sindbad IV“, „Nelly“ und „Pia“, am folgenden Tag wurde „Nelly“ Erste mit nur 30 Sekunden, gefolgt von „Pia“, dann gleich „Orplid III“, „Husch-Husch“ und „Fanfu“. Die dritte Verbandswettfahrt gewann wieder „Husch-Husch“ als sichere Erste, es folgten „Pia“, „Sindbad IV“, „Nelly“. Den 1. Punktpreis gewann „Husch-Husch“ des Herrn Tschernitz, den 2. erhielt „Nelly III“, während „Pia V“ Dritte in der Gesamtwertung wurde. Die Kärntner Meisterschaft gewann „Pia V“ mit einem 1., einem 2. und einem 4. Platz vor „Orplid III“, welche sich mit einem 1., einem 3. und 4. Platz an zweiter Stelle placierte. Die Entscheidung lag im letzten Rennen, bei welchem es mit 4 bis 6 m/sek. aus West wehte. Kurz vor dem Start setzte plötzlich der frische Wind ein. „Pia“ drehte in Anbetracht ihrer sehr leichten Mannschaft sofort ein und war bereits an der zweiten Boje in der Führung. Auf der folgenden Vorwindstrecke setzte „Pia“ ihren Riesenspinaker, reffte aus und ging auf und davon. „Husch-Husch“ hatte bei der nächsten Boje eine Ruderhavarie und fiel hinter „Orplid III“ zurück. Besondere Beachtung verdiente in diesem Rennen noch die Leistung von „Pan“, der auf der langen Kreuzstrecke ins Ziel nicht nur schön aufholte, sondern es gelang ihm auch, die Nase noch eben vor „Orplid III“ in die Linie zu stecken und den 2. Platz für sich zu gewinnen. Die Reihenfolge in diesem letzten Rennen um die Kärntner Meisterschaft war: „Pia V“, „Pan“, „Orplid III“, „Husch-Husch“, „Nelly III“. Diese Kärntner Wettfahrten, außerhalb der eigentlichen Segelzeit, konnte man als durchaus gelungen bezeichnen, die Neuerung wäre nachahmenswert. Warum raffen wir uns nicht einmal auf und gehen über die Pingsttage an unsere Seen, um zu segeln?

Die zweite auswärtige Unternehmung war der Start von „Pia V“ um den Seglerhauspreis am Wannsee. Ein lang gehegter Wunsch unserer 22er-Segler war somit für Carl Auteried erstmalig in Erfüllung gegangen. Zu den vier Wettfahrten um den Seglerhauspreis waren acht Meldungen eingegangen. Die Konkurrenz von Booten und Steuerleuten war erstklassig. Es starteten: Mello auf „Jan Brass“ (ex „Bora“), Teltow nebst Drewitz auf „Karin“, Blankenfeld auf „Pfalz“, Dr. Pape mit „Kormoran“, Zenker mit seinem neuen „Flamingo“, auf „Indra“ der vorjährige Gewinner des Seglerhaus-



preises Twelkmeyer, Kewisch jun. mit der „Emden“ und schließlich „Pia V“ mit Carl Auteried am Ruder.

Mit Ausnahme des ersten Tages wehte es bei allen Regatten um den Seglerhauspreis ganz zünftig und wir konnten bei den häufigen langen Raumstrecken die prachtvolle, wassersprühende Gleitfahrt unseres 22ers genießen. Den Seglerhauspreis gewann mit vier sicheren 1. Plätzen der von dem Hamburger Mello ganz hervorragend geführte „Jan Brass“. An zweiter Stelle konnte sich unsere „Pia“ placieren. Am ersten Tag fing es allerdings wenig gut an, indem bei dem an sich leichten Wind „Pia“ nur auf den 5. Platz kommen konnte. Am zweiten Tag bei gut 6-m sek.-Böen konnte „Pia“ mit nur Sekunden Abstand hinter „Kormoran“ einen 3. Platz belegen, am dritten Tag einen 5., hingegen gelang es ihr am letzten Tag einen ehrlichen 2. herauszusegeln, im harten Kampf erst mit „Kormoran“ im Angriff, dann gegen „Karin“ in der Verteidigung. Dritter in der Gesamtwertung wurde „Pfalz“, geführt von Blankenfeld. Eigentümlich mutet es uns an, wenn in der „Yacht“ die Mannschaft der „Pia“ als im Gewicht zu leicht befunden wird. Mit zusammen immerhin rund 225 kg schien für unsere Begriffe die Mannschaft ganz gut beieinander zu sein, die Konkurrenz hatte aber fast durchwegs schwerer geladen. Immerhin können wir fürs erste mit dem Erfolg des erstmaligen Auftretens eines österreichischen Bootes beim Seglerhauspreis zufrieden sein, prophezeit wurde er uns nicht vorher und es ist für alle näher und ferner Beteiligten erfreulich, wenn es mal besser kommt, als wie man denkt, da es alle ermutigt und zu neuen Unternehmungen anspornt. Von der lebenswürdigen Aufnahme und der schlichten und doch so herzlichen Sportkameradschaft, die unsere Mannschaft im Seglerhaus fand, sind heute noch alle Teilnehmer begeistert und ich möchte an dieser Stelle nochmals dem V. S. a. W. im Namen aller herzlichsten Dank sagen.

Anschließend an den Seglerhauspreis ging es dann zum diesjährigen

#### Seenwettkampf um den Ost-West-Preis am Plattensee.

Vom Attersee wurde in den letzten Augusttagen „Risa“ und „Aristos“ auf den Weg gebracht, während „Pia V“ direkt vom Wannsee nach dem Plattensee reiste. „Risa“ und „Aristos“

hatten neue Segel bekommen, „Pia“ hatte Erfolge jüngsten Datums aufzuweisen und so waren wir wohl gut gerüstet.

Der Ost-West-Preis wurde in vier Sonderwettfahrten ausgesegelt. Der erste Start fand vor Kenese, am Nordende des Plattensees statt, die zweite Wettfahrt startete vor Siofok und die beiden letzten wieder vor Kenese, wo auch das ständige Quartier der Segler war. Jeder der beteiligten Seen stellte zu diesem Wettkampf drei Boote der 22er-Klasse. Der Plattensee entsendete „Kisangyalom II“, geführt von Heinrich, „Kinscem“ mit Kovács am Ruder, „Lehetetlen“ mit Dr. Schimert. Die bayrischen Boote vom Ammersee waren: der Neubau „Aera“ mit Dr. M. Curry, „Noris“, geführt von Seidel, und „Lätten II“, geführt von Knörnschild. Die Segler vom Zürcher See waren diesmal ferngeblieben, wie es hieß, infolge Mannschaftsmangel. Wir haben dies sehr bedauert, da wir bereits fünf Pokalkämpfe mit unseren Schweizer Segelkameraden durchgeführt haben, zweimal Gäste in Zürich waren und unsere Freunde zweimal bei uns am Attersee zu Gast hatten. Wir hoffen, daß 1937 die Zusammenkunft am näher gelegenen Ammersee sicher sein wird. Die Atterseeboote waren: „Pia V“, C. Auteried jun., „Aristos“, Sigmar Weixelbaumer, und „Risa“, K. Altmann. Herr Doz. Dr. A. v. Frisch fungierte als Schiedsrichter für den Attersee.

Vor den eigentlichen Regatten um den Ost-West-Preis fanden zwei offene Wettfahrten statt, an welchen elf Boote teilnahmen und in denen sich unsere Boote recht gut placierten. In der ersten Regatte erreichte „Risa“ den 2., „Pia“ den 3. und „Aristos“ den 4. Platz. In der zweiten Wettfahrt „Pia“ Erste, „Aristos“ Zweiter und „Risa“ wurde fünftes Boot.

Das erste Rennen um den Ost-West-Preis wurde bei leichter 2-m-Brise aus West gestartet. „Risa“ hatte gut gestartet und lag anfänglich an zweiter Stelle, fiel dann aber auffallend zurück, wofür der Grund in einem ausgiebigen Fischzug im Kraut, leider zu spät, festgestellt wurde. Auch „Pia“ hatte gleich nach dem Start Unglück, indem sie auf Backbordbug liegend wegen der knapp vor ihr wendenden „Aera“ in den Wind schoß, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der von „Pia“ eingebrachte Protest wurde allerdings abgewiesen, da keine Berührung stattgefunden hatte und die Schiedsrichter der Ansicht der Gegenseite zustimmten, daß es auch ohne das Manöver von „Pia“ klar gegangen wäre. Die erste Wettfahrt