

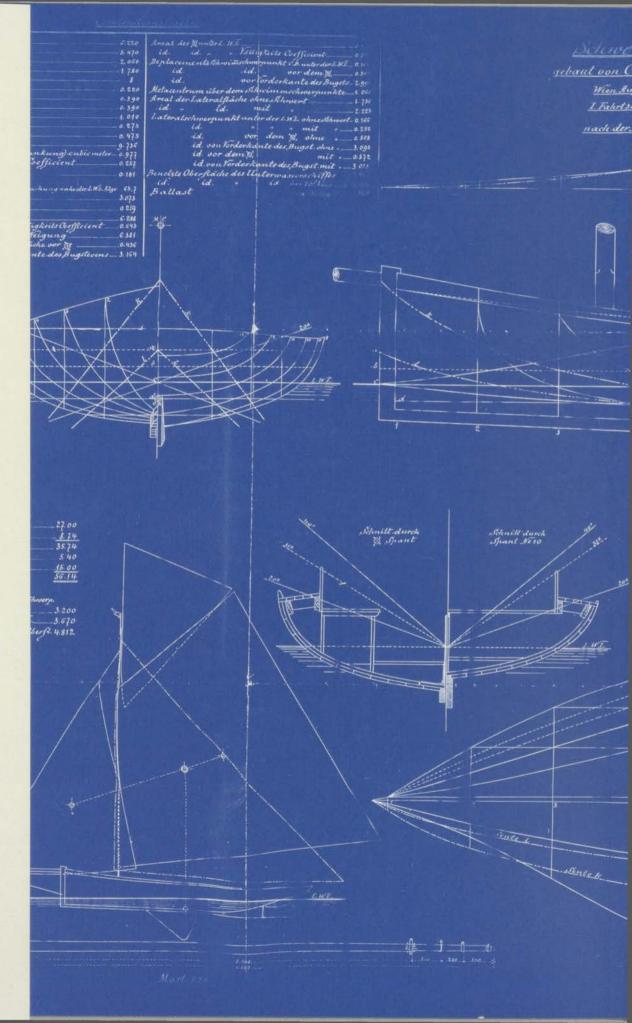
Ein faszinierender großer Bilderbogen des Yachtwesens in Österreich-Ungarn von den ersten Anfängen bis zum Untergang der Monarchie, 1918. Wladimir Aichelburg, als umfassender Kenner des Seewesens in Fachkreisen bestens bekannt, hat hier – aufbauend auf die 100jährige Tradition des Union Yacht Clubs – eine Fülle an Photographien und Dokumenten zusammengetragen, die jedes Seglerherz schon beim Blättern höher schlagen lassen.

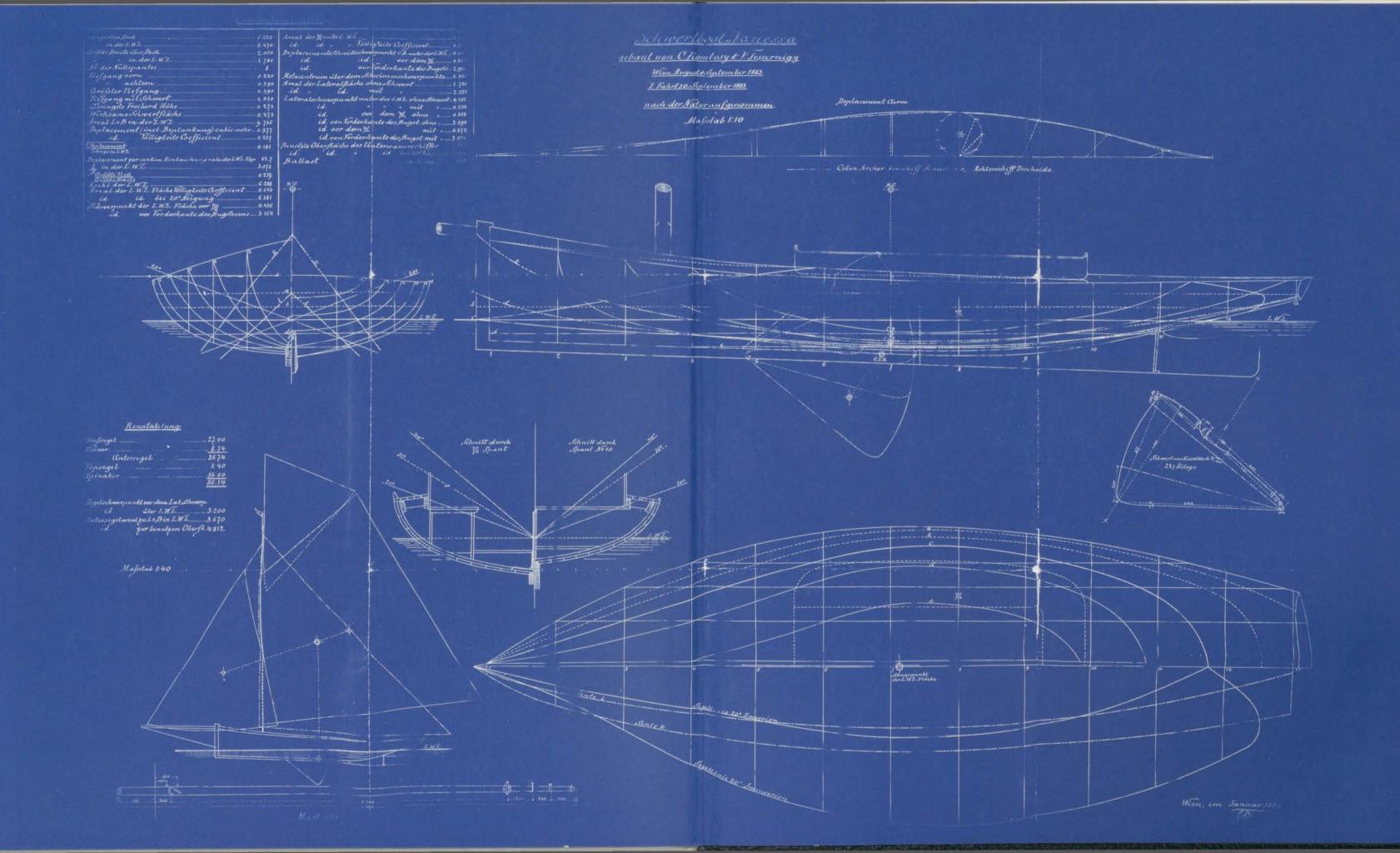
Dazu kommt, daß zur Geschichte des österreichischen Wassersports bisher praktisch keine Publikationen vorlagen. Dies hier also ist der erste Bild- und Dokumentationsband, der sich mit Anfang und Entwicklung des Segelns, des Dampf- und Motorbootfahrens in Österreich auseinandersetzt. Aichelburgs Buch ist eine besondere Liebeserklärung an alle Wassersportanhänger.

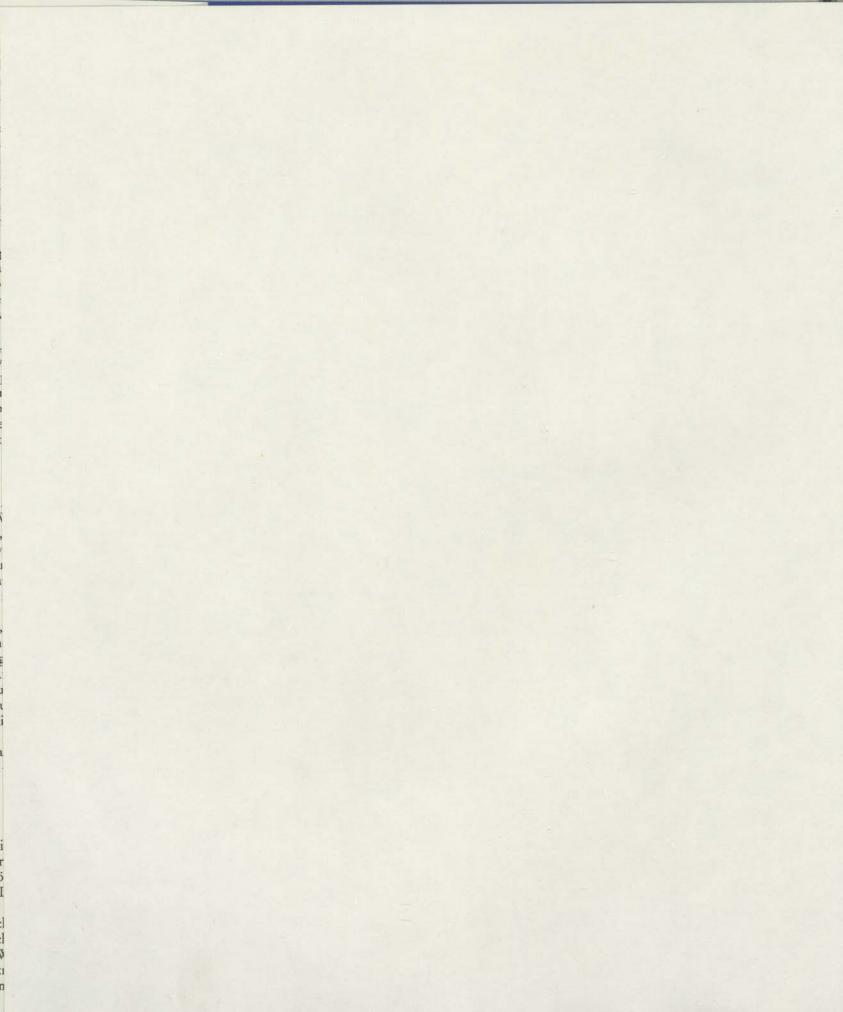
Der Autor:

Dr. Wladimir Aichelburg, Jahrgang 1945, Historiker, widmet sich hauptsächlich der Geschichte Österreich-Ungarns. Zahlreiche Publikationen. Von seinen Büchern sind im Buchhandel noch erhältlich: "K. K. Wiener Bilder" (2. Auflage), "Die Unterseeboote Österreich-Ungarns" (2 Bände), "Die Kriegsschiffe auf der Donau" (2. Auflage), "K. u. k. Segelschiffe", "K. u. k. Dampfschiffe", "Sarajevo 28. Juni 1914", "Erzherzog Franz Ferdinand und Artstetten" (3. Auflage, auch englisch/französisch lieferbar), "Das Wiener Künstlerhaus 1861-1986".

Auf dem Schutzumschlag:
Englische Admiralitätskarte des
Polarmeeres mit Kurseintragungen
der österreichischen Yacht FLEUR
DE LYS II. von 1892.
SMS SEN, 121 t, vor Pola um 1905.
Glocke der im k. u. k. YachtGeschwader eingetragenen Yacht
LITWA, heute im polnischen
Zentralmuseum des Meeres in
Gdansk.







Dieses Buch widmet der

19 10434 13903

UNION YACHT CLUB

100jährigen Gründungs-Jubiläum seinen Mitgliedern



Auf Seite 1: SMS FREDA ex FLEUR DE LYS, die 1891 nach Spitzbergen segelte.

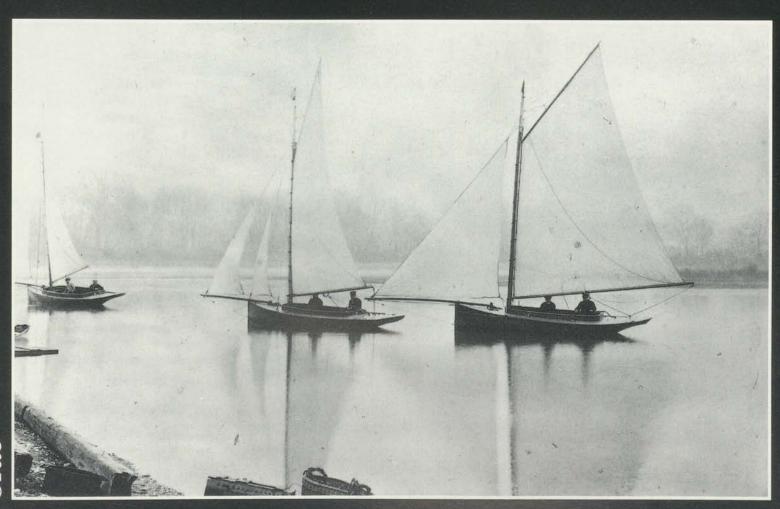
Rechte Seite: Die ersten Segelyachten des "Union Yacht Clubs" auf der Alten Donau, 1889. In der Mitte die berühmte NIRWANA, konstruiert von Edward Drory; rechts MINNI, das erste Segelboot Drorys auf der Donau.

WLADIMIR AICHELBURG

K.u.K.

YACHTEN

UND YACHTCLUBS ÖSTERREICH-UNGARNS IN ALTEN PHOTOGRAPHIEN



Bildquellennachweis: Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien: 7 oben, 29, 34–35, 72 oben.

Historisches Museum der Stadt Wien: 3, 10–11, 15. Erzherzog Franz Ferdinand Museum, Artstetten. Kartensammlung der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien. Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Wien. Union Yacht Club, Stammverein und ehem. Zweigvereine in Wien und in den Bundesländern.

Private Sammlungen von:
Franz Ferdinand Bilzer, Wien.
Bertram und Felicitas Castell-Rüdenhausen, Wien.
Dr. Michael Salvator Habsburg-Lothringen, Persenbeug.
Ing. Rolf Halle, Wien.
Dr. Ida Johanny, Wien.
Dkfm. Otto Kasseroller, Salzburg/Mattsee.
Fernand C. Kertesz, Wien.
Hedwig Langer, Weißenbach.

Dr. Rudolf Patzelt, Mondsee.
Jerzy Pertek, Poznań.
Dr. Wolfgang Püschl, Wien/Mondsee.
Silvia Ribas, Palma di Mallorca.
Dr. Robert Rottensteiner, Wien/Neusiedl.
Dr. Friedrich Weissensteiner, Wien.
Franz Winkler, St. Gilgen.

Die Photographien nahmen, soweit bekannt, auf: Foto Altenweisel, Mondsee; Alois Beer, Klagenfurt; Ruda Brunner-Dvořák, Prag; Wilhelm Burger, Wien; Erzherzog Franz Salvator, Wien/Wallsee, Nikolaus Wang, Seewalchen; sowie der Autor, sein Vater und Großvater.

Weitere Abbildungen wurden folgenden Publikationen entnommen:
Allgemeine Sport-Zeitung, Wien, 11. 12. 1884.
Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine, Pola 1914.
Richard von Barry: Zwei Fahrten in das nördliche Eismeer, Pola 1894.
Handbuch des Bootswesens, Pola 1894.
John D. Hayward: Canoeing, London 1893.
Detlev von Heydebrand: Viertausend Meilen unter Sturmsegeln, Wien 1887.
Jahres-Bericht des Union-Yacht-Clubs 1886–1888, 1889–1893, Wien.
Die Orientreise des Kronprinzen Rudolf, Wien 1882.
Rivista Maritima.

Satzung des Yacht-Clubs von Deutschland, Kiel 1937.

Carl Ludwig Strnad: Union Yacht Club Traunsee 1888–1928, Wien 1928.

A. Techow: Motorbootfahrers Handbuch, Berlin 1920.

Dr. E. Weinlich: Fünfundzwanzig Jahre Union Yacht Club, Wien 1911.

Leopold Wölfling: Habsburger unter sich, Berlin 1921.

Die Yacht.

Der Autor dankt allen, die zu diesem Werk beigetragen haben, insbesondere Franz Ferdinand Bilzer (Wien), Luis Gazzari (Wien), Dr. Christian Gerhardus (Seewalchen/Wien), Dr. Michael Salvator Habsburg-Lothringen (Persenbeug), Ing. Rolf Halle (Wien), Anita und Romeé d'Harambure (Artstetten), Dr. Erich Hillbrand (Wien), Dr. Ida Johanny (Wien/Maria Wörth), Prof. Wilhelm Georg Kaan (Wien), Dkfm. Otto Kasseroller (Salzburg/Mattsee), Dr. Arpad Keresztes (Wien), Fernand C. Kertesz (Wien), Hedwig und Dr. Roland Langer (Weißenbach/Wien), Dr. Hermann Lerch (Wien), Buchhandlung Malota (Wien), Dir. Augusto Nice (Triest), Dr. Alfred Niel (Wien), Peter Pichler (Wien), Dr. Wolfgang Püschl (Wien/Mondsee), Georg Pummerer (Wien/Wolfgangsee), Dr. Arnold Richter (Attersee), Dagmar Sammern-Frankenegg (Wien/Maria Wörth), Walter Schaller (Klagenfurt), Prof. Ernst Schreiner (Graz/Maria Wörth), Dr. Friedrich Weissensteiner (Wien), Dr. Brigitte Zeßner-Spitzenberg (Wien), u. a.

ISBN 3-7015-0026-6
Copyright © 1986 by Verlag Orac, Wien
Alle Rechte vorbehalten
Lektorat: Leo Mazakarini
Ausstattung und Schutzumschlag: Bertram Castell-Rüdenhausen
Technik: Imprima W. Menches
Lithographie: Reproform, Wien
Fotosatz: Bernhard Computertext, Wien
Druck und Bindearbeit: Wiener Verlag, Himberg bei Wien

en Anlaß zu diesem Buch gab das hundertjährige Jubiläum der ältesten noch bestehenden Segler-Vereinigung Österreichs: des "Union Yacht Clubs". Dennoch werden hier nicht ausschließlich Leistungen eines einzigen Vereins beschrieben. Der "UYC" wird hier vielmehr – überhaupt zum ersten Mal in seiner Geschichte – im Rahmen der Gesamtentwicklung des österreichischen Segelns gesehen. Der "UYC" war nicht die erste und nicht die größte Seglervereinigung Alt-Österreichs, er ist aber das Elternhaus des geregelten österreichischen Segelsports gewesen.

Das Segeln, ursprünglich Freizeitbeschäftigung einer kleinen Elite, ist heute eine Massenbewegung. Dem Anfang dieser Entwicklung, den ersten Sportschiffen, den ersten Seglern und den ersten Seglervereinigungen in Österreich-Ungarn, ist dieser Bild- und Dokumentenband gewidmet.



So wie vor hundert Jahren, ist auch heute der "UYC" sogar auf den Meeren präsent. Trabakel IL NUOVO TRIONFO des Wiener Ing. Hugo Herrmann, 1978 in Venedig.

bwohl die ersten Yachtclubs in Österreich erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts entstanden, sah man sowohl auf den Binnengewässern als auch auf der Adria schon wesentlich früher Schiffe, die nicht nur der Arbeit, sondern auch dem Vergnügen dienten. So gab es bereits im Mittelalter diverse Fahrzeuge, zum Teil auch mit Segeln, die vom Hof und dem Adel meist bei festlichen Anlässen benützt wurden. Es handelte sich dabei durchwegs um Ruderschiffe lokaler Bauart, die nur bei günstigem Wind Segel setzen konnten und die zu ihrem neuen Zweck nur entsprechend adaptiert, ausgerüstet und ausgeschmückt wurden.

Solche Fahrzeuge gab es nicht nur in der Nähe von Ballungszentren, in Wien, Prag, Preßburg oder Triest (Buda und Pest waren bis 1686 türkisch), sondern auch an den verhältnismäßig dünn besiedelten

Seen, etwa in Tirol und Kärnten.1

Die ersten Sportsegelschiffe im modernen Sinn kamen erst um 1850 nach Österreich; die vorhandenen heimischen Fahrzeuge wurden nur langsam durch Kutter und Jollen westlicher Bauart ergänzt.² Die ersten Förderer der neuen Sportart waren nicht mehr ausschließlich Aristokraten, sondern vielmehr das Bürgertum: Söhne reicher Müller, Industrieller oder von Kaufleuten, die an Ufern von Gewässern lebten, die zum Segeln geeignet waren. Bei den damals mangelhaften Verkehrsverhältnissen spielte die Wassernähe eine besonders wichtige Rolle.

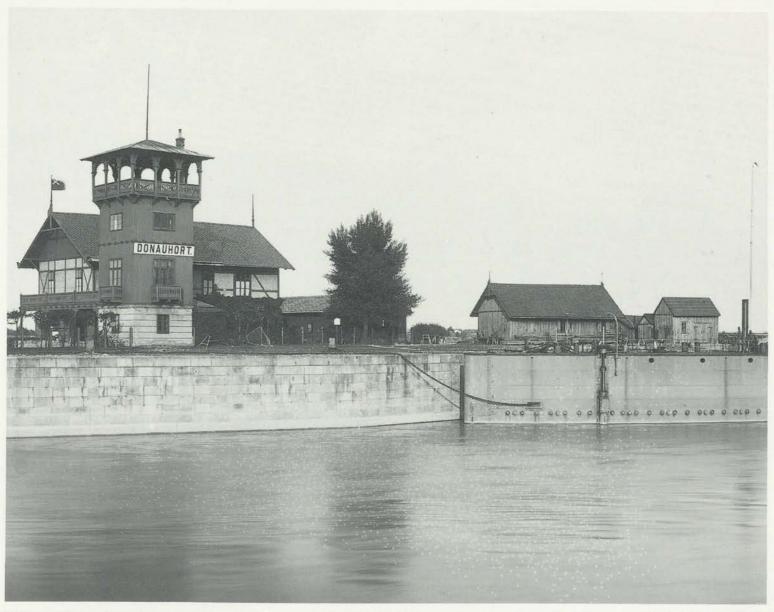
Das macht auch den relativ späten Einzug des Yachtings in Österreich verständlich. Die Geographie Mitteleuropas ist eben anders als die der Niederlande, Englands oder Norddeutschlands. Maßgebend waren auch strahlende Beispiele hochgestellter Persönlichkeiten, in Deutschland vor allem jene des Kaisers Wilhelm II. Die ersten Segler waren "Spaziergänger"; sie dachten nicht an komplizierte sportliche Wettbewerbe. Die ersten Regatten am Wasser und die ersten Clubs gründeten andere Wassersportler, die vor den Seglern da waren: die Ruderer. In der kaiserlichen und königlichen Haupt- und Residenzstadt Wien waren es vor allem die damals noch zahlreichen und reich gegliederten Arme der Donau, wo man sich ungestört treffen, schwimmen, rudern und segeln konnte. Einer solchen wilden Gruppe gab der Ruf "Bahn

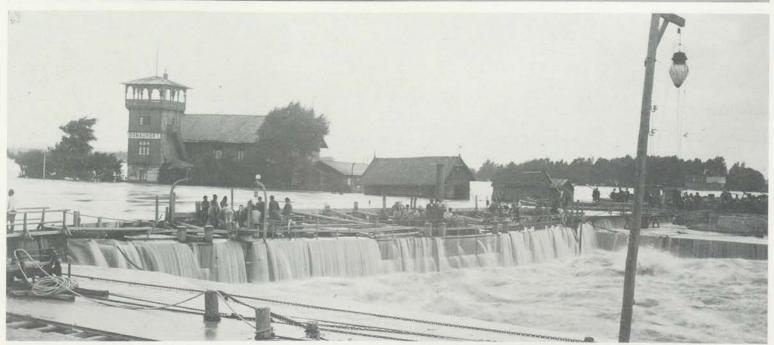
frei!" sogar den Namen. Das war 1864. Aus dieser Vereinigung wurde der offizielle "Donauhort"; daneben entstanden "Lia", der "Wiener Regatta Verein" und andere. Zu dieser Zeit erhielt die Donau von Nußdorf bis Albern ein ganz neues, gerades Strombett. Anlaß dafür waren die immer wiederkehrenden, verheerenden Überschwemmungen gewesen, zuletzt 1830 und 1862. Der Wiener Gemeinderat war mit diesem Problem seit 1863 befaßt; 1866 wurde die Regulierung beschlossen und genehmigt. Den ersten Spatenstich tat Kaiser Franz Joseph am 14. Mai 1870. Am 30. Mai 1875, also fast genau fünf Jahre später, fand die feierliche Eröffnung des neuen Donaubettes für den Schiffsverkehr statt. Für den Wiener Wassersport hatte die Donauregulierung große Bedeutung, vergleichbar mit der gegenwärtig in Bau befindlichen Donauinsel. Nachdem das alte Strombett bei Floridsdorf abgesperrt wurde, mußten die Sportler, wenn sie Strompartien machen wollten, nun durch das untere Stadlauer Ende herausfahren. Als bekannt wurde, daß man auch dieses absperren werde, verließen zahlreiche Ruderer die "alte" Donau; der "Donauhort" siedelte sich 1877 am oberen Ende des neuregulierten Donaukanals, dem Nußdorfer Sporn, an.3

- ¹ Zu diesem Thema gibt es kaum historische Arbeiten. Die Historiker beschäftigen sich vor allem mit der Berufsschiffahrt. Dieses Buch ist also der erste Versuch, die Anfänge der Sportschiffahrt in Österreich zusammenfassend darzustellen.
- ² Die Wiege des Yachtings ist Holland. Die Zeitschrift "Yachtrevue" (Wien 1977 f.) brachte vor Jahren regelmäßig Artikel zur Geschichte des österreichischen Yachtings. In diesen Arbeiten wurde auch zu Einzelproblemen eingehend Stellung bezogen.
- ³ Mehr in "Yachtrevue" 6/1981, S. 60-62.

Donauhort am Nußdorfer Sporn mit dem durch Wilhelm Freiherr von Engerth errichteten Sperrschiff. Dieses sollte Hochwasser vom Donaukanal abhalten. 1894–1899 wurde anläßlich des gesamten Kanalumbaues eine neue, von Otto Wagner entworfene Schleusenanlage errichtet.







ALLGEMEINE SPORT-ZEITUNG.

SEGELN.

TERMINE.

usammen 464 Mitglieder gegen
Unser Bootsbestand erhielt im
Wachs dadurch, dass wir von
in vierruderiges Dollen Rennin vierruderiges Dollen Rennin der Name "Alligator" beiBrake.

n besitzt die "Germania" 29 Boote, Kiel.

cember seine zweite ordentliche Generalversammlung abgehalten und hierbei folgende Herren in den Ausschuss und Nixon, werden schon seit einiger Zeit in England weiten und hierbei folgende Herren in den Ausschuss und Nixon, werden schon seit einiger Zeit in England weiten und hierbei folgende Herren in den Ausschuss und Nixon, werden schon seit einiger Zeit in England weiten und Nixon, werden schon seit einiger Zeit in England und Nixon, werden schon seit einiger Zeit in Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschusst und Nixon, werden schon seit einiger zu der Ausschussen zu der Ausschussen zu der Ausschussen zu der Ausschus pro 1885 gewählt: Dr. O. F. Eirich, Präsident;
Mutz, Vice-Präsident; Theodor Toch, Cassier;
Kreitmayer, Schriftührer; Peter Mayer,
Bootsmann; Moriz Springer, Segelmeister; Bootsmann, Moriz Springer, Segelmeister;
Mutz, Ausschuss.
ZWISCHEN TURIN und dem Dorfe Mo nen medaille der Intern. Gartenbaufür Vergnügungsboote im Jahre 1875 und
für Vergnügungsboote Patent- und Musterfür Alle der Aligemeinen Patent- und Musterle Aligemeinen Patent- und Musterjahre 1881

ZWISCHEN TURIN und dem Dorfe Me wird künftig am Po das Dampfboot "Ar Brofferio" verkehren. Dieses Boot ist nac neuen System construirt und zu dem Zwecke geb neuen System construit und zu dem Zwecke geb in seichtem und doch ziemlich stark strömenden in seichtem und doch ziemlich stark strontenden zu können. Das Problem soll g verwendet werden zu können. Das Problem soll g verwendet werden zu konnen. Das Fronzen son gelöst worden sein. Ein einziges rückwärts ange Rad bringt den nAngelo-Brofferiou in Bellevelhe ist gwarding Motor land derselbe ist zwanzig Meter lang, vier Meter eine Maschine von zwanzig Pferdekraften und te 50 Centimeter. Vermöge des Oberbaues von zw werken kann dieses "Mono-Radboot" 150 bis 2 giere aufnehmen; di meter per Stunde sein.

EISLAUFEN.

OESTERREICH-UNGARN.

Wien: (Preis-Wett-Eislaufen) . .

Reihe von Matches mit ihm auszutragen. Damit I sich jedoch nicht wieder bewogen fühlt, wie bei früheren Gelegenheiten, den Hals aus der Schlinge zu ziehen, macht Sich Howell anheischig, ihm roch folgende Vorgaben zu gewähren und zwer. sich Howell anneischig, ihm roch folgende Vorgaben, zu gewähren, und zwar: 25 Ellen über eine Meilen, 25 Ellen über fünf Meilen, 150 Ellen über seche Mailen 175 Ellen über siche Mailen 175 Ellen über seche Mailen 175 Ellen übe 100 Ellen über zwei Meilen, 125 Ellen über fünf Meilen, 150 Ellen über sechs Meilen, 175 Ellen über sieben Meilen, 200 Ellen über acht Meilen, 225 Ellen über neun Meilen, 200 Ellen über acht Meilen, 200 Ellen über acht Meilen, 200 Ellen über acht Meilen nud 250 Ellen über acht M Meilen, 200 Ellen über acht Meilen, 225 Ellen über neun Meilen und 250 Ellen über zehn Meilen. Dies dürfte für einen Mann, der sich als Champion hinstellt, vollkommen einen Mann, der sich als Champion hinstellt, vollkommen genügen und ist Howell bereit, jedes der verzeichneten Matches um die Summe von 2500 Dollars Einsatz von Tadam Matches um die Summe von ZOUU Dollars Einsalz von Jedem auszutragen. Diese schneidige Erwiderung dürfte Jedem auszutragen. Diese schneidige Erwiderung dürfte Prince wohl kaum stillschweigend übergeben und steht schin höchet webrecheidlich ein interesenten. sohin höchst wahrscheinlich ein interessanter cyclistischer

Wettkampf in Aussicht.

DIE LONG DISTANCE RECORDS der drei groad

DIE LONG DISTANCE RECORDS on the new Mehb

Otto Passolt Wien VIII. Bezirk, Florianigasse 4. Fabrik von BICYCLES und TRICYCLES, teuester und bester Construction. Researcheren aller Systeme prompt u. billigaraturen aller sur Selbstfabrit

Aquarium zu London Grander Gra Schranken treten werden. Funt Preise sind im Ganzen ausgeschrieben und erfolgte der Nennungsschluss bereits

den Obmann

Singerstrasse

N auf dem

für diesen

lbe im Royal

Der officielle

ausgeschrieben und Großte der Nehmangssehlung aus 10. December.
mit 10. December.
M. B. BLANCH, ein jugendlicher auf der Land-M. B. BLANCH, ein jugendlicher Tricyclist aus auf der LandPhiladelphia, machte am 15. November auf der Land117 Meilen in 17 Stunden und von III Menen in wo er am ging von Lebanon, wo er am

Das Kangaroo!

Die neueste Erfindung und Muster eines Sicherheits Bioyoles.

ynübertroffene Leistung 100 engl. Meilen (161 Kitom.) in 7 St. 11 M.,

10 S. Vorrathig nur bei Co.,

10 S. Vorrathig nur bei Co.,

Brämer-Elmerhausen

Anfangsschwierigkeiten, da in der dritten Generalversammlung (30. November 1885) die Änderung des Namens in "Wiener Segel- und Ruder Club" beschlossen wurde. Es gab also immer noch mehr Ruderer als Segler. Unter dem neuen Namen existierte der Club bis zu seiner Fusionierung mit dem "Union Yacht Club Stammverein" im Mai 1938. Neben dem "Wiener Segel Club" und der Gruppe Drorys entdahin hauptsächlich dem Rudern gewidmet: er gehörte jahrelang zu standen an der abgesperrten Alten Donau nun auch mehrere Bootsund Zillenvermietungen sowie einige Bootsbaufirmen. Ludwig Steindl, der seinerzeit als Steuermannsmaat die Seeschlacht bei Lissa mitgemacht hatte, baute um 1886 sogar zwei Marinekutter nach, mit denen er gegen Bezahlung Unterricht in der Kunst des Segelns gab. Allem Anschein nach war sein Unternehmen also die erste Segelschule in Österreich.6

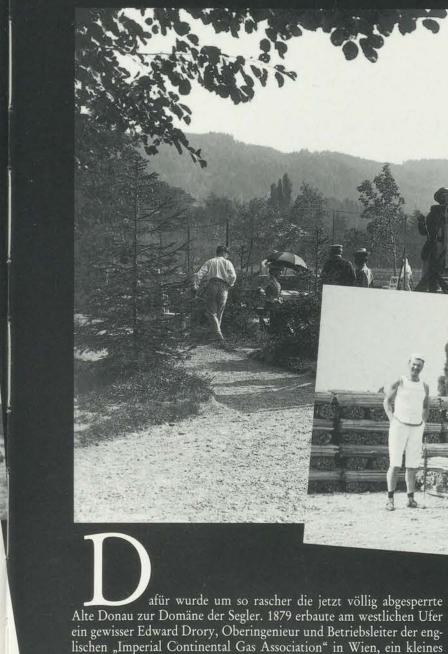
> 4 Viel Material zusammengetragen und interessierten Seglern in seinen Vorträgen präsentiert hat diesbezüglich Ing. Rolf Halle.

Archiv der Stadt Wien, Vereinskataster, Nr. 673 ex 1921, 13352 ex 1927.

⁶ Mit der Geschichte der Alten Donau beschäftigte sich eingehend Fritz Eppel: "Die Alte Donau", Kaisermühlen 1971. (Manuskript in der Bibliothek des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Schiffahrtsbehörde, Nr. 381.)

Villa Miramar, 1890 und 1899. An der Alten Donau gab es zum Zeitpunkt der Regulierung nur sehr wenige Bäume; die Ufer waren mit Steinen befestigt. Erst nach der Absperrung wurde das Gebiet zu ei-Anscheinend hatte man aber im Club mit dem Segeln doch gewisse nem Freizeitparadies umgewandelt.

paraturen von Bi- und Tricycles. letzter Training. Paris be-Winter schlossen. und Herrn Obmanne Bu, dessen und über bejellen Organ



Seglerheim - die noch heute bestehende Villa Miramar. Drory ent-

stammte einer alten englischen Seglerfamilie; in Wien hatte er sich bis

Edward Drory lebte in der Generation der Universalsportler. Alle Au-

genblicke kam damals eine neue Sportart auf, die zur Nachahmung

lockte. Es war die Zeit des beginnenden Radfahrens, Schwimmens,

Eislaufens... Man jagte, schoß, focht, spielte Tennis oder züchtete zu-

Neben Drory und seinen Freunden bildete sich eine weitere Wiener

Seglergruppe um den Advokaten Dr. O. F. Eirich. Sie traf sich im

Gasthaus "Zum alten Blumenstock" in der Ballgasse im ersten Wiener

Gemeindebezirk. Im Juli 1883 beantragten drei Mitglieder dieser

Gruppe - Josef Gerstorfer, Heinrich Helly und Carl Schindler - bei der Niederösterreichischen Statthalterei die Bildung eines Seglerclubs

- des ersten in Wien. Nach einigen Korrekturen und Ergänzungen

wurden die Statuten des "Wiener Segel Clubs" am 12. September 1883

den prominentesten Mitgliedern der "Lia".+

mindest Pferde und Hunde.



apfiehlt nder- u nach den

usammen. Während die Zahl dieselbe blieb, wie im Vorjahr.

n Mitglieder von 378 auf 390.

tglieder, 70 active Mitglieder,

isammen 464 Mitglieder gegen

Zuwachs dadurch, dass wir von

ein vierruderiges Dollen Renn-

hem der Name "Alligator" bei-

LEUX

KFURT AM MAIN

rzeichnete Boote aus bestem C dern-,

rigged-Raceboote und Gigs,

nder, Vergnügungs- und Segelboote

nd liefert ferner selbstgefertigte
LLS UND OARS

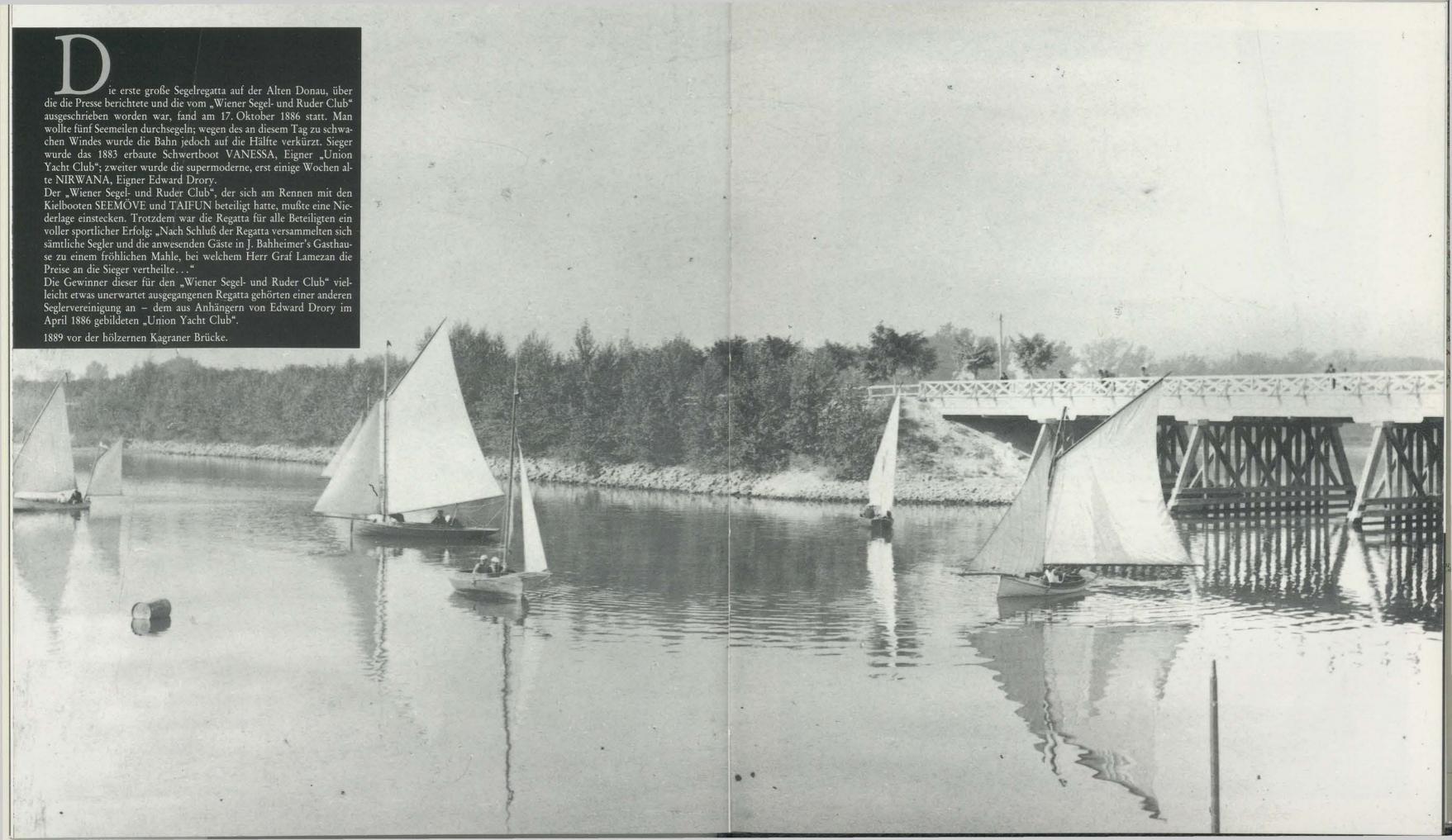
bestem Fichtenholz gearbeitet bestem Figure 200 Mk. 50—60.

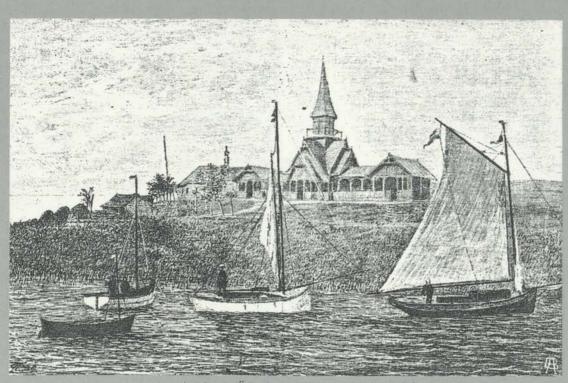
UND KLINKER-SKIFFS, chs- und achtrudr. In- und Outrigged-)oppel-Sculling-Boote jeder Art,

hten- oder Eichenholz:

chser und 11 Vierer.

Jederzeit bereitwillig gratis und fran Kaiser-Franz-Joseph-Bad TÜFFER





"Veranda" des in Ödenburg beheimateten Segelclubs.

ie erste offizielle, protokollarisch festgehaltene Sitzung des noch namenlosen "Union Yacht Clubs" fand in Wien am 15. März 1886 statt. Den Vorsitz führte Prof. Dr. H. Weidel, als Schriftführer fungierte Baron C. von Popp. Aus dem Sitzungsprotokoll geht hervor, daß "die Fahrten auf dem Neusiedler See unter den Teilnehmern den Wunsch erregten, die wilde Vereinigung der Segler zu einer juridischen Person zu gestalten und wie sich dann Freunde des Segelns, welche diesen Sport auf anderen Wässern treiben, dem Wunsche angeschlossen haben, einen Yacht-Club zu bilden..."

Am Neusiedler See segelte Edward Drory mit seinen Freunden seit den frühen achtziger Jahren. Als Marine-(?)Ingenieur verstand es Drory, Boote zu entwerfen und zu bauen. Es gelang ihm, aus Arbeitern des Gaswerkes Bootsbauer und Segelmacher heranzubilden. Mit den solcherart produzierten Booten unternahm er häufig ausgedehnte Segelpartien nicht nur auf der Alten Donau, sondern vor allem auf dem weiten, östlich von Wien liegenden ungarischen Steppensee. Um dem Mangel geeigneter Unterkunftsmöglichkeiten abzuhelfen, baute Drory 1885 für seine kleine Flottille ein "Mutterschiff", den in der Wasserlinie zwölf Meter langen Schoner LEONORE. LEONORE wurde auf dem Landweg, von zahlreichen Pferden gezogen, an den Neusiedler See geschafft und dort stationiert.

Man lebte nun in einem vergnügten Kreis an Bord dieses großen, mehr Komfort bietenden Schiffes – fern aller Tagessorgen. An Bord der LEONORE entstand schließlich die Idee eines regulären, offiziell eingetragenen Yachtclubs.

Das wäre im Grunde genommen noch nichts Besonderes; es gab ja in Österreich-Ungarn bereits einige Clubs, die auch das Segeln pflegten. Neu war dagegen die Idee der Union: der Vereinigung aller, auch auf anderen Gewässern segelnden Sportler in einem einzigen Club. Daß die Gewässer, auf denen man segeln konnte, recht weit voneinander entfernt lagen, sah man nicht als besonderes Hindernis an; vor allem die Verwaltung konnte durch administrative Trennung und Bildung von Lokalvereinen erleichtert werden.

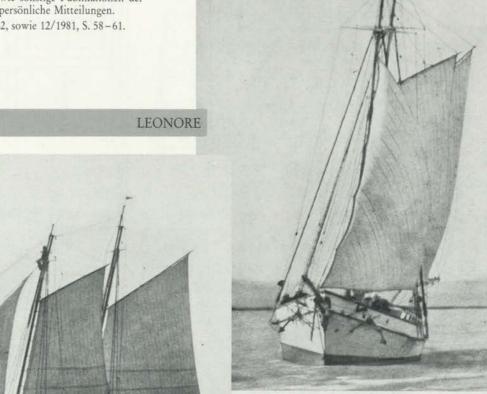
Die durch Edward Drory, Univ.-Prof. Dr. Gustav Lott und Constantin Freiherr von Popp in der Folge eingereichten Statuten wurden am 12. April 1886 von der Niederösterreichischen Statthalterei genehmigt. Am 21. April 1886 fand die konstituierende Versammlung statt; damit war der "Union Yacht Club" geboren, der 21. April gilt als sein Geburtstag.⁷

So wie es zu dieser Zeit auf der Alten Donau bereits den "Wiener Segel- und Ruder Club" gab, existierte auch am Neusiedler See eine Vereinigung vor allem ungarischer Segler. Diesen Club – "Fertöi Csónakázó- es Vitorlázó Társaság" mit Sitz in Ödenburg (Sopron) – gab es seit 1882. Er besaß die Yachten JULIA, LISSA, IRMA, NEMERE, RUDOLF, ÖDÖN und MEDEA, meist Bauten von Richard Young in Balatonfüred.

Nachdem das Wasser 1890 zurückging, wurden die magyarischen Boote zuerst in einem Schuppen eingemottet, nach vier Jahren vergeblichen Wartens auf Wasser schließlich verkauft. Das 1884 erbaute Clubhaus, die "Veranda", wurde um 1900 abgebrochen. Erst 1907 war es dann wieder so weit: Das Wasser kam! Trotzdem gab es bis zum Weltkrieg kaum mehr nennenswerten Wassersport.

Die "UYC"-Boote wurden um 1890 meist an die oberösterreichischen Seen bzw. zurück an die Alte Donau gebracht, die LEONORE an den Plattensee.⁸ Archiv der Stadt Wien, Vereinskataster, Nr. 4415 ex 1921, 13352 ex 1927. Es ist nicht möglich, hier alle bei der Arbeit an diesem Buch verwendeten Quellen zu zitieren. Neben dem Vereinskataster der k. k. Statthalterei (Archiv der Stadt Wien) waren es Akten des k. k. Innen- und Handelsministeriums (Allgemeines Verwaltungsarchiv und Haus-, Hof- und Staatsarchiv), Clubarchive, Festschriften, Jahresberichte, Mitgliederlisten und Yachtregister sowie sonstige Publikationen der Vereine, Fachzeitschriften und Fachbücher sowie persönliche Mitteilungen.

8 Mehr darüber in "Yachtrevue" 6/1981, S. 60-62, sowie 12/1981, S. 58-61.





ur wenige Wochen nach der Gründung des "Union Yacht Clubs" in Wien entstand der erste Zweigverein: der "UYC Wörthersee" (14. Juni 1886). Am 10. Juli 1886 kam der "UYC Attersee"; am 21. Dezember 1887 wurde in der Zentralausschußsitzung des "UYC" der neukonstitutierte Zweigverein "Quarnero" anerkannt. Am 15. August 1888 entstand der "UYC Traunsee", am 11. April 1901 der "UYC Wolfgangsee", am 20. Mai 1908 der "UYC Mondsee". 1912 bildete sich aus dem 1895 gegründeten "Bregenzer Segel Club" der "UYC Bodensee", am 18. Juli 1914 entstand der "UYC Grundlsee". In den Nachkriegsjahren wurden noch die Zweigvereine "UYC Millstättersee" (4. September 1923), "UYC Mattsee" (18. März 1925),

"UYC Neusiedlersee" (17. Januar 1927) und als vorläufig letzter der "UYC Neufeldersee" (16. September 1950) gegründet.

Anfangs bestand der "Union Yacht Club" aus dem Wiener Stammverein und den ihm untergeordneten Zweigvereinen; diese Konstruktion stieß jedoch bald auf Kritik. Noch im Dezember 1886 wurden die ersten Statutenänderungen genehmigt, 1902 kam es zu einer grundlegenden Umbildung: der Stammverein wurde den Zweigvereinen gleichgestellt. Dafür entstand eine neue Dachorganisation, der "Union Yacht Club" als solches.

Seit 1902 gab es in Wien rechtlich gesehen also zwei "Union Yacht Clubs": den alten, ortsansässigen Stammverein und den neugebildeten, überregionalen "Dach"-Club. Sitz beider Vereine blieb die Villa Miramar. Edward Drory verließ um die Jahrhundertwende Wien, um Generaldirektor der Berliner Gaswerke zu werden. Vor seiner Übersiedlung schenkte er im Herbst 1899 das Haus dem Stammverein, in dessen Besitz es bis heute geblieben ist.

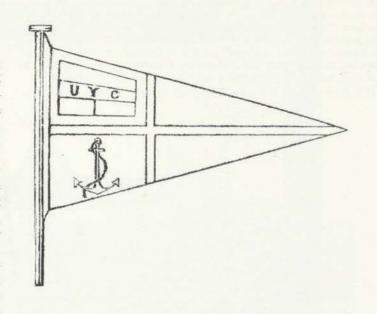
Das sichtbarste Zeichen der Union war die Clubflagge und der Clubstander. Anfangs waren beide recht kompliziert: neben dem auch heute noch bestehenden blauen Kreuz auf weißem Feld gab es – heraldisch gesehen – links oben die Initialen des jeweiligen Zweigvereins, rechts oben eine Flagge mit österreichisch-ungarischen Farben und den Initialen UYC, rechts unten einen blauen Anker. Diese überladene und keineswegs schöne oder heraldisch richtige Flagge wurde 1902 von diesem Ballast befreit, so daß nur das blaue Kreuz blieb. Nun folgte ein Extrem dem anderen: Die neue Flagge glich dem internationalen Buchstaben X und war rechtlich nicht zu schützen. Einen Ausweg fand man 1905: Am 24. August bewilligte Kaiser Franz Joseph die Führung des Bindenschildes mit Krone über dem bereits vorhandenen blauen Kreuz. Diese nun wirklich schöne, vom Kaiser selbst sanktionierte Flagge führt der "Union Yacht Club" bis heute.

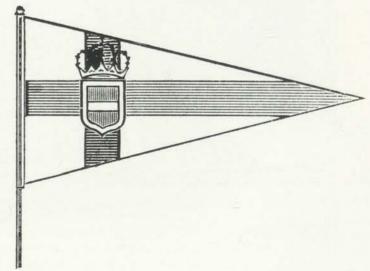
Anläßlich des 25jährigen Clubjubiläums wurde dem "Union Yacht Club" – auch diesmal mit kaiserlicher Genehmigung – vom 3. August 1911 die Bezeichnung "kaiserlich-königlich" zugestanden. Diese Buchstaben "k.k.", tatsächlich eine große Auszeichnung und Anerkennung, wurden bis zum Ende der Monarchie 1918 geführt.¹⁰

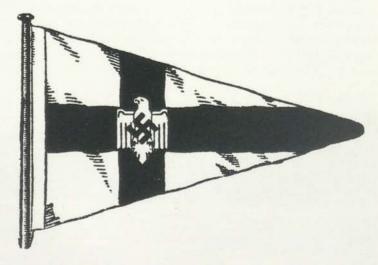
⁹ Die Bezeichnung "k. u. k." galt für alle gemeinsamen Institutionen der 1867 geschaffenen Doppelmonarchie. Das k. u. k. Heer und die k. u. k. Kriegsmarine verwendeten sie allerdings erst ab 1889;

"k. k." bezeichnete Institutionen der österreichischen Reichshälfte; "k. u." – königlich ungarisch – galt für Institutionen der ungarischen Reichshälfte. In den Landessprachen gab es andere Abkürzungen, meist "c. k." und "i. r." statt des deutschen "k. k." bzw. "k. m." statt "k. u."

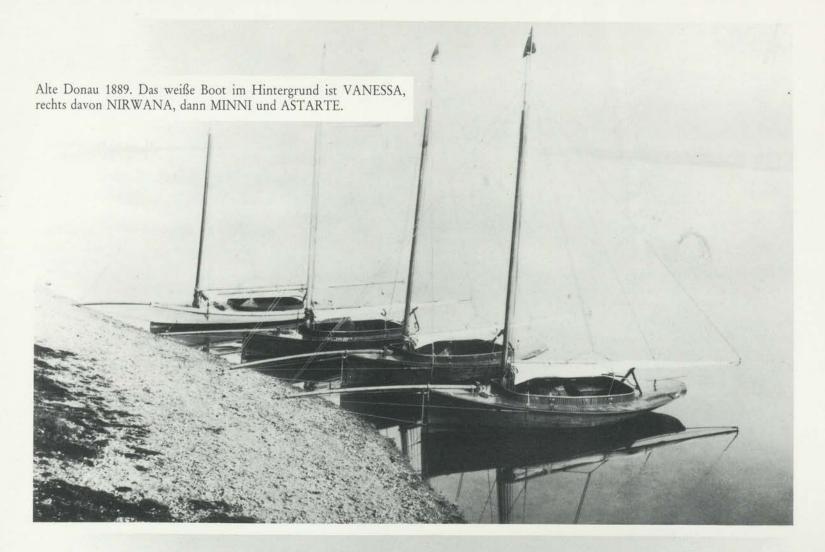
Neben dem "k. k. Union Yacht Club" in der österreichischen Reichshälfte gab es in Ungarn den "K. Magyar Yacht Club" und den "k. m. Motor Yacht Club" sowie das "k. u. k. Yacht-Geschwader" gemeinsam für Österreich und Ungarn.







Stander des "Union Yacht Clubs" 1905–1938 1886–1902 und von 1945 an, sowie von 1938–1945.







stand der "UYC Wörthersee" (am 14. Juni 1986). Auch in Kärnten gab es bereits einen Konkurrenten, den 1878 gebildeten "Ruder- und Segelclub Nautilus". Doch der "UYC Wörthersee" war, wie schon der "UYC Stammverein" in Wien und am Neusiedlersee, ein reiner Segelclub, der sich - im Gegensatz zu den älteren Konkurrenten - vom Sportrudern fernhielt. Die Entscheidung, sich ausschließlich dem Segeln zu widmen, war richtig; man vermied dadurch unnötige Rivalität, Neid und eventuelle Komplexe der Minderheiten. Im Gegensatz zu vielen anderen Clubs besaß der "UYC Wörthersee" nie für längere Zeit ein richtiges Zuhause. Alle Mitglieder waren miteinander befreundet, besaßen prächtige Villen, und daher amtierte man meist zwischen den eigenen vier Wänden. Dort spielte sich auch das gesellige Vereinsleben ab, wenn man nicht gerade am See war. Die Gründung des Zweigvereins ging auf die Intiative von Robert Freiherr von Walterskirchen zurück, der gute Kontakte sowohl zur Adria als auch nach Wien hatte. Die ältesten vorhandenen Mitgliederlisten erwähnen noch

die Namen Leopold Freiherr von und zu Aichelburg-Labia, Landtagsabgeordneter und von 1909–1918 Landeshauptmann von Kärnten; Dr. med. Anton Freiherr von Longo-Liebenstein; Fürst Heinrich Orsini-Rosenberg; Alexander und Carl Angerer, Georg von Gutmannsthal

Der Wörthersee war schon relativ früh durch den Eisenbahnbau (1864) sowie durch die Nähe der Landeshauptstadt dem Fremdenverkehr erschlossen. Er gehört zu den wärmsten Seen Österreichs, kann im Sommer mit prachtvollen Sonnentagen aufwarten, hat dafür aber etwas ungünstigere Windverhältnisse.¹¹

Plaketten und Cockpitschilder vom Wörthersee, gewonnen von DDr. Robert Johanny.

Zentren des Fremdenverkehrs wurden Velden und Pörtschach.

¹¹ Mehr in "Yachtrevue" 12/1982, S. 60-62; 1/1983, S. 60-62; 3/1983, S. 104-106; 4/1983, S. 100-102; 5/1983, S. 86-88; 6/1983, S. 74-76; 8/1983, S. 78-79; 12/1983, S. 60-62.

Die Artikel wurden parallel zur Forschung geschrieben; sollten sich also Differenzen ergeben, gelten immer Angaben des späteren Datums bzw. dieses Buches.







UNION-YACHT-CLUB.

Mitglieder-Liste.

Ehren-Commodore: Seine Excellenz Vice-Admiral Baron Sterneck.

Stamm-Verein:

Baron C. v. Popp, Vorstand.

Baron E. v. Ransonnet, Vorstand-Stellvertreter.

Baron P. Fellner-Feldegg, Schriftführer.

C. Bauer, Cassier.

E. Drory, Oberbootsmann.

Dr. G. Lott,

Aus-

Baron R. Walterskirchen schuss.

W. Brückner,

V. Czermack,

H. Drory,

G. Fritz.

H. P. Nugent,

Prof. Dr. H. Weidel,

Prof. Dr. F. Exner, Unterstü-

G. Vials.

Mitglieder.

Koring.

Zweig-Verein Wörthersee:

Fürst Heinrich Orsini - Rosenberg, Vorstand.

Dr. Ant. Baron Longo, Vorstand-Stellvertreter.

Wilhelm Ritter v. Ehrfeld, Schriftführer.

Dr. V. v. Fradeneck, Cassier.

Baron R. Walterskirchen, Oberbootsmann.

Carl Miller,

August Stranger | Ausschuss.

Baron Leop. Aichelburg-Labia. Carl Angerer.

Ernst Angerer.

Baron Hugo Fröhlich-Salionze.

Albin Gösehl.

Anton Graf Goëss.

Georg Ritter v. Gutmannsthal. Adalbert Herrmann.

Günther Holenia.

Dr. Josef Holenia.

Dr. Josef Hussa.

P. Milhlbacher. Dr. Max Rothauer.

Wilhelm Graf zu Westerholt-Gysenberg.

Ruder-Club "Albatros". Ruder-Club "Nautilus".

Georg Fürst Ghyka, unterstützendes Mitglied.

30

Zweig-Verein Attersee:

Baron E. v. Ransonnet, Vorstand. Wilhelm Brückner, Vorstand-Stellvertreter.

Dr. G. Lott, Schriftführer.

Dr. L. Redtenbacher, Cassier.

E. Drory, Oberbootsmann.

A. Hein,

Ausschuss. B. Reinhold,

E. Bäumler.

Dr. Th. Fink.

C. Kautsch.

G. L. Abelles, C. Chwalla,

J. Hager,

Unterstützende Baron Ernst Meyer, Mit-Baron C. v. Ransonnet, glieder.

16

Excellenz, C. Riva.

C. Schöller.

Zweig-Verein Quarnero:

Ehren-Mitglied Baron E. von Ransonnet.

Heinrich von Littrow, Vorstand. John Whitehead Esq., Vorstand-Stellvertreter.

Carl Maldoner, Schriftführer und Cassier.

Arthur Baron Hammer-Purg-stall, Oberbootsmann.

Professor Dr. Glax, Robert Ritter von Skoda, schuss.

Otto Baron Apfaltrern.

Imre Graf Keglevich. Maximilian Baron Kraut.

Gustav Graf Ostrowski.

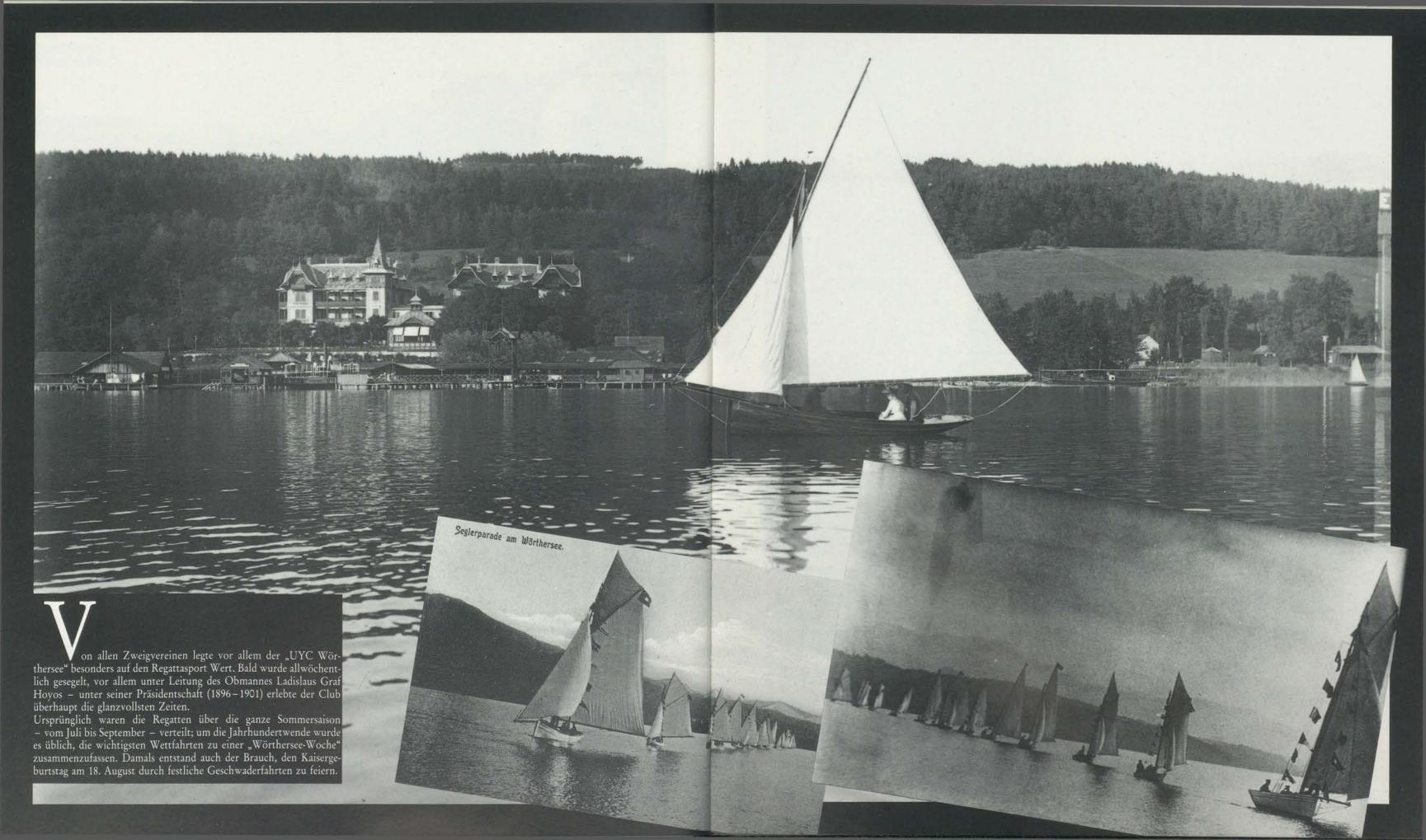
Hugo von Reininghaus. Carl Seidl.

Friedrich Graf Spannocchi. Gustav von Angeli,

Gustav von Angeli, Dr. Maximilian Mayer, Stefan von Zichy.







ur wenige Tage nach der Entstehung des "UYC Wörthersee" wurde durch die Oberösterreichische Statthalterei ein weiterer Zweigverein genehmigt: der "Attersee". Als sein Gründungsdatum gilt der 10. Juli 1886. Auch dieser Zweigverein entwickelte von Anfang an eine rege Regattatätigkeit; das erste vom "UYC Attersee" ausgeschriebene Rennen fand bereits am 14. August 1886 statt.

Hier war weit mehr Pionier- und Kulturarbeit zu leisten als am Wörthersee, denn der Attersee – obwohl der größte See des Salzkammerguts – gehörte keineswegs zu den bevorzugten Sommerfrischen. Belebt war praktisch nur das am südlichen Ufer gelegene Weißenbach.

Erst langsam gewannen auch andere Orte an Bedeutung.

Gegründet wurde der "UYC Attersee" von Eugen Freiherr Ransonnet, der hier schon seit den siebziger Jahren segelte, gemeinsam mit einigen meist aus Wien stammenden Freunden, die sich längs der Ufer niederließen. Ransonnet war Seemann und Maler zugleich; es scheint, daß der Attersee auch später auf Künstler besondere Anziehungskraft ausgeübt hat. Auf keinem anderen See fanden sich unter den Seglern so viele Künstler wie hier. Gustav Klimt, Richard Teschner, Oswald Grill... Es kamen aber auch Dichter, Komponisten und Wiener Bühnengrößen.¹²

Der Attersee ist kälter als der sonnigere Wörthersee, dafür besitzt er aber bessere Windverhältnisse. Das Segeln war anfangs mit anderen Gefahren verbunden: Entlang der Ufer befanden sich im Wasser alte Piloten, und es dauerte Jahre, bis man sie beseitigen konnte. Der Attersee war mit der Eisenbahn erst ab 1882 zu erreichen, auch das führ-

te zur verspäteten Entwicklung des Fremdenverkehrs.

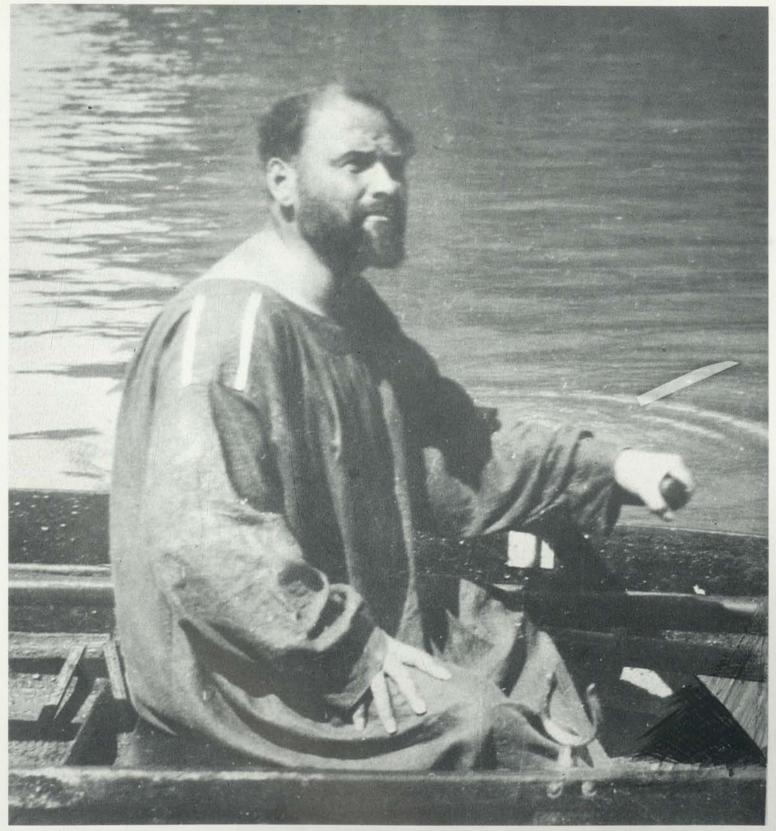
NICOLAUS

N

Um so rascher kam der Aufschwung. Der "UYC Attersee" wurde bald zum größten und vermögendsten aller Zweigvereine, besaß nicht nur die höchste Mitgliederanzahl, sondern auch die größte Flotte und die schönsten Clubanlagen.



22

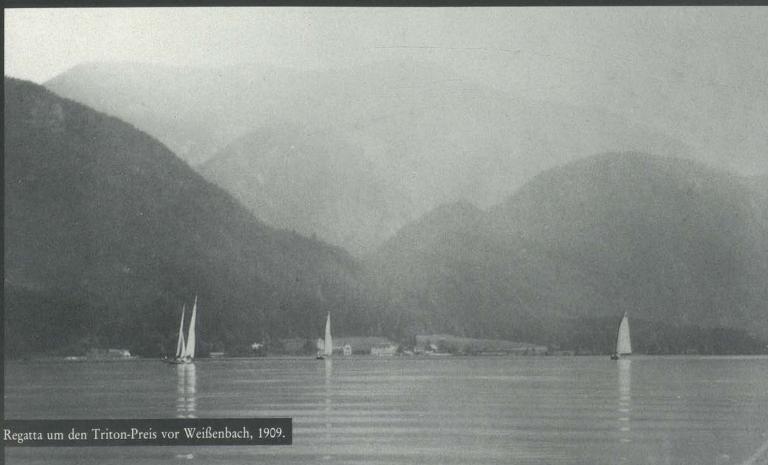


Gustav Klimt am Attersee.

Darüber gibt es eine wissenschaftliche Untersuchung – Elisabeth Prinz, "Sozialgeographische Strukturwandlungen im Atterseegebiet". Phil. Dissertation an der Universität Wien, 1970.

Es ist nicht ganz klar, ob sie von den prähistorischen Pfahlbauten stammten oder neueren Ursprungs waren (Flößerei; zum Bewegen der Flöße). Diesbezügliche Angaben differieren.









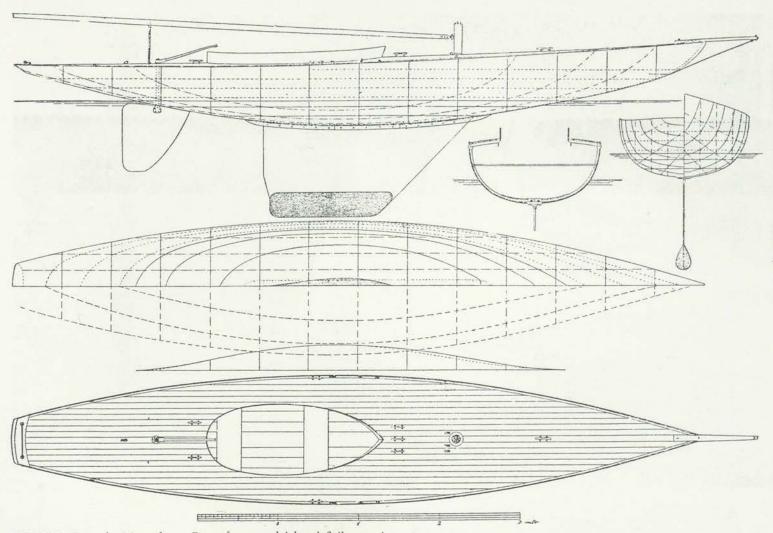
ie ersten Boote am Attersee waren Nachbauten der erfolgreichen Wiener NIRWANA. Daneben gab es bald auch Segeljollen und getakelte Ruderboote. Ende der neunziger Jahre erschienen mehrere meist übertakelte Schwertboote. Kielboote kamen erst verhältnismäßig spät; noch 1900 und 1901 wurden alle Wettfahrten mit Schwertbooten bestritten.

Seit 1901 gab es auch hier eine Regattawoche, in der die wichtigsten Wettbewerbe zusammengefaßt wurden. Interessanterweise hat man in den achtziger Jahren alle Wettfahrten in Kilometern ausgeschrieben, um die Jahrhundertwende und später in Seemeilen. Seit 1908 war der Zweigverein im Besitz eines schönen Clubhauses, einer Widmung der Ehrenmitglieder Gustav Fritz und Oberingenieur Josef Stierböck. Neben dem Haus wurden große Bootsschuppen als Winterlager für die Yachten, eine Bootsbauwerkstätte, eine Slipanlage und mehrere Stege errichtet. Bei der Bahnstation Kammer stand außerdem ein 5-Tonnen-Clubkran. 1913 hatte der "UYC Attersee" 89 aktive Mitglieder mit 41 Segelyachten, drei Segelkanus und elf Motorbooten.

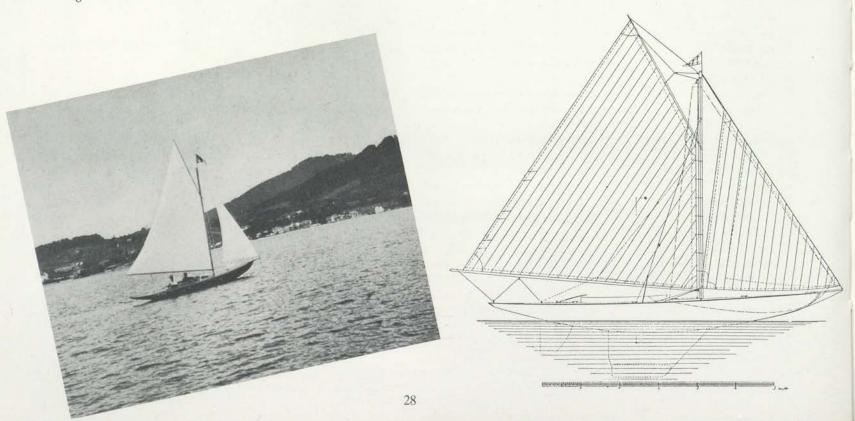


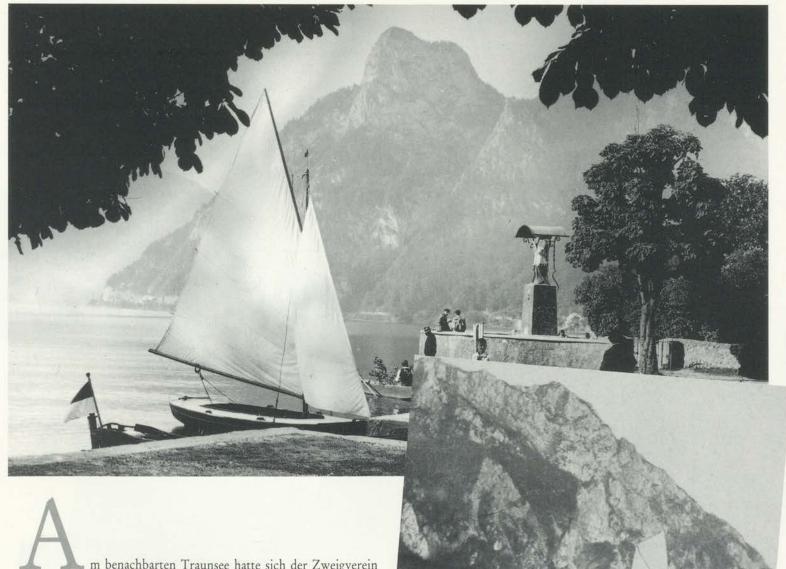


Seewalchen 1912, im Hintergrund Schloß Kammer.



BUBBLE: Der acht Meter lange Rumpf war so leicht, daß ihn zwei Mann tragen konnten.





m benachbarten Traunsee hatte sich der Zweigverein "UYC" offiziell am 15. August 1888 konstituiert. Der Traunsee lag schon damals verkehrsmäßig wesentlich günstiger als der Attersee und konnte schon zu dieser Zeit auf eine beachtliche Fremdenverkehrstradition zurückblicken.

Sportsegler in unserem Sinn gab es hier bereits seit den siebziger Jahren; allen voran Alfred Graf Harrach, der sogar eine Flotte von Segelbooten besaß. Für deren Bemannung wurden je nach Bedarf Teile seiner Dienerschaft abkommandiert. In der gräflichen Werft baute Eduard Feichtinger nicht nur alle Schiffe für seinen Herrn, darunter auch einen Schoner und eine Dampfyacht, sondern auch viele Boote für andere Segler am Traunsee. Diese Schiffe konnte man noch nach Jahren an ihrer robusten Bauart und dem damals üblichen marinemäßigen schwarzen Anstrich gut erkennen. Im Sommer 1884 lieferte E. Feichtinger für die aus Wien stammenden Gebrüder Thausing den Kutter TRISTAN.14 Auf dem See machten die Brüder die Bekanntschaft eines anderen Seglers, Gustav Fritz, der über einen Sloop verfügte. Fritz war wieder - vom Ruderclub "Lia" her - mit Edward Drory bekannt, dem Wiener Initiator des "Union Yacht Clubs". Drory war es, der schließlich auch am Traunsee die Gründung eines Zweigvereines veranlaßte.

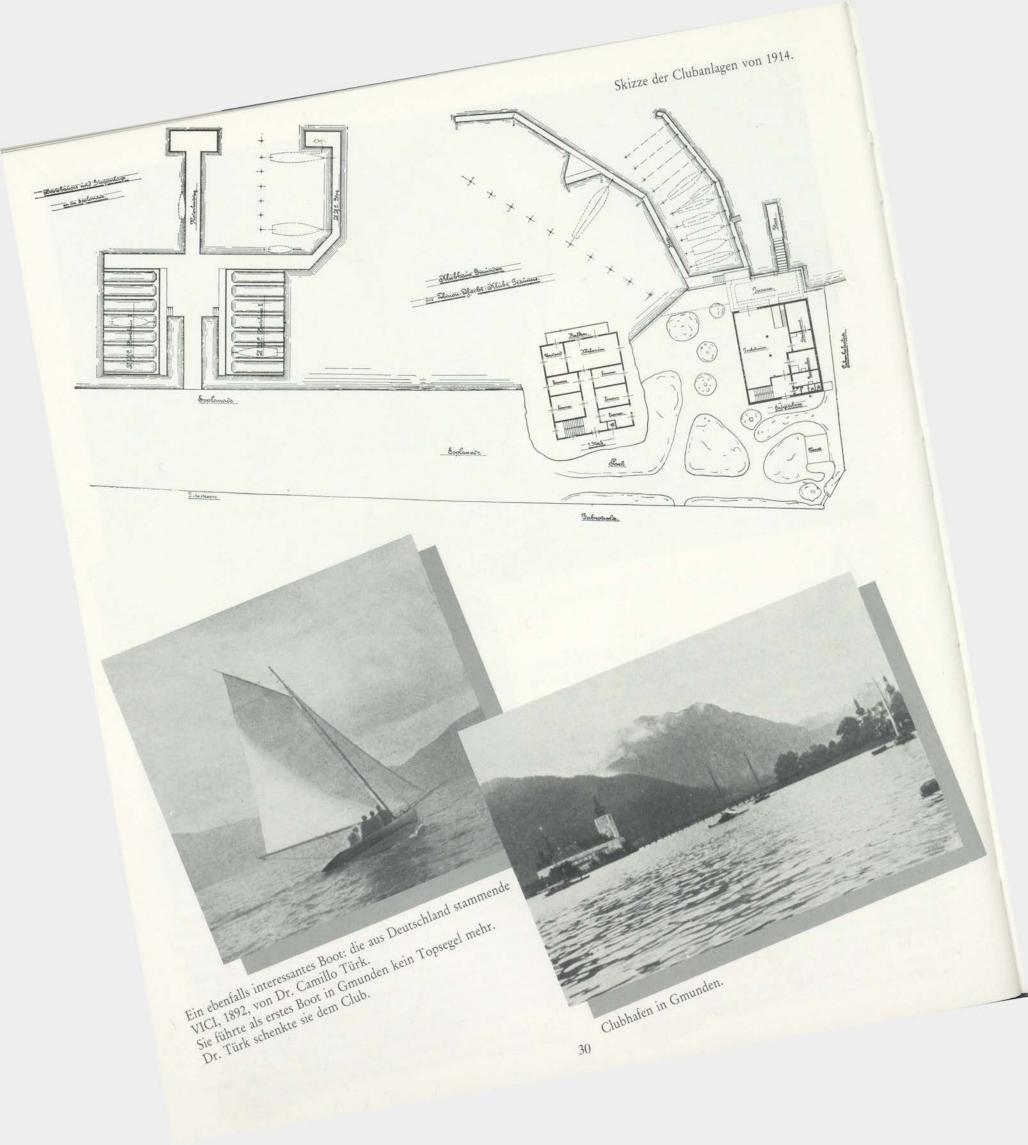
Die Proponenten und ersten Mitglieder waren außer Gustav Fritz die Brüder Dr. Rudolf Heinrich und Viktor Thausing, Alfred Finger, Rittmeister Alois Bauer und Dr. Josef Schrack. Zum ersten Obmann wurde Prof. Dr. Hermann Schrötter von Kristelli gewählt.

Der "UYC Traunsee" war zahlenmäßig nie sehr groß, besaß auch nicht sehr viele Yachten. Diese jedoch waren erstklassig. 1893 wurde in Gmunden – überhaupt zum ersten Mal am Kontinent – die erste Yacht mit Löffelbug zu Wasser gelassen; ein Anlaß, zu dem sogar Sonderberichterstatter der deutschen Fachzeitschriften erschienen waren. Dr. Camillo J. Türk von Karlovac-grad hatte sie bei Herreshoff in Amerika bauen und direkt an den Traunsee liefern lassen, wo sie den Namen BUBBLE bekam.

1913 gab es am Traunsee 60 aktive Mitglieder mit 16 Segelyachten und zwei Motorbooten.

NIRWANA auf dem Traunsee, 1890.

¹⁴ Einen sehr schönen Artikel über die Anfänge des Segelns am Traunsee schrieb Viktor Thausing in "Österreichs Wassersport", Wien, 7/1948, S. 2-8.



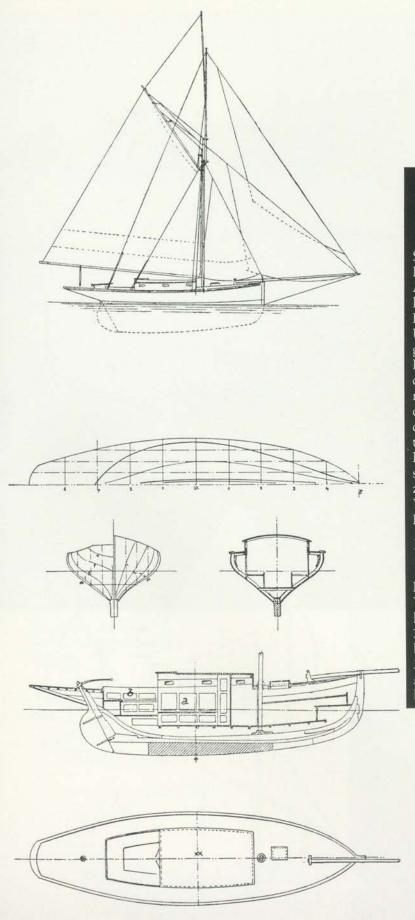


YACHT- UND BOOT-REGISTER

des

Union-Yacht-Club.

										In der Wasserlinie		Grösster	feler	1583	
N	lr.	Name	Typ	Rig	Besitzer	Ankerplatz	Constructeur	Erbauer	Jahr	Länge	Breite	Tiefgang	Deplacement in Kubit-Meter	Preise bis	Bemerkung
	1	Orion	Sb	Sl		Neusiedl am See	Gerstorfer	Gerstorfer	1885	8.60	3.—	0.20	4.60	1 I. 2 III.	
Stamm-Verein Wörthersee	2	Vanessa	Sb	SI	U. Y. C.	alte Donau Wien	K. Komlosy	Komlosy & Jersernigg	1883	5.43	2.10	0.52	0.72	21.	
	8	Schwalbe	Kb	Sl					1882	8.10	1.20	0.40		-	
	4	Leonore	Sb	Sch		Plattensee	1	1	1885	12.—	3.90	0.85	18-50	-	
	5	Triton	Kb	Kt	E. Drory	alte Donau	E. Drory	E. Drory	1878	6.30	1.80	0.68	2.38	_	
	6	Nirwana	Sb	Sl					1886	5.31	2.10	0.25	0.82	41. 111.	
	7	Afraja	Sb	Kt			1	K. Komlosy	1888	6.—	2.10	0.70			1
	8	Peter	Sb	С	Baron Popp		K. Komlosy	n	1888	4.80	1.60	0.50			
	9		Sb	SI	G. Fritz	Traunsee	n	n	1888	5.57	2.23	0.69			Im Bau begriffer
	110	Robert	Sb	Sch	U. Y. C. W. S.	Freyenthurn	R. Young	R. Young	1887/88	10.—	,	7			
	11	Charon	Kb	SI	1	,	Rettig	Rettig	1885	5.87	2.19	1.18			
	12	Gulliver	Kb	SI			R. Young	R. Young	1886	5.10	1.19	1.19			
	13	Kismet	Sb	C	Baron R. v. Walters- kirchen	Villa Nakonig	Rettig	Rettig	1886	4.10	1.55	0.30			
	14	Mimosa	dami	e			R. Young	R. Young	1887	4.85	1.15	0.12		- 4	1
	15	Madame Meier	Kb	SI		}	K, Komlosy	K, Komlosy	1888	4.45	1.70	1.15			Im Bau begriffen
	16	Loup garou	Kb	SI	W. v. Ehrieid	Freyenthurn	R. Young	R. Young	1886	4.88	1.19	1.19			am Dag Degimen
	17	Mira	Sb	SI	A. Hermann	Velden	J. Scherl	J. Scherl	-	4 00	1 10	_			
	18	Bella	Sb	Ber-	Baron Fröhlich	Gurlitsch		J. Schen							
	19	Grebnesor	Sb	muds C	Fürst Rosen-	Velden	J. Scherl	1 0 1 1	1887		7.7				
	20	Tini	Kb	L	J. Miller	veiden	J. Scheri	J. Scherl	1007		- 7				Offene Boote
		32327	Sb			Pörtschach	D	-	No.	(100000	1.50				
	21	Nautilus		Lg	R. C. Nau-	,	Rettig	Rettig	1883	4.20	1.50	0.35			
	22	Möwe	Kb	SI	tilus.	Loretto	-	_	-	_					1.
	23	Namenlos	Sb Cata-	Sl	U. Y. C. W. S.	Freyenthurn	_	_	-	3.50	1.20	0.30			Alster-Jolle
Zweig-Verein Attersee	24	Oculi	maran Cata-	SI	Baron Longo	Pritschitz	Claasen	J. Ottowitz Baron E. v.	1886	5.86	1:55	0.25			
	25	Shark & Delphin	maran	Sl	Baron E. v. Ransonnet	Nussdorf am Attersee	Baron E. v. Ransonnet Wagenbauer in Kammer	Ransonnet	1884	6.—	1.75	0.15			
	26	Singapoure	Kb	Yawl				in Kammer	1881	6.—	1.50	0.50			
	27	Noisette	Sb	L		1	1	Hisch in Unterach	1883	3.80	1.42	0.30			Offene Boote
	28	Hecht	Kb	L	W. Brückner	Attersee	-	(1-	5.20	1.27	0.30			
	29	Margarethe	Kb	Sl)	J	H. Falke		-	5.10	1.70	0.40			1
	30	Ellidhi	Sb	Lg	Dr. Lott	Seewalchen am Attersee	E, Drory	Poltzleithner	1886	5.10	1.60	0.62	=	11,	Alster-Jolle
	31	Ingeborg	Kb	Lg	H. Hein	Kammer am Attersee	H. Hein	Kraus	1877	5.20	1:33	0.50	-	11.	Offenes Boot
Ouarnero	32	Bora	Kb	Kt	1	1	_	_	-	-	-	-			
	33	Najade	Kb	Lg	U. Y. C. Q. A.	Abbazia	_	-	-	(111)	-	=			
10	34	Palamida	КЬ	Yawi		J	-	-	_		-	-			



ie allerersten Boote des "Union Yacht Clubs" waren Schwertyachten mit geradem Vordersteven und mit Innenballast. Die Risse stammten meist von Edward Drory, später von Karl Komlosy. Am Wörthersee bauten Rettig und vor allem der vom Plattensee gekommene Richard Young die ersten Boote, am Attersee war es Eugen Freiherr Ransonnet mit Wagenbauer in Kammer und Hirsch in Unterach. Auf den Seen gab es neben den Schwert- auch Kielboote mit größerem Tiefgang. Häufig begegnete man getakelten Ruderbooten. Es gab bereits zwei Katamarane, SHARK & DELPHIN und OCULI, die sich jedoch vorerst nicht sehr bewährten. Ihre Schwachstellen waren Verbindungen von geringer Festigkeit. Als Vorbilder nahm man damals fast durchwegs englische Yachten – desgleichen taten auch die deutschen Bootsbauer. Der große Aufschwung des deutschen Yachtings kam erst später.

Durch die in den achtziger Jahren schon weitgehend ausgebauten Eisenbahnlinien war es möglich, auch größere Boote meist von Saison zur Saison in ein anderes Segelrevier zu bringen. Vor allem waren es Yachten der Wiener, die ihren Standort öfters wechselten und so ihre Kräfte mit immer neuen Gegnern messen konnten.

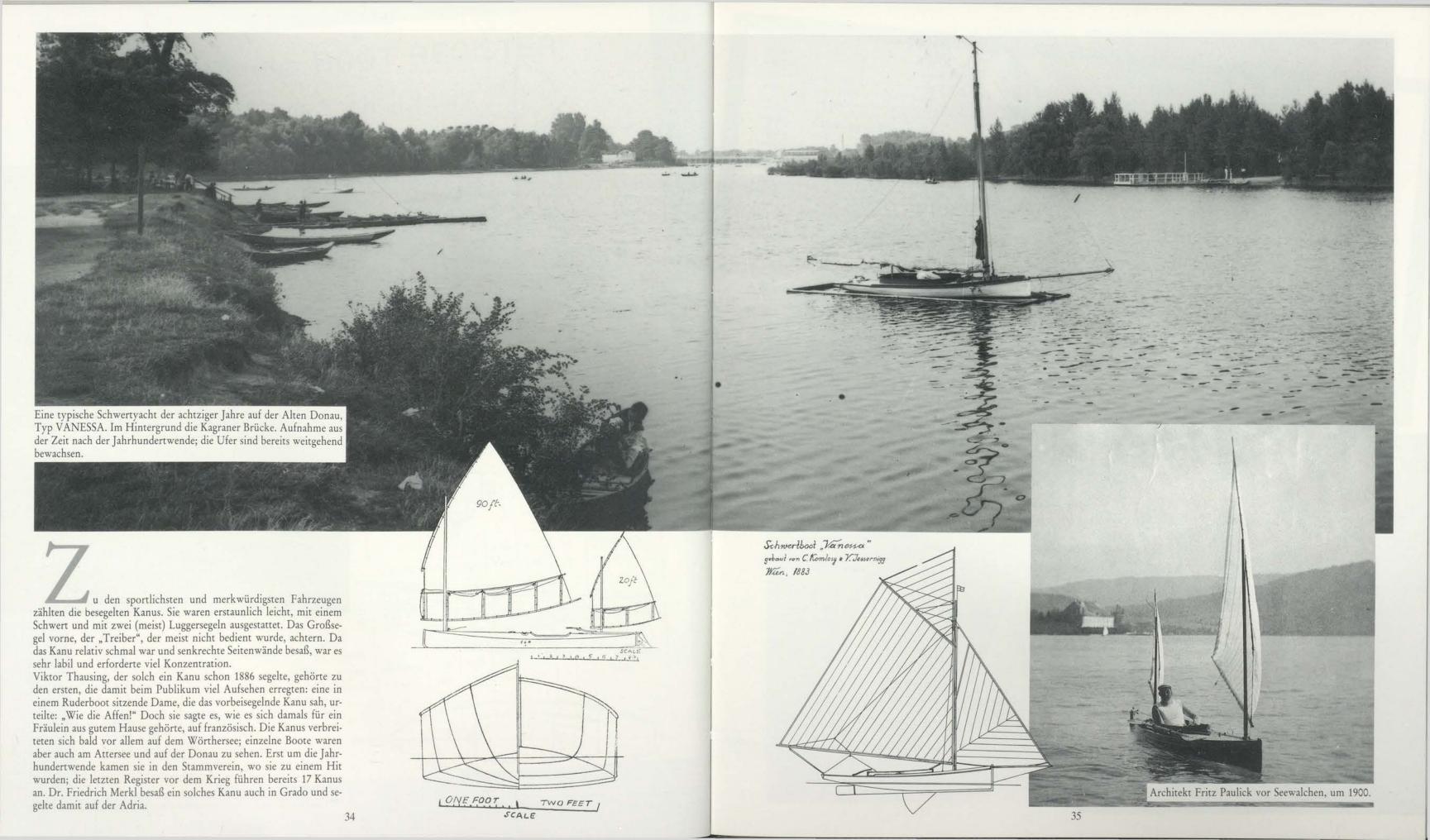
Das erste Yacht- und Bootsregister des "Union Yacht Clubs" von

1888.

Beispiel für einen in den achtziger und neunziger Jahren üblichen Yachttyp: Kutter der k. u. k. Kriegsmarine MARCELLA, auf dem hauptsächlich Schiffsjungen ausgebildet wurden. Die Yacht hatte 7,88 m³ Deplacement, war in der Wasserlinie 8,5 m lang und 2,75 m breit; ihr Tiefgang betrug 1,5 m, und sie hatte einen Bleikiel von 3,5 Tonnen.

a - Kajüte mit zwei Kojen und Abort;

b - Cockpit mit Sitzbänken.



Nr. 1.

MESSBRIEF

UNION-YACHT-CLUB

Zweig-VEREIN-Worthersee

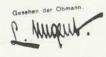
für das gedeckte Boot "Teixl"

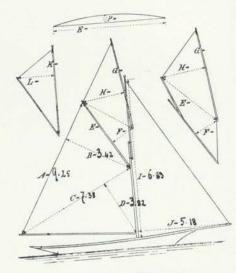
de Herr D: Robert Johanny

Eingetragen bei U.Y.C. - Z.W.

Vermessen von Laval II. Nugent & F. Egger
in Dellach, 20. Juli 1903.

Franchist Lyn





R	$L + B + \frac{1}{4} \frac{G + \frac{1}{4} VS}{2} = 5.445$
	1.×5
	170

L.W. L .= 4"41.

0.20.200	= 5.90 kg
peplacement	=7.55 m
ange Li	-0.86
Abstand des vordersten Punktes vom Lot	-1.12
at hard des hintersten Punktes ton	
Durch den Überhang hinzukommende	=
Durch den Überhang hinzukommens Länge La	-5.37-
Länge in der Vermessungs-	
Größte Breite B	3 040
Kettenumfang G _K Schmiegenumfang G _S	2 61 .
Schmiegenumfang Gs 3/4 Umfang G	0.23
³ / ₄ Umfang G Freibordhöhe F	20 011112
Freibordhöhe F Fläche des Großsegels	-of de
Fläche des Großsegels	47.10-
Gesamtsegelfläche S	107.59"
Gesamtsegelflache 5	
Quadratwurzel aus der Segel-	1, 15 = 1 73
Quadratwurzel aus der Seger fläche S	

brachte Linienschiffsleutnant Franz Freiherr von Preuschen auf den Wörthersee ein ganz neues, extremes Fahrzeug amerikanischer Bauart – die Swallow SPATZ. SPATZ wurde kurz darauf von DDr. Robert Johanny gekauft und in TEIXL umbenannt. TEIXL wurde so berühmt, daß er sogar einer Bucht am Wörthersee den Namen gab.

Konstrukteur dieses seltsames, prahmartigen Schiffstyps war C. D. Mower in New York. In Österreich-Ungarn bürgerten sich diese "Rennmaschinen" jedoch nicht ein; auf die Alte Donau und anschließend auf den Attersee kam noch LEONIE von Dr. Hans Maurus und Alfred Trömel; in Fiume befand sich TEBELSCHONO von Richard von Barry.

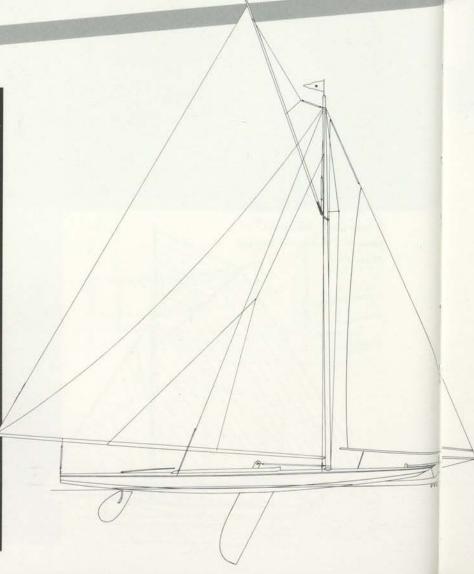
Erwerbungen solcher Fahrzeuge blieben vereinzelt. Die Binnensegler Österreichs, die hauptsächlich durch den "UYC" repräsentiert wurden, orientierten sich schon seit Ende der neunziger Jahre immer mehr an deutscher Produktion. Maßgebend war dafür neben relativer Nähe und einfachem Eisenbahntransport vor allem die Übernahme der deutschen Meßverfahren durch die Zweigvereine.

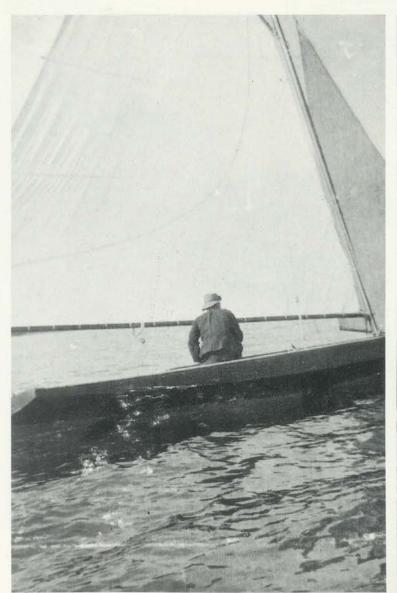
der deutschen Meßverfahren durch die Zweigvereine.

Teixlbucht in Maria Wörth, um 1910. Der Bootsname TEIXL kam nicht direkt von Teufel, sondern über ein schönes Mädchen, dessen Spitzname er war. 15

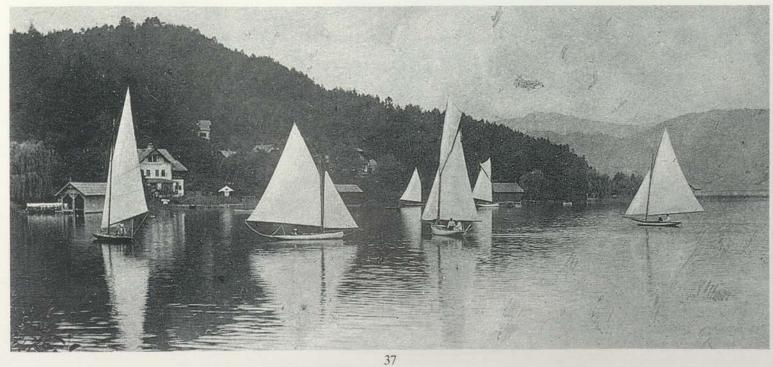
TEIXL mit DDr. Robert Johanny.

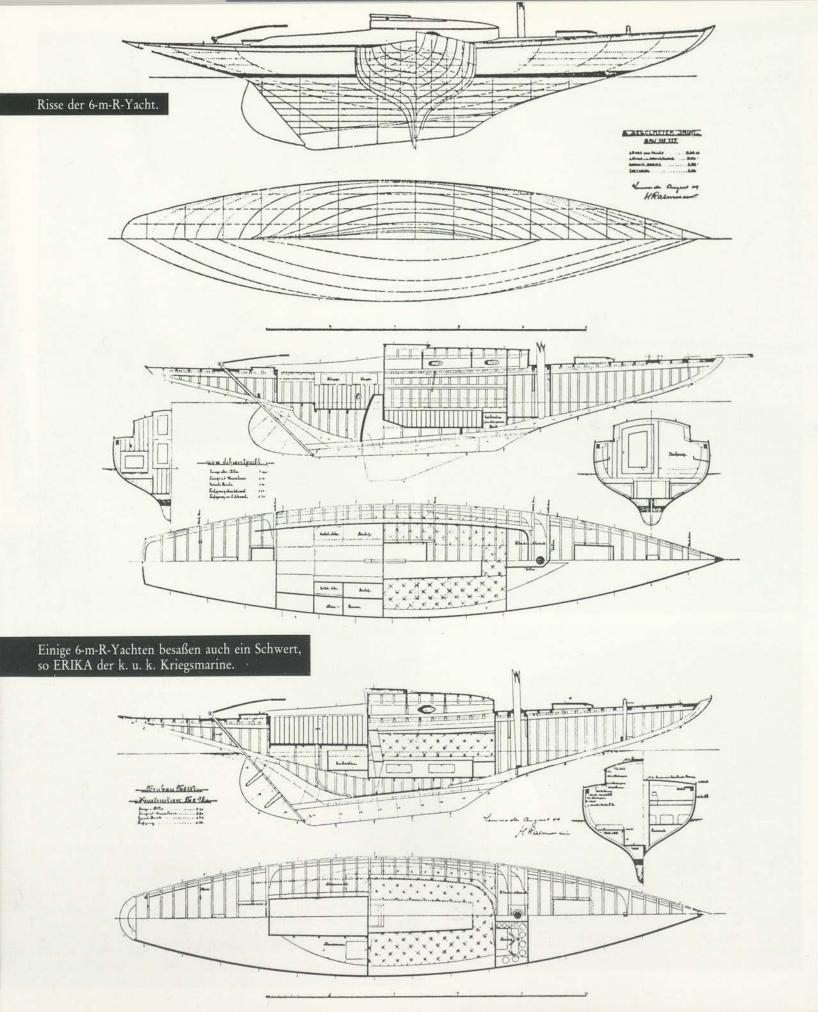
15 Mehr in "Yachtrevue" 8/1983, S. 78–79.

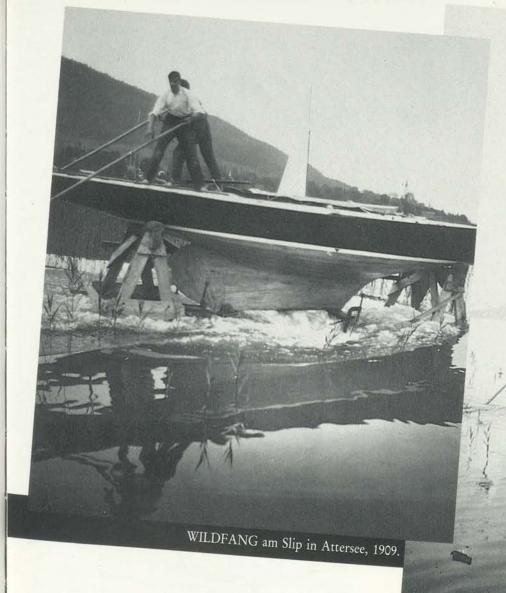


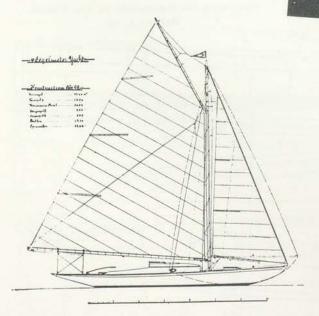










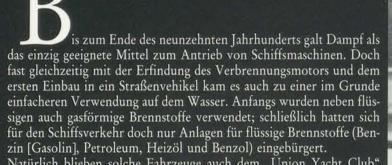


Segelriss der 6 m-R-Yacht mit Kajüte

kam in den "Union Yacht Club" ein besonders schönes Schiff: die 6-m-R-Yacht WILDFANG. Dieser Schiffstyp fand in der Folge größere Verbreitung vor allem auf dem Wörthersee; durch zahlreiche Siege berühmt geworden war vor allem die bis heute existierende GEFION III. von Ernst Schreiner. (GE-FION ist übrigens eines der wenigen noch vorhandenen Schiffe, die die k. u. k. Kriegsflagge geführt haben, da ihr Eigner gleichzeitig Mitglied des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" gewesen war.)

Etwas flacher und schmäler ausgefallen war die auf Betreiben des deutschen Kaisers Wilhelm II. konstruierte Sonderklasse, die in Österreich seit 1904 segelte. Die Sonderklasse verbreitete sich hauptsächlich am Attersee, dem Wörthersee und auf der Adria; später wurde der Wolfgangsee zu ihrer Domäne. Diese Schiffe sind bis heute noch in größerer Anzahl vorhanden. 16

16 Mehr in Yachtrevue" 9/1983 S 38-44



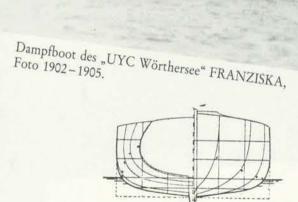
Natürlich blieben solche Fahrzeuge auch dem "Union Yacht Club" nicht fremd. Nachdem die Dampfbarkasse FRANZISKA auf dem Wörthersee schon lange gedient hatte (sie wurde schließlich zum Clubboot), kam 1892 das "Naphthaboot" MARSCH-MARSCH ebendorthin, 1897 folgte das erste Boot mit Benzinmotor, TRITON (Zweitakt-Daimler, 2 PS), 1899 GABI, und so wuchs die Zahl der Motorboote von Jahr zu Jahr, insbesondere auf dem Wörthersee - Ende 1910 gab es dort bereits dreißig.

Die maschinenbetriebenen Fahrzeuge konnten, vor allem als Schlepper, auch für Segler von Nutzen sein. Trotzdem sah man der Aufnahme von Motorbootfahrern mit gemischten Gefühlen entgegen. Man sah in diesen Stinkern keine Sportfahrzeuge mehr und wollte im "Union Yacht Club", den Statuten gemäß, nur segeln. Das führte wieder zu Austritten, insbesondere, nachdem die ersten Motorbootclubs

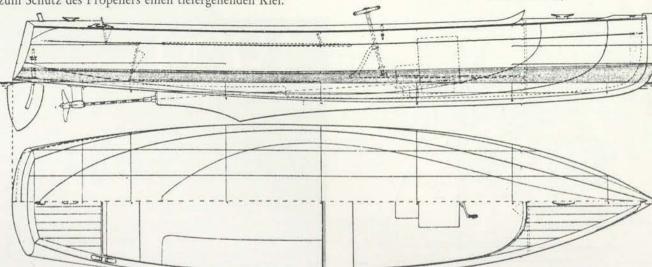
1913 waren im "Union Yacht Club" registriert: zehn Motorboote von 2 bis 20 PS im ZV "Wörthersee"; elf Motorboote von 2 bis 25 PS im "Attersee"; zwei Boote mit 3 und 36 PS im "Traunsee", ein Boot mit 10 PS im "Wolfgangsee" und zwei Motorboote mit 8 und 100 PS im "UYC Mondsee". Das hundert PS starke Motorboot NAMENLOS. 10,90 m lang, 1,90 m breit, 0,60 m tief, gebaut in Wien 1912 und ausgestattet mit einem Vierzylinder-Viertakt-Panhard & Levassor, gehörte einem gewissen Direktor Ferdinand Porsche aus Wiener Neustadt.¹⁷

17 Mehr in "Yachtrevue" 8/1981, S. 60-62.

Risse von Motorbooten der Werft Johann Ratz, St. Gilgen. Beide Boote hatten zum Schutz des Propellers einen tiefergehenden Kiel.

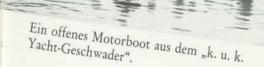


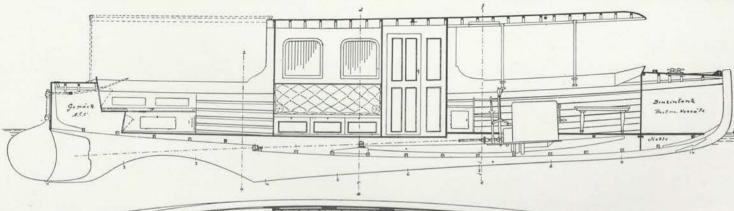
Spantenriss des Motorbootes für den Attersee. Maßstab 1:40.



Linienriss und Einrichtungsplan eines Motorbootes für den Attersee. Maßstab 1:40. Gebaut von Joh. Ratz, St. Gilgen am Wolfgangsee in Ober-Oesterreich.

Grösste Länge 6,74 m; grösste Breite 1,60 m; Höhe von Unterkante Sponung bis Oberkante Deck an der Seite 0,73 m.



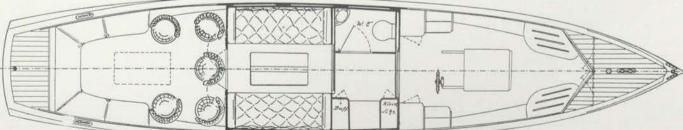


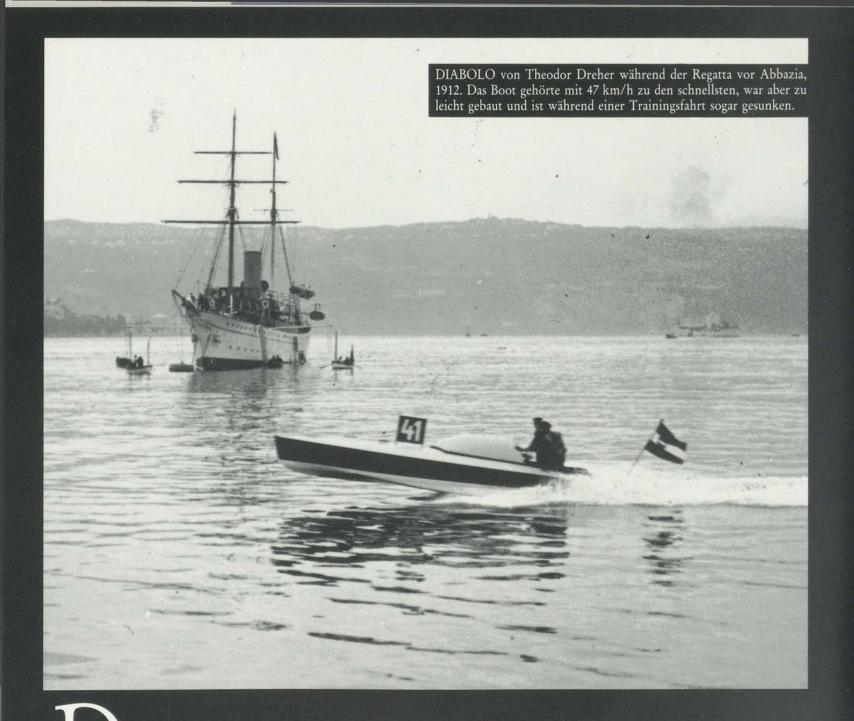
Dampfboot von

Ludwig Angerer am Mondsee, um 1880,

das mit einem zerlegbaren

Aufbau versehen war.





er organisierte Sport mit Motorbooten begann in Österreich-Ungarn verhältnismäßig spät. Die ersten Motorbootclubs entstanden wenige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg. Bis dahin waren die Motorbootbesitzer entweder unorganisiert, oder sie wurden im Yachtclub nur geduldet.

Nach der Jahrhundertwende wurde in Wien der "Österreichische Motorboot Club" gegründet, dessen Mitglieder meist Offiziere und Beamte waren. Der Club konnte zwar ein schönes Haus mit Landungsplätzen errichten, trat aber selten an die Öffentlichkeit. Seine Mitglieder bevorzugten offensichtlich das Spazierenfahren. Der 1910 gegründete "Motor Yacht Club von Österreich", die zweite Vereinigung dieser Art in der österreichischen Hälfte der Monarchie – die Ungarn gründeten in Budapest einen eigenen königlich-ungarischen Motor Yacht Club –, war in sportlicher Hinsicht unternehmungslustiger und tat

sich durch sportliche Veranstaltungen hervor, die bald fast über seine Kräfte gingen. Es kam zu Donau- und Elbefahrten; eine Donaufahrt führte bis zum Schwarzen Meer. 1912 organisierte der Club die ersten großen Motorbootregatten vor Abbazia (Opatija). 18

Im Winter 1913–1914 kam es zur Fusion beider Vereine. Man war voll Optimismus und erwartete einen raschen Aufschwung. Das große Programm für 1914 sah die Wiederholung der Regattawoche vor Abbazia, die 1913 ausfiel, und ein großes Meeting auf dem Traunsee vor Gmunden vor. Auf der Adria sollte eine Sternfahrt mit Ziel Porto Rose (Portorož) stattfinden, und auch auf der Donau wurden einige Rekordfahrten geplant. Der Kriegsausbruch verhinderte alle diese Vorhaben.

^{18 &}quot;Yachtrevue" 7/1978, S. 60-62; 8/1978, S. 60-62.





twas zwiespältig stand die "UYC"-Leitung der Bildung von Zweigvereinen an der damals zu Österreich-Ungarn gehörenden Adriaküste gegenüber. Schon im Herbst 1887 gelang es Robert Walterskirchen, einen seiner guten Bekannten, Vizeadmiral Freiherr von Sterneck, zur Annahme des Ehrenkommodorepostens zu bewegen. Maximilian Freiherr Daudlebsky von Sterneck zu Ehrenstein (seit 26. Oktober 1888 Admiral) war Marinekommandant, d. h. Chef der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine. Seine Ernennung bedeutete eine außerordentliche Anerkennung und Auszeichnung des erst ein Jahr alten "Union Yacht Clubs". Nach Sternecks Ableben, 1897, wurde Admiral und Marinekommandant Hermann Freiherr von Spaun zum Ehrenkommodore; er blieb es auch nach seiner Pensionierung 1904 bis zu seinem Tod 1919.

Am 21. Dezember 1887 wurde in der Zentralausschußsitzung der neukonstituierte "UYC Ouarnero" mit dem Sitz in Abbazia (Opatija) anerkannt. Entsprechend dem damaligen raschen Aufblühen dieser mondän gewordenen k. u. k. Riviera zählte der Zweigverein unter Vorsitz des Seemannes und Dichters Fregattenkapitän Heinrich von Littrow bald zahlreiche prominente Mitglieder und besaß sogar drei eigene Clubyachten: Kutter BORA, Lugger NAJADE und Yawl PALAMI-DA.19

Nach Gründung des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" ging der "UYC Quarnero" in diesem auf, was in der Zentralausschußsitzung am 15. Januar 1892 zur Kenntnis genommen wurde.

Im Frühjahr 1889 wurde von Constantin Freiherr von Popp die Bildung des Zweigvereines "Triest" angeregt; die Folge davon war ein Vorschlag des Professors Dr. Gustav Lott, den "Union Yacht Club" in zwei große Sektionen zu teilen: in die Sektion A - Küstensegler, und die Sektion B - Binnensegler; beide unter einem gemeinsamen Zen-

Das Projekt wurde jedoch nicht realisiert, und der "UYC" blieb auch weiterhin - mit einigen Ausnahmen - eine Vereinigung von deutsch sprechenden Binnenseglern. Wie ja auch schon Edward Drory in der außerordentlichen Ausschußsitzung vom 8. April 1889 in weiser Beschränkung und in Erkenntnis der eigenen Mittel und Möglichkeiten überhaupt gegen das Seewasser war.

Trotzdem trat im Januar 1892 der "UYC" dem "k. u. k. Yacht-Geschwader" als Stifter bei, worauf auch das "k. u. k. YG" dem "UYC" und iedem Zweigverein als Mitglied beitrat; und im "UYC Wörthersee" wurden auch weiterhin einzelne seegehende, an der Adria liegende Yachten registriert.

Das 1894 erschienene "Handbuch des Bootswesens für die k. u. k. Kriegsmarine" wußte bereits über den "Union Yacht Club" und über das "k. u. k. Yacht-Geschwader" zu berichten. Beide Gründungsjahre sind allerdings falsch.

Abbazia (Opatija), wo 1887-1891 der "UYC Quarnero" seinen Sitz

19 Ein Beispiel, wie ein Fehler verbreitet wird: Im Jahresbericht des "UYC" machte der Autor (bzw. Drucker) keine Trennung zwischen zwei Absätzen. Die angegebene Zahl von siebzig Mitgliedern und 34 Yachten, die sich auf den gesamten "UYC" beziehen sollten, wurde nun als für den "Quarnero" gültig angesehen. Das geschah bereits in der Festschrift 1911 (Seiten 9, 10, 22, 24), in der Festschrift 1936 (Seite 11) usw. Demzufolge auch falsch bei W. Aichelburg: "K. u. k. Segelschiffe", S. 203, und in der "Yachtrevue" 7/1981, S. 62. Erst der glückliche Fund des einzigen erhaltenen Jahresberichtes von 1888 ermöglichte die Überprüfung. "UYC Quarnero" hatte 1888 17 Mitglieder und drei Boote.



Auf Anordnung des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums (Marine-Section) ausgearbeitet vom k. u. k. marine-technischen Comité.



Pola 1894.

Buchdruckerei Ig. v. Kleinmayr & Fed. Bamberg in Laibach.

auch das Yachtwesen seine jetzige vielversprechende

Niekeiung.

Das österreichisch-ungarische Yachtwesen ist noch sehr jungen Datums, befindet sich daher gegenwärtig Entwickelung.

noch in seinem Entwickelungsstadium. Derzeit bestehen in Österreich-Ungarn zwei

- 1.) Das k. u. k. Yachtgeschwader, das, im Jahre 1892 Yacht-Clubs: gegündet und unter dem Protectorate S. M. des Kaisers und Königs stehend, seinen Sitz in Pola hat;
- 2.) der «Union-Yacht-Club»; derselbe besteht seit 1888, hat seinen Sitz in Wien und umfasst den größten Theil der auf den Binnengewässern in Verwendung stehenden Yachten.

249

Mehr oder minder ist in fast allen übrigen europäischen Ländern mit Kristenentwickelung in der letzteren Zeit ein Aufschwung im Yachtwesen zu bemerken.

2. Haupttypen der Yachten.

a) Segelyachten.

Die Segelyachten, von welchen ausnahmslos Schnelligkeit verlangt wird, können bezüglich ihrer typischen Formen in zwei Hauptkategorien eingetheilt

1.) tiefe Yachten oder Kielyachten, werden, und zwar:

2.) flache Yachten oder Schwertyachten. 1 mekteristischen Repräsentanten dieser

einigen Häfen des Südens alljährlich abgehalten. In Frankreich lässt man sich in erster Linie die Pflege des Dampfyachtsportes angelegen sein.

atlantischen Yachtbauer mit dem Hinweise, dass große

Yachten oft in die Lage kommen, den Tiefgang redu-

eieren zu wellen.

erkannt wurde.

Nicht so entwickelt wie in England und Nord-

In diesem Lande, das nicht über die Mittel, wie

amerika ist das trotzdem zu schöner Blüte gelangte

sie der Sportswelt obiger Staaten zur Verfügung stehen,

disponiert, ist man im Yachtwesen zwar nicht ton-

angebend vorgegangen, hat jedoch mit Vorsicht und

Objectivität das gewählt, was in England und Nord-

amerika auf diesem Gebiete als das Vorzüglichste an-

und auch recht populäre Yachtwesen Frankreichs.

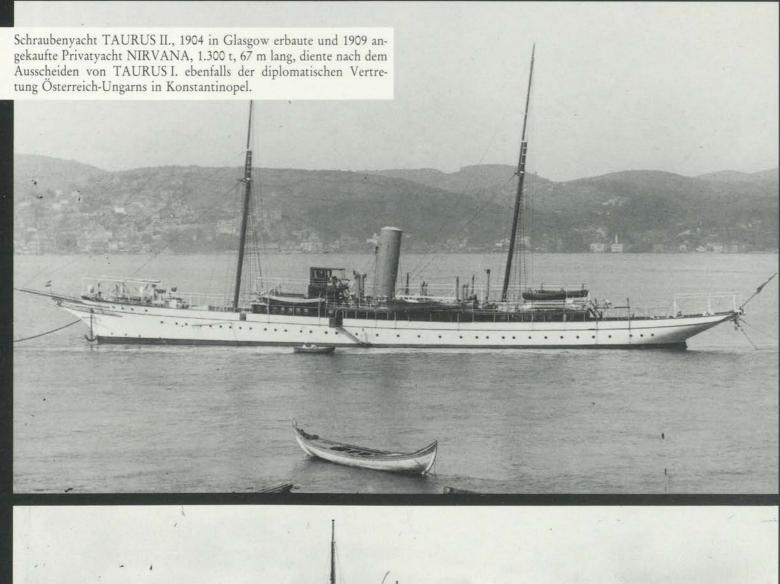
Auch Deutschland und Italien haben in den verflossenen zehn Jahren namhafte Fortschritte im

Der Hauptsitz für das französische Yachtwesen

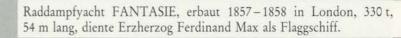
ist Paris; Rennen werden hauptsüchlich in Havre und

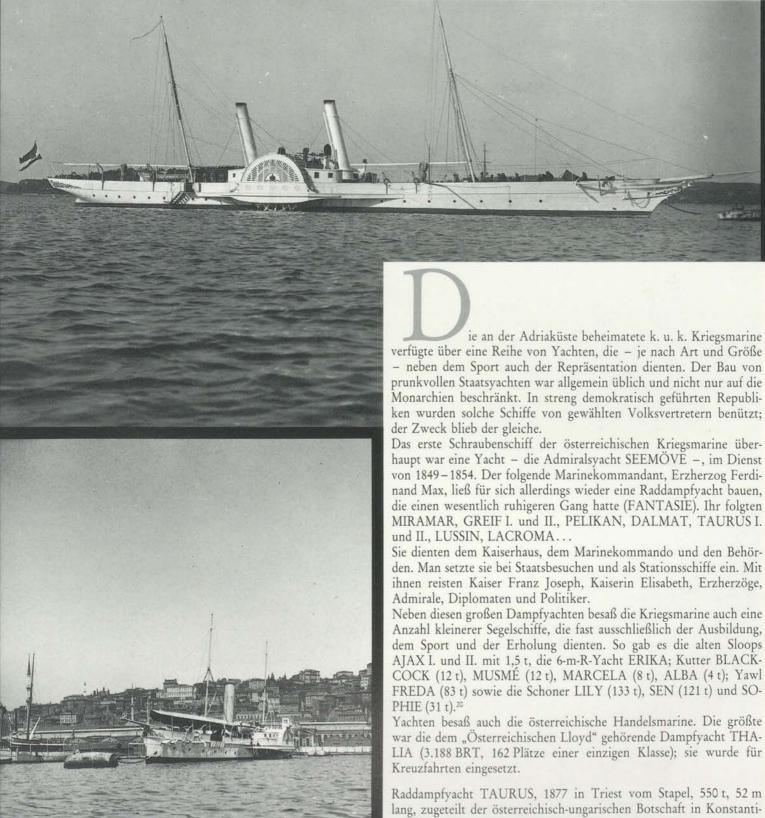
In Deutschland ist es wohl in erster Linie das Yachtwesen gemacht. naheliegende Beispiel Englands, welches hiezu den Immile gibt, und dürfte in der mächtigen Förderung, in neuester Zeit seitens des



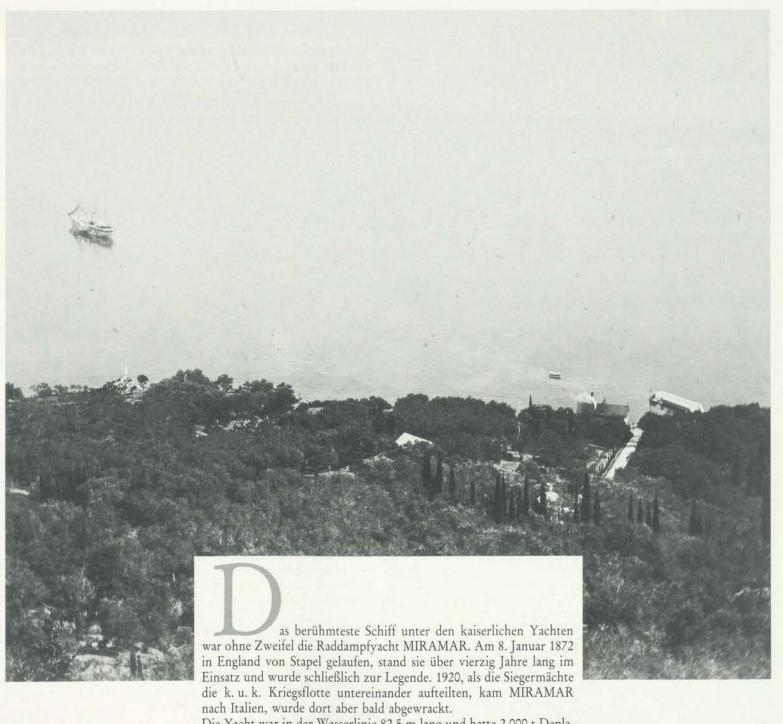








nopel.



Die Yacht war in der Wasserlinie 82,5 m lang und hatte 2.000 t Deplacement; ihre 3.000 PS starke oszillierende Maschine gab ihr eine Geschwindigkeit von 17 Knoten, mit halber Kraft immerhin noch 15 Knoten. Die Räder hatten einen Durchmesser von 8,08 m – jede Schaufel maß 3,51 x 1,22 m. Sie machten bei voller Kraft 28 Umdrehungen pro Minute.

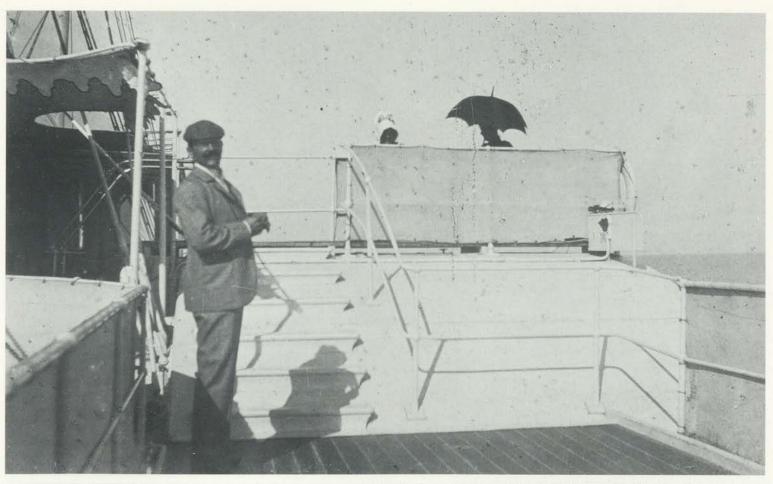
MIRAMAR wurde oft vom Kaiser Franz Joseph, von der Kaiserin Elisabeth und vom Kronprinzen benützt, später auch vom Thronfolger

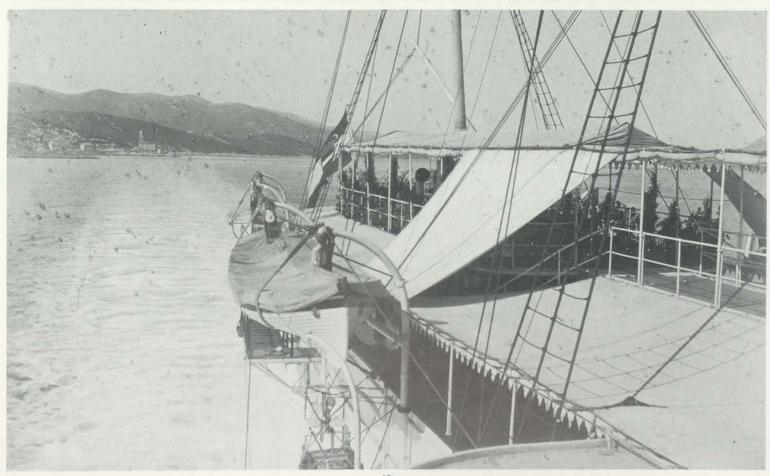
Erzherzog Franz Ferdinand.21

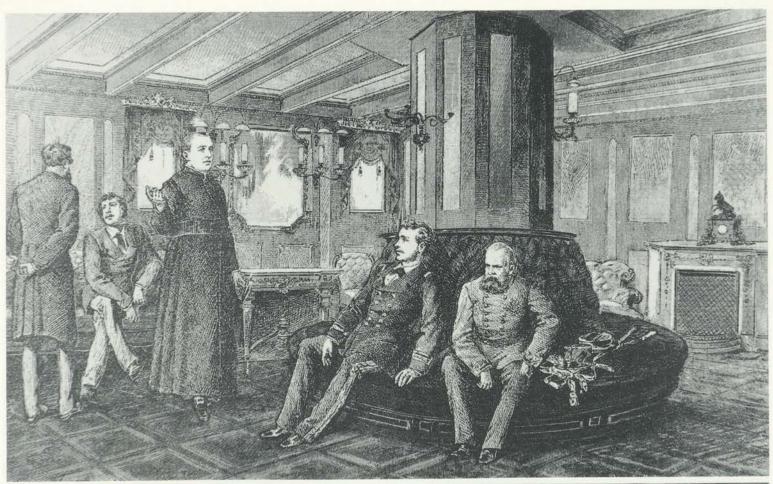
Blick vom Achilleion auf die vor Anker liegende MIRAMAR, 1894. Privataufnahmen Erzherzog Franz Salvators.

Reise mit Kaiserin Elisabeth, Erzherzog Franz Salvator und Erzherzogin Marie Valerie nach Korfu, 1894.

^{21 &}quot;Yachtrevue" 4/1980, S. 90-92.



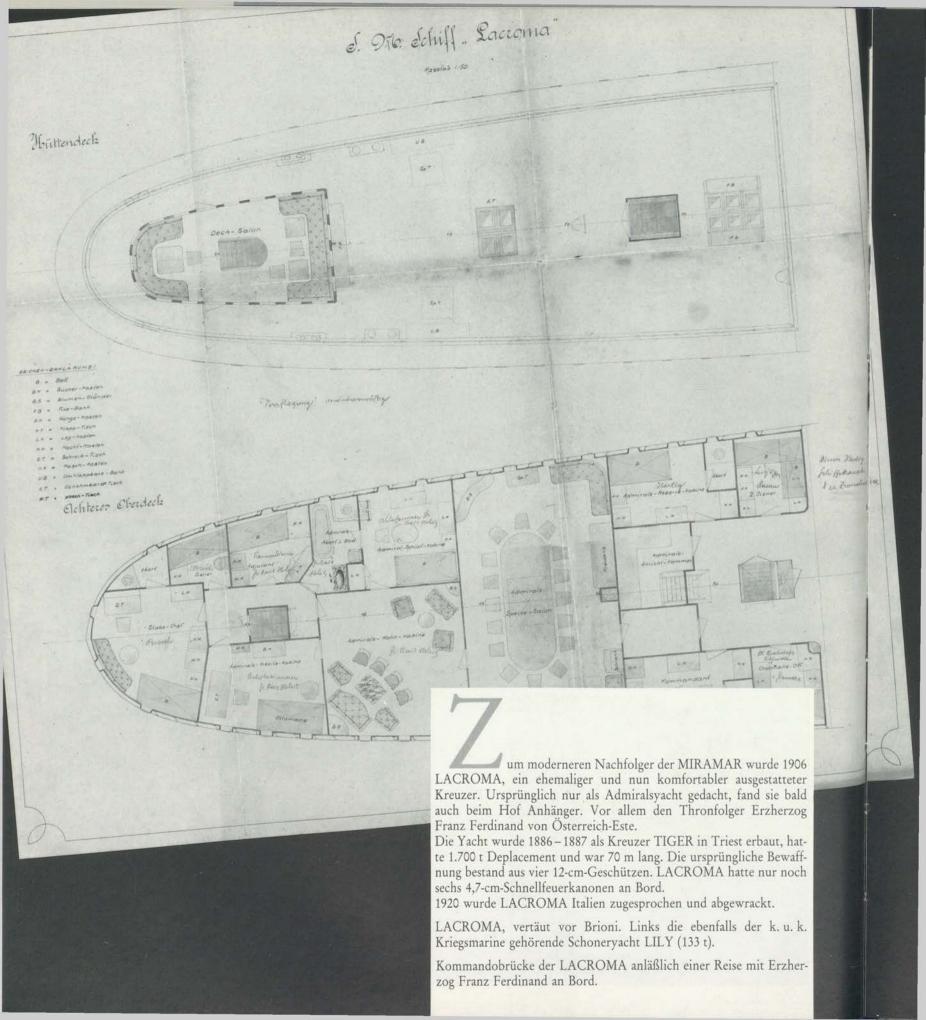






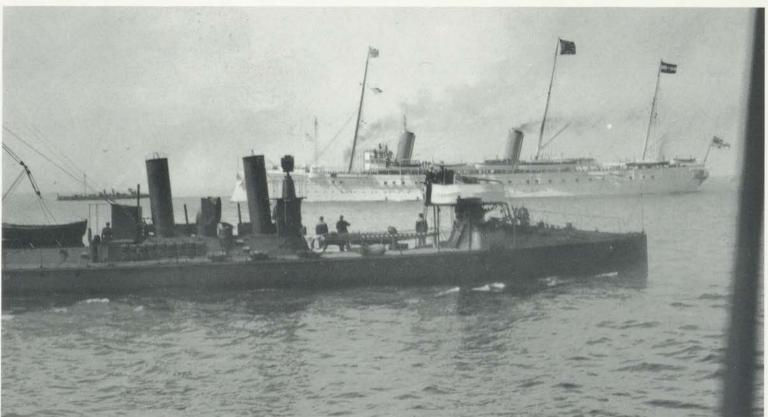


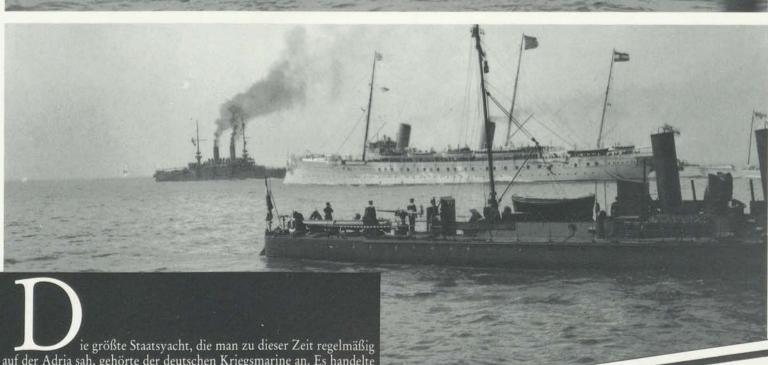








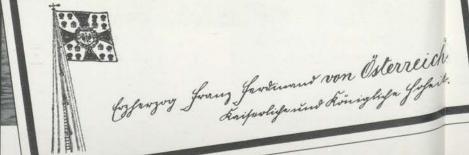


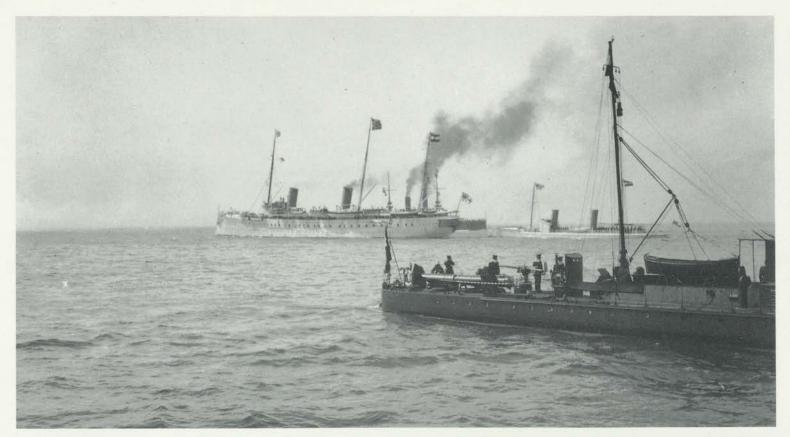


auf der Adria sah, gehörte der deutschen Kriegsmarine an. Es handelte sich um die 1891-1893 in Stettin erbaute kaiserliche Yacht HOHEN-ZOLLERN (II), 4.500 t, 122 m lang.

Benützt wurde sie vom deutschen Kaiser Wilhelm II., der das von Kaiserin Elisabeth auf Korfu erbaute Schloß Achilleion erworben hatte. Nach Pola kam HOHENZOLLERN zum ersten Mal 1898 - vier Jahre vorher hatte sie allerdings schon einen Gast aus Österreich an Bord: den als Yachtmann ersten Ranges bekannten k. u. k. Kontreadmiral Erzherzog Karl Stephan.

Die fast alljährlichen Besuche des deutschen Kaisers gaben der k. u. k. Kriegsmarine und vor allem dem Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand Gelegenheit zu großartigen Begrüßungen und Flottenparaden.²²







Tischkarte des Thronfolgers von einem An-Bord-Essen (sie ist nicht ganz korrekt geschrieben: der Thronfolger hieß seit 1875 von Österreich-Este.)

Begegnung mit der HOHENZOLLERN bei Brioni im April 1911. An Bord der HOHENZOLLERN: Kaiser Wilhelm II. hält Gottesdienst.

portgeist gab es in der k. u. k. Kriegsmarine seit eh und je, und das nicht nur in der Freizeit, sondern auch während des nicht immer leichten Dienstes. Durch die Einführung des Wettbewerbes wurde auch den unangenehmsten Arbeiten viel Mühe genommen. Man war gewohnt, nicht nur bei Ruderübungen "Regatta zu machen", sondern auch beim Übungsschießen oder beim Kohlemachen. Die besten Regatten machte man natürlich mit Booten. Da gab es drei Arten von Wettfahrten: die reine Ruderregatta, die Segelregatta und die gemischte Wettfahrt. Bei dieser Wettfahrt kam es vor allem auf rasches Aufund Abtakeln an, denn ein Teil der Strecke mußte unter Segel, ein Teil unter Riemen absolviert werden.

Außer den maschinengetriebenen Booten, wie Motor- und Dampfbarkassen und Kuttern, gab es in der k. u. k. Kriegsmarine folgende Ruderboote:

Barkassen in fünf Klassen, zwischen 7,63 und 12,8 m lang;

Pinassen in zwei Klassen, 9,5 und 11 m lang;

Kutter in vier Klassen, 7,27 bis 9,17 m lang;

Rettungskutter in drei Klassen, 7,9 bis 9,18 m lang;

Jollboote von 6 m Länge;

Jollen von 3,3 bis 4,75 m Länge;

Gigs in drei Klassen, von 6,8 m bis 9,17 m Länge;

sowie Putzjollen von 4,8 m Länge.

Nach ihrem Verwendungszweck wurden sie in schwere geschütztragende Boote (Barkassen und Pinassen), leichte Truppenboote (Kutter), Servitusboote (Kutter, Rettungskutter, Jollboote), Ordonnanzboote (Gigs) usw. eingeteilt.

Mit Ausnahme der Putzjollen waren alle Boote mit Riemen und Segeln ausgestattet. Die Barkassen, Pinassen, Kutter und Rettungskutter trugen zwei Maste mit zwei nahezu gleich großen Luggersegeln; Jollboote, Jollen und Gigs hatten einen Mast mit einem Luggersegel. Die Rettungskutter, eigentlich normale Kutter, die durch den Einbau von Luftkammern unsinkbar gemacht wurden, hatten außerdem eine Sturmtakelage mit Segel und Klüver. Die Halsen der Segel waren nahe beim Mast, so daß ein Wechseln beim Umlegen des Bootes nicht notwendig war. Nur bei Gigs mußte beim Wenden das Segel gewechselt werden.

Nach der Art der Bootskonstruktion unterschied man zwischen Karweel-, Diagonal- und Klinkerbau. Die Riemen wurden bei den meisten Booten in mit Bronzefütterungen versehenen Rojdullen eingesetzt; nur Gigs, Rettungskutter, Putzjollen und einige Boote älterer Konstruktion hatten Rojgabeln.

Die schweren geschütztragenden Boote – Barkassen und Pinassen – hatten im Bug eine Plattform für die Geschützinstallierung, auf der normalerweise die bronzene 7-cm-Bordkanone aufgestellt wurde.

Zur Ausrüstung gehörten neben entsprechenden Ankern Bootshaken, Freihalter, Schutzleinen, Handlenzpumpen, Sonnen- und Regenzelte mit entsprechenden Ständern, Wasserleger, Pützen, Flaggenstock, Sitzkissen und Bootsteppiche. Für die Operation "Boote auf Kriegsfuß" erhielten die Boote eine Menge von Zusatzausrüstungsgegenständen, wie Signalmittel, Navigationsinstrumente, Munition, Lebensmittel, Reparaturwerkzeuge, Bretter für Landungsstege usw.

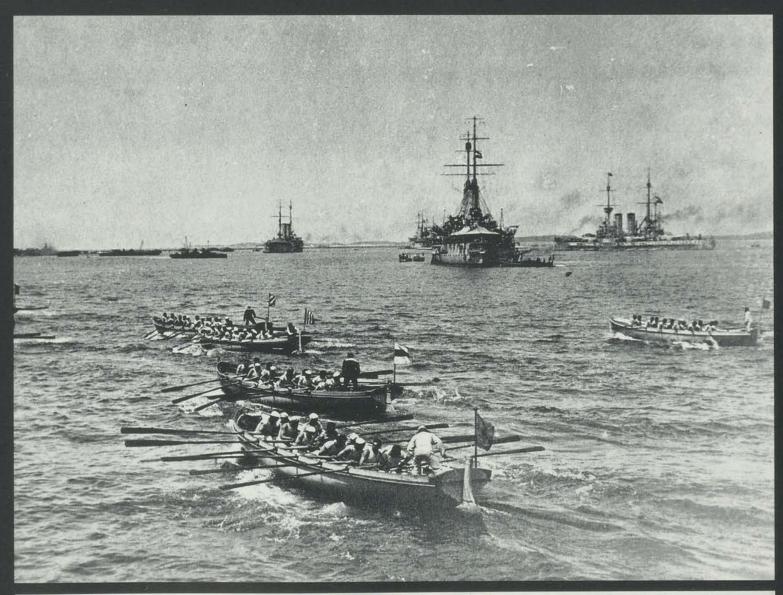
Alle Boote hatten in der Bodenbeplankung ein Spundloch, durch das beim gehißten Boot das Regen- oder sonst eindringendes Wasser ausfließen konnte. Boote, die sich im trockenen auf Kränen oder Klampen an Bord der Schiffe befanden, wurden täglich mit Wasser übergossen, damit sie dicht blieben.

Alle Boote wurden weit in die achtziger Jahre hinein schwarz gestrichen, das "lebende Werk" jedoch weiß. Erst später vergrößerte sich diese weiße Fläche bis zur Scheuerleiste. Innen waren die Boote meist grün oder weiß.

Ab 1900 waren alle Boote außen olivgrün, entsprechend dem Außenbordanstrich der Kriegsschiffe; nach 1914 hellblaugrau. Gigs und Galaboote konnten auch unangestrichen und nur gefirnißt gehalten werden – das letzte Wort hatte hier immer der Schiffskommandant.

Regatten unter Riemen, um 1905 und 1914.









ei Regatten mußten alle Boote vorschriftsmäßig bemannt und ausgerüstet starten. Zu Segelwettfahrten war es erlaubt, die Kielfläche und das Steuer des Bootes vorübergehend zu vergrößern, jedoch nur mit Bordmitteln, ohne Hilfe des Seearsenals. Zusätzlicher Ballast durfte nicht aufgenommen werden. Bei Ruderwettfahrten konnten jedoch die Boote auch ohne Takelung mit Reserveriemen und mit Ballast starten.

Jeder Mann der Regattabootsbemannung mußte mindestens seit 30 Tagen seinem Schiff angehören. Geführt wurde das Boot während einer Segelregatta durch einen Offizier, der gleichzeitig als Steuermann fungierte; während der Ruderregatta durch einen Unteroffizier. Die Rennstrecken für Ruderwettfahrten waren stets gerade ausgelegt, um Ungerechtigkeiten beim Umrunden von Bojen zu vermeiden. Die Strecke betrug für Barkassen und Rettungskutter 1,2 Seemeilen, für Kutter 2 Seemeilen, für Jollboote und Jollen 0,6 Seemeilen. Unter Segeln waren 7,4 Seemeilen zu absolvieren.

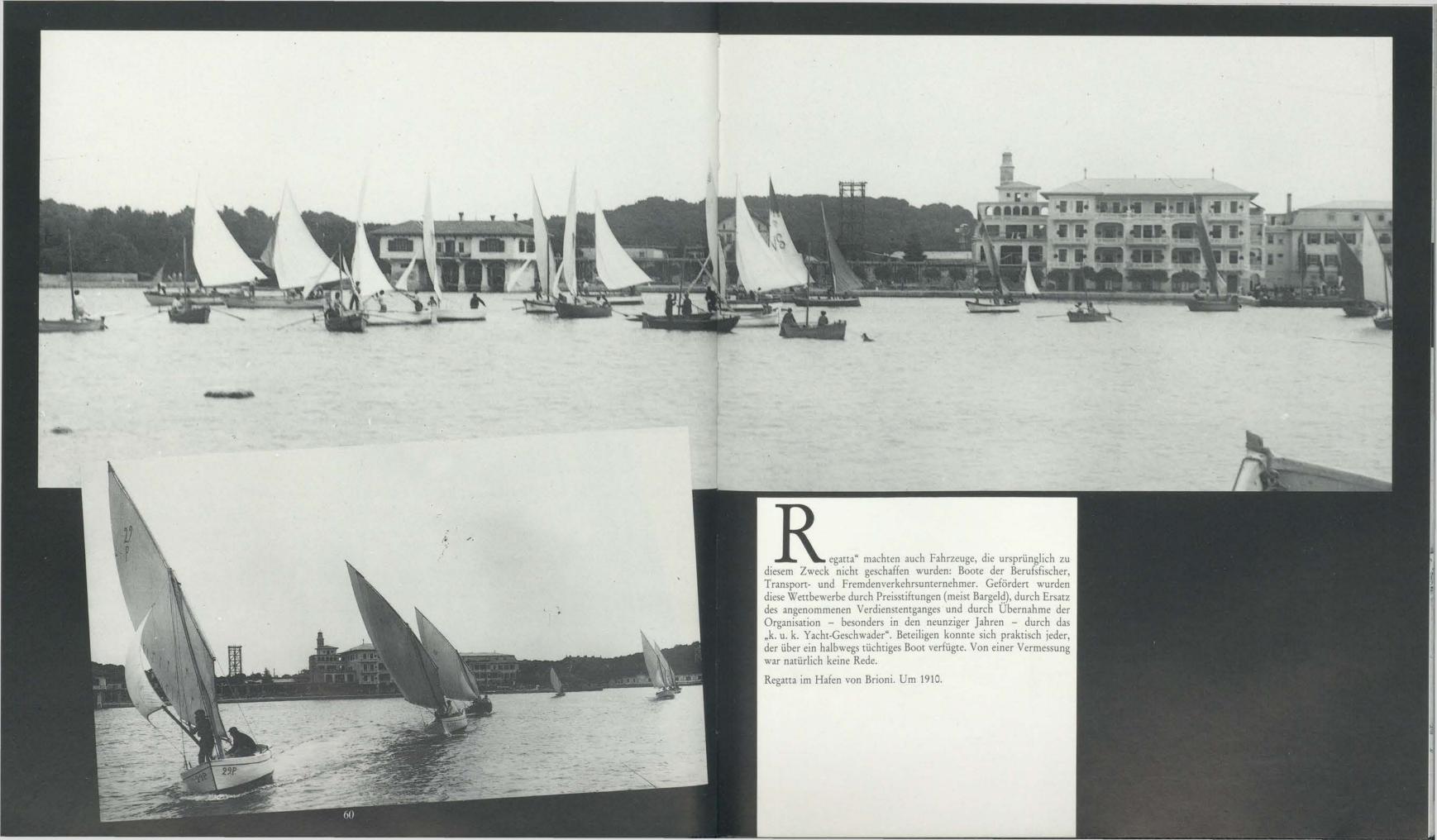
Als Preise wurden normalerweise Gedenkmünzen verteilt, die unter Riemen jeder Mann des siegreichen Bootes erhielt, bei Segelwettfahrten nur der Bootsführer. Die Besatzung des zuletzt angekommenen Bootes erhielt oft einen Juxpreis, etwa ein Schwein, mit dem sie dann noch ganzer Eskadre entlang rudern mußte.

Allgemein war man in der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine jedoch bemüht, zur Ertüchtigung aller beizutragen. Auf Heranbildung einzelner Supermänner oder Profimannschaften wurde kein Wert gelegt. Die Regattamannschaften waren über längere Zeiträume vom normalen Dienst nicht freigestellt; nur in den Tagen kurz vor den Regatten mußten sie keine Nachtwachen mehr halten.²³

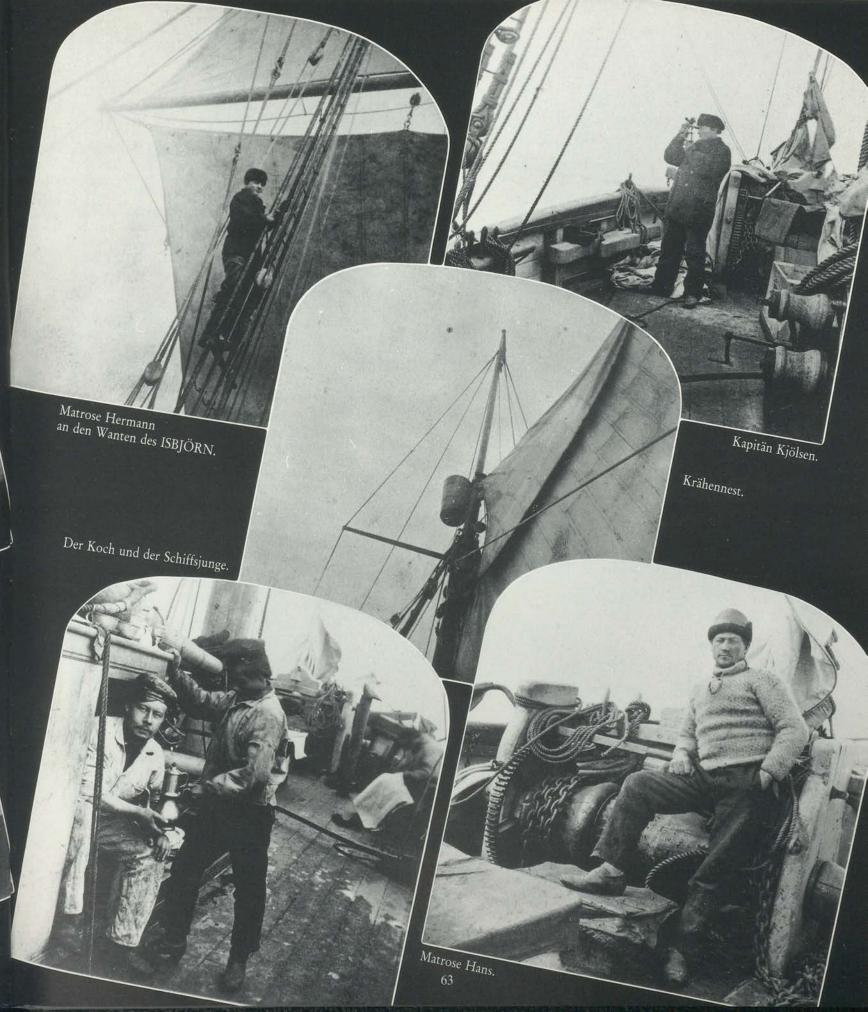
Segelregatten im Hafen von Pola, um 1910. Im Boot des Kasemattschiffes TEGETTHOFF, 19. April 1908.²⁴

23 "Yachtrevue" 10/1978, S. 58-60.

²⁴ Einige Worte zur eigenen Familiengeschichte: Die im Boot befindlichen Zivilisten sind meine Großeltern Arthur und Maria Aichelburg (sie waren schon auf einer ähnlichen Aufnahme im "K. u. k. Marinealbum", Wien 1976, S. 154, zu sehen). Mein Vater Wladimir A. steht am Clubsteg des "CYK" (Seite 99). Das auf S. 16 erwähnte Gründungsmitglied des "UYC Wörthersee", Leopold A., ist im Buch "K. u. k. Dampfschiffe", Wien 1982, S. 102–103, abgebildet, gemeinsam mit seinem Bruder Franz, der als in Gmunden lebender und auch für Bad Ischl zuständiger Bezirkshauptmann die bekannte Jagdkarte für Kaiser Franz Joseph ausgestellt hatte (Leopold steht rechts, Franz links). In der k. u. k. Kriegsmarine dienten noch mein Großonkel Linienschiffsleutnant Anton A., der die Tochter des ersten österreichischen Admirals Bourguignon heiratete; Vetter Arnold ging nach dem Zusammenbruch 1918 als Korvettenkapitän nach Rumänien, wo er königlicher Kriegshafenkommandant von Constanta wurde; Ing. Ernst A. – ein enger Freund von Alfred Kubin und Herzmanovsky-Orlando – war Baukommissär bei der k. k. Seebehörde in Triest. Ein anderer Vetter Ernst war vor 1848 Stadtrat von Rovigno; ein Familienzweig lebte schon im 16., 17. und 18. Jahrhundert in Zengg (Senj).







ährend die Polarfahrten der Jahre 1871, 1872–1874 und die anschließende Expedition zur Insel Jan Mayen 1882–1883²⁸ unter der Patronanz der k.k. Kriegsmarine standen, kam es 1891 und 1892 zu Polarunternehmungen eines Privaten – des sportbegeisterten Prinzen Heinrich von Bourbon-Parma aus dem niederösterreichischen Seebenstein.

Sein Schiff hieß FLEUR DE LYS, nach der Wappenfigur der Bourbonen, und war 1886 von Summers & Payne in Northam bei Southampton gebaut worden. Die "Lilie" hatte eine Länge von 27,5 m in der Wasserlinie, eine Breite von 5,5 m, einen Tiefgang von 4 m und war als Yawl getakelt.

Das Schiffskommando führte k. u. k. Linienschiffsleutnant Richard von Barry, die Besatzung bestand aus 14 Dalmatinern, alles Reserveunteroffiziere der Kriegsmarine. Außerdem wurde in Tromsö ein Harpunier eingeschifft, der später als Steuermann an der Nansen-Expedition teilnahm.

FLEUR DE LYS verließ Tromsö am 24. Juni 1891 und kam am 4. Juli 1891 in Spitzbergen an. Die Yacht erreichte 80° 3' nördlicher Breite; am weiteren Vordringen wurde sie durch Eismassen gehindert. Am 18. August 1891 lief sie wieder in Tromsö ein.

1892 wurde die Polarfahrt wiederholt, diesmal mit einer Dampfyacht: FLEUR DE LYS II. Das Schiffskommando führte Richard von Barry, die Besatzung bestand aus zwei Offizieren, 14 Matrosen, zwei Maschinisten, drei Heizern und zwei Stewards. Mit war neben zwei gräflichen Gästen diesmal auch die Frau des Prinzen, Aldegonda Prinzessin von Bourbon-Parma, und ihre Schwester Maria Anna, die kurz nach

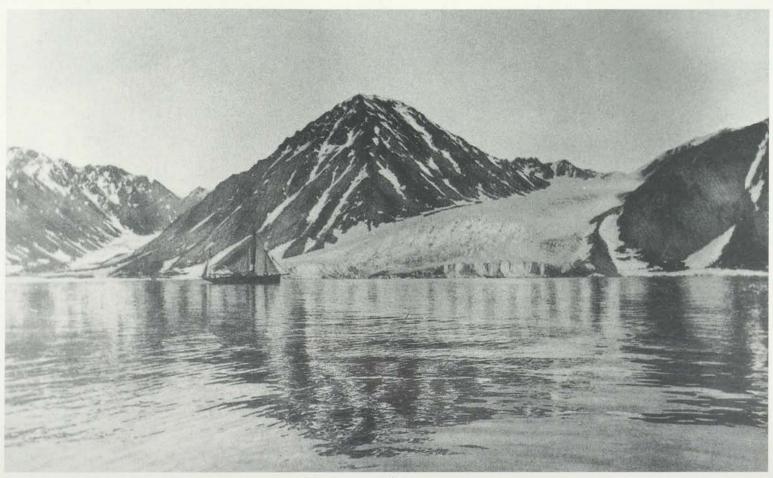
der Reise Erbgroßherzogin von Luxemburg wurde.²⁹ Die beiden Damen gehören zu den ersten Frauen, die je an einer Polarfahrt teilgenommen haben.

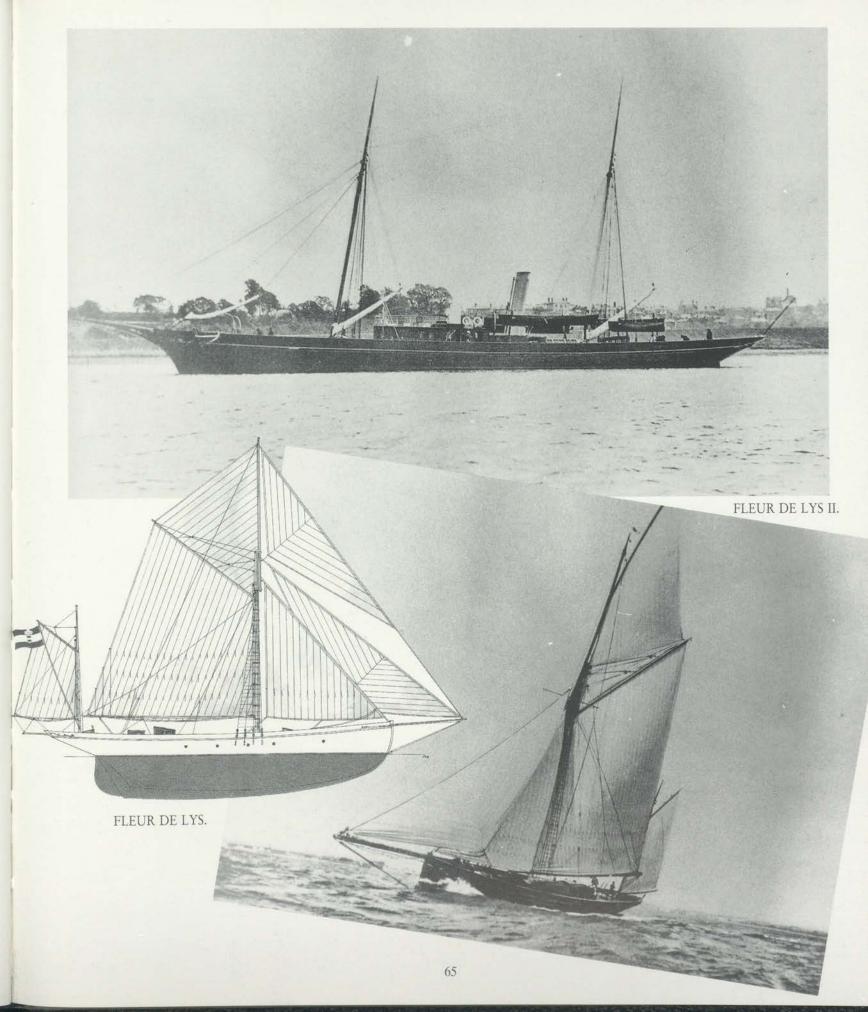
FLEUR DE LYS II war eine 1887 in Leith-Edinburgh von Ramage & Fergusson ganz aus Stahl erbaute Dampfyacht von 50 m Länge, 8 m Breite und 100 PS, die ihr eine Geschwindigkeit von 13,5 Knoten gaben.

Anfang Mai 1892 verließ die Yacht Triest, die eigentliche Polarfahrt begann am 6. Juli 1892 von Tromsö aus. Man steuerte zuerst Spitzbergen an; die höchste erreichte Breite lag höher als jene im Jahr vorher, was alle an Bord mit Befriedigung erfüllte – 80° 3′ 30" Nord. Auf der inneren Norway-Insel wurde zur Erinnerung an die Expedition ein gußeisernes Kreuz aufgestellt. Von Spitzbergen ging es – auf den Spuren von ISBJÖRN und ADMIRAL TEGETTHOFF – zur Insel Nowaja Semlja; am 18. August 1892 wurde wieder Tromsö angelaufen. Beide Polarfahrten brachten, obwohl ursprünglich mehr aus Neugier und Unterhaltung begonnen, auch viele neue Erkenntnisse für die Wissenschaft. Es wurden zahlreiche neue Gegenden vermessen und kartographiert, meteorologische Aufzeichnungen geführt, Flora und Fauna beobachtet und mineralogische Sammlungen angelegt.³⁰

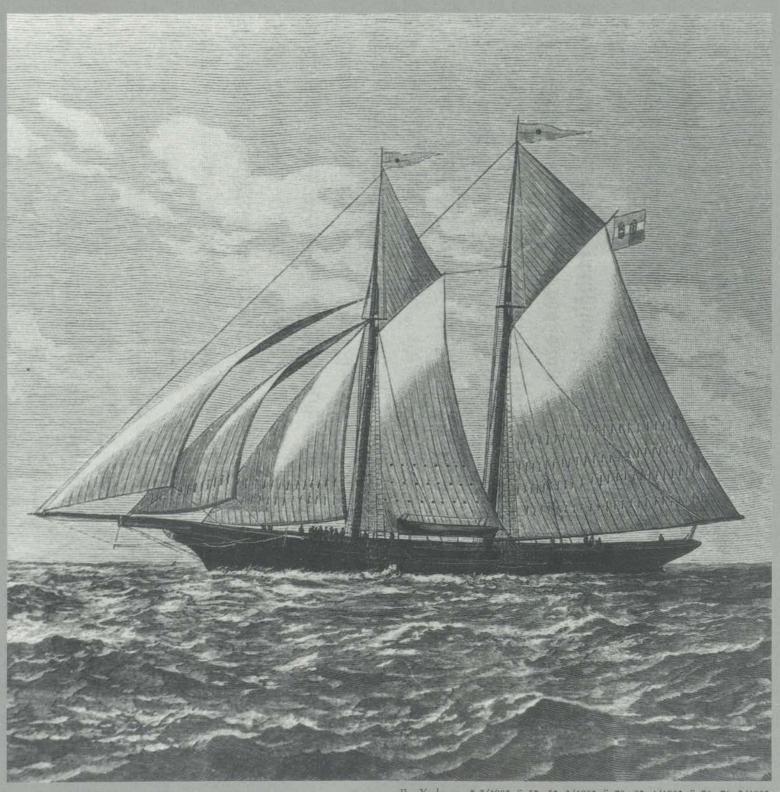
FLEUR DE LYS auf Spitzbergen vor dem Maria-Anna-Gletscher im Eisfjord.

- 28 "Yachtrevue" 4/1979, S. 81-84.
- ²⁹ Ihre ältere Schwester Marie Therese war mit Erzherzog Karl Ludwig verheiratet und somit Stiefmutter des Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand.
- 30 "Yachtrevue" 5/1979, S. 88-92; 6/1979, S. 82-84.

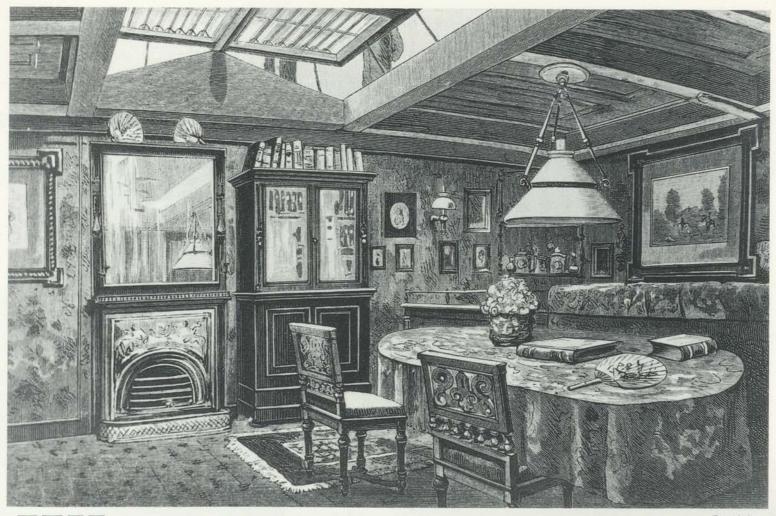








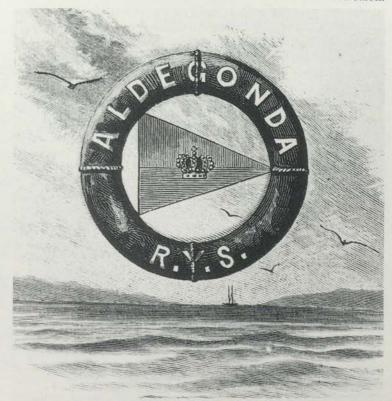
yachtrevue" 2/1982, S. 50–52; 3/1982, S. 78–80; 4/1982, S. 74–76; 5/1982, S. 66–67; 6/1982, S. 62–63; 7/1982, S. 60–61; 8/1982, S. 60–61; 9/1982, S. 58–59. Eine beeindruckende Fahrt machte 1900–1901 Hieronymus Graf Colloredo-Mansfeld mit der Segelyacht TAORMINA. Er segelte über den Atlantik, dann den Orinoco entlang bis nach Bolivar, anschließend entlang der nordamerikanischen Küste bis nach Kanada. Ein Ölgemälde dieser Yacht befindet sich im Pomorski muzej Piran (Pirano).



Der Salon.

ährend beide FLEUR DE LYS unter der k. u. k. Kriegsflagge und dem Stander des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" steuern konnten, segelten die früheren Schiffe des Prinzen Heinrich von Bourbon-Parma unter der österreichisch-ungarischen Handelsflagge und dem Stander eines fremden Yachtclubs - der englischen "Royal Yacht Squadron". Zu den bekanntesten Yachten des Prinzen zählte die ALDEGONDA. Heinrich Bourbon kaufte sie im Herbst 1884; sie war damals schon zehn Jahre alt. Von Walker in Deptfort gebaut, 33,60 m lang, 6 m breit, hatte sie einen Tiefgang von 3,75 m und war als Schoner getakelt. Eine interessante Einrichtung war eine Badewanne, die sich unter dem Deck der Achterkajüte befand und die bei Nichtbenützung durch Planken und Teppich verdeckt war. Vom Herbst 1885 bis zum Sommer 1886 befanden sich Heinrich und Aldegonda Bourbon mit ihrer Yacht ALDEGONDA in der Karibik und segelten in den folgenden Jahren (1887-1888) mit ihr sogar um die Welt. ALDEGONDA ist nach den bisherigen Forschungen also die erste österreichische Yacht, die um die Welt gesegelt war.32

ALDEGONDA unter Segeln. Nach damaliger Sitte ist die Yacht außenbord schwarz angestrichen; weiße Galionsfigur, schmaler goldener Streifen entlang des Schandecks und das Wappen des Besitzers am Heck betonten die schlichte Schönheit.



Emblem der ALDEGONDA mit dem Stander des Prinzen.

egeisterte Yachtmänner gab es auch in der kaiserlichen Familie, während der Kaiser selbst für Wasser nicht sehr viel übrig hatte. Seine Erfahrungen waren auch schlimm genug: 1852 war zwischen Venedig und Triest im Sturm der den Kaiser begleitende Dampfer MA-RIA ANNA untergegangen; 1869 wäre Franz Joseph beinahe selbst in der Brandung vor Jaffa ums Leben gekommen. 1854 ist er sogar auf der Donau mit der kaiserlichen Yacht ADLER bei St. Nikola gestrandet. Kaiserin Elisabeth war da etwas anders; nicht nur, daß sie Seereisen allgemein bevorzugte, sie reiste sogar bei jedem Wetter, sehr zum Unbehagen der verantwortlichen Offiziere. Einmal ließ sie sich im Sturm an den Mast binden, statt unter Deck zu gehen oder dem Kapitän das Anlaufen eines Schutzhafens zu genehmigen.

Einer der aktivsten Segler war Erzherzog Johann Salvator, besser bekannt unter dem Namen Johann Orth. Er kam schon früh mit dem Segelsport in Kontakt: Sein ältester Bruder, Ferdinand IV., Großherzog von Toskana, hatte am Bodensee sogar eine ganze Flotte von Segelyachten. Ferdinand war ein hervorragender Segler; es machte ihm besonderen Spaß, möglichst knapp an vorbeifahrende Liniendampfer zu

Johann Salvator wurde ebenfalls zu einem Sportler ersten Ranges. Er fuhr im Kajak von Passau die Donau abwärts, besaß nacheinander mehrere kleine Segelboote am Traunsee (Schloß Orth hatte er 1876 gekauft) und begann schließlich, Hochseeyachting zu betreiben.

Im September 1887 erwarb er die schonergetakelte Dampfyacht BES-SIE, die zu seinem zweiten Heim wurde. Nachdem er den Militärdienst quittiert hatte, verbrachte Johann fast das ganze Jahr 1888 im Mittelmeer. An Bord war auch Lili Stubel, was im Mai 1888 zu Protesten des in Venedig residierenden österreichischen Konsuls führte.

Zu Beginn des Jahres 1889 verkaufte Johann BESSIE an Ettore de Economo aus Fiume (Rijeka) und benützte statt dessen den gecharterten 8-t-Kutter ALBA, Eigentum von Alexander Economo aus Triest; später auch die Yacht NAIRE von Erzherzog Karl Stephan. Die NAIRE sagte Johann besonders zu. Er ließ sie sogar auf seine Kosten auf der Whitehead-Werft in Fiume (Rijeka) überholen. Mit NAIRE gelang es ihm einmal, auf der Strecke Pola-Triest eine andere, nur mit englischen Matrosen bemannte Yacht um drei Stunden zu schlagen. Am 18. September 1889 legte er in Fiume (Rijeka) die Prüfungen zum Handelskapitän langer Fahrt ab.

Am 8. Oktober 1889 ist Johann Salvator aus dem Kaiserhaus ausgetreten; er wollte von nun an seinen Unterhalt nur noch als Handelsschiffskapitän verdienen. Sein neuerworbenes Schiff, Klipper SAINT MARGARET, 1.428 BRT (also wesentlich größer als die heute in Greenwich liegende CUTTY SARK mit 963 BRT), ist jedoch auf der Reise von Montevideo nach Chile in der Nacht vom 20. auf den 21. Juli 1890 - während der Bordwache zwischen Mitternacht und vier Uhr früh - auf etwa 48° südlicher Breite und 65° westlicher Länge infolge eines Orkans mit Böen aus östlicher Richtung gesunken.3

Glücklicher war sein um fünf Jahre älterer Bruder Erzherzog Ludwig Salvator. Schon Ende der sechziger Jahre entdeckte er auf seinen Reisen die Mittelmeerinsel Mallorca, wo er sich schließlich niederließ. Ludwig war wissenschaftlich tätig und schrieb zahlreiche volkskundliche, historische und naturwissenschaftliche Werke, deren Drucklegung er meist selbst finanzierte.

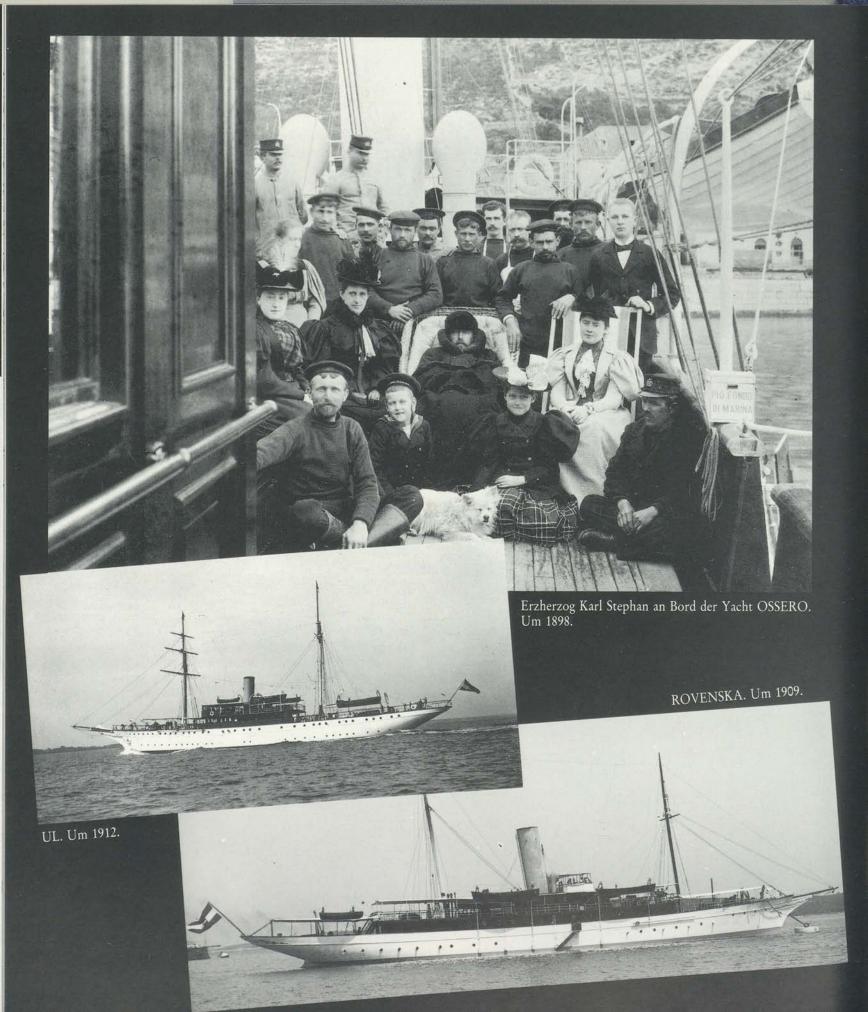
Ludwig Salvator war ein Original, auch was Kleidung und Sitten betraf. Sein Außeres war so nachlässig, daß man ihn öfters sogar für einen Vagabunden hielt. Er reiste am liebsten inkognito, schleppte seine NIXE II. des Erzherzogs Ludwig Salvator.

Koffer selbst und ließ sich am Wiener Hof möglichst wenig blicken. Er besaß nacheinander zwei Dampfyachten, die beide NIXE hießen. Die erste ließ er 1872 in Fiume (Rijeka) bauen; sie war 49 m lang und hatte 135 t. Durch Unachtsamkeit eines frisch angeheuerten Kapitäns - vorher führte Ludwig die Yacht stets selbst - lief sie am 4. Juli 1894 unweit Algier auf ein Riff und sank. Als Ersatz erwarb er vom Fürsten Johann II. von Liechtenstein am 25. April 1895 auf Mallorca die auch schon 18 Jahre alte Dampfyacht HERTHA, die er auf NIXE II. umtaufte. Entscheidend bei diesem Kauf war wahrscheinlich die Tatsa-

che, daß die Yacht von demselben Konstrukteur entworfen wurde wie sein altes Schiff.34 33 "Yachtrevue" 11/1979, S. 90-93; 12/1979, S. 60-63. Friedrich Weissensteiner: Johann Orth. Wien 1985. 34 "Yachtrevue" 9/1979, S. 76-78; 10/1979, S. 68-71; 1/1980, S. 60-62.



Erzherzog Johann Salvator mit seinen Yachtmatrosen





u jenen Erzherzögen, die große Leidenschaft für das Meer und Yachting hatten, zählte auch Karl Stephan. Kaum ein anderer kaiserlicher Prinz hatte so viele Jahre auf See verbracht, kein anderer besaß so viele erstklassige Yachten. Fast jedes Jahr wurde für ihn ein neues Schiff auf Stapel gelegt – meist in einer renommierten englischen Werft.

Erzherzog Karl Stephan war neben Leopold Ferdinand, einem Neffen der Erzherzöge Johann Salvator und Ludwig Salvator, der zweite kaiserliche Zögling der k. u. k. Marine-Akademie. Während Leopold bald die Kriegsmarine verlassen und auch auf den Rang eines Erzherzogs verzichtet hatte – er lebte fortan unter dem bürgerlichen Namen Wölfling –, blieb Karl Stephan bis zum Jahre 1895 aktiver Seeoffizier (zuletzt Vizeadmiral, 1912 Admiral).

Mit den kleinsten seiner Yachten nahm er an den Regatten des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" in Pola teil, mit den größeren segelte und dampfte er im Mittelmeer und Atlantik. Nicht selten befand sich eines seiner Schiffe in der Ostsee, während ein anderes in Quarnero (Kvarner) vor Anker lag. So war es ihm möglich, von seinem unweit Krakau liegendem Gut Saybusch (Žiwiec) nach relativ kurzer Eisenbahnfahrt eine seiner entweder im Norden oder im Süden liegenden Yachten zu erreichen.

Er besuchte Rußland und Skandinavien, im Mittelmeer die Türkei, Griechenland und Spanien. Daß bei solchen Reisen oft der Zar, der deutsche Kaiser, Könige und Fürsten zu seinen Gästen zählten, ist selbstverständlich.

Zu seinen größten und luxuriösesten Yachten gehörten die Dampfschiffe CHRISTA, OSSERO, ROVENSKA, UL, WATURUS - mit 200 bis 1.000 Tonnen, oder die Segelyachten CHRISTA und SEN - mit 133 bzw. 121 t. Solche Schiffe hatten für viele anspruchsvolle Gäste Platz, ihre Besatzung belief sich nicht selten auf 50 Mann. Sobald eine neue Yacht fertig war, wurde sie von Erzherzog Karl Stephan selbst in England übernommen und an die Adria gebracht; abgesehen von kleinen Segelbooten, die an Bord eines Dampfers transportiert wurden. Nicht selten nahm Karl Stephan auf diese Jungfernreisen zahlreiche Gäste mit. Die Aufregung bei der Ankunft in Lussingrande (Veli Lošinj), dem zweiten Domizil des Erzherzogs, war jedenfalls immer sehr groß. Im Gegensatz zu seinem Vetter Ludwig Salvator pflegte Karl Stephan strenge, althergebrachte Marinesitten; auf seinen Yachten mußte es außerdem wie auf einem Kriegsschiff zugehen. Eine Extravaganz erlaubte er sich aber doch: Er war stets zu allen möglichen und unmöglichen, bisweilen auch etwas brutalen Scherzen und Späßen aufgelegt, und er suchte sich unbarmherzig - auch unter hochgestellten Persönlichkeiten - immer wieder neue Opfer aus.35

SEN, hier bereits mit dem weißen Anstrich der k. u. k. Kriegsmarine, 1914. Im Hintergrund FREDA ex FLEUR DE LYS.

35 "Yachtrevue" 1/1981, S. 61-63; 8/1979, S. 62-63.

er Erzherzog, der sich um die Entwicklung des Seewesens (auch des Yachtings) nach der Jahrhundertwende am meisten verdient gemacht hatte, war der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este. Er selbst segelte nicht und war auch schon zu Beginn jeder Reise seekrank. Ursprünglich Kavallerieoffizier, kam er mit dem Seewasser erst während seiner Weltreise 1892 – 1893 näher in Verbindung; er war monatelang auf dem Kreuzer KAISERIN ELISA-BETH eingeschifft gewesen. Seine früheren, allerdings stets nur kurzen Seereisen haben ihn anscheinend wenig beeindruckt, auch nicht die Strandung der Dampfyacht GREIF, 1888, auf der er zusammen mit dem Kronprinzenehepaar nach Dalmatien reiste.36 Obwohl man auf der KAISERIN ELISABETH natürlich bemüht gewesen war, dem hohen Reisenden den allermöglichsten Komfort zu bieten, mußte der Erzherzog doch viele Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Erzherzog Franz Ferdinand hat sich mit allem rasch abgefunden und alle Störungen bald sogar liebgewonnen.37

Kurze Zeit später erkrankte er an Lungentuberkulose, damals eine tödliche Krankheit. Daß er gesundete, verdankte er neben seinem starken Willen zwei Menschen: seinem Arzt Dr. Victor Eisenmenger, der übrigens auch Segler war und im Salzkammergut ein Boot besaß, und seiner künftigen Frau, Gräfin Sophie Chotek. Eisenmenger übernahm die medizinische, Sophie Chotek die psychologische Kur. Seit dieser Rekonvaleszentenzeit, die er – neben einem Aufenthalt im Hochgebirge – hauptsächlich am Wasser verbracht hatte, wurde eine alljährliche Mittelmeerreise im Vorfrühling zur Regel. Franz Ferdinand besuchte nun häufig das von seinem Onkel Ferdinand Max bei Triest erbaute Schloß Miramare, Abbazia, die Brionischen Inseln. Zwangsläufig ergaben sich dadurch nahe Kontakte zur österreichisch-ungarischen Kriegs- und Handelsmarine, die der Erzherzog bald in sein Herz

schloß.

Franz Ferdinand war maritimer Autodidakt, es fehlte ihm die anspruchsvolle Ausbildung der Marine-Akademie, und deshalb griff er selbst nie in den engeren Dienstbetrieb ein. Um so mehr war er bemüht, sich den notwendigen Überblick zu verschaffen.

Durch die Folgen seiner überstandenen Krankheit war er an vielem gehindert, was ihm früher Freude gemacht hätte. Er durfte sich weder erhitzen noch erkälten; das Wetter spielte nun bei all seinem Tun eine große Rolle. Er, der Sportler, der ausgezeichnete Reiter, Tennisspieler, Eisläufer und Schütze, nahm deshalb kaum an einer Segelregatta aktiv teil.

Dafür war er um so öfter auf der Tribüne oder am Begleitschiff zu sehen; er stiftete zahlreiche Regattapreise, wie übrigens auch seine Frau Sophie, Fürstin bzw. später Herzogin von Hohenberg.³⁸

36 Foto in: Aichelburg, "K. u. k. Dampfschiffe", S. 74-75.

³⁷ Im Erzherzog-Franz-Ferdinand-Museum in Artstetten ist der Äquator-Taufschein des Erzherzogs ausgestellt, der ebenfalls, wie jeder andere, dieser unsanften Taufe unterzogen wurde.

38 "Yachtrevue" 11/1980, S. 112-115.

39 Am Flaggenleik deutlich sichtbar der die Flaggengröße bezeichnende Stempel, den jede ärarische Flagge hatte. Heute ein wichtiges Echtheitszertifikat.





m 5. Mai 1899 übernahm Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este von seinem Cousin, Erzherzog Karl Stephan, die Kommodore-Stelle des "k. u. k. Yacht-Geschwaders". Daß die Generalversammlung des "k. u. k. YG" dem Thronfolger diese Stelle anbot, war ein kluger Schachzug: der Thronfolger war zu dieser Zeit in Wien fast völlig isoliert. Man betrachtete ihn noch immer als todkranken Mann, Protektorate und Ehrenstellen wurden allgemein seinem jüngeren Bruder Erzherzog Otto übertragen. Darüber hinaus gab es Gerüchte über eine mögliche bevorstehende Ehe mit Sophie Gräfin Chotek, mit der jedoch der Kaiser und der Hof überhaupt nicht einverstanden waren. Das "Yacht-Geschwader" hatte die Zuneigung des Thronfolgers für immer gewonnen.

Das "k. u. k. Yacht-Geschwader" war zu dieser Zeit neun Jahre alt: seine Bildung wurde nach langen Vorarbeiten am 9. August 1891 gestattet. Die Bemühungen um eine Clubgründung gingen bis auf das Jahr 1888 zurück. Daß die Verhandlungen so lange gedauert hatten, war hauptsächlich den besonderen Wünschen der Clubproponenten zuzuschreiben: sie wollten den Clubsitz im Kriegshafen Pola haben, mit der Kriegsmarine eng zusammenarbeiten und vor allem die heißbegehrte k. u. k. Kriegsflagge führen dürfen. Das war kein ausgefallener Wunsch. Es gab englische Yachtclubs, die das gleiche Privileg hatten. Da es um die Führung der Kriegsflagge ging, mußte jedoch in das Bewilligungsverfahren auch der Kaiser eingeschaltet werden. Zwei Fürsten, Egon Hohenlohe und Heinrich Liechtenstein, sprachen diesbezüglich am 17. August 1890 bei Franz Joseph vor. Trotz dieser hohen Fürsprache dauerte es aber noch ein Jahr, bis der Club im Vereinskataster eingetragen werden konnte. Seine Mitglieder durften - soweit sie österreichische oder ungarische Staatsbürger waren - auf ihren Schiffen die k. u. k. Kriegsflagge führen, und der Club erhielt, als einziger der Monarchie, die Bezeichnung k. u. k. - kaiserlich und königlich. Dieses Recht wurde gleich im § 2 der Statuten durch die Verpflichtung ausgewogen: "In Kriegszeiten stellt das Yacht-Geschwader seine, die k. u. k. Flagge führenden Schiffe, zur Verfügung Seiner Majestät des Kaisers und Königs."

Das ist 1914 auch geschehen. Viele Motorboote und Dampfyachten erfüllten mannigfaltige Aufgaben; sie dienten als Aufklärungs- und Geleitschiffe, Wach- und Transportboote; einige wurden der Militärfischerei zugeteilt. Reine Segelboote standen den Rekonvaleszenten des Roten Kreuzes zur Verfügung.⁴⁰ (England setzte zahlreiche Yachten erfolgreich auch zur U-Boot-Bekämpfung ein.)

Doch auch schon vor dem Krieg überließen viele Yachtbesitzer ihre Fahrzeuge zeitweise der Kriegsmarine, meist zur Ausbildung von Kadetten.⁴¹

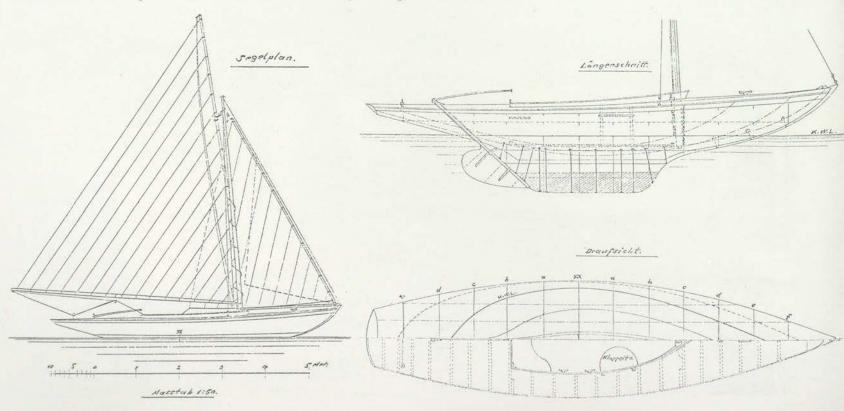
Clubhafen des "k. u. k. Yacht-Geschwaders", um 1910.

Das "k. u. k. Yacht-Geschwader" bemühte sich schon bald nach seiner Gründung um die Schaffung von Einheitsklassen. So wurde schon in den neunziger Jahren die A-Klasse geschaffen, die es auf 15 Boote brachte. Alle Bootsnamen begannen mit dem Buchstaben A. Nach der Jahrhundertwende wurde eine neue, etwas kleinere Klasse gebildet; sie hieß nach den Anfangsbuchstaben der einzelnen Namen die B-Klasse. Sie brachte es nur auf sieben Vertreter, da bald darauf in London die "International Yacht Racing Union" gegründet wurde; ihre Bestimmungen übernahm auch das "k. u. k. YG".

⁴⁰ In späteren Kriegsjahren wurden allerdings auch zahlreiche weitere Yachten und Boote eingezogen, die nicht im "k. u. k. YG" registriert waren.

⁴¹ "Yachtrevue" 2/1981, S. 54–56; 2/1977, S. 54–56; 3/1977, S. 60–62; 2/1978, S. 62–64; 3/1978, S. 62–64; 8/1979, S. 62–63.

Risse der B-Klasse.













ie Exklusivität des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" wurde durch einige Umstände und Statutenbedingungen garantiert, die in keinem anderen Yachtclub der Monarchie üblich waren. Die Mehrzahl der Mitglieder rekrutierte sich naturgemäß aus Offizieren der Kriegsmarine; dadurch wurde schon von vornherein ein hohes Leistungsniveau garantiert.

Das "Yacht-Geschwader" hatte die höchsten Mitgliedsbeiträge, überhaupt die höchsten, die je ein Mitglied eines Yachtclubs in Österreich zu zahlen hatte – 500 Gulden Eintrittsgebühr und 100 Gulden jährlich. (Das entsprach dem Grundgehalt eines Volksschuldirektors für

sechs Monate.)

Hohe Anforderungen wurden auf moralische Qualitäten gesetzt. Die Mitgliederaufnahme war nur auf Vorschlag von zwei alten Mitgliedern möglich; die Abstimmung erfolgte brieflich mit einem Stimmzettel. Der Kandidat mußte mindestens 90(!) Prozent aller Stimmen für sich gewinnen.

An der Spitze des "Yacht-Geschwaders" stand ein Kommodore – anfangs Erzherzog Karl Stephan, dann Erzherzog Franz Ferdinand –, dem zwei Vize- und zwei Kontrekommodores zur Seite standen. Die laufenden Geschäfte führte ein aus zwölf Mitgliedern bestehendes Komitee. Jedes Jahr trat ein Drittel der Komiteemitglieder zurück; da die Funktionsdauer drei Jahre betrug, kam es nie zu einem abrupten Wechsel in der Clubführung; alle Funktionäre hatten genügend Zeit, sich einzuarbeiten. Die Wiederwahl war selbstverständlich möglich. Unter den Mitgliedern fanden sich zahlreiche interessante Persönlichkeiten, etwa der spätere ungarische Reichsverweser Nikolaus Horthy von Nagy-Banya, der Herausgeber des ersten Taschenbuches der Kriegsflotten - des "Almanachs für Sr. Maj. Kriegs-Marine", Miecislaus Pietruski von Siemuszowa; Graf Hans Wilczek; Arthur Krupp aus Berndorf; Georg von Hütterott, Direktor der Schiffswerft Stabilimento tecnico triestino und Besitzer der Roten Insel; Graf J. Korwin-Milewski, dem die Insel St. Katharina vor Rovigno (Rovinj) gehörte; Nathaniel Freiherr von Rothschild aus Wien, der für seine Reisen am liebsten ganze Lloyddampfer mietete; John Whitehead aus Fiume (Rijeka), Industrieller und Erfinder des Torpedos; und auch ein Edward Drory Esq. aus Wien.

Der Clubsteg des "Yacht-Geschwaders" befand sich in unmittelbarer Nähe der Artillerieschulschiffe.



der Yacht des Eigenthümers Richard Ritter von 3 Lugger Fiume Maiko. 7.85 Kutter Pola Graf Geza Andrassy 1.5 Sloop

N	a m e	alt		Heimats-
der Yacht	des Eigenthümers	Tonnen- gehalt	Gattung	hafen
Morning-Star .	Edward V. Curwen	180	Schoner	Ports- mouth
Namouna	James Gordon Benett	740	Dampf- Yacht	New-York
Nautilus	R. v. Olschbaur	12	Naphtha- boot	Portorè
Nella	Richard Ritter von Barry	3	Lugger	Pola
Nestor	Alfred Graf Harrach	3	Lugger	Abbazia
Ninetta	Carl Baron Seckendorff	0.583	Sloop	Pört- schach
Nixe	Se. k. u. k. Hoheit Erzherzog Ludwig Salvator	355	Dampf- Yacht	Triest
Oakhill	Ladislaus Graf Hoyos		Sloop	Pört- schach
Ossero	Se. k. u. k. Hoheit Erzherzog Carl Stephan	300	Dampf- Yacht	Lussin- grande
Parenzo	Marchese B. Polesini	30:74	Kutter	Parenzo
Perlona	Capitain H. J. Anderson	69	Dampf- Yacht	Marseille
Pioneer	Alexander Prinz Thurn und Taxis	17	Yawl	Triest
Pogon	Fürst Czartoryski	195	Dampf- Yacht	Pola

Carl Graf Buquoy 1:437 Sloop Wien 31.38 Schoner Pola . . Graf Géza Andrássy 78

N	n m e	alt.		Heimats-
der Yacht	des Eigenthümers	Tonnen- gehalt	Gattung	hafen
Urania	Graf Bernhard Caboga	23	Kutter	Gravosa
Utowana	West-Durant	414:33	Segel- u. Dampf- Yacht	New-York
Valiant,	William K. Vanderbilt	2184	Dampf- Yacht	New-York
Valkyrie	Commendatore Ignazio Florio	94	Kutter	Palermo
Valkyrie	Earl of Dunraven	263	Kutter	Glasgow
Varuna	E. Higgins	1500	Dampf- Yacht	New-York
Veglia	Baron Nathaniel Rothschild	1111	Dampf- Yacht	Triest
Velella	Ad. Hermann	1/5	Lugger	Attersee
Vigilant	George J. Gould	144.7	Schoner	New-York
Virginia	Commendatore Ignazio Florio	16	Dampf- boot	Palermo

Liste der im "k. u. k. Yacht-Geschwader" registrierten Yachten, 1899.

N	a m e	ch ilt		Heimats-	-		1 2-0		
der Yacht	des Eigenthümers	Fonnen- gehalt	Gattung	hafen	r Yacht	a m e des Eigenthümers	Tonnen- gehalt	Gattung	Heimats hafen
Aline , .	Paul von Schöller	1.5	Sloop	Pola	Atunta		284 - 4	Dampf- Yacht	New-York
Alma	Graf Michael Esterházy	33	Kutter	Balaton Füred	Andy	Earl of Dunraven	28	Kutter	South- ampton
Almom	Graf Géza Andrássy	23	Kutter	Balaton Füred	Aug _{te}	Moriz Mayer	2	Boot mit elektrischem Motor	Pört- schach
Altis	Max Herzberg	1.5	Sloop	Pola	Austr	K. u. k. Yacht-Geschwader	1.5	Sloop	Pola
Amourette	R. v. Rodakowski	125	Sloop	Pola	Bettin	Baron Eduard Rothschild	31	Kutter	Havre
Annie	Wilhelm Edler von Kaan	3	Lugger	Pört- schach	Blackek	K. u. k. Kriegs-Marine	12	Kutter	Pola
Anza	Franz Baron Preuschen	1.5	Sloop	Pola	Bravo.	Rudolf von Biedermann	3	Lugger	Pola
Aram	Horthy v. Nagy- Banya	1:5	Sloop	Pola	Brioni	Carl Kupelwieser	38:65	Dampf- Yacht	Pola
Aretusa	Commendatore Ignazio Florio	4	Lugger	Palermo	Bubble	Graf Mels-Colloredo	3	Lugger	Pola
Aries	Baron Arthur Rothschild	76	Dampf- Yacht	Havre	Buccari	Herzog Robert von Parma	1:8	Kutter	Buccari
Aries	Edward Hore	268	Dampf- Yacht	Barrow	Cariad	Earl of Dunraven	129	Ketch	South- ampton
Ariston	Graf Buquoy	1.5	Sloop	Pola	Christine.	Sir W. Scott	250	Dampf- Yacht	Glasgow
Assagai,	Franz Dwofak	1.5	Sloop	Pola	Cockatoo .	H. J. Anderson	9	Lugger	Cowes

N	a m e	alt.		Heimats-
der Yacht	des Eigenthümers	Tonnen- gehalt	Gattung	hafen
Conqueror	F. W. Vanderbilt	526	Dampf- Yacht	New-York
Cressida	Gustav Fritz	4.25	Sloop	Orth
Czillagom	Moriz von Grabmayr	3	Lugger	Pola
Defender	C. O. Iselin	ca. 250	Kutter	New-York
Deli	Se. k. u. k. Hoheit Erzherzog Josef	21	Dampf- Yacht	Fiume
Dora	Prinz Philipp von Sachsen-Coburg- Gotha	3	Lugger	Pola
Dražica	Graf Alfred Harrach	47	Dampf- Yacht	Abbazia
Eros	K. u. k. Yacht-Geschwader	14	Kutter	Pola
Eros	Baron Arthur Rothschild	737	Dampf- Yacht	Nizza
Fauvette	E. Perignon	411	Dampf- Yacht	Havre
La Flèche	Baron Eduard Rothschild	106	Yawl	Havre
Franca	Commendatore Ignazio Florio	2	Dampf- Yacht	Palermo
Gitana	Baronin Adolf de Rothschild	71	Dampf- Yacht	Genf

Joh. J. von Leard 3.5 Kutter Fiume Emil Uzelac 9 Kutter Pola George J. Gould 184 Schoner New-Yor

Liste

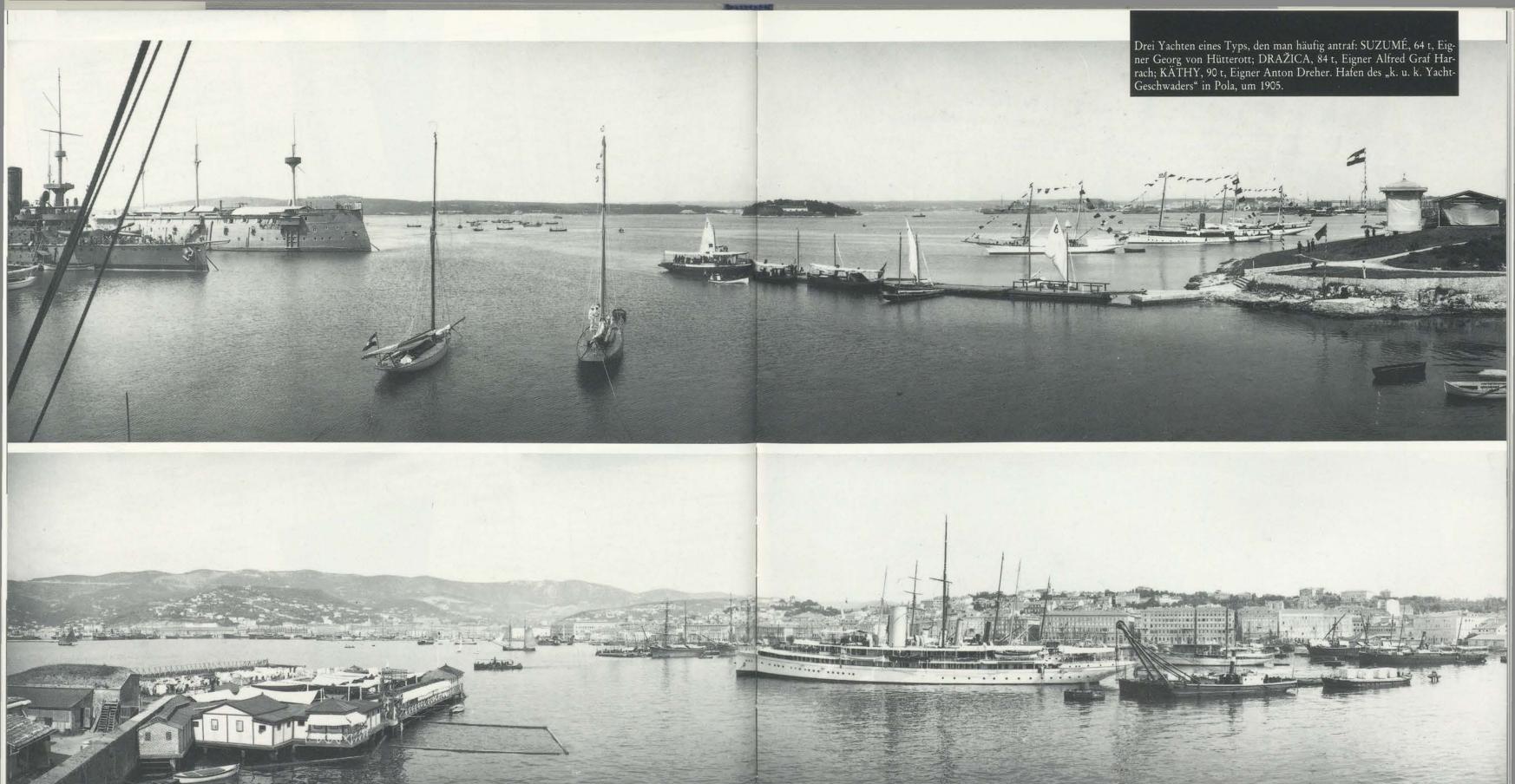
Ehrenmitglieder, Stifter

Mitglieder

K. H. K. Yaoht Geschwaders

1899.

Liste der Yachten.



K. u. k. Yacht- 🕏 Geschwader

unter dem Allerhöchsten Protektorate Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät des Kaisers und Königs FRANZ 10 SEPH I.

Vize-Kommodore für Österreich: Seine Exzellenz Alfred Graf Harrach.

Vize-Kommodore für Österreich: Seine Exzellenz Alfred Graf Harrach.

Vize-Kommodore für Üsterreich: Seine Exzellenz Karl Graf Buquoy.

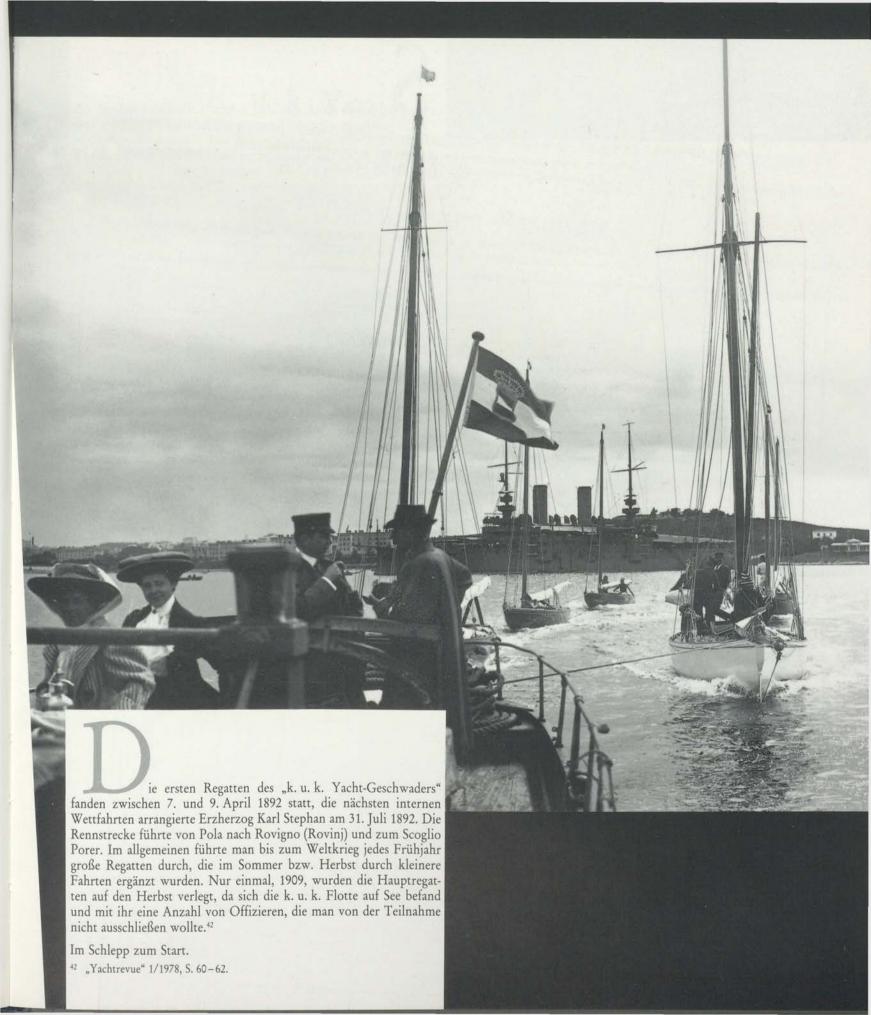
Vize-Kommodore für Üngarn: Seine Hoheit Prinz Philipp von Sachsen-Coburg-Gotha.

Contre " " Seine Exzellenz Géza Graf Andrássy.

Programm

der vom Samstag den 16. bis Sonntag den 24. Mai 1908 nach den neuen internationalen Wettsegelbestimmungen stattfindenden Wettfahrten.

	Ħ	f. Nr.	Bezeichnung		earer iwert	gütung den egeln	satz	Start	Distanz Seemellen	1. 1	Preis	n.	III.	der a	nimalan angeme a c h t e	ldeten		R	hn
Datum	Tageszeit	Fortlauf.	der Wettfahrt	von	bis	Zeitverg nach Segelre	Ems in Kr	Start fliegend	Dist in Sec	bestehend aus	gegeben von	gegeb	eis en vom tgeschwader	L I	Prei II.	s m.		Ба	ı II II
Mai	Vor- mittag	1	In ÖsterrUngarn gebaute Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtklubs	über 10	15	nach be- sonderer Tafel	10	9"	17	Kunst- gegenstand	dem Herrn Erzherzog- Kommodoren	Kunst- gegenstand	Kunst- gegenstand	2	3	5		am rke een.	
ag den 16.	nittag	2	Yachten eines anerkannten Yachtklubs	ilber 7	9	-	7	2	7	*	Sr. Exzellenz Karl Graf Buquoy		-	2	3	6		so ist enzungsma erb. zu lass	
Samstag	Nachmittag	3	Einheitsklasse der "A"-Boote	-	-	97	7	2º 15	7		Ihrer Durch- laucht Frau Fürstin Hohenberg		*:	2	4	7		lurchsegelt ördi Begri itebei stem	
Mai	Vor- mittag	4	Alle Yachten des k. u. k. Yacht- geschwaders u. die beiden Einheitsklassen	unter 15	-	Wie bei 1	-	10%	9:0	*	Sr. Majestät dem Kaiser und König	•		1	(Aux	-		Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist am Ende der ersten Runde die nördl. Begrenzungsmarke der Startlinie zu runden und hiehei steuerb, zu lassen.	
ag den 11.	Nachmittag	5	Kriegsboote der k. u. k. Eskadre und Reserve-Eskadre unter Riemen	-	-		-	2º 30	24	Wanderpokal und 70 K	k. u. k. YG.	30 K	-		140	-		ie Bahn r ersten R tlinie zu ru	
Sonntag	Vachn		AND THE RESIDENCE OF THE PROPERTY OF		assen			31 30		50 K			20 K					de de	
		6	Kriegsboote unter Segel	Rettun	gskutt. tter			3º 45 4º	24						3.5	-		多型名	
	Vor- mittag	7	Einheitsklasse der "A"-Boote		-	=	7	94	7	Kunst- gegenstand	threr Exzellenz Baronin Reinelt	Kunst- gegenstand	Kunst- gegenstand	2	4	7	100	Startlinie. Startlinie.	ord) — back-
Montag den 18.	ittag	8	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtklubs	über 10	15	Wie bei 1	10	2 ^b	17		Baronin Emma Lutteroth	*	4	2	3	5	Marke bei	TI	t backbord) V (bleibt back-
Monta	Nachmittag	9	Einheitsklasse der "B"-Boote	17.	-	=:	5	2° 15	7		lhrer k. u. k. Ho- heit Frau Erz- herzogin Maria Josepha			2	3	6	1	steuerbord) steuerbord)	Fisella (bleibt d) — Boje XV tartlinte.
Mai	ittag	10	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtklubs	ûber 15	-	Handi- cap	30	94	11-0		k. u. k. YG.		7 4 5	2	3	5	d S. Pietro	(bleibt (bleibt	vor Fisella bord) — B - Startlinie.
ag den 19.	Vormittag	11	Einheitsklasse der "B"-Boote	-	-	-	5	9" 15	7		Herrn Anton Dreher jun.		nes#	2	3	6	ea und Eiland backbord.	Bucht Rancon Val Maggiore	(bleibt backbord)
Dienstag	Nach- mittag	12	Einheitsklasse der "A"-Boote	-	-	-	7	21	7		k. u. k. YG.		- 4	2	4	7	St. Andrea u bleiben back	bei Bucht e in Val M	steuerbord) — Mark Boje XIX b (bleibt ba ella (bleibt backbord)
20 Mai	Vor- mittag	13	Einheitsklasse der "B"-Boote	+	-	+	5	94	7		Lstt. Hieronymus Graf Cottoredo Mannsfeld			2	3	6	1 Eiland St. Marken blei	2.6	15 1 15
den	nittag	14	Yachten eines anerkannten fachtklubs	über 7	9	Wie bei 1	7	24	7	*	Herrn Anton Dreher jun.		*	2	3	6	che	kbord)	Maggiore (bleibt turs: Startlinie 1
Mittwoch	Nachmittag	15	Sonderwettfahrt für in Österr,-Ungarn gehaute Yachten und Segelboote		-		10	2º 15	8:5	200 K	k. u. k. YG.	100 K	50 K	2	4	6	dann zwis umgekehrt;	t steuert leibt bac	Val Maggi m Kurs: St rd) — Mar
	Vor- mittag	16	Einheitsklasse der "A"-Boote	-	-	+	7.	91	7.	Kunst- gegenstand	k. u. k. YG.	Kunst- gegenstand	Kunst- gegenstand	2	4	7	ije XV. — c Eventuell ur	da (bleib eneda (b	the cho
den 21.	25	17	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtklubs	über 10	15	Wie bei 1	10	25	17.	1.		*		2	3	5	Boje Eve	spitze Pene Spitze Per tabe an.	Bei
Donnerstag	Nachmittag	18	Einheitsklasse der "B"-Boote		#	-	5	2º 15	7			U.S. H	16	2	3	6	St. Andrea -	von Spi ch von Buchsta	- E 10
						6 1	Uhr	Gen	era	lversamm	lung						Streepo	dlich südli hißte	t ste
Mai	ttag	19	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtklubs	über 10	15	Wie bei 1	10	9-	17	Kunst- gegenstand	k. u. k. YG.	,e		2	3	5	Caterina und Eiland St. An Marken bleiben steuerbord.	re (bleibt backbord) — Marke südlich von Spitze Peneda (bleibt steuerbord) — neon (bleibt backbord) — Marke südlich von Spitze Peneda (bleibt backbord) nter den Arm des Semaphors gehißte Bachstabe an.	Marke vor Fisella (bleibt steuerbord) — Boje XIX b (bleibt steuerbord) — Starllinie. bt steuerbord) — Marke in Val Maggiörë (b
rreitag den 22. mai	Vormittag	20	Yachten eines anerkannten Yachtklubs	über 7	9		7	91 15	7					2	3	6	arken ble	Skbord) I	vor Fisel (bleibt s rd) — N
Freira	Nach- mittag	21	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtkluba	iiber 15	-	Handi- cap	30	21	11:0			*:	198	2	3	5	schen Elland Catartlinie; die M.	re (bleibt backbord) — icon (bleibt backbord) nter dem Arm des Sen	inie – Marke vor – Boje XIX b (bl (bleibt steuerbord)



tartschuß zu Regatten des "k. u. k. Yacht-Geschwaders", um 1913. Die allerletzten großen Regatten des "k. u. k. YG" fanden vom 14. bis 25. Mai 1914 statt. Ein Star blieb nach wie vor die 6-m-R-Yacht GEFION III. von Ernst Schreiner aus Graz. Bis zum Kriegsausbruch erhielt sie bei 82 Starts 69 Preise, darunter 48 erste.



K. u. k. Yacht- T Geschwader

unter dem Allerhöchsten Protektorate Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät des Kaisers und Königs FRANZ JOSEPH I.

Kommodore: Seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este.

Vize-Kommodore für Österreich: Seine Exzellenz Alfred Graf Harrach.

Vize-Kommodore für Ungarn: Seine Hoheit Prinz Philipp von Sachsen-Coburg-Gotha.
Contre " " Seine Exzellenz Géza Graf Andrássy.

Aussegelung-Resultate

der von Sonntag den 12. bis Montag den 20. Mai 1912 in Pola nach den internationalen Wettsegelbestimmungen abgehaltenen Wettfahrten.

	-	Nr.		Bezeichnung		wert Meter	ütung den gein	nen	Start	I. F	Preis	II.	III.		s	ieger	
Datum	Tageszeit	Fortlauf.		der Wettfahrt	über	bis	Zeitvergütung nach den Segelregeln	Einsatz in Kroner	(mit Aus- nahme der Kriegs- boote)	bestehend aus	gegeben von	gegeb	eis en vom tgeschwader	Preis	Name der Yacht	Eigner	Führer
10	r-	0		Zusammengelegte			Handi-			Kunst-	Ihrer Exzellenz	Kunst-	Kunst-	1.	Babus	Altgraf zu Saim	
12. Mai	Vor-	1		"A" und "B"-Boote	-	=	cap.	6	94 15	gegenstand	Frau Baronin Angelina Reinelt	gegenstand	gegenstand	III.	Bambalapitija Branzin	R. v. Schoeller	Ernst Schreine Lslt. Nowotn
den	200			6 Met. R-Yachten					100		Sr. Hoheit Philipp Prinz			L. H. u.	Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
	Nachmittag	2	1 8	eines anerkannten Yachtklubs	5	6	-	8	2º 15	*	Philipp Prinz von Sachsen- Coburg-Gotha			Sond.	Dorothea Grane	F.Kpt. Herzberg Dr. v. Sonnentha	
Sonntag	Nacl	3		Jollen-Klasse	-	-	-	5	2h 30	*	k. u. k. YG.	,		I.	Jolle 1	K. u. k. Kriegsmarine	Skdt. Edl. v. Kart
27	5.0													1.	Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
Mai	Vormittag			Zusammengelegte Klassen der 5 bis 12 Met. R-Yachten	5	12	10	8	91		k. k. Union			II.	Tamontana II	Bnin, Haas-Teichen	
13	/orr	1		eines anerkannten Yachtklubs		1.6	ja		3		Yachtklub		187	III. u. Sond.	Dorothea	F.Kpt. Herzberg	Eigner
den		-	-		_		-	-						IV.	Marithea	Prinz Coburg	K. Kpt. Hilsch
lag	ittag	L		Townson and only			Unndi							1.	Amourette	Lslt. v. Wimmer	Eigner
Montag	Nachmittag	5		Zusammengelegte "A" und "B"-Boote	-		Handi- cap	6	2h 15	*	Herrn Anton Eugen Dreher			TL.	Branzin	R. v. Schoeller	Lslt. Nowotr
	S.													III.	Babus	Altgraf zu Salm	Lslt. v. Petr
	, 5/		İ	400000000000000000000000000000000000000							k. k. Union			J.	Babus	Altgraf zu Salm	Lslt. v. Petr
Mai	Vor-	6		Zusammengelegte "A" und "B"-Boote	-	-	Handi- cap	6	91 15	*	Yachtklub		9	11.	Amourette	Lslt.v. Wimmer	Eigner
14. N	-						- 2				Wörthersee			III.	Ajax	K.u. k. Kriegsmarine	Frglt. v. Wei
				6 Met. R-Yachten							Ihrer k. u. k. Hoheit Frau				Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
den ;	tag	7	1	eines anerkannten Yachtklubs	5	6	-	8	2º 15		Erzherzogin		7	II. u. Sond. III.	Dorothea	F.Kpt.Herzberg	,
Dienstag	Nachmittag	-	_		-		_	-			Maria Josepha				Hayo	R. v. Schoeller	Lslt. v. Wimr
Die	Na	8		Jollen-Klasse	=	-	-	5	2h 30		k. u. k. YG.				Jolle I	K. u. k. Kriegsmarine	Skdt. Zvanet
	, 6			C Mat. D.Vanter							Ihrer Hoheit			I.	Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
Mai	Vor-	9	10	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	-	8	9h	B.	der Frau Herzogin von		,	11.	Grane Va Via II	Dr. v. Sonnenthal L. Kupelwieser	Dr.Ing.R.v.Me Lslt. v. Petri
13.	-										Hohenberg			Sond.		F.Kpt. Herzberg	Eigner
den	1			8 Met. R-Yachten					2000000		71 7 3072			I.	Tramontana II	Bnin. Haas-Teichen	Lsit. v. Arva
	ttag	10	- 0	eines anerkannten Yachtklubs	7	8	-	8	2h 15		k. u. k. YG.		,	H.	Marithea	Prinz Coburg	K. Kpt. Hilsch
VOC	Nachmittag	-	_			_		-						III.	Drache III	Graf Hoyos	Lslt. v. Petr
Mittwoch	Nac			Zusammengelegte			Handi-		Dh 20		Seiner Exzellenz			I.	Amourette	Lslt. v.Wimmer	Eigner
<		11		"A" und "B" Boote		-	cap	6	2h 30	×	Géza Graf Andrássy		*	II.	Branzin "BB"	R. v. Schoeller F.Kpt. Herzberg	Frglt. Cerri Eigner
-		-												I.	Bambalapitija	Lsit. v. Luschin	1
Mai	Vor-	12		Zusammengelegte	-	_	Handi- cap	6	10 ^{to}		k. u. k. YG.			11.	Branzin	R. v. Schoeller	Lslt. Nowotr
10.	> 11	-	-	"A" und "B"-Boote			Сар				And the second second			III. Sond.	"BB" Babus	F.Kpt. Herzberg Altgraf Salm	Lslt. v. Petri
den			ioni	2240 200 00						27/ 0				1.	"Drache III"	Graf Hoyos	Lsit. v. Petri
	96	13	Bri	8 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	7	8	-	8	21 30	Brioni Wander-Pokal	Herr Paul Kupelwieser			11	Marithea	Prinz Coburg	F.Kpt.Herzbe
stag	Nachmittag	10000	to.	Cinco morramico i a manas						Transact County	Temperwieser			III.	Adria	Skdt. v. Fontaine	PERSONAL PROPERTY AND ADDRESS OF THE PERSON NAMED IN COLUMN 1
onnerstag	achr		0 >	A Mat A Vention						Vonet	P.4 0			I.	Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
00	Z	14		6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	=	8	21-45	Kunst- gegenstand	Edgar Graf Hoyos			II. III.	Grane Va Via II	Dr. v. Sonnenthal L. Kupetwieser	Eigner
_														Sond.	Hayo	R. v. Schoeller	Lslt. v. Wimn
	Vormittag	15	- 8	8 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	7	8	im.	8	94		Sr. Durchlaucht Fürst Edmund Batthyåny- Strattmann			1.	Tramontana II	Baronin Haas-Teichen	Lsit. v. Arva
Mai)rmi	+4-		A STATE OF THE STA							Sr. Erlaucht			I.	Gefion III	Ernst Schreiner	Eigner
17.	V	16		6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6		8	9 ^h 15		Alfred Graf			H. III.	Grane Erika	Dr. v. Sonnenthal k. u. k. Kriegsmarine	Dr.Ing.R.v.Me Lslt. Collori
den				and and remitter, 1 at little 100				10			Harrach	0.00			Punta Christo	Dreher jun.	Frglt. Banfie
ag											Sr. k. u. k. Hoheif			I.	Babus	Altgraf Salm	Lslt. v. Petri
Freitag	ttag	17	Zusa	ummengelegte "A" und "B"-Boote (Singlehand)	-	-	Handi- cap	6	2º 15		dem Herrn Erzherzog-	,	*	IL.	,BB*	F.Kpt. Herzberg	Eigner
-	Nachmittag										Kommodore	7 7		III.	Bambalapitija	Lslt. v. Luschin	Frglt. Banfiel
	ac	18		Jollen-Klasse				5	2 ^N 30		k. u. k. YG				Name and Address of the Owner, where	THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN	F-22



ie wertvollsten Preise, die je ein Yachtclub in Österreich-Ungarn zu vergeben hatte, waren naturgemäß die des "k. u. k. Yacht-Geschwaders". Es handelte sich um wahre Kunstwerke, die neben dem Material- auch hohen handwerklichen Wert besaßen. Im "Yacht-Geschwader" war üblich, außerdem jeweils noch eine Geldsumme zu stiften: der Ehrenpreis gehörte dem Eigner bzw. dem Führer der siegreichen Yacht; das Geld gehörte der oft fest angestellten und besoldeten Bemannung. Siegte ein Schiff der k. u. k. Kriegsmarine, wanderte der Preis jedoch in das in Pola befindliche Marine-Museum, das Geld in die Ärarkasse. Führer von Küstenfahrzeugen erhielten stets nur Geldpreise.

Etwas hatten Preise aller Yachtclubs gemeinsam: Oft handelte es sich nicht um reine Staubfänger, wenn auch aus edlem Material, sondern die Preise hatten praktischen Wert, waren als Gegenstände des täglichen Gebrauchs konzipiert, und man konnte sie gut verwenden. So gab es Uhren, Barometer, Weinkrüge, Eßbestecke, Brief- und Dokumententaschen, Glasservice, Aschenbecher, Gemälde mit Yachtthe-

men... Ein Brauch, zu dem man zurückkehren sollte. Nur Wanderpreise waren meist Pokale.

Sehr verbreitet waren Cockpitschilder, kleine, nur wenige Zentimeter große Plaketten mit Inschrift. Durch sie ehrte man vor allem das siegreiche Boot, nicht die Mannschaft, die anonym blieb. Solange es noch Boote aus Mahagoni gab, wirkten solche Plaketten sehr dekorativ. Sie waren auch meist aus Silber. Demgegenüber gab es auch ganz persönliche Preise, die man wie eine Auszeichnung tragen konnte: Brustmedaillen, Anstecknadeln und Kappen. Solche befriedigten allerdings nur kurz und wenige. Man war doch bescheidener, als manche Funktionäre annehmen wollten. Sie kamen um die Jahrhundertwende fast ganz außer Gebrauch.

Manchmal gab es auch eher ungewöhnliche Preise, die vielleicht aus zeitweiser Verlegenheit helfen sollten. So widmete etwa der "Union Yacht Club Stammverein" 1891 das bereits fünf Jahre alte Clubboot ORION als Regattapreis für den Traunsee.



ein schöner Brauch, der heute völlig ausgestorben ist, war das Segeln in Uniform. Mit der Uniform verband man die Ehre, einem bestimmten Club angehören zu dürfen. Die diesbezüglichen Vorschriften waren mal strenger, mal lockerer; das Tragen in der Öffentlichkeit, außerhalb des Clubs, bedurfte stets behördlicher Genehmigung. Nicht alle Yachtclubs in Österreich-Ungarn haben sie erhalten. Der "Union Yacht Club" hatte den behördlichen Segen erst im Juli 1917 bekommen (Antrag vom 31. Mai 1917), obwohl man eine Uniform von Anfang an trug und dies auch durch die interne Segelordnung bestimmt war. Nach der behördlich genehmigten Tragweise von 1917 bestand die Clubkleidung des "UYC" aus einer dunkelblauen, zweireihigen Bordjacke mit schwarzen Emblemknöpfen, aus einer dunkelblauen Hose und einer dunkelblauen Schirmkappe mit Clubemblem.

In der heißen Jahreszeit konnte man eine weiße, zweireihige Bordjacke mit goldenen Emblemknöpfen bzw. weißen Interimsknöpfen ohne Emblem tragen, dazu weiße Hose und weiße Schirmkappe mit Emblem. Eine Kombination von dunkelblauen Jacken und weißen Hosen war also nicht möglich.

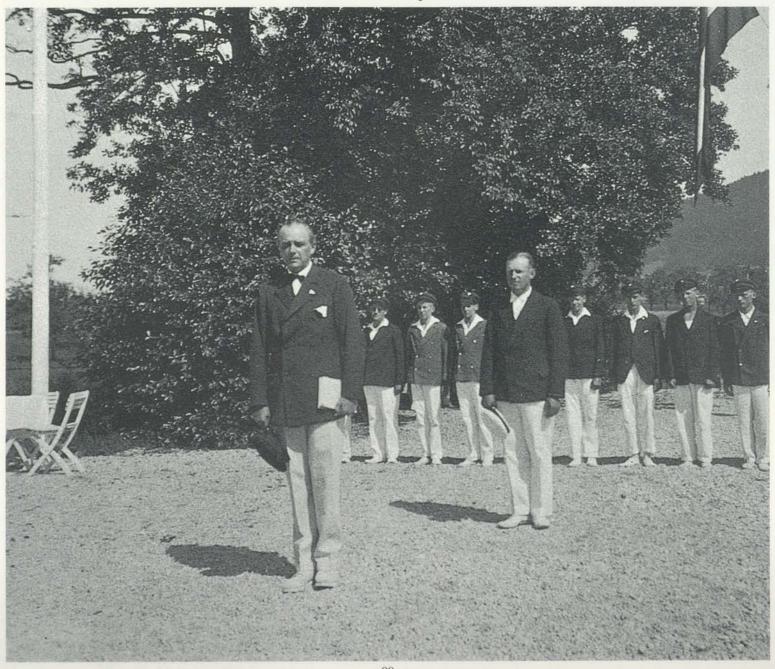
Daneben gab es die Festkleidung aus einer kurzen, zweireihigen dunkelblauen Jacke mit goldenen Emblemknöpfen, einer ausgeschnittenen dunkelblauen oder weißen Weste mit goldenen Emblemknöpfen

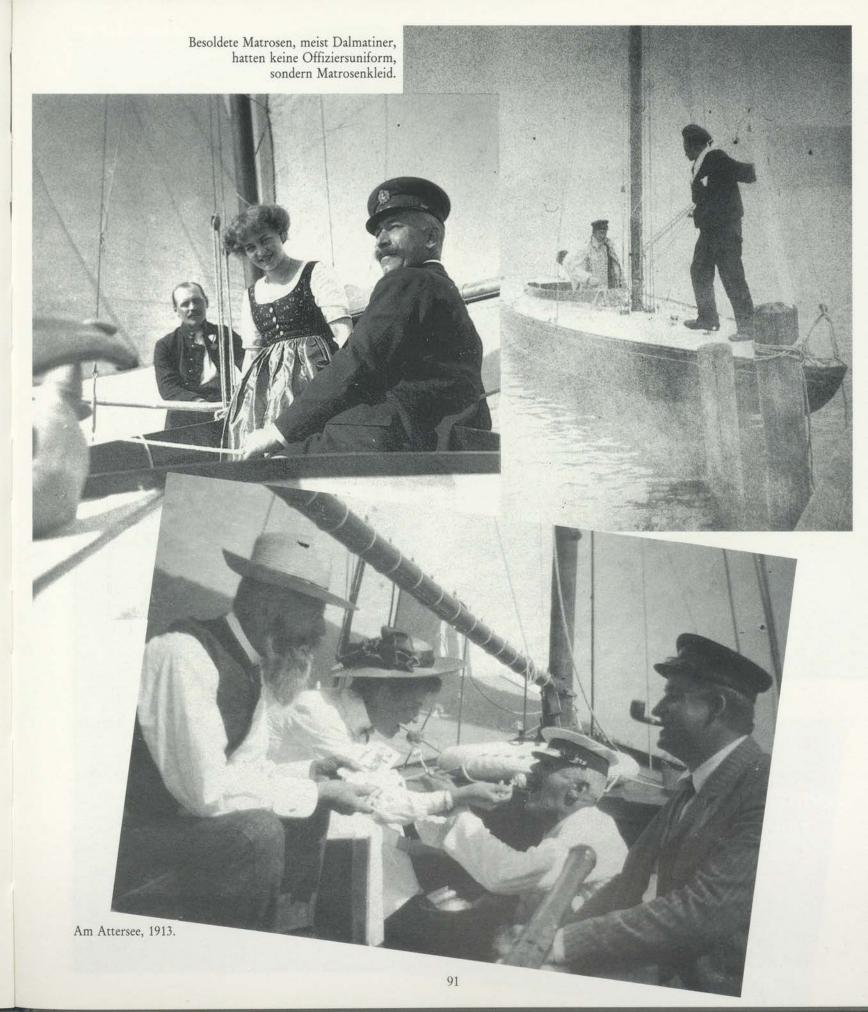
und aus einer dunkelblauen Hose.

Junioren und beitragende Mitglieder durften keine Uniform tragen,

sondern nur eine Kappe.

Festliche Begrüßung des Bundespräsidenten Wilhelm Miklas im "UYC Attersee". Ca. 1936. Die Uniform erlebte in der Zwischenkriegszeit ihre neue Blüte.





ehr streng waren die Flaggenvorschriften und überhaupt die allgemeinen Flaggensitten. Naturgemäß haben auch die Segler ihre Gewohnheiten der Berufsschiffahrt, insbesondere jedoch jener der Kriegsmarine, angepaßt. Offiziell ist in Österreich-Ungarn über die Flaggenführung auf Yachten keine eigene Verordnung erschienen. Das "k. u. k. Yacht-Geschwader" lehnte sich in seinen Gebräuchen an das Dienstreglement für die k. u. k. Kriegsmarine an, der "Union Yacht Club" an die Anordnungen des Deutschen Segler-Verbandes. Da es sich um internationale und allgemein übliche Normen handelte, gab es kaum Differenzen. Am Meer mußte im Prinzip jede in Dienst gestellte Yacht die Nationalflagge führen. Vor Anker wurde die Flagge am Flaggenstock, unter Segel an der Großgaffel gefahren. Nur Yawls hissen sie stets am Besanmast. Auf See außer Sicht von Land oder anderen Fahrzeugen bzw. bei Schlechtwetter konnte die Flagge niedergeholt werden. Während der Regatten war es nicht üblich, die Nationalflagge zu führen.

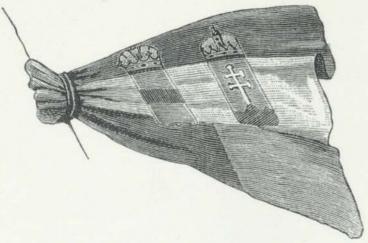
Am Morgen wurde die Nationalflagge um acht Uhr gehißt, im Winter in höheren Breiten jedenfalls erst nach Sonnenaufgang. Niedergeholt wurde die Flagge stets mit Sonnenuntergang. Sie durfte auf keinen Fall die ganze Nacht über am Mast bleiben. Im Gegensatz dazu wehte der Clubstander im Topp Tag und Nacht.⁴³

Yawl SMS FREDA: Am Besanmast die k. u. k. Kriegsflagge, im Großtopp der Kommodorestander – Zeichen, daß sich der Kommodore Erzherzog Franz Ferdinand an Bord befindet.

Ein anderes Zeichen der Anwesenheit des Erzherzogs war die Erzherzog-Standarte, die auf Schiffen, Fahrzeugen oder Gebäuden außerhalb des "Yacht-Geschwaders" gehißt wurde. Solche Standarten, Kommando- und Dienstflaggen hatten der Kaiser, die Kaiserin, die Erzherzöge; die Admiräle, Vizeadmiräle und Kontreadmiräle sowie die höchsten Offiziere des Heeres – der Feldmarschall, Feldmarschalleutnant, Feldzeugmeister, General der Kavallerie und Generalmajor. Auf dem Foto der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand mit seinen Kindern, Fürst Max, Fürst Ernst und Fürstin Sophie. Brioni, 1913.

43 ", Yachtrevue" 6/1978, S. 74-76.





Flagge "im Schau" - eine uralte Aufforderung zur Hilfeleistung. Eine schöne Sitte bildete die Verwendung der "Race-Flaggen"; sie haben sich auch noch Jahre nach der Einführung von Startnummern erhalten. Es handelte sich um persönliche Stander des Yachtbesitzers. oft mit Anspielungen auf seinen Stand, Namen, Wappen oder Beruf. Das Niederholen der Race-Flagge während einer Regatta bedeutete die Aufgabe.

"Race-Flaggen" aus dem Yachtregister des "Union Yacht Clubs" von 1898:



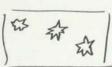
ANNIE. Dr. Wilhelm von Kaan, Unter-Dellach.



Ladislaus Graf Hovos, Pörtschach.

OAKHILL,

CHARON.



Rudolf Kubarth, Pörtschach.



MARGARETHE,

SUKKAWATI.

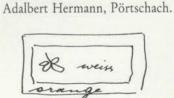
Alois Bauer, Gmunden.



Eduard Klemensiewicz, Gmunden. Albrecht Zeppezauer, Pörtschach.

HANNIBAL.

Wilhelm Brückner, Attersee.



BON SÉIOUR. Lothar Klammer, Pörtschach.

MÖVE. Dr. Alfred von Horsetzky, Wevregg.



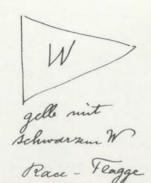
ASTARTE. Ernst Hartmann, Pörtschach.



FRIEDA. Julius Overhoff, Rinnbach.

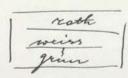


RA-HEU-EM, Prof. Dr. R. Heinzel, Attersee.

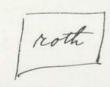


TARTARIN, Robert Freiherr Walterskirchen, Krumpendorf.

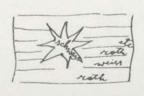
_ Dr. Franz Brecher, Attersee.



ELÖRE, Gyula von Pranger, Weyregg.



SOUVENIR, Franz Zoder, Weyregg.



ALBATROS, Josef Fichtl, Seewalchen.

eben dem in Pola residierenden "k. u. k. Yacht-Geschwader" entstand an der Adria um die Jahrhundertwende ein anderer bedeutender Seglerclub: der noch heute in Triest bestehende "Yacht Club Adriaco". Während das "Yacht-Geschwader" meist Offiziere der k. u. k. Kriegsmarine aller Nationalitäten der Monarchie zu Mitgliedern hatte, vereinigten sich im "Adriaco" Triestiner Kaufleute, Industrielle, Reeder und Offiziere der Handelsmarine, fast ausschließlich Italiener österreichischer Staatsangehörigkeit.

In Triest, dem damals bedeutendsten österreichischen Handelshafen, traf man schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts vereinzelt Segelyachten, die einigen Prominenten dieser Stadt gehörten. Sehr gerne segelten Erzherzog Ferdinand Max, der spätere Kaiser von Mexiko; der englische Konsul in Triest, Sir Richard Burton; die Werftbesitzer Strudthoff, Panfilli und Tonello; Mitglieder der Familie Sartorio; Linienschiffskapitän Conte Vittorio Bousquet und andere.

Alle segelten nur zu ihrem eigenen Vergnügen, so wie man Nachmittagsspaziergänge macht. Von einem sportlichen Wettbewerb war noch lange keine Rede. Die erste Segelregatta vor Triest, über die die Presse berichtete, fand erst im April 1889 statt. Veranstalter war der "Triester Regatta Verein" – ein Ruderclub. So waren es auch hier die Ruderer, die den Sportgeist unter den Seglern weckten.

In den folgenden Jahren bildete sich eine Gruppe von Seglern um den Handelsschiffskapitän Enrico Ambrosini. Diese Gruppe veranstaltete 1898 selbst eine Segelregatta vor Barcola; man traf einander anfangs in diversen Cafés; um 1900 wurde das "Hotel de la Ville" zum Treffpunkt. Dort wurde am 21. März 1903 ein offizieller Yachtclub gegründet – der "Adriaco".

"Adriaco" war die erste reine Seglervereinigung in Triest. Schon im Jahr darauf besaß "Adriaco" sein erstes Clublokal: ein zum Hausboot umgebautes Trabakel, das im Hafen am Molo Sartorio vertäut wurde. Das erste clubeigene Boot kam 1906: der 17 BRT große Kutter⁴⁴ ADRIACO, gebaut auf der Werft Ottavio Picinich in Lussinpiccolo (Mali Lošinj). 1911 siedelte der Club in ein neuerbautes zweistöckiges Hausboot um.

Erst 1924 kam es zum Bau eines eigenen Hauses – der Casa Rossa – direkt auf dem durch Auszug der österreichischen Finanzbehörden freigewordenen Molo Sartorio. Das dort bereits befindliche Häuschen, Casetta Rossa, wurde im gleichen Stil erweitert. Das nicht mehr benötigte Hausboot ging nach Grado, wo es noch heute von einem Seglerverein benützt wird.

Das Bootsmaterial des Clubs vergrößerte sich von den sieben Booten der 13 Gründer des Jahres 1903 auf 43 Yachten im Jahre 1918. In diesem Jahr hatte der Club 269 Mitglieder.

Die ersten Clubregatten wurden 1904 veranstaltet; sie blieben jedoch noch lange Zeit nur den eigenen Mitgliedern vorbehalten. Als Segelrevier diente hauptsächlich der Raum von Triest bzw. Barcola, manchmal auch die Bucht von Muggia.

Von besonderer Bedeutung für den "Adriaco" war stets das dort sehr gepflegte gesellschaftliche Leben. Demzufolge hatten auch die 1924 errichteten Gesellschaftsräume Dimensionen erhalten, die in anderen Yachtclubs nicht einmal Werkstätten und Depots besitzen. Da der Club mitten in der Stadt lag und liegt, ging und geht man dorthin zum Mittagessen, auf einen Kaffee, nach der Tagesarbeit, vor dem Theaterbesuch oder nur so zwischendurch, nicht nur, um zu segeln oder zu arbeiten. Der Club war und ist noch heute der Treffpunkt der Triester Oberschicht.⁴⁵

- 44 In einigen Quellen als Yawl bezeichnet.
- 45 "Yachtrevue" 9/1978, S. 48-50.

Übersicht der 1913 bei der österreichischen und ungarischen Seebehörde eingetragenen Yachten außerhalb des "k. u. k. Yacht-Geschwaders".

Das älteste im "Adriaco" registrierte Boot stammt aus dem Jahre 1889.





Das erste Clubheim – ein umgebautes Trabakel. Ca. 1905.

Molo Sartorio in Triest, um 1911.



B. Sonstige Jachten.

Eingeschrieben bei der k. k. Seebehörde in Triest.

Name	Eigentümer	Brutto- Tounen- gehalt	Gattung	Heimats- hafen
	A. Segeljac	hten.		
Adriaco	Jachtklub Adriaco	17	Kutter	Triest
Aktis	Dari Umb,	5	Lugger	Parenzo
Amelia	Radivo Sebastian	1	Boot	Triest
Assagay	Verban V.	3	Lugger	Zara
Ave Maria	Ljubić	4	Kutter	Lussinpiccol
Beata II	Praxmarer A., Dr.	5	Kutter	Triest
Caprera	Vortmann G., Dr.	11	Kutter	Zara
Drache	Eduard u. Georg Graf Hoyos	14	Kutter	Volosca
Eos	Dr. Freiherr von Ralli (JG.)	2	Kutter	Triest
Gigietta	Banelli Karl	3	Kutter	Triest
Gitana	Langer von Edenberg F.	9	Kutter	Triest
Griso	Laus V.	19	Kutter	Zara
Harpoti	Stiepović	6	Kutter	Giuppana
Heartsease	Tarabochia E.	14	Kutter	Triest
Iri	Wolf M.	2	Kutter	Triest
Iris	Rovere L.	1.2	Kutter	Umago
Irms	Mally J.	8	Kutter	Triest
Ljubica	Jakić A.	4	Kutter	Triest
Löwel	Gregovich M.	3	Kutter	Triest
Maria	Gliubich Pedessich	5	Kutter	Zara

14	aci	ιtg	es	$^{\mathrm{ch}}$	WI	ыde

Name	Eigentümer	Brutto- Tonnen- gehalt	Gattung	Heimats- hafen
Marte	Radizza M.	4	Kutter	Curzola
Mica	Duboković	9	Kutter	Gelsa
Nemo	Radi J.	15	Kutter	Triest
Newton	Botteri P.	10	Kutter	Milná
Pino	Sauli Art.	1	Kutter	Zara
Palamida	v. Schnitzer	4	Kutter	Triest
Pioneer	Prinz Thurn-Taxis	17	Lugger	Triest
Quarnero	Dr. C. Apollonio	4	Lugger	Umago
Roma	Candellari F.	4	Kutter	Triest
Rusalka	Zdenko Nikolau	9	Kutter	Triest
St. Georges	Se. Hoheit Fürst Hohenlohe	2	Kutter	Duino
Sirena	Perlini Ant.	9	Kutter	Zara
Tajer	Benković M.	5	Kutter	Zara
Tibet	Tripcovich P.	6	Kutter	Triest
Tirreno	Picinich G.	2	Kutter	Pola
Toro	Budua G.	13	Lugger	Lussinpiccole
Trieste	Disciolta Società Unione Ginnastica	8	Lugger	Triest
Triphon	A. Graf Harrach	7	Kutter	Volosca
Union Jack	Ceconi V.	10	Kutter	Portorose
Venezia	Ivanov Th.	3	Kutter	Zara

			Pferdekräf	e
Thalia	Österreichischer Lloyd	3188	255	Triest
Conte Kálnoky	N. Mihanovich	147	70 n	Buenos Aires

Name	Eigentümer	Brutto- Tonnen gehalt	Pferdekräfte	Heimats hafen
	C. Motorjac	hten.		
Adria	Verein zur Förderung wissenschaftlicher Forschung	30	105	Triest
Alice	Filippi A.	1.9	4.6	Zara
Argo	K. k. zoolog, Station Triest	4.2		Triest
Boby	Zaro H.	6	15	Triest
Disbeave	Zarotti	5		Pirano
Chimera	Comisso L., Dr.	2	14	Triest
Elena	Rizzotti F.	5	14	Triest
Dandy	Degrassi G.	- 8	1.2	Triest
Lozier	Brčić F.	2	7:5	Zara
Mice	Deškovic A.	29	82	Zara
Nini	Marocco G.	2	7	Triest
Nixe	Krauseneck E.	2		Triest
Ondina	Tocigl R.	5		Zara
Ondina S.	Sorli R., Dr.	2	15	Triest
Rialto	Barich u. Co.	1	10	Zara
San Marco	Salghetti Drioli F.	2		Zara
Stella	Lazzarus G.	5	25	Abbazia
Thermos	Österr. Thermos-Gesellschaft	3		Triest

Bolygó	Dr. Pauler Akos	15	Kutter	Fiume
Deserteur	Zubovich Fedor	15	Kutter	Fiume
Helene	Leard J. (JG.)	48	Yawl	Finne
Kurul	Dr. Schmidt Alex.	9	Kutter	Fiume
Lady Ann	Gervay Desiderius	-	Kutter	Fiame
Min	Alois Otto	14	Motorboot '	Fiume
Thea	Cattarinich Vieran	9	Kutter	Fiume
Tolna	Graf Festetics Rudolf	217	Lugger	Fiume
Uskok	Dr. Brelić (JG.)	7	Kutter	Cirkvenica
Vittoria	Giacich Diego	4	Kutter	Fiume

m Beginn des Segelns in Ungarn stand merkwürdigerweise eine Frau: Elisabeth, Kaiserin von Österreich und Königin von Ungarn. Dabei hatte sie mit dem ungarischen Yachting sonst kaum et-

was gemeinsam.

Am Plattensee gab es schon immer viel Verkehr, die dortige Schiffahrt hatte Tradition. Zu seinem eigenen Vergnügen segelte hier um die Mitte des vorigen Jahrhunderts allerdings nur einer – Graf Istvan Szechényi. Im Frühjahr 1857 kam Nachricht, daß die junge, schöne Kaiserin, von der man sich in Ungarn viel versprach, im Rahmen einer Rundreise auch den Plattensee besuchen werde.

Die Szechényis, Festetics, Esterházys oder Nadásdys kannten den See gut und verbrachten viele Sommerwochen in dem bereits mondänen Kurort Balatonfüred. Um ihrer Königin auch hier etwas Abwechslung und Unterhaltung zu bieten, brachten sie von der Adria und aus England mehrere Yachten. Die Erwartung kommender Festlichkeiten war sehr hoch.

Wer nicht kam, war Elisabeth. Die künstlich aufgebaute Begeisterung nahm rasch ab; mangels geeigneter Landanlagen war auch das Segeln auf die Dauer nicht ganz problemlos. Trotzdem gründeten noch 1860 einige übriggebliebene Anhänger des Segelns – gleichzeitig Mitglieder des Budapester "Hajós Egylet" – in Balatonfüred einen Yachtclub, den ersten in Ungarn. Doch der Niedergang war nicht aufzuhalten; immer mehr Schiffe wurden vom Plattensee abgezogen, der Yachtclub löste sich auf.

1866 wiederholte sich, mit kleinen Anderungen, die ganze Episode. Für Elisabeth, die inzwischen zu einem Nationalheiligtum aufgestiegen war, wurde diesmal sogar eine Villa und ein Badehaus erbaut; eine ganze Yachtflottille kam auf den See. Auch diesmal kam es nachträglich zu einer Clubgründung (am 16. Juli 1867), dafür aber schon unter der Patronanz der – abwesenden – Königin. Die Gründer des "Balatoni Yacht Egylet" waren Mitglieder des aristokratischen Nemzeti Casino in Budapest, dementsprechend exklusiv waren die Statuten. Der Yachtclub durfte nie mehr als 25 (!) sorgfältig ausgesuchte und gewählte Mitglieder haben, als Kommodore fungierte Graf Ödön Batthyany, als Kontrekommodore Graf Bela Szechényi. Die Flotte bestand aus fünf Schiffen von vier bis zu 67 Tonnen.

Es kam jedoch zu keinem Regattabetrieb; die Schiffe wanderten meist wieder ab, einige verfaulten im Wasser, wo man sie damals auch im Winter belassen hatte. Die hohen Instandhaltungskosten der Boote wurden durch Gehälter der englischen und dalmatinischen Matrosen noch erhöht.

So kam es erst nach Ankunft des Engländers Richard Young (1879) zu einer – definitiven – Wiedergeburt des Segelsportes. Young, der in einer englischen Fachzeitschrift auf den Plattensee aufmerksam gemacht worden war, kam, sah und blieb. Yachting hatte sich am Balaton bis dahin nicht entwickeln können, da es an geeigneter Infrastruktur fehlte. Erst Young brachte aus England neben dem notwendigen Wissen auch Facharbeiter und Material mit; bald wurde er zu einem gesuchten Bootsbauer und Werftbesitzer.

Die in Füred nach englischen Vorbildern gebauten Yachten waren seetüchtig und richtige Schwerwetterschiffe, für den Balaton wie maßgeschneidert. 1882 kam es zur Austragung von ersten Regatten; der Veranstalter war – wer sonst – der in Raab (Györ) seßhafte Ruderverein "Gyóri Csonákázó Egylet". Dementsprechend gab es auch Ruder- und Schwimmwettbewerbe. Interessanterweise hatten die Segelyachten, neben der üblichen Rennflagge, auch ihre Bemannungen in verschie-

denen Uniformen. Die weiße und blaue Farbe der Hosen, Jacken und Kappen gab dabei genügend Kombinationsmöglichkeiten.

Am 28. Januar 1884 konstituierte sich in aller Form in Füred der erste ungarische Yachtclub, dem eine längere Existenzdauer beschieden war. Da auch die Kronprinzessin an seiner Wiege stand, wurde der Club zu Ehren der hohen Taufpatin "Stephanie Yacht Club" genannt. 1890 hatte der Yachtclub bereits 104 Mitglieder mit 27 Yachten, ein großes Clubhaus mit allen dazugehörigen Einrichtungen und Parkanlagen, sogar einem eigenen Leuchtturm. Von Anfang an bildeten auch Frauen einen wichtigen Faktor des Clublebens, und sie nahmen an allen sportlichen Wettbewerben teil.

Richard Young verließ nach fünf Jahren segensreicher Tätigkeit den Plattensee, um sich am damals ebenfalls noch jungfräulichen Wörthersee niederzulassen. Der Club änderte 1912 seinen Namen in "Magyar Yacht Club", 1913 sogar in "Királyi Magyar Yacht Club". Heute gibt es ihn nicht mehr; er wurde nach Umsturz und Regimewechsel aufgelöst. Nur einige alte Yachten segeln noch unter ihren neuen Besitzern. 46

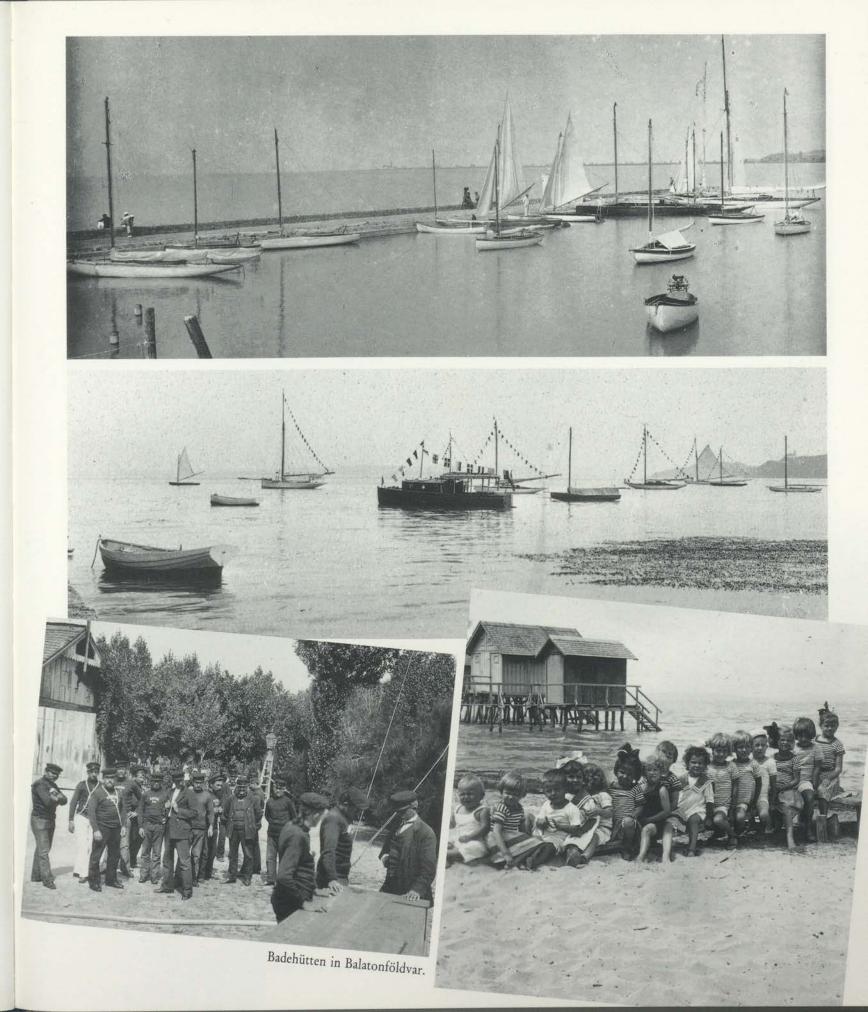
Neben Balatonfüred, wo sich das Clubhaus befand, entstanden bald mehrere Filialen. Hafen in Balatonföldvar.

Reede vor Balatonfüred.



Matrosen in Balatonfüred.

46 "Yachtrevue" 5/1981, S. 82-84; 11/1982, S. 62-64.



nter den Hochseeyachten Österreich-Ungarns sah man auch einige, die am Topp einen im Mittelmeer sonst kaum bekannten Stander mit dem böhmischen Löwen trugen. Es waren dies die beim "Český Yacht Klub" in Prag eingetragenen Kutter und Sloops böhmischer Industrieller.

Obwohl der "Český Yacht Klub" erst 1893 gegründet wurde, sah man an Moldau und Elbe schon wesentlich früher Segelschiffe, die nicht zur Arbeit gebaut worden waren. So hatten neben zahlreichen Privaten auch alle nach 1850 entstandenen Rudervereine in Prag, Roudnitz, Beřkovice, Mělnik und Leitmeritz besegelte Jollen und Kutter. Auch die Sokoln, 1861 gegründet, hatten schon 1866 eine Wassersportabteilung mit zwei großen Hamburger Jollen inklusive Kuttertakelung.

Die erste nachweisbare Segel-Regatta in Prag fand am 25. September 1870 statt. Es segelten fünf Schiffe – mitten in der Stadt zwischen Schützen- und Färberinsel. Damals siegte die Alsterjolle des Müllers Jindřich Odkolek. Diese Segelregatta war allerdings, wie damals noch üblich, nur ein Anhängsel eines großen Ruderwettbewerbes, an dem 35 Boote teilnahmen.

In den folgenden Jahren waren die fleißigsten Anhänger des Segelns unter den Mitgliedern der Rudervereine "Blesk" und "Slavia" zu finden. Man veranstaltete interne Segelregatten oder machte Rennen mit den Moldaudampfern. 1888 gelang es sogar drei Yachten, auf der Strecke Vyšehrad-Kuchelau (Chuchle) den bergwärts fahrenden Dampfer VYŠEHRAD zu nehmen, an dessen Bord sich eine Gruppe von Rivalen befand – Ruderern, denen man auf diese Art die Vorzüge und Schönheit der Segelschiffe gut demonstrieren konnte. Den entscheidenden Einfluß auf die Weiterentwicklung des Segelns in Böhmen nahm ein Mann, der sich zu dieser Zeit gerade in Triest beim Militär befand – Josef Rössler-Ořovský.

Rössler-Ořovský, der unter anderem auch auf der Yacht CHRISTA von Erzherzog Karl Stephan eingeschifft gewesen war, lernte an der österreichischen Küste die wahre Schönheit der maritimen Lebensart kennen. Seine zahlreichen in dieser Zeit gesammelten Erfahrungen sollten später den böhmischen Seglern zugute kommen.

Nach Absolvierung des Militärdienstes segelte Rössler zwei Jahre lang an Bord der französischen Yacht FANTAISIE, anschließend auch in England als Besatzungsmitglied einer Rennyacht. Nach seiner Rückkehr nach Prag wirkte Rössler im Ruderverein "Blesk" und wurde 1893 und 1894 sogar Rudermeister des Königreiches Böhmen. Wie er sah, waren nicht alle Mitglieder der Rudervereinigungen in gleicher Weise vom Rudern begeistert. Manche hörten beim aufspringenden Wind mit dem Training sofort auf und besetzten um so lieber die Segelboote des Clubs. Aus diesen "Faulenzern" entstand im Herbst 1893 unter dem Namen "Český Yacht Klub" im Ruderverein "Blesk" eine Seglersektion. 1895 trat diese Sektion aus und wurde zu einem selbständigen Yachtclub mit eigenem Vermögen, Hausboot und Clubflotte. Optisch wirkte sich das Selbständigwerden vor allem in der Uniformierung aus: Waren bis jetzt nur Ruderkappen üblich, so normierte man nun regelrechte Marineuniformen.

Das Hausboot wurde 1898 vom ursprünglichen Standort bei Smichov auf das gegenüberliegende Moldauufer verlegt, in den neu errichteten Hafen unter Vyšehrad. 1911–1912 baute man dort am Hafendamm ein Clubhaus, das größte, das jemals ein Yachtclub Altösterreichs besessen hatte. 1912 nahm man bereits an den Olympischen Spielen in Stockholm teil.

Den Club gibt es bis heute, wenn auch - durch politische Verhältnisse gezwungen - unter einem anderen Namen.⁴⁷

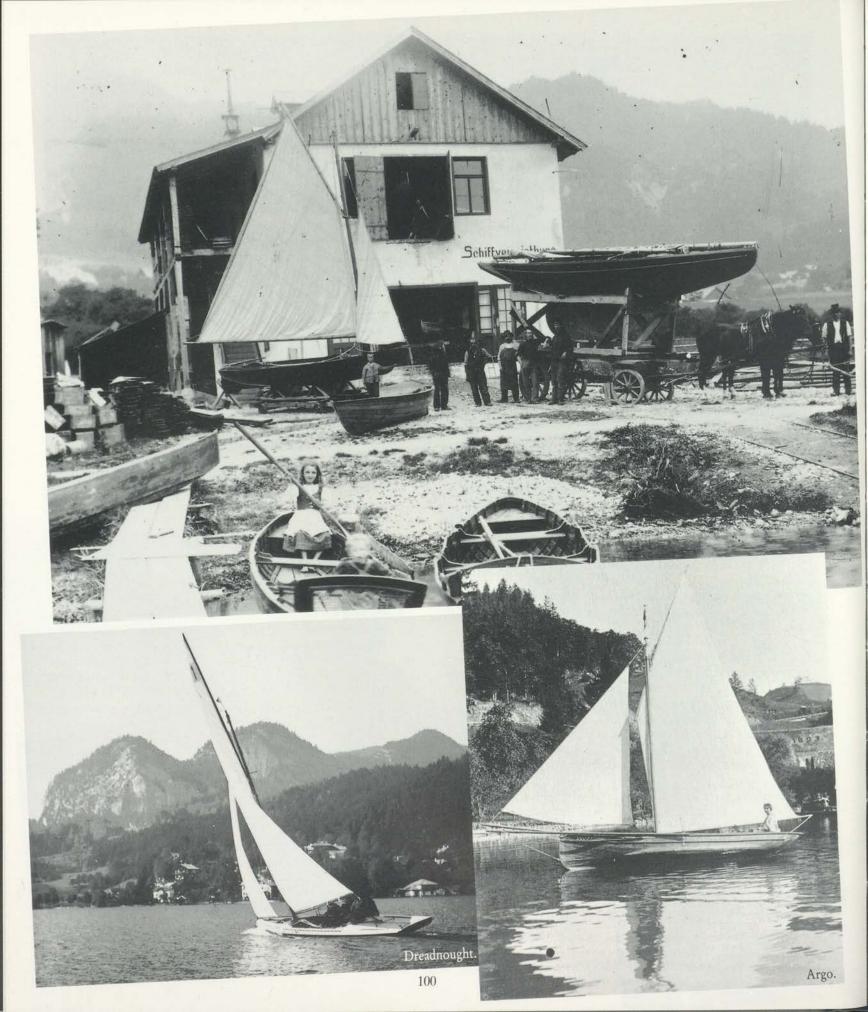


Hissen der böhmischen königlichen Fahne am 20. Oktober 1918.



Die ersten Segelregatten des "Český Yacht Klub" in Prag, 6. Oktober 1895.







Brunnwinkl, um 1900.

entstand der "Union Yacht Club Wolfgangsee". Die Anfänge des Yachtings auf diesem vom Fremdenverkehr erst langsam entdeckten See fallen in die achtziger Jahre – damals kamen die ersten getakelten Ruderboote auf. Ihren Liegeplatz hatten sie im Brunnwinkl.

Die ersten "richtigen" Segelboote erschienen 1894; es waren dies die Schwertjollen ARGO des Hans von Frisch und HELENE von Alfred Exner. Im Jahr darauf kam die offene Schwertjolle FALKE der Brüder Strohschneider auf den See. Wurden schon mit den getakelten Ruderbooten eifrig Wettrennen veranstaltet, so kam nun um so mehr Ernst in den Regattabetrieb. Gäste vom Attersee kamen und segelten sogar mit – durch sie angeregt, konstituierte sich nun auch am Wolfgangsee ein Zweigverein des "UYC". Als sein Geburtstag gilt der 17. April 1901.

Den ersten Vorsitz führte Dr. Anton Frisch; in der Mitgliederliste von 1910 sind – etwas ungewöhnlich – als Gründungsmitglieder ganze Familiendynastien enthalten. So zwei Coeln, fünf Exner, zwei Frisch, zwei Schleiffelder, zwei Strohschneider. Solche Familienunternehmen gab es an keinem anderen See.

Im Jahre 1901 wies das Clubregister acht Boote auf, von denen so ziemlich jedes in eine andere Klasse gehörte. Wenige Jahre später gab es am Wolfgangsee bereits gegen 20 erstklassige, für den Regattasport höchst geeignete Schwert- und Kielyachten. Insbesondere die Familien Schleiffelder (und hier wieder hauptsächlich Otto Schleiffelder) sowie Rumpel (unter der Führung von Ing. Georg Rumpel) haben im ersten Clubjahrzehnt stets neue Yachten an den Start gebracht; einerseits aus

Begeisterung für den Sport, anderseits aus Rivalität, da jede Familie die besseren Renner haben wollte.

1909 erwarb der Club ein Haus samt Slip und Seegrund in St. Gilgen, wofür zunächst Ing. Georg Rumpel den Kaufpreis vorgestreckt hatte. Doch der erwartete Aufschwung wurde durch den Kriegsausbruch jäh unterbrochen. Wie in anderen Zweigvereinen, wurden auch hier zahlreiche Mitglieder einberufen; der Regatta- und Sportbetrieb erstarb. Der Club mußte den erst vor kurzem erstandenen Grund wieder veräußern, da er die Mittel zur Deckung des laufenden Kredites nicht aufbrachte

Zu einem neuen Aufschwung konnte es erst nach dem Ersten Weltkrieg kommen. 1919 kam die erste Sonderklasse; ihr sollten bald andere folgen. 1920 konnte auch eine neue Reparatur- und Überwinterungsanlage entstehen. Während für viele andere Yachtclubs der Zusammenbruch der Monarchie Untergang – oder mindestens große Umwälzungen und Schwierigkieten – brachte, erholte man sich am Wolfgangsee relativ rasch.

1920 entstand in St. Gilgen ein weiterer Yachtclub, der Segelverein "Nibelungen" (1945 mit dem "UYC Wolfgangsee" vereinigt); 1924 der "Österreichische Touring Yacht Club". Diese Clubbildungen hatten verstärkte Wettbewerbsbemühungen zur Folge, eine neue Zeit brach an.

In St. Gilgen entstand die Werft Johann Ratz, die bald besondere Erfolge feiern konnte. Neben serienweise produzierten Schwertjollen zählten zu ihren besten Konstruktionen auch Kielboote.

m Wolfgangsee gibt es bis heute eine Attraktion zu sehen: junge Burschen, die in schweren Marinebooten rudern – ein einzigartiges, ungewohntes Bild. Die Boote, ein vom Wolfgangsee nicht mehr wegzudenkendes Schauspiel, stammen aus den Beständen der k. u. k. bzw. der deutschen Kriegsmarine. Sie gehören dem Verein "Ferienhort für Mittelschüler", der am Wolfgangsee mit 460 Plätzen das größte Mittelschülerheim Österreichs betreibt.

1890 kaufte der 1887 gegründete "Ferienhort für bedürftige Gymnasium-Schüler Wiens" in Steeg am Hallstätter See ein Haus, das nach entsprechender Adaptierung zur Aufnahme von Zöglingen geeignet war. Bis dahin wurden die zum Betrieb des Ferienhortes geeigneten Unterkünfte in Wildalpen in der Steiermark gemietet. Die Nähe des Sees und gleichzeitig die mit dem Haus erworbene Bootshütte gab die Möglichkeit, regelmäßig zu baden, und lud förmlich ein, noch andere Wassersportarten zu betreiben. Auf der Suche nach billigen Booten kam man schließlich auf die Idee, die k. u. k. Kriegsmarine um ausrangierte Boote zu bitten.

Es gelang. Mit der Entscheidung vom 15. Juli 1890 schenkte das k. u. k. Hafenadmiralat dem Verein "in Rücksicht auf den humanitären Zweck" zwei Boote, die zwar den strengen Anforderungen für Beiboote von Kriegsschiffen nicht mehr entsprachen, die aber dennoch auf ruhigeren Binnengewässern noch gut brauchbar waren. Sie wurden im Arsenal überholt und neu gestrichen; der Verein mußte nur die Ausrüstungsgegenstände, wie Rojgabeln, Riemen und Bootshaken, der Seearsenalsverwaltung vergüten.

Gleichzeitig mit den Booten wurde auch ein tüchtiger Seemann, der k. u. k. Torpedomeister und Bootsmann Hans Baumgartner, nach Steeg beurlaubt, um die Zöglinge, vor allem jedoch die Lehrer, das Beherrschen der Boote zu lehren. Wie sich bald zeigte, waren zwei Boote zu wenig. Durch Vermittlung Baumgartners erhielt deshalb der Ferienhort 1892 ein weiteres, ein in der k. u. k. Kriegsmarine nicht systemisiertes Gig 3. Klasse – etwa 6,70 m lang –, das im Hort auf den Namen ALFRED getauft wurde.

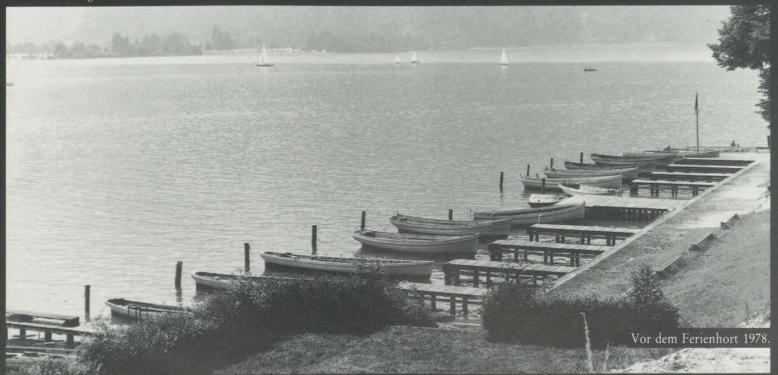
ALFRED, 1872 in Marseille gebaut, hatte fast zwanzig Jahre auf dem Werkstättenschiff CYCLOP gedient, bis er vom Ferienhort übernommen wurde. ALFRED ist das älteste heute noch erhaltene Boot des Vereines; es besitzt jedoch statt der ursprünglichen vier nun acht Riemen. In den nächsten Jahren folgten weitere Boote. 1893 kamen zwei Gigs; eines davon, HANS, 1873 für das Kasemattschiff KAISER gebaut, existiert noch heute. 1908 wurde sogar eine venezianische Gondel übernommen, für die man aber wenig Verwendung hatte. Ein weiteres, bis heute vorhandenes Boot, ANKA, kam 1912. Es handelt sich um ein Gig 1. Klasse, das noch in Pola auf zwölf Riemen umgebaut wurde. ANKA stammt aller Wahrscheinlichkeit nach von einem der 1893–1897 gebauten Schlachtschiffe der MONARCH-Klasse. Desselben Urspungs ist auch PRÄSIDENT, ein 1916 übernommenes Gig mit 14 – statt ursprünglich sechs – Riemen. PRÄSIDENT ist das ehemalige Kommandantenfahrzeug des MONARCH.

1911 übersiedelte der Hort vom Hallstätter an den Wolfgangsee, wo er sich bis heute befindet. 1916–1918 befand sich im Ferienhort eine Abteilung der Marine-Akademie aus Fiume (Rijeka); die Akademiker brachten zusätzlich weitere Boote, darunter eine Dampfbarkasse, mit. Während des Zweiten Weltkrieges wurde im Hort die deutsche Seeberufsvorschule untergebracht; der Krieg bedeutete aber auch einen Aderlaß für das alte Bootsmaterial. Von den 1938 vorhanden gewesenen 17 Booten der k. u. k. Kriegsmarine sollten nur die vier bereits genannten überleben.

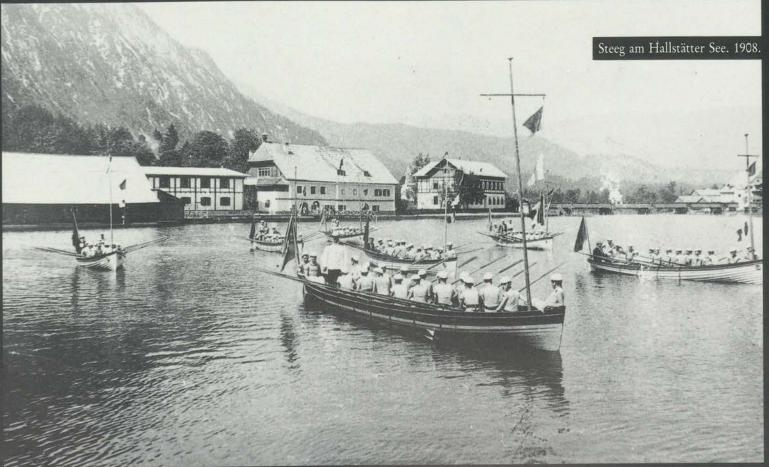
Nach dem Krieg gelang es, die Bestände durch "neue" Boote zu ergänzen, zum Teil von der Seeberufsvorschule selbst, zum Teil aus einem ehemaligen Marinedepot am Wörthersee. Seit 1949 stehen den Jugendlichen wieder 13 Boote zur Verfügung.

1965 wurde mit der Umrüstung der Segelkutter auf Kunststoffsegel begonnen; bald nachher wurden auch die Bootsrümpfe mit Laminat überzogen. Eine für den Ferienhort verständliche Maßnahme, die aber einen Marine- und Antiquitätenliebhaber schmerzt.⁴⁸

48 "Yachtrevue" 11/1978, S. 60-63.





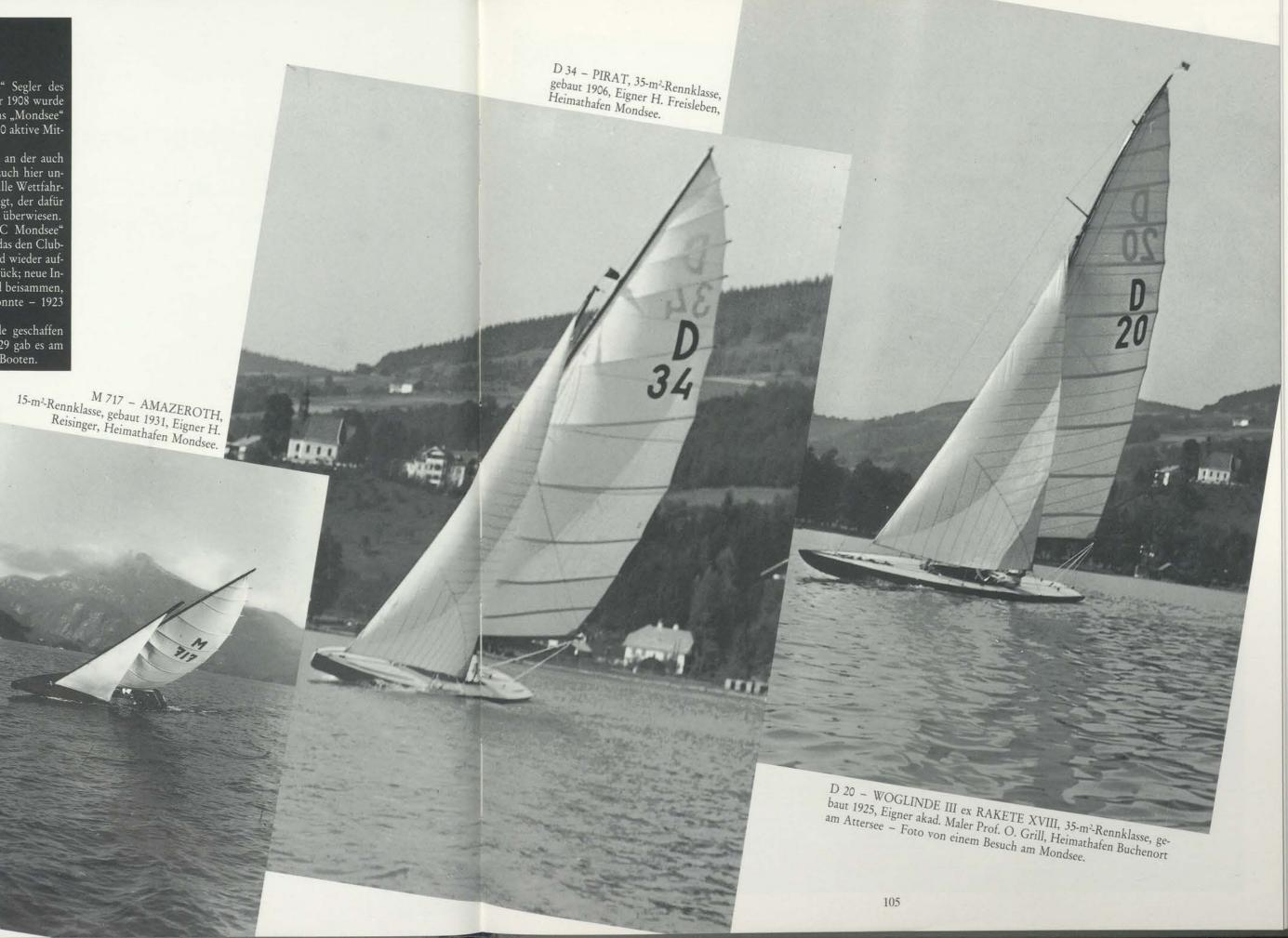


erhältnismäßig spät haben sich die "wilden" Segler des Mondsees in einem Yachtclub vereinigt. Erst im Frühjahr 1908 wurde vom "Union Yacht Club" die Aufnahme des Zweigvereins "Mondsee" beschlossen (Geburtstag 20. Mai 1908). Der Club zählte 30 aktive Mitglieder und zwölf Yachten.

Noch im selben Jahr (1908) fand die erste Regatta statt, an der auch mehrere Yachten vom Wolfgangsee teilnahmen. Doch auch hier unterbrach der Krieg den sich anbahnenden Aufschwung. Alle Wettfahrten und sonstigen Sportunternehmungen wurden abgesagt, der dafür vorgesehene Betrag von 1.000 Kronen dem Roten Kreuz überwiesen. Der Krieg und der Zusammenbruch trafen den "UYC Mondsee" schwer. 1919 gab es nur noch ein einziges Boot, PIRAT, das den Clubstander auf dem See zeigen konnte. Trotzdem ging es bald wieder aufwärts. Dr. Ferry Angerer widmete dem Club ein Grundstück; neue Interessenten meldeten sich an. Bald hatte man so viel Geld beisammen, daß man zum Bau eines eigenen Clubhauses schreiten konnte – 1923 war der Bau fertig.

Nachdem dieser Treffpunkt der Mondseer Segelfreunde geschaffen worden war, ging es auch sportlich wieder aufwärts. 1929 gab es am "UYC Mondsee" bereits 61 aktive Mitglieder mit zwölf Booten.

Anfang der zwanziger Jahre, nach dem Beitritt des "UYC" zum "Deutschen Segler-Verband", wurden ständige Bootskennungen eingeführt. Der Buchstabe bezeichnete die Klasse: S für Sonderklasse, R für 40-m²-Schärenkreuzer, D für 35-m²-Rennklasse, C für 25-m2-Binnenfahrtklasse, I für 22-m²-Rennklasse, Z für 20-m²-Rennklasse, M für 15-m2-Rennklasse, IV. für 10-m²-Rennklasse, V. für 5-m²-Rennklasse, K für alte 6-m-Rennklasse, 15/A für Eisyachten (am Neusiedlersee), O für Olympiajollen, N für 10-m²-Rennklasse. Ohne Buchstabenkennung blieben die klassenlosen Yachten. Die darunter befindlichen Zahlen schlossen fortlaufend an die des "Deutschen Segler-Verbandes" an; so gab es - wenn nicht schon politischen - so doch gewissermaßen einen sportlichen Anschluß. Dieser Code bot eine zuverlässige Identifizierungsmöglichkeit - insofern man nicht mit einem ausgeborgten Segel unterwegs war...



m westlichsten Segelrevier Österreichs, dem Bodensee, gab es relativ früh Segelyachten. Es segelten hier schon in den achtziger Jahren Erzherzog Ferdinand IV., Großherzog von Toskana, sowie seine Brüder und Söhne. Nach der Jahrhundertwende gehörte zu den bekanntesten Seglern der Bildhauer Franz Plunder, der sich seine Boote meist selbst baute. 1923 segelte er mit drei Freunden auf der in Bregenz selbstgebauten Yacht SOWITASGOHT V (Schoner von 12 t, 14 m lang, 80 m² Segelfläche) über den Atlantik. SOWITASGOHT V war das erste österreichische Schiff überhaupt, das nach dem Krieg New York anlief.⁴⁹

In Bregenz wurde der erste Yachtclub 1895 gegründet: der "Bregenzer Segel-Club". 1912 wurde aus ihm ein Zweigverein des "UYC", sein erster Obmann war Max Graf Waldburg-Zeil aus Hohenems. 1913 bestand der "UYC Bodensee" bereits aus 44 aktiven und 55 beitragenden Mitgliedern; in seinem Register waren sechs Yachten eingetragen. 1920 trat der Club aus dem "UYC" aus und nahm wieder den alten

Namen "Bregenzer Segel-Club" an.

Nur zwei Wochen vor dem Ausbruch des Krieges – am 18. Juli 1914 – kam es zur Gründung eines neuen Zweigvereins des "UYC" – des "Grundlsees". Der Grundlsee gehört zu den am höchsten liegenden Segelrevieren; man nannte deshalb diesen neuen Zweigverein scherzhaft

die "alpine Sektion des UYC". Der See liegt in einem relativ so

Der See liegt in einem relativ schwer erreichbaren Tal, in einer Sackgasse, ohne Bahnverbindung und ohne jede Werft. Trotzdem hat man hier die ersten Segler schon in den siebziger Jahren gesehen, so den Burgschauspieler Ernst Hartmann und wenig später auch Edward Drory. Die Gründung des Zweigvereins (1914) ging auf die Initiative von Dr. Hans Freiherr von Friebeisz und Graf Moritz Strachwitz zurück; Strachwitz wurde zum ersten Obmann.

Die Zeit der größten Blüte erlebte der "UYC Grundlsee" in den zwanziger Jahren. Man pflegte hier vor allem die 20-m²-Rennklasse. Der Anschluß Österreichs, 1938, bedeutete für den Zweigverein "Grundl-

see" jedoch das Ende.

Als nächster Zweigverein wurde, schon nach dem Krieg und unter Führung von Dr. August Kutiak, der "UYC Millstättersee" am 4. September 1923 gegründet. Kutiak war schon um die Jahrhundertwende am Millstättersee gesegelt; erst nach und nach kamen weitere Freunde dazu. Der "UYC Millstättersee" gehörte mit seinen rund zwanzig Mitgliedern zu den kleinsten Zweigvereinen. Er hielt trotzdem interessante Regatten ab, zu denen öfters Gäste von anderen Seen erschienen waren. Auch für diesen Zweigverein bedeutete der Zweite Weltkrieg das Ende.

Die zwanziger Jahre brachten den Beginn einer Demokratisierung auch unter den Seglern. Es kam zur Bildung neuer Vereine, man war nicht mehr so allein. Der "Union Yacht Club" wurde jetzt wirklich zur führenden Seglerorganisation der Republik Österreich. Dem war nicht immer so gewesen. In der Monarchie war es das "k. u. k. Yacht-Geschwader", das als eine Gesamtinstitution beider Reichshälften die Segler auch auf internationaler Ebene vertrat, z. B. in der "International Yacht Racing Union". Nach der 1916 erfolgten Gründung des "Österreichisch-ungarischen Yachtverbandes" – der ersten Dachorganisation – übernahm solche Aufgaben dann der Yachtverband.⁵⁰

Der Zusammenbruch brachte neben der Auflösung des "k. u. k. Yacht-Geschwaders" im italienisch gewordenen Pola auch das Ende des "Österreichisch-ungarischen Yachtverbandes". 1920 wurde der nun wieder isoliert stehende "Union Yacht Club" in den "Deutschen Segler-Verband" aufgenommen. Diesem Beispiel sind einige weitere

österreichische Seglerclubs gefolgt, wie 1921 der "Bregenzer Segel-Club" sowie der "Veldener Segler-Verein", 1922 der "Wiener Segelund Ruder-Club". (Nach 1918 sind einige neue Seglerclubs entstanden, so in Klagenfurt der "Kärntner Yacht-Club", in Neusiedl am See der "Segel-Club Neusiedlersee", in Wien der "Segler-Verein Floridsdorf".) Um nun wieder eine gesamtösterreichische Dachorganisation zu schaffen, kam es 1931 auf Initiative des "UYC" zur Bildung des "Ständigen Ausschusses der österreichischen Seglervereine" (ab 1935 "Verband der österreichischen Seglervereine") und durch den Beitritt dieses. Ausschusses zum "Hauptverband für Körpersport" zum Anschluß an die Gesamtheit österreichischer Sportvereine. Dadurch war auch eine legale Basis zur Teilnahme an den Olympischen Spielen geschaffen worden.⁵¹ Der Bedeutung des "UYC" entsprechend, führte den Verbandvorsitz der jeweilige Präsident des "UYC". Diese Bedeutung wurde u. a. durch den 1927 in Wien durchgeführten Seglertag des gesamten "Deutschen Segler-Verbandes" bestätigt.

⁴⁹ Das Boot war noch in den fünfziger Jahren auf dem Michigan See vorhanden.

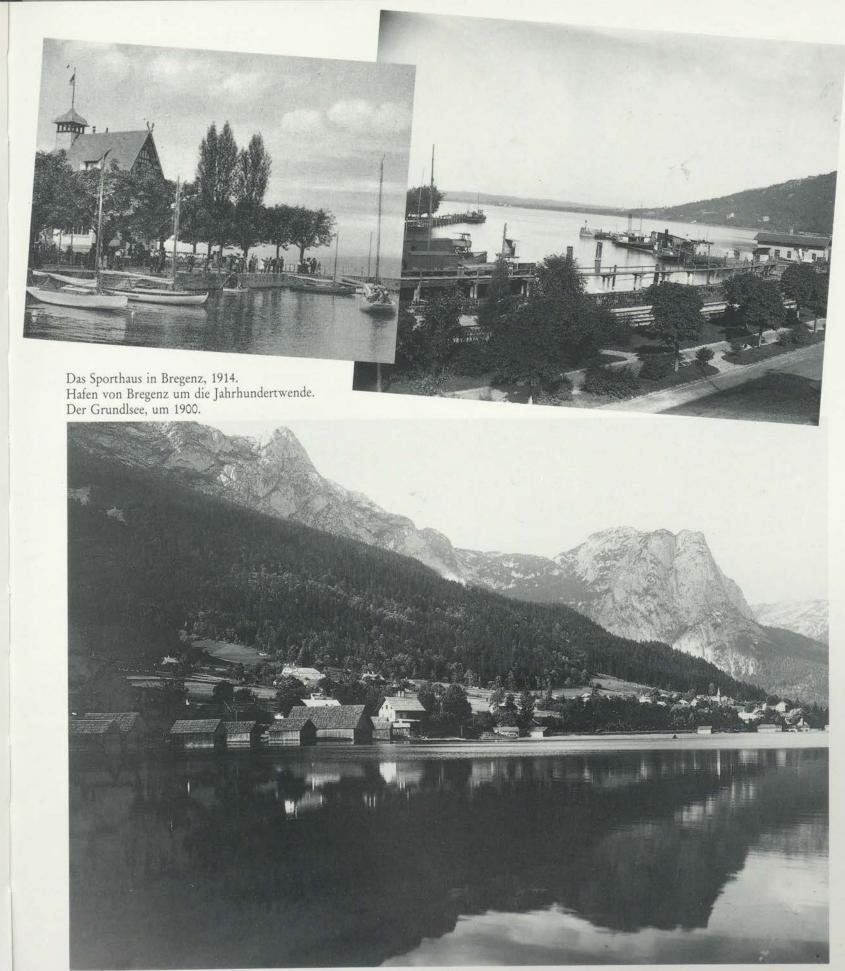
50 "Yachtrevue" 1/1982, S. 60-63.

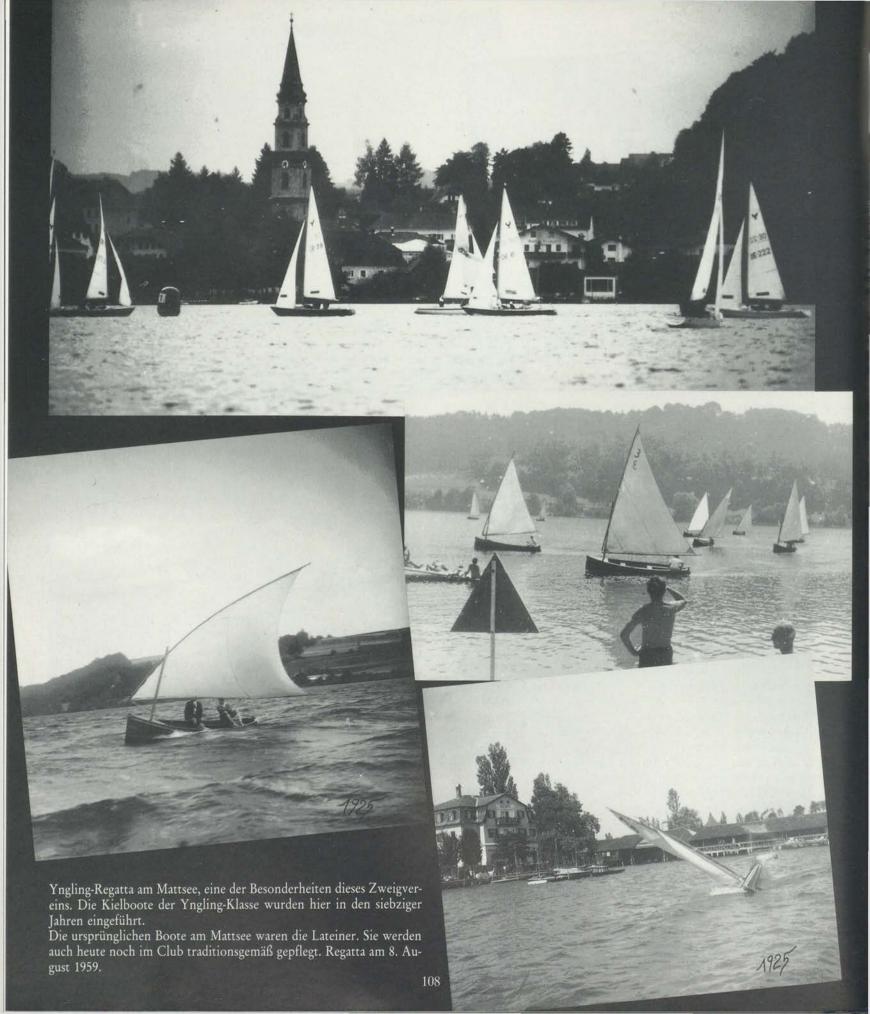
51 Für Österreich nahm zum ersten Mal 1928 DDr. Robert Johanny an der Olympiade in Amsterdam teil.

", Yachtrevue" 3/1982, S. 30-35.

Grete Kutiak am 8-m-SL-Kielboot FALKE II auf dem Millstätter See. 1908.









Am Neusiedlersee, etwa 1925.

m 18. März 1924 entstand ein weiterer "UYC"-Zweigverein: der "Mattsee". Die Anregung dazu ging von Primarius Dr. Herbert Körbl aus, der dort ein 15-m²-Boot KISMET III. besaß. Diese Yacht war das zweite Klassenboot, das bis dahin am Mattsee erschienen war. Bis 1923 gab es dort nur schwere Boote mit Lateiner- bzw. Slooptakelung, das aber dafür bereits seit Jahrzehnten. Die frische Jugend unter den Sommergästen Mattsees bildete den Kern des Clubs, der unter Führung seines Obmannes Dr. Arthur Michalek bald gute sportliche Leistungen aufzuweisen vermochte.

Etwa drei Jahre später, am 17. Januar 1927, hat sich der "UYC"-Zweigverein "Neusiedlersee" konstituiert. Der Neusiedlersee war ein altes Segelrevier des "Union Yacht Clubs"; man segelte hier bereits in den achtziger Jahren. Doch dann sank der Wasserspiegel, das Segeln wurde nach 1890 unmöglich. Erst nach 1907 begann das Wasser wieder zu steigen, doch der Wassersport nahm nur langsam zu. Der Zusammenbruch und die folgenden Grenzziehungen machten den ehemaligen ungarischen See zum österreichischen, ja zum Meer der Wiener.

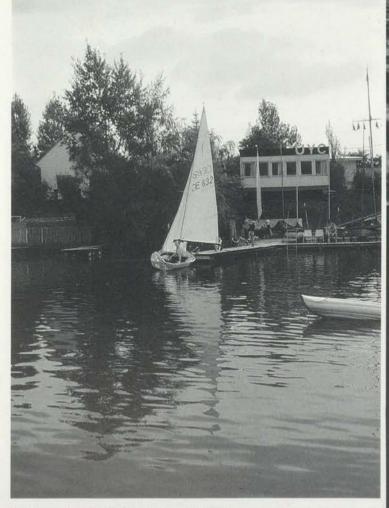
Bedeutend war die relative Nähe zu Wien. Fremdenverkehr gab es allerdings Ende der zwanziger Jahre kaum. So mußte auch noch diese Seglergeneration, 40 Jahre nach Drory, oft mit einem Kukuruzlager in einer Bauernstube vorliebnehmen. Doch schon zwei Jahre nach der Gründung hatte der "UYC Neusiedlersee" 36 aktive Mitglieder mit 18 Booten und fünf Eisvachten.

Um 1935 drohte das Wasser wieder abzunehmen, doch dann stabiliserte sich die Lage, und der Club überlebte. Man hatte zwei Saisonen: Winter und Sommer. Nur am Neusiedlersee, als dem einzigen See Österreichs, kam es zur Entstehung von Eisyachten.

Der Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 hatte auch die österreichischen Seglervereinigungen weitgehend ihrer Selbständigkeit beraubt. Manche wurden aufgelöst, manche mit anderen fusioniert. Der "Union Yacht Club" wurde in den "Yacht Club von Deutschland" eingegliedert und mußte, mit einer einzigen Ausnahme, auf seinen alten Namen verzichten. Nur der Stammverein durfte sich noch als Yacht Club von Deutschland, Zweigabteilung Union Yacht Club Wien, bezeichnen. Trotzdem betrachtete man nach 1945 den Bestand des "UYC" als niemals unterbrochen.

Als jüngster aller Zweigvereine wurde am 24. Juni 1950 der "UYC Neufeldersee" geboren. Der Neufeldersee ist ein etwa 15 km von Wiener Neustadt entferntes altes Bergwerk, das im Tagbau abgebaut worden war. Nach Beendigung der Arbeiten wurde die Grube zu einem See, dessen Ufer langsam wieder grün. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg herrschte hier reger Badebetrieb; es gab auch schon einige Segelboote.

Der Krieg vernichtete alles, so daß – als 1948 einige Mitglieder des "UYC Neusiedlersee" ein Ausweichquartier für den damals wieder etwas wasserärmeren See suchten – der ganze Neufeldersse unbesiedelt war. Da die Gemeinde Neufeld an einer Wiederentstehung des Sommerbetriebs sehr interessiert war, kam es zu dieser Yachtclubgründung. Der "UYC Neusiedlersee" stand Pate, und so konnte der neue Club wieder nur dem "UYC" angehören.



Clubhaus des "UYC Neufeldersee", 1985.

er Zweite Weltkrieg und die zehnjährige Besatzungszeit hatten eine weitgehende Entfremdung zwischen den Zweigvereinen zu Folge. Jeder Club wirkte nun ganz selbständig; von einer gemeinsamen Mitgliederaufnahme war keine Rede mehr, genauso wie von anderen, früher gemeinsam gepflegten Unternehmungen.

Um das gänzliche Auseinanderfallen des "Union Yacht Clubs" zu verhindern, wurde – vor allem durch Bestrebungen von Dipl.-Ing. Rudolf Schlenk – am 27. April 1961 der "UYC Traditionsverband" gegründet. Man wahrte dadurch den Anschein der Zusammengehörigkeit, der durch die Führung der gemeinsamen Flagge unterstrichen wurde. Praktisch besteht schon seit mehr als 45 Jahren keine engere Verbindung zwischen den Zweigvereinen mehr. Die verbindenden Aufgaben und überhaupt die meisten Funktionen, die der "Union Yacht Club" bis zum Zweiten Weltkrieg hatte, übernahm der – auf "UYC"-Initiative – 1946 gegründete "Österreichische Segel-Verband". Dieser "ÖSV" vertritt seither die Gesamtinteressen der österreichischen Segler, sei es innerhalb der "International Yacht Racing Union", gegenüber dem "Olympischen Komitee" oder anderen Behörden. Der "ÖSV" übernahm das Vermessungswesen, die Führung der Yachtlisten, Veranstaltung von Meisterschaften und ähnliches.

Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges brachte eine noch nie dagewesene Massenentwicklung des Wassersports. Man kennt einander nun innerhalb der alten oder auch der zahlreichen neu entstandenen Clubs nicht mehr; die in hohen Serien erzeugten Kunststoffboote veränderten die bisher mehr oder weniger exklusiven Regatten völlig. Man kümmert sich nun kaum um die althergebrachten Flaggensitten und Marinegewohnheiten, man trägt keine Uniform mehr und verzichtet oft sogar ganz auf Bekleidung

Die österreichische Flagge weht – trotz einer besonders schwierigen und praxisfremden Rechtslage – auf zahlreichen Hochseeyachten, die auch bei den schwersten internationalen Regatten erfolgreich abschneiden. Viele Urlauber machen ihr Patent und chartern Yachten auch in den entlegensten Weltgegenden. Andere wieder wollen, meist auf selbstgebauten Booten, die Zivilisation verlassen.

Man beginnt sich wieder auf die Vergangenheit zu besinnen, sucht nicht nur nach Leistung und entdeckt auch wieder die Reize alter Holzschiffe...



Register

Abbazia 42, 44, 45 Achilleion 48 ADMIRAL TEGETTHOFF 62 Adriaco 94, 95 ALDEGONDA 68, 69 ALICE 31 AMAZEROTH 104 ASTARTE 15 Attersee 22–27, 90, 91

Balaton 96, 97 BESSIE 71 Bodensee 107 Bootsbauer 18, 19, 100 Bootsregister 32, 80, 81, 95 Bregenz 107 Brioni 60, 61 BUBBLE 28

Český Yacht Klub 88, 98, 99 CRESSIDA 31

DALMAT 46 Dampfboote 40, 41 DIABOLO 42 Donauhort 6, 7, 9 DRAŽICA 83

Elisabeth, Kaiserin 48-51 ERIKA 38 FANTASIE 47
Ferienhort 102, 103
Flaggenführung 92, 93
FLEUR DE LYS 64, 65
Franz Ferdinand, Erzherzog 54, 74, 75, 92
FRANZISKA 40
FREDA 1, 73, 92

Gmunden 30 Grundlsee 107

HOHENZOLLERN 54, 55

IL NUOVO TRIONFO 5, 110, 111 ISBJÖRN 62, 63 Istanbul 46, 47

Johann Salvator, Erzherzog 71 Johanny Ida 89

KÄTHY 83 Kanu 34, 35 Karl Stephan, Erzherzog 72 Klimt Gustav 23 Küstenfahrzeuge 60, 61 Kutiak Grete 106

LACROMA 52, 53 Langer, Villa 23 LEONORE 13 LILY 53, 75 Ludwig Salvator, Erzherzog 70, 71 LYSISTRATA 82, 83 Magyar Yacht Club 96, 97 MARCELLA 33 Mattsee 108 Millstättersee 106 MINNI 3, 15 Miramar, Villa 8 MIRAMAR 48-51 Mitgliederliste 18 Mondsee 41, 104, 105 Motorboote 40-43

Nautilus 16 Neufeldersee 109 Neusiedlersee 12, 13, 109 NIRWANA 3, 15, 41, Nachsatz NIXE 70 Nowaja Semlja 62, 63, 67

OSSERO 72

PIRAT 104, 105 Plattensee 96, 97 Pörtschach 17 Pola 56-59, 77-79, 82, 83, 85, 86 Prag 98, 99 Preise 16, 88, 89, 103

Quarnero 44, 45

Ratz-Boote 40, 41, 100 Rijeka 46 ROVENSKA 72 Ruderboote 56–59 Seekarte 66, 67 Seewalchen 22, 26, 27, 35 SEN 73 Spitzbergen 64, 66 Stammverein 8-11, 14, 15 Stander 14 Stephanie Yacht Club 96, 97 SUZUMÉ 83

TAURUS 46, 47 TEIXL 36, 37 Traunsee 28-31 Triest 82, 83, 94, 95

UL 72 Uniformen 90, 91

VANESSA Vorsatz, 15, 34, 35 Velden 17, 19 Venedig 5, 110, 111 VICI 30

Weißenbach 22, 24 Wien 8-11, 14, 15, 34, 35, 43 WILDFANG 39 Wilhelm II., Kaiser 55 WINDSPIEL 24 Wörthersee 16-21, 37, 40 WOGLINDE 105 Wolfgangsee 100-103

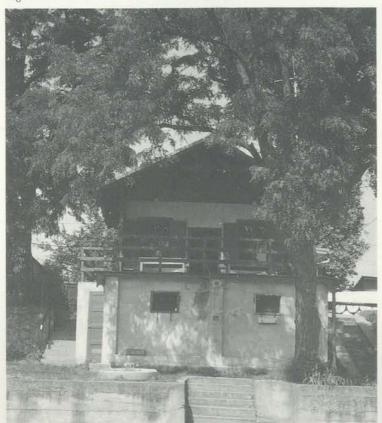
Yacht-Geschwader 76-88

UYC Stammverein

Hundert Jahre Union Yacht Club sind hundert Jahre UYC Stammverein. Der Verein wurde mit der Absicht gegründet, das Sportsegeln mit Yachten auf den Seen der österreichischen Länder der Monarchie unter dem Schutz eines gemeinsamen Vereins-Verbandes zu betreiben. Dieser Absicht wurde durch Statuten, die den Gedanken der Union in den Vordergrund stellen, entsprochen; daher auch der Name UNION YACHT CLUB. Initiator war der Engländer Edward Drory, der – wie auch sein Bruder Henry –, in Berlin geboren worden war und dessen Vater ihn in frühester Kindheit am Wannsee dem Segelsport zugeführt hat. Als beide Brüder 1865 in leitende Positionen in das Gaswerk Wien-Erdberg versetzt wurden, brachten sie ihre Zuneigung zum Wassersport mit. Vorerst konnte nur gerudert werden. Als Mitglieder des Ruderclubs LIA unternahmen sie auf der Donau zahlreiche Fahrten. Auf dem Neusiedler See konnte man zu dieser Zeit noch nicht segeln, da dieser gänzlich ausgetrocknet war. Erst 1870 kehrte das Wasser zwar zurück, an einen Sportbetrieb war aber noch lange nicht zu denken.

Von 1870 bis 1875 dauerten die Regulierungsarbeiten am Donaustrom. Erst als die Donau in ihr neues Bett abgeleitet war (30. Mai 1875), war die so entstandene "Alte Donau" für den Segelsportbetrieb geeignet.

Bereits 1879 erbaute sich Drory ein kleines Holzhaus, die "Miramar", später Seglerheim und Clubhaus des Union Yacht Club Stammverein.



Villa Miramar im Juni 1985.

Mit dem Segeln auf der Alten Donau kam der Wunsch auf, auch auf einem See zu segeln – so wurde der Neusiedler See als Revier auch von anderen Segelbegeisterten entdeckt. Durch gemeinsame Segelpartien entstand unter den Teilnehmern der Wunsch nach einer Vereinigung, einer juridischen Person. Ein Komitee wurde gebildet und Statuten ausgearbeitet, die am 12. April 1886 durch das Ministerium des Inneren genehmigt wurden. Bereits am 21. April 1886 fand die konstituierende Sitzung sowohl des UNION YACHT CLUBs als auch des UYC Stammvereins im Clubzimmer im Hause Wien 1., Köllnerhofgasse 2, statt. Schon am 22. Juni 1886 wird in der Wochensitzung des UYC

"die Konstituierung der Zweigvereine Wörthersee und Attersee freudigst zur Kenntnis genommen".

Der Mitgliederstand des UYC belief sich im Gründungsjahr auf etwa 60 Personen bei 14 Segelbooten; davon auf den Stammverein 15 Mitglieder und 6 bis 8 Segelboote. Trotz aller Ansätze zu demokratischen Führungsformen, wie sie die Statuten forderten, waren Organisationsform und die Clubgepflogenheiten der monarchistischen Staatsform sehr angepaßt. Die Namen der Mitglieder ergeben einen Querschnitt durch die höchsten Kreise der Gesellschaft und des vermögenden Bürgertums. Diese gesellschaftliche Auslese wollte unter sich bleiben; daher erfolgte die Aufnahme von Mitgliedern durch eine strenge Ballotage. Die Erreichung der Mitgliedschaft im UYC galt als Auszeichnung. Die Statuten räumten den Funktionären des Stammvereines im Gesamtclub Vormachtstellung, ja Bevormundung ein, welche den allmählich selbstbewußter gewordenen Zweigvereinen unerträglich wurde. Während anfänglich die segelnden Mitglieder aus Wien stammten und im Sommer ihren Urlaub an einem See verbrachten, waren inzwischen Mitglieder aus den Provinzstädten hinzugekommen. So wurde bereits 1902 eine Statutenänderung vorgenommen, die dem Stammverein seine Vormachtstellung bis auf ein Vetorecht einengte, diesen durch das nun auch für ihn geltende Normalstatut auf einen Zweigverein reduzierte. Trotzdem blieb die Gemeinsamkeit bestehen. Ja, das Ansehen des Clubs war so groß, daß diesem "mit Allerhöchster Entschließung vom 24. August 1905" bewilligt wurde, in seiner Flagge und seinem Stander den rot-weiß-roten Bindenschild, überhöht von einer Spangenkrone - wie es in der k. k. Kriegs- und Handelsflagge erscheint - zu führen. Die Erlangung dieser Auszeichnung ist sachkundigen Mitgliedern in der Reichsstatthalterei und dem Innenministerium zuzuschreiben, die ja die richtige Art und den richtigen Weg, dieses Ziel zu erreichen, wußten. Eine weitere Auszeichnung erhielten der Gesamt-Club und seine Zweigvereine im 25. Jahr ihres Bestandes; damals erhielten sie das Recht, die Bezeichnung "Kaiserlich-Königlich" im Titel zu führen. Verständlich, daß sich die Mitglieder dieser Auszeichnung würdig erweisen wollten, indem sie die Tradition hochhielten und auf vorbildliche Umgangsformen achteten.

Trotz des verlorenen Ersten Weltkrieges, der den Bestand und die Zusammensetzung der Mitglieder veränderte, das gesellschaftliche Clubleben und den Sportbetrieb reduzierte, blieb diese Einstellung jahrzehntelang erhalten. Im Stammverein entwickelten sich, auch bedingt durch die beengten Revierverhältnisse, neben den zahlreichen Canoes mit 5 m² Segelfläche, die 10-m²-Jollen.

Vorerst als Cats, später als Sloop.

Bereits 1920 erstarkte der Segelsport in Österreich so sehr, daß es dem Union Yacht Club richtig erschien, sich dem Deutschen Seglerverband anzuschließen. Wiederum wurden die Statuten abgeändert. Anstelle des Kongresses wurde der Seglertag eingeführt, in dem jedes Mitglied der Zweigvereine gleiches Stimmrecht besaß. Alle Zweigvereine waren Mitglied des Gesamtclubs mit einem einheitlichen Normalstatut; dem Stammverein waren damit seine Sonderstellung und das Vetorecht entzogen. Die Erwerbung der Mitgliedschaft erfolgte wie bisher durch Ballotage; war diese in einem Zweigverein positiv ausgefallen, so war die Erlangung der Mitgliedschaft in einem anderen Zweigverein nur mehr durch den Ausschuß zu genehmigen. Die sich nun ergebenden Doppelmitgliedschaften verstärkten das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Kameradschaft unter den Mitgliedern, die noch jahrelang, über das Ende des Zweiten Weltkrieges hinweg, nachwirkte.

Im Stammverein war die Entwicklung der 10-m²-Rennklasse so weit fortgeschritten, daß der Wettstreit mit deutschen Konstruktionen aufgenommen werden konnte. Mit dem Hamburger Segelverein konnten Regatten auf der Alten Donau in den Jahren 1928 und 1930 abgehalten werden. 1929 waren vier Boote des Stammvereins in Hamburg bzw. auf der Alster zu finden.

Auf der Olympia-Jolle 1936 fanden bereits im Jahre 1935 auf der Alten Donau zahlreiche Auswahlregatten statt, um den Vertreter Österreichs zu ermitteln. Der Stammverein selbst hatte für diesen Zweck zwei O-Jollen angeschafft. Mit dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 wurde der Gesamt-UYC aufgelöst und die Zweigvereine als Zweigabteilungen dem Yacht Club von Deutschland angeschlossen. Nur dem Stammverein blieb es vorbehalten, sich "Zweigabteilung Union Yacht Club Wien" nennen zu dür-

ten.

Mit dem "Ersten Wiener Segel- und Ruderclub" hatte sich noch der UYC Stammverein fusioniert und auf diese Weise nicht nur lange bekannte Mitglie-

der, sondern auch das "Starthaus" hinzubekommen.

Leider verlor der Club durch die neuen politischen Bestimmungen eine Anzahl bedeutender und angesehener Mitglieder, besonders der älteren Generation.

Im Krieg bewies der Stammverein seine traditionelle Gastfreundschaft und war Sammelpunkt für viele Mitglieder der früheren Zweigvereine, die Clubboote ihrer Clubs bei uns zur Benützung vorfanden. Durch die enormen Ausfälle gerade dieser Generation ist diese Tatsache nur wenigen noch lebenden Mitgliedern in Erinnerung geblieben.

Das Kriegsende bescherte dem Stammverein Verluste, Zerstörung und Chaos. Am Fischerstrand waren fünf Bombentreffer zu verzeichnen, die u. a. das Clubwarthaus zerstörten; alle Einrichtung war verheizt oder gestohlen worden, sämtlicher Bootsbestand verschwunden. Im Starthaus herrschte totales Chaos. Direkter Artilleriebeschuß hatte Gebäude und Boote zu Kleinholz gemacht. Angesichts dieser Sachlage an einen Wiederaufbau und an ein Neuerstehen des Clubs zu glauben, stellt den Mitgliedern und Funktionären jener Zeit ein gutes Zeugnis aus.

Nicht nur, daß die wirtschaftliche Lage des Staates und jedes einzelnen elend war, wieder mußten einige Mitglieder den Club verlassen, weil sie den gegenwärtigen politischen Bestimmungen nicht entsprachen. Es gelang zwar dem "Obmann der ersten Tage", Wilhelm Riedel, eine Schar von Altruisten um sich zu scharen, die den ersten Ausschuß bildeten, aber die Rückgliederung ehemaliger Mitglieder in den neuen UYC Stammverein gelang nur vereinzelt. Zu sehr hatte der Tod unter alt und jung die Reihen gelichtet.

Betrachtet man rückblickend, welche Aufbauarbeit durch die Vereinsführungen und die Mithilfe der Mitglieder geleistet wurde, so stellt sich Hochachtung ein. Obwohl von einer wirtschaftlichen Konsolidierung nicht gesprochen werden konnte, erfolgte bereits 1946 aus Eigenmitteln die Wiedererrichtung des Starthauses als Holzbau.

1948 wurden auf der Alten Donau – auf Mietbooten – Trainingswettfahrten unter Teilnahme zahlreicher auswärtiger Teilnehmer abgehalten. Zusammen mit sechs Zweigvereinen, in erster Linie durch den UYC Neusiedlersee (Kurt Jirasko), wurde ein erstes Informationsblatt herausgebracht. Unser Mitglied Harald Musil war ausersehen worden, Österreich bei der Olympiade in England zu vertreten. Allwöchentliche Tanzveranstaltungen in gemieteten Clubräumen fanden statt, die Gemeinsamkeit kam hierbei besonders zum Ausdruck.

Trotz aller Demarkationslinien, Lebensmittelknappheit und Transportschwierigkeiten gelang es, Segelkameraden der westlichen Besatzungszonen an die Alte Donau zu bringen. 1949 hatte der UYC StV einen Pirat-Neubau als Clubboot angeschafft, und es waren die Regatten, besonders für damalige Verhältnisse, recht gut beschickt.

1951 waren bereits die Schäden am Clubgelände behoben, eine Kaimauer errichtet und der Bau des Clubwarthauses abgeschlossen. Seit 1946 wohnte der Clubwart mit seiner Familie im Clubhaus "Miramar", betrieb die damals üblichen Geschäfte und sorgte dafür, daß die Mitglieder ausreichend zu essen hatten. Dieser Umstand ermöglichte einen regen Clubbetrieb und beschleunigte den Neubau des Clubwarthauses.

Die Gastfreundschaft unseres Clubs wurde von Mitgliedern anderer Zweigvereine gerne in Anspruch genommen, waren doch die Verkehrsverhältnisse allgemein beschränkt. Außerdem fand man Erholung oder Gelegenheit zu sportlicher Betätigung in geschlossenem Bekanntenkreis. Leider haben auch das heute viele Besucher von damals vergessen.

Mit Konsolidierung der Verhältnisse ging die Opferbereitschaft der Mitglieder zurück, die Aufbringung der Mittel für die erforderlichen Reparaturen und Ausgestaltungsarbeiten wurde erschwert, dagegen stiegen die Ansprüche und die Kritik. Mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, dem Aufschwung des Autobesitzes und des Autoverkehrs wanderten Mitglieder zu anderen Clubs ab, so daß das "Starthaus", die zweite Clubanlage des Stammvereins, untervermietet wurde.

Der Segelsportbetrieb nahm weiter zu, die Pirat-Klasse brachte schöne Regattafelder zustande, und die Finn-Dinghies waren auch schon zahlreich. Die Segler Turetzky, Weiss, Prochazka auf Pirat, Gfreiner, Sturm, Chr. Ludwig auf Finn, belebten damals die Regattaszene.

Der Idealismus der jeweiligen Oberbootsmänner in den fünfziger und sechziger Jahren kann gar nicht richtig gewürdigt werden. Segelregatten auszurichten, obwohl der eigene aktive Mitglieder- und Seglerbestand abnahm, waren

Balanceakte, die nur durch persönliche Freundschaften zu anderen Clubs nicht zum Fiasko wurden.

Erwähnt muß hier werden, daß etwa 1950/51 der Versuch unternommen wurde, durch Annahme einheitlicher Statuten die Voraussetzung zu einer Einigung der nach dem Krieg entstandenen eigenrechtlichen UYC-Einzelvereine zu schaffen.

Nach 1966 wurde die Jugend im Stammverein bereits so zahlreich, daß erstmalig für diesen Club eine eigene Jugendabteilung entstand, die lange Zeit von Clemens Baillou und Dr. Peter Mohilla bestens betreut wurde. Doch auch die Jugend wuchs heran und wanderte ab oder gab den Sport auf.

Erst mit dem Sommer 1973 wurde durch die Mitgliederwerbung Dr. M. Schwambergers und seine enge Bindung zur Albertus-Magnus-Schule eine Jugendabteilung mit Schulung, Training und Regatten ermöglicht. 1977 war die Jugendabteilung auf 39 Mitglieder angewachsen, die nicht nur den Optimisten bevölkerten, sondern auch in der 420er-Klasse sehr gute Erfolge erzielten. Der damalige Oberbootsmann Dr. H. Steiner konnte nicht nur die positive Auswirkung der zwei Club-420er erwähnen, sondern mit Stolz auf 100 gewonnene Preise in dieser Saison hinweisen. Die Teilnahme von zwei Mannschaften im 420er an der Kieler Woche 1978 sowie je dreier Mannschaften an den Deutschen Meisterschaften in Kiel beziehungsweise der Weltmeisterschaft in Dänemark waren das erfreuliche Ergebnis der mühevollen Jugendarbeit.

Während anläßlich des 80jährigen Bestandes des UYC StV ein neuer Pirat angeschafft worden war, wurden in Anerkennung der erzielten Erfolge der Jugendlichen in den Jahren 1976 bis 1979 vier neue 420er als Clubboote gekauft. Das Anwachsen der Jugendabteilung auf über siebzig Mitglieder führt allmählich zu Platzmangel am Clubgelände. Ein Ausweichen in das "Starthaus" ist aber leider nicht möglich, weil dieses Anfang 1980 abbrannte und wegen behördlicher Schwierigkeiten nicht wieder aufgebaut werden konnte. Um neue Mitglieder zu bekommen und die Jugend als aktive Mitglieder zu erhalten, wird aber dieses Vorhaben vordringlich sein.

Mit dem Ausbau des totalen Hochwasserschutzes der Donau wurde nicht nur die Donauinsel, sondern auch das Entlastungsgerinne geschaffen. Bereits im Oktober 1974 wurden durch den Stammverein, als erstem Verein Wiens, Regatten auf Finn und 420ern abgehalten. Das Gewässer weist eine Breite von 150 bis 200 Meter auf, die Ufer sind mit Bruchsteinen bewehrt, Anlegestellen sind spärlich, so daß sich die Seglerschaft abwartend verhält. Die Gemeinde Wien baute im nördlichen Abschnitt einen zum Teil öffentlichen Segelhafen. Der Ausbau dieses "Segelhafens Nord" soll durch die interessierten Vereine und die Gemeinde Wien erfolgen. Inzwischen haben die Surfer, Laser-Segler und die zahlreichen Wiener Badegäste dieses neue Freizeitgelände erobert. Das Wiener Segelrevier ist also immer noch die Alte Donau mit ihren schwie-

Das Wiener Segelrevier ist also immer noch die Alte Donau mit ihren schwierigen Wind- und Wasserverhältnissen. Dort ist der UYC Stammverein auch heute bemüht, seine Clubanlagen und den Sportbetrieb aufrecht zu erhalten, ein Unterfangen, das beinahe aussichtslos erscheint. Zahlreiche aktive Segler und Jungsegler wurden herangebildet und so für die Gemeinschaft der UYC-Vereine Vorarbeit geleistet. Mit gesteigertem Können findet dann eine Abwanderung auf größere Reviere statt – leider nie umgekehrt. Nur den Idealisten im Vorstand und unter den Mitgliedern ist es zuzuschreiben, wenn der Stammverein und in ihm der Gedanke, einer Gemeinschaft anzugehören, existiert. Der UYC-Traditionsverband und die in ihm vereinigten Clubs werden eingeladen, diese Leistungen durch verstärkte Hinwendung und Teilnahme an Veranstaltungen zu honorieren. Nur so wird der Bestand ihres Stammvereines bis zum nächsten Jubiläum gesichert sein.

Ing. Rolf Halle

A = Ausübendes Mitglied	1	40	Grigar Günter	A	1978	Lobmeyr Stephan	A	1985	Schmid-Siegel Mag. F.	A	1950
E = Ehrenmitglied			Grögl Bruno Martin	A	1980	Ludwig Friedrich	A	1980	Schmidt Gewerke Rudolf	A	1944
AN = Ausübendes Anschlußmitglied			Grögl Mag. Peter	A	1979	Mayer Katharina	A	1981	Schwamberger Dr.		
			Gruber Hermann	A	1981	Messeritsch Dr. Johann	A	1984	Michael	A	1975
			Gutmann Dr. Peter	A	1983	Messeritsch Wolfgang	A	1985	Schwarz Ing. Georg	A	1981
Aigner Anna	A	1970	Guttmann Prof. Dr.			Millauer Bernhard	A	1984	Schwarz Dr. Gottfried	A	1983
Altenberger Dr. Gaby	A	1976	Giselher	A	1962	Mittermann Dr. Harald	A	1981	Seper Herbert	A	1983
Backhausen Barbara	A	1960	Halle Ilse	A	1932	Mittermann Mag. Margret	A	1981	Slawicek Robert	A	1967
Backhausen Georg	A	1982	Halle Ing. Rolf	E	1937	Mohilla Mag, Gertraud	A	1974	Slawicek Ursula	A	1985
Blazek Dr. Gerhard	A	1968	Hammer Heidemarie	A	1984	Mohilla DiplIng. Dr.			Sobota Richard	A	1981
Blazek Dr. Gertrude	A	1978	Heidl Ing. Georg	A	1980	Peter	A	1959	Sochovsky Peter jun.	A	1985
Blazek Thomas	A	1976	Hildebrandt Sebastian	A	1985	Musil Dkfm. Harald	A	1936	Sochovsky Peter sen.	A	1962
Brunar Herwig	A	1982	Höfer Ariane	A	1985	Neumann Gabriela	A	1980	Spies Gerald	A	1984
Cargnelli Elisabeth	A	1980	Horkel Dr. Alexander	A	1985	Ochwart Franz	A	1963	Steiner Bernhard	A	1984
Cargnelli Peter Paul	A	1980	Horkel Dorothea	A	1985	Pauscher Klaus	A	1976	Steiner Helga	A	1959
Delavilla DiplIng. Horst	A	1956	Huber Helmut	A	1982	Pauscher Michael	A	1980	Steiner Dr. Herbert	A	1953
Doblhoff DiplIng. Georg	A	1985	Hubl Ingeborg	A	1985	Poell Andreas	A	1963	Steiner Michael	Α	1980
Doblhoff DiplIng. Mag.			Hubl Ing. Robert	A	1985	Pretscher Heinrich	A	1973	Strohschneider Harald	Α	1975
Nicole	A	1985	Imendörfer Harald	A	1956	Pretscher Mag. Michael	A	1973	Urbanek Otto	A	1983
Egger Alfred	A	1976	Ittner Friedrich	A	1951	Prochazka Ottokar	A	1984	Vlasaty Ernst	A	1985
Fastenbauer Ilse	A	1933	Johanny Dr. Ida	A	1926	Richter Roland	A	1972	Vozicky Daniel	A	1985
Feyl Peter	A	1980	Klamerth-Hauck Dr. O.	A	1967	Riedl Georg	A	1978	Vozicky Arch. DiplIng.		
Fraundorfer Dr. F.	A	1971	Kloss DDr. Ernst	A	1975	Rosenberg Christian	A	1978	Winfried	A	1980
Fuhrmann Dr. Heinrich	A	1972	Krapfenbauer Thomas	A	1980	Rosenberg Dr. Stephanie	A	1974	Walus Martin	A	1982
Gamper Dr. Elmar	A	1972	Lang Helga	A	1982	Rosenberg Walther	A	1974	Weihs Patrick	A	1980
Gfreiner Dr. Gerhard	A	1970	Lang Martin	A	1985	Sammern-Frankenegg			Weiss DiplIng. Rudolf	A	1962
Gfreiner Gertrude	A	1975	Lang Ing, Richard	A	1952	Dagmar	A	1938	Wohnout Dr. Walter	A	1982
Gold Christian	A	1985	Leinschitz DiplIng. Peter	A	1974	Scheidlin-Manet A.	A	1957	Wolkenstein Michael	A	1979
Gosztonyi DiplIng.			Lerch Mag. Georg	A	1967	Schmid-Siegel Alexander	A	1980	Wöppermann Albertine	A	1954
Andreas	A	1983	Lerch Dr. Hermann	E	1930	Schmid-Siegel Dr.			Wöppermann Christian	A	1946
Gosztonyi Maria	A	1985	Liebscher Christian	A	1983	Marianne	A	1960			

Traditionsverband 1986

Seit 25 Jahren besteht nun diese Vereinigung der einzelnen Union Yacht Clubs, welche sich im April 1961 wieder zusammenfanden.

Die Verteilung unseres Landes von 1945 bis 1955 in Besatzungszonen durch auswärtige Mächte mit unterschiedlichen Rechtsauffassungen hatte dazu geführt, daß aus dem seinerzeitigen Gesamtclub – bestehend aus UYC Stammverein in Wien und den Zweigvereinen an den Seen in den Bundesländern – allmählich Verschiedenheiten durch die bewilligenden Behörden in den vier Zonen aufgetreten waren.

Der größeren Selbständigkeit wegen und der Satzung des 1946 gegründeten Österreichischen Segel-Verbandes entsprechend, wurden alle Union Yacht Clubs Mitgliedsvereine des ÖSV, fanden aber nach vielen Vorbesprechungen die Grundlage für einen der Tradition Rechnung tragenden Zusammenschluß. Das Foto des historischen Augenblickes zeigt die Delegierten des am 21. April

1886 gegründeten Stammvereines und der ehemaligen Zweigvereine, die am 11. Dezember 1960 endlich einig waren und die Gründung des UYC-Traditionsverbandes beschlossen, wobei die Rolle des unermüdlich für das verbindende Gemeinsame eintretenden Baurats Dr. techn. Dipl.-Ing. Rudolf Schlenk hervorgehoben werden muß.

Dieser hervorragende Segler, Bootskonstrukteur und Clubfunktionär wurde ab 1961 von den dankbaren Mitgliedern zum Ehrenpräsidenten gewählt.

Die Mitgliedsvereine sind mit diesem Verband zufrieden, die aktiven und beitragenden Mitglieder fühlen sich wohl, die jüngeren blicken freudig in die Zukunft und ein reger Regattabesuch von Revier zu Revier verbindet die Segler unter dem gemeinsamen Stander des UYC.

Möge es viele weitere Jahre so bleiben.

Mit "Gut Wind" Dr. Hermann Egon Lerch Ehrenpräsident des UYC-TV

Im folgenden werden für die neuen und jüngeren Segler die Satzungen des UYC-TV wiedergegeben:



§ 1 Name und Sitz der Verbandes

Der Verband führt den Namen "Union Yacht Club - Traditionsverband" (UYC-TV) und hat seinen Sitz in Wien.

§ 2 Zweck des Verbandes

Der Zweck des Verbandes ist die Förderung der segelsportlichen Bestrebungen seiner Mitgliedsvereine (MV) sowie die Pflege der Tradition und die Hochhaltung des Namens und der Flagge.

Der Zweck des UYC-TV soll erreicht werden:

durch gemeinsame Veranstaltungen gesellschaftlicher Art wie z. B. einem jährlichen UYC-Ball:

durch Ehrung von Mitgliedern, die irgendwelchen der zusammengefaßten Clubs in einer geschlossenen Zeitfolge angehörten;

durch gemeinsame Herausgabe von Festschriften und dergleichen;

durch Schaffung einer einheitlichen Clubkleidung; durch Herausgabe von Mitgliederlisten und Erfolgslisten von Mitgliedern und Yachten;

durch Schaffung eines gemeinsamen Archivs und dergleichen.

§ 3 Mitgliedschaft

Mitglieder des UYC-TV sind derzeit in der Reihenfolge ihrer Gründung:

UYC Stammverein (21. 4. 1886), 20 beitragende, 39 Jugendmitglieder UYC Wörthersee . . (14. 6. 1886), 58 beitragende, 23 Jugendmitglieder 132 Jugendmitglieder UYC Attersee (10. 7. 1886), UYC Traunsee (15. 8. 1888), 41 beitragende, 29 Jugendmitglieder UYC Wolfgangsee . (11. 4. 1901), 63 Jugendmitglieder 41 Jugendmitglieder UYC Mondsee (20. 5. 1908), 89 beitragende, 44 Jugendmitglieder UYC Mattsee (18. 3. 1925), 34 beitragende, UYC Neusiedlersee (17. 1. 1927), 200 beitragende, 90 Jugendmitglieder UYC Neufeldersee (16. 9. 1950), 81 beitragende, 18 Jugendmitglieder

Von anderen österreichischen Revieren kann je ein Segelclub über Ansuchen aufgenommen werden und führt dann den Namen "UYC..."

§ 4 Flagge, Stander und Abzeichen

Der Verband führt die gleiche Flagge und hat das gleiche Emblem wie seine Mitgliedsvereine (MV). Stander und Flagge zeigen im weißen Feld ein blaues Kreuz. Auf dem Durchkreuzungspunkt der Balken liegt ein von einem weißen Ouerbalken durchzogener Schild, überhöht von einer Spangenkrone.

Der Juniorenstander zeigt nur das blaue Kreuz (ohne Wappen). Nimmt man die Breite der Kreuzbalken = 1 an, dann ist die Höhe der Flagge und des Standers = 6, die Länge der Flagge = 9, die Länge des Standers = 10, die Entfernung des senkrechten Kreuzbalkens vom Liek bei der Flagge = 3, bei den Standern des Präsidenten des TV und den Vorsitzenden der MV = 2,5, und bei den Standern der Mitglieder und Junioren = 2.

Beim Präsidentenstander ist der Ausschnitt rechtwinkelig. Bei den Vorsitzendenstandern ist der Abstand der Spitzen voneinander = 3 und der Ausschnitt durch gerade Verbindungslinien der oberen Spitze mit dem unteren Ende des Lieks und umgekehrt begrenzt.

Beim Wappen ist die Breite der beiden roten Felder = 0,5, des weißen Feldes

= 0,4, des goldenen Randes = 0,1.

Die Breite des Wappens selbst ist samt Rand = 1,5, seine Länge = 1,75, die Breite der Krone samt Perlen = 2, ihre Höhe (ohne Kreuz) = 1. Die Krone sitzt dicht auf dem Wappen, dessen äußerer oberer Rand in einer Linie mit dem oberen Rand des waagrechten Kreuzbalkens liegt, während der untere Rand des weißen Wappenfeldes in einer Linie mit dem unteren Rand des Kreuzbalkens liegt.

Das Clubemblem zeigt einen silbernen, aufrechten, unklaren Anker, umfaßt von zwei goldenen Lorbeerzweigen und überhöht von einer goldenen, rotgefütterten Spangenkrone. Die Stiele der Lorbeerzweige kreuzen sich unter dem Anker und sind an dieser Stelle mit einem roten Band bedeckt, das die Buchstaben "UYC" in Silber trägt. Das Clubemblem wird nur von den aktiven (ausübenden, ordentlichen) Mitgliedern getragen, und zwar:

a) auf den Kappen in Stickerei,

b) auf den schwarzen und goldenen Knöpfen der Clubkleidung in erhabener Prägung.

§ 5 Ehrenzeichen

Personen, die 25 Jahre in ununterbrochener Folge ausübendes (aktives, ordentliches) Mitglied von irgendeinem Mitgliedsverein waren, erhalten das Recht, als ehrendes Abzeichen eine goldene Umrandung des Clubemblems und den in Email nachgebildeten Clubstander, umrahmt von einem goldenen Lorbeerkranz, zu tragen.

Nach 40jähriger Mitgliedschaft wird der goldene Lorbeerkranz des Clubstanders mit Saphiren, nach 50jähriger Mitgliedschaft mit Diamanten geschmückt. § 6 Rechte und Pflichten der Mitgliedsvereine

Die MV haben das Recht, je zwei aktive (ordentliche, ausübende) Mitglieder als Delegierte mit je einer Stimme in den Vorstand des UYC-TV zu entsenden. Diese Delegierten üben das Stimmrecht für ihren Verein in allen Sitzungen des Verbandes und im Seglertag aus. Ferner haben alle Mitglieder der MV das Recht, am Seglertag ohne Stimmrecht teilzunehmen. Die MV haben den vom Vorstand festgesetzten Jahresbeitrag zu zahlen.

Die Delegierten bleiben solange Mitglieder des Vorstandes, bis sie seitens ihres Clubs abberufen werden.

§ 7 Organe des UYC-TV

1. Der Vorstand.

2. Der Seglertag.

3. Die Kassenprüfer.

4. Das Schiedsgericht.

§ 8 Der Vorstand

Der Vorstand besteht aus dem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und gegebenenfalls einem Ehrenpräsidenten. Der Präsident des TV ist der jeweilige Vorsitzende eines MV, und zwar in der Reihenfolge der Gründungsjahre. Der Vizepräsident ist der jeweils scheidende Präsident. Die Delegierten wählen aus ihrer Mitte die Funktionäre, und zwar Schriftführer und Kassier. Der Vorstand wird nach außen durch den Präsidenten oder den Vizepräsidenten vertreten. Schriftstücke, die den UYC-TV verpflichten, müssen vom Präsidenten oder vom Vizepräsidenten sowie vom Schriftführer gezeichnet werden. Aufgaben des Vorstandes:

 a) Erledigung der laufenden Geschäfte und Vollziehung der Beschlüsse der Seglertage;

b) Festsetzung der Mitgliedsbeiträge;

vorbereitung, Einberufung und Festlegung der Tagesordnung der Seglertage;

d) Wahl des Schriftführers und Kassiers;

e) Beschließung einer Geschäftsordnung im Rahmen dieser Satzungen;

f) Aufnahme neuer MV;

g) Beschlußfassung über Änderungen der Satzungen;

h) Auflösung des Verbandes.

Die Abstimmung erfolgt über die Punkte a bis e mit einfacher Stimmenmehrheit, für die Punkte f bis h mit Vier-Fünftel-Mehrheit. Bei Abstimmung über die Punkte f bis h müssen mindestens zwei Drittel der MV anwesend sein. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten. Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn seine Mitglieder unter Angabe der Tagesordnung von der Sitzung verständigt wurden und mindestens die Hälfte der MV vertreten ist, wobei jeder Delegierte außer seiner eigenen Stimme nur noch eine weitere vertreten darf.

§ 9 Der Seglertag

muß mindestens einmal im Jahr einberufen werden (mindestens 14 Tage vorher).

Dem Seglertag obliegt:

Ehrung von Mitgliedern der MV für langjährige Mitgliedschaft oder besondere Verdienste; gegebenenfalls Wahl eines Ehrenpräsidenten; Wahl zweier Kassenprüfer aus den Mitgliederkreisen der MV, die nicht dem Vorstand angehören dürfen, für die Funktionsdauer jeweils eines Jahres.

Der Seglertag ist beschlußfähig, wenn mindestens der beschlußfähige Vorstand anwesend ist, und beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 10 Schiedsgericht

Streitigkeiten aus dem Verhältnis des UYC-TV zu seinen MV entscheidet inappelabel ein Schiedsgericht, in das der Vorstand des UYC-TV einen Schiedsrichter sowie die betroffenen MV einen weiteren entsenden. Die beiden Schiedsrichter wählen einen dritten als Obmann, der nicht einer der betroffenen Parteien angehört. Alle Schiedsrichter müssen MV angehören.

§ 11 Auflösung

Im Fall einer freiwilligen Auflösung beschließt der Vorstand die Verwertung des Verbandsvermögens und seine Aufteilung auf die MV. Durch die Auflösung des UYC-TV bleibt der Bestand der MV unberührt.

UYC Wörthersee



Unser Segelrevier, der Wörthersee, liegt im Zentrum des Klagenfurter Beckens, eingebettet zwischen Hügelketten, an seinem Südufer der heute durch eine Autostraße erschlossene Pyramidenkogel. Von fern her sieht man die Gebirgsmauer der Karawanken mit dem Mittagskogel als markanter Silhouette, im Westen den Dobratsch, und im Nordwesten liegt unser Wetterberg, die Gerlitzen. Diese reizvolle Umgebung, wozu noch die Halbinsel Maria Wörth mit ihren altehrwürdigen Kirchenbauten kommt, sowie die verkehrsgünstige Lage an der Kärntner Hauptverkehrslinie zwischen Klagenfurt und Villach machte den Wörthersee schon frühzeitig zu einem bevorzugten Fremdenverkehrsgebiet, und diese Beliebtheit hat bis in unsere Tage unvermindert angehalten.

Für den Segelsport besonders wesentlich sind die klimatischen Bedingungen, die für Kärnten im Sommer eine besonders große Zahl niederschlagsfreier sonniger Tage bringen. Bei Schönwetter kann man mit gleichmäßigen Winden rechnen; von diesen ist für uns besonders der nachmittags wehende Ostwind interessant. Unsichere Wetterlage bringt meist sehr frische Winde aus West und Südwest, die mehrere Tage andauern können, ohne daß es zu Niederschlägen kommt. Der "Jauk", der Südwest, kann starke Böen mit sich bringen, die im mittleren Seebecken unterhalb des Pyramidenkogels als Fallböen unvermu-

tet von allen Seiten kommen können. Die Gliederung des Sees in mehrere Becken bringt es mit sich, daß nur selten starker Seegang aufkommt.

Wenn auch der Wörthersee als Segelrevier der leichten Winde bekannt ist, so hat sich doch trotz dieser angeblich so ungünstigen Segelverhältnisse schon früh eine begeisterte Seglergemeinde gebildet, die ihrem See dauernd die Treue hält und sich bis heute erfreulich erweitert und entwickelt hat.

Dies ist um so bemerkenswerter, als in unserem Club von jeher die Sommergäste die Zahl der in Kärnten ansässigen Mitglieder überwogen haben, doch ist uns allen Kärnten und der Wörthersee längst zur zweiten Heimat geworden. 1886, im Gründungsjahr des UYC, gründete eine Gruppe von Seglern unter dem Vorsitz von Robert Freiherr v. Walterskirchen den Zweigverein Wörthersee. Die wichtigste Aufgabe des Clubs war von Anfang an die Veranstaltung von Wettfahrten. In der ältesten Zeit wurden diese sogenannten Wochenregatten über die ganze Sommersaison von Juli bis September verteilt – Zeichen einer geruhsamen Zeit, in der ganze Familien mit Kind und Kegel auf Monate in die Sommerfrische übersiedelten.

Das Bootsmaterial dieser Zeit war sehr unterschiedlich; neben schweren Kuttern mit komplizierter Takelage mit Topsegel und mehreren Vorsegeln gab es die extrem labilen Schwertboote wie Flundern und Swallows. Diese unterschiedlichen Boote wurden nach Segellängen vermessen und Regatten nach Vorgabe gesegelt. Die Neubauten nach der Segellängen-Formel führten zu leichten, stark übertakelten, aber schnellen Kielyachten. Auch der Motorbootsport fand in dieser ältesten Zeit Pflege durch unseren Club.

Einen Auftrieb in den Regattasport brachte die Einführung der ersten Klassenboote der 6-m-R-Klasse, die durch unseren damaligen Obmann, Prof. Dr. Paul Clairmont, besonders gefördert wurde und seit 1911 die Regatten des Wörthersees beherrschte. 6-m-R-Yachten des Zweigvereines Wörthersee besuchten Regatten in Pola und Venedig, an der Riviera, in Kiel und auf den bayrischen Seen. Hier sei besonders der Name unseres späteren Obmannes, Dipl.-Ing. Otto Wirth, genannt.

Die erste Jollenklasse waren die Nationalen Jollen, die geklinkerten Vorläufer der späteren 22-m²-Rennklasse, die ebenfalls in den letzten Jahren vor dem Er-

sten Weltkrieg auftauchten.

Der Erste Weltkrieg unterbrach diese schöne Entwicklung, und die jugoslawische Besatzung verhinderte auch in den ersten Nachkriegsjahren jede segelsportliche Betätigung. Erst als Kärnten durch die Volksabstimmung vom 10. Oktober 1920 wieder frei geworden war, konnten 1921 die Wettfahrten wieder aufgenommen werden. Die Mitgliederzahl stieg wieder und konnte 1926 mit 94 Aktiven einen Höhepunkt erreichen.

Neue Klassen tauchten auf, die 15-m²-Rennklasse war einige Jahre gut vertreten, ab 1922 dann die 22-m²-Binnenjollen, die in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen die stärksten Felder in den Regatten stellten. Als kleinere Kielklasse wurde die 35-m²-Rennklasse eingeführt, doch machten nach schönen Anfängen 1923/24 die zunehmenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten dem Ausbau dieser Klasse ein Ende.

Die 20-m²-Rennklasse brachte es zwar in den Jahren 1927 und 1928 zu schönen Feldern, und auch Boote aus Bayern und Berlin starteten um die Wörthersee-Preise, aber auf die Dauer konnten sich diese schönen und schnellen Boote nicht bei uns behaupten. Auch die 10-m²-Rennklasse konnte trotz mehrjähriger Regatten um den Preis von Dellach nie allzugroße Verbreitung finden. So blieb der Schwerpunkt der Rennsegelei bei der 22-m²-Rennklasse, in der auf Initiative des UYC Wörthersee – hier ist vor allem unser langjähriger Obmann Dr. Robert Johanny zu nennen – seit 1924 Länderwettkämpfe mit deutschen und ungarischen Seglern stattfanden. Daraus ging dann die Europa-Meisterschaft hervor, die 1934 am Wörthersee vor Dellach abgehalten wurde und bei sechs beteiligten Mannschaften einen Erfolg für die österreichische Mannschaft unter Dietz Angerer brachte. Der Nord-Süd-Preis, in dessen Austragung alljährlich Attersee und Wörthersee abwechselten, trug seit 1932 zu gegenseitigen Regattabesuchen bei und brachte besonders 1934 ein schönes 22er-Feld an den Wörthersee.

Die Wörtherseewochen wurden damals gemeinsam mit den beiden anderen am See beheimateten Segelvereinen, dem Veldner Seglerverein und dem Kärntner Yacht-Club, durchgeführt, so daß zu unseren Regatten vor Dellach auch solche vor Velden und Krumpendorf kamen. Eine besondere Attraktion des UYCWö bildet seit 1938 der von Prim. Dr. Hermann Elschnig eingeführte Dr.-Elschnig-Slalom, eine Vorgabe-Wettfahrt für alle Klassen mit eigenem verwickeltem Kurs um die Inseln und Buchten des mittleren Seebeckens.

In die letzten Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg fallen die Einführung der ersten Einheitsklassen. Die Olympia-Jolle wurde zwar 1935 bei uns eingeführt, konnte es aber nur kurze Jahre nach 1945 am Wörthersee zu größerer Bedeutung bringen. Entscheidend dagegen war 1937 die Einführung der Starklasse, die an den Wörthersee als dem ersten mitteleuropäischen Binnenrevier durch die Initiative dreier Kärntner Segler, darunter vom UYCWö Komm.-Rat Albin Sorger-Domenigg d. Ä. und OLGR Dr. Mittelberger, gebracht wurde. Die Starklasse entsprach dem Bedürfnis nach einem kleinen Kielboot und ist aus den Regattafeldern des Wörthersees nicht mehr wegzudenken.

1938 brachte mit dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich auch dem UYC die für viele als schmerzlichen Bruch mit der Tradition empfundene Aufgabe des alten Namens und Standers: wir wurden eine Zweigabteilung des Yacht-Clubs von Deutschland. Wenn auch unser damaliger "Führer", Oberst Ottokar Baron Procházka, es verstand, unseren Verein mit Umsicht durch diese schwierige Zeit zu führen, so kam doch im Zweiten Weltkrieg bald der Segelsport zum Erliegen.

1945 brachte mit der britischen Besatzung auch die Beschlagnahme aller segelklaren Boote, und nur sehr langsam war es möglich, die Boote wieder freizubekommen und einen eigenen Sportbetrieb aufzuziehen. Seit 1947 beteiligten wir uns an den Regatten, meist mit den für die Regatten "ausgeborgten" Booten, die uns die Engländer sogar für kurze Zeit leihweise überließen!

War für den Wiederaufbau des Clubs nach Kriegsende als Obmann Dipl.-Ing. Moritz Seidel zuständig, so übernahm 1949 Komm.-Rat Albin Sorger-Domenigg d. J. die Führung des Clubs. Es gab wieder Regatten vor Dellach und ab 1952 während einiger Jahre die gemeinsam mit dem Kärntner Yacht Club veranstaltete Wörthersee-Woche; die freundschaftliche Zusammenarbeit der beiden Clubs führte den Segelsport am Wörthersee zu einer vorher unerreichten Blüte.

Ab 1957 erfuhr der Club aufgrund der Initiative seines im Frühjahr 1985 verstorbenen Obmanns Herbert Rieckh eine stetige Weiterentwicklung, gekennzeichnet durch den Bau des Clubhauses und die Ausgestaltung der Anlagen in

Dellach, wie u. a. Errichtung einer Krananlage.

Die Entwicklung der Bootsklassen ist verknüpft mit dem allgemeinen Aufschwung des Segelsportes nach dem Zweiten Weltkrieg. Nur die Starbootklasse hat sich in den Regattafeldern behaupten können. Daneben brachte es in den fünfziger Jahren die Piratklasse auf große Regattafelder, während die alten Rennjollen durch die modernen Gleitjollen abgelöst wurden. Lange Zeit war der Flying Dutchman sehr beliebt, wurde dann aber von den kleineren Klassen wie Korsar und 470er abgelöst, während sich die Laser als einfaches Einmannboot bewährte. Die Tornado-Klasse erfuhr durch die Erfolge Kärntner Segler großen Aufschwung. Als schnelles, kleines Kielboot ist die Dyas derzeit auf allen Kärntner Revieren zu finden.

Auch in unserem Club zeichnet sich die Entwicklung des Regattasegelns ab. Der Abstand zwischen Spitzenseglern und seglerischen Normalverbrauchern wird immer größer. Die Anwort darauf ist die Beliebtheit der Yardstick-Regatten, die Seglern aller Klassen beziehungsweise Typen die Möglichkeit zur zwanglosen Teilnahme an Wettfahrten bieten, während die sportlich wertvollen Regatten einem kleineren Kreis vorbehalten bleiben; die Veranstaltung von Meisterschafts- und Schwerpunktregatten wurde nunmehr weitestgehend aus dem Rahmen des traditionellen August-Termines herausgenommen.

Die Kreuzerabteilung des Union Yacht Club Wörthersee wurde im Jahr 1962 durch die Initiative der Herren Herbert Rieckh (Clubobmann) und Prof. Dr. Wolfgang Fallosch gegründet und ist somit die erste und älteste Vereinigung von Fahrtenseglern in Österreich. Sie war von Anfang an bestrebt, die Interessen jener Segler, die das Meer als ihr Revier gewählt haben, zu vertreten und zu fördern.

In dieser Frühzeit des österreichischen Fahrtensegelns gab es viele Schwierigkeiten zu meistern. So gab es damals für die Adria keine deutschsprachigen Segelhandbücher, auch alle anderen nautischen Unterlagen waren noch dürftig. Daher wurde als erste Maßnahme eine Sammlung von Hafenplänen begonnen: jedes Mitglied der Kreuzerabteilung fertigte von den von ihm angelaufenen Häfen Skizzen an, die dann, entsprechend redigiert, allen anderen zur Verfügung gestellt wurden. Diese Sammlung wurde bis 1966 vervollständigt.

Auf die nautische Ausbildung der Mitglieder wurde von Anfang an großer Wert gelegt: Während der Wintermonate wurden durch zahlreiche Kurse Auffrischung und Ergänzung der Kenntnisse ermöglicht. 1968 wurde dann, erstmals in Österreich, ein Kurs zur Erlangung des Segelführerscheines B abgehalten. Da der Österreichische Segel-Verband zu diesem Zeitpunkt noch keine eigenen Bestimmungen hatte, wurde nach den Vorschriften des Deutschen Hochseesportverbandes Hansa vorgegangen. Der ÖSV wurde durch diesen Kurs und die darauffolgende Prüfung erstmals mit Fragen der Ausbildung von Seeseglern konfrontiert. Die dabei entstandenen bürokratischen Komplikationen konnten durch das diplomatische Geschick des Clubobmannes Herbert Rieckh überwunden werden: Die Prüfung wurde unter der Patronanz des Triestiner Yachtclubs Adriaco durchgeführt und von allen elf Kandidaten erfolgreich bestanden. In den Jahren 1967/68 und 1968/69 wurden von Herbert Rieckh Lehrgänge zur Erlangung des österreichischen Schiffsführerpatentes abgehalten, im Jahr 1973 von Ing. Hugo Herrmann eine Vorbereitung auf die Prüfung für das Allgemeine Seefunksprechzeugnis, die damals in Österreich noch nicht abgenommen wurde, die Kandidaten mußten dazu nach Hamburg

Weitere Kurse zur Erlangung von Segelführerscheinen für die Mitglieder der Kreuzerabteilung folgten in regelmäßigen Abständen, aber auch andere Veranstaltungsreihen bereicherten das Clubleben: ein Kochkurs für die Schiffsküche unter der Anleitung von Frau Traute Fallosch, eine Unterweisung im Bau von Flaschenschiffen, eine Arbeitsgemeinschaft für Fancywork.

Die Mitglieder der Kreuzerabteilung befahren mit ihren Yachten das gesamte Mittelmeer, aber auch in der Karibik und vor der nordamerikanischen Küste segeln Yachten unter dem Stander des UYC. Um größeren Anreiz für weite Seetörns zu geben, hat der Club 1966 der Kreuzerabteilung einen Langfahrtpreis ausgesetzt, der unter Berücksichtigung der Strecke und der seemännischen Leistung bis 1980 als Wanderpreis vergeben wurde. Im Jahr 1974 wurde von Prof. Wolfgang Fallosch ein Ehrenzeichen gestiftet, das an besonders verdiente Mitglieder verliehen wird.

Die Kreuzerabteilung hat heute 43 Mitglieder und 24 registrierte Yachten. Eine ihrer Besonderheiten ist, daß sich ihre Segler im Sommer auf See nur zufällig treffen, im Winter jedoch werden die einmal im Monat stattfindenden Clubabende regelmäßig besucht. Oberbootsmann der Kreuzerabteilung war von 1962 bis 1981 Prof. Dr. Wolfgang Fallosch, seit 1981 ist es Ing. Hugo Herrmann.

So hat sich der UYCWö bemüht, ein Jahrhundert lang den Segelsport in seinen verschiedenen Sparten zu fördern und wird dies hoffentlich traditionsgemäß auch in der weiteren Zukunft tun können.

A = Ausübendes Mitglied, E = Ehrenmitglied

	-						_	-		17.01.01	-
Achtschin Dr. Heimo	A	1983	Gucher Walter	A	1975	Franz	A	1981	Skubic DiplIng. Paul	A	198.
Angerer KommRat			Guenzl Peter	A	1974	Moskon Barbara	A	1983	Sorger Dkfm, Albin	A	194
Dietrich	A	1962	Haag DiplIng. Walter	A	1967	Moskon DiplIng. Gerald	A	1968	Sorger Peter	A	197
Arco Graf Ferdinand	A	1939	Haan Dr. Herwig	A	1979	Motschiunig Max	A	1964	Sorger Susanne	A	197
Arlt PrimDr. Ferdinand	A	1966	Haberl Adolf	A	1980	Müller Gernot	A	1976	Schaffer Ing. Günther	A	197
Auer Karin	A	1983	Haberl Dkfm. Franz	A	1979	Mues Claudia	A	1978	Schaffer Helfried	A	198
Auer Martin	A	1981	Habermann Arno	A	1979	Mues Edmund	A	1974	Schaffer Reingard	A	197
Bayer-Fallosch DiplIng.			Habermann Odo	A	1979	Neumann Alfred	A	1973	Schaffer Ing. Rudolf	A	190
Barbara	A	1968	Habermann Walter	A	1982	Noe Elisabeth	A	1966	Schaub Eugen	A	19
Bayer Dr. Hannes	A	1974	Hagen Astrid	A	1975	Oser Dr. Ernst	A	1974	Schich Ing. Helmut	A	19
Becker Bernhard	A	1983	Halm Dr. Siegfried	A	1982	Oser Prim. Dr. Wolfgang	A	1969	Schietke Wolfgang	A	19
Beer Dr. Christa	A	1967	Happe Andreas	A	1948	Ostheim UnivProf. Dr.			Schmimitzek Arch. Ing.		
Benda Dipl-Ing. Peter	A	1975	Happe Andreas jun.	A	1975	Rolf	A	1947	Kurt	A	19
Bilowitzki Dr. Nikolaus	A	1964	Hebsacker Ing. Franz	A	1973	Ottersböck Franz		1984	Schlangenhaufen Hellmut		19
Bonacic DiplIng. Philipp	A	1971	Hebsacker Peter	A	1985	Pack Prof. DiplIng.			Schoeller Phillip v.	A	19
Bruneder Arch. DiplIng.		1 1/20/10	Hebsacker DiplIng.	10.0	3000	Gerhard	A	1974	Schreiner Prof. Ernst	A	19
	A	1978	Walter	A	1973	Pack Matthias	A	1979	Schreiner Erwin G.	A	19
Hugo	A	1977	Heller Horand	A		Pack DiplIng. Stephan	A	1976	Sponer Gustav	A	19
Bucher Johannes		1978		17	1707		A	1985	Sponer Marianne	A	19
Bucnik Anton	A		Heppner UnivProf. Dr.	AS	1074	Papitsch Herbert Passler Eveline	A	1981			19
Czeipek Wolfgang	A	1981	Fritz	A	1974				Sponer Robert	A	
Darnhofer-Demar Dr.		1050	Herrmann Alois	A	1975	Passler Friedrich	A	1974	Stalzer Ing. Wilhelm	A	19
Benno	A	1959	Herrmann Ing. Hugo	A	1969	Peternell Dr. Gerhard	A	1974	Stapf Dr. Martin	A	19
Darnhofer-Demar			Herrmann Nikolaus	Α	1975	Pirko DiplIng. Paul	A	1978	Stremitzer Prof. Bernd	A	19
Thomas	A	1983	Hildebrand Sebastian	A	1982	Plischka UnivProf. Dr.			Tremmel Alexander	A	19
Dreyer Major Alfred	A	1979	Hildebrand Tobias	Α	1983	Gerhard	A	1962	Tremmel Christoph	A	19
Eggenberger Günther	A	1972	Hoedl Johann	A	1979	Prager Dr. Walter	A	1978	Urban Alexander	A	19
Elschnig Lars	A	1984	Hoenig DiplIng. Manfred	A	1974	Pratneker Knuth Roland	A	1974	Valent Christian	A	19
Elschnig PrimDr.			Hofer w. Hofrat Dipl			Preining Friedrich	A	1970	Varetza DiplIng. Herbert	A	19
Hermann	E	1921	Ing. Harald	A	1969	Prochazka Edeltrud	A	1982	Veith Bertold	A	19
Engelsmann Dr. Nils	A	1960	Holzer Arno	A	1982	Prochazka Heinz	A	1985	Wabersich Markus	A	19
Engelsmann Sonja	A	1981	Holzer Gerold	A	1980	Prochazka Ottokar	A	1984	Weber Dr. Klaus	A	19
Engelsmann Sven	A	1981	Hopfenwieser Prof. Heinz	A	1973	Richter KommRat Ing.			Wiederwohl DiplIng.		
Fallosch Prof. DiplIng.			Johanny Dr. Ida	A	1926	Wolfgang	A	1964	Kurt	A	19
Dr. Wolfgang	A	1962	Kalmann Dr. Frank	A		Rieckh Andreas	A	1978	Wiesner Astrid	A	19
Fallosch Traute	A	1968	Kleinoscheg Gerd Peter	A	1973	Rieckh DiplIng. Florian	A	1970	Wiesner Harald	A	19
Ferch Dr. Harald	A	1947	Koren Dr. Armin	A		Rieckh DiplIng. Martin	A	1973	Wiesner Ing. Horst	A	19
	A	1953	Koren Dr. Ronald	A		Rieckh Mag. Nikolaus R.	A	1969	Wiesner Mario	A	19
Ferch Helmut		1968	Kozeschnik DiplIng.	2.3	1770	Rieckh Thomas	A	1975	Wiesner Petra	A	19
Fiebich Ingmar	A		Ernst	A	1978	Rieckh Werner	A	1951	Wilhelmer Otto Robert	A	19
Fischer Herwig	A	1707		A			A		Wilhelmer Wolfgang	A	19
Flor-Marn Mag. Dipl	wi	*0/2	Lakits Horst	A		Rosenberg Christian	230	17/0	Wimmer Prim. Dr. Alfred		19
Dolm. Major Roland		1962	Legath Sabine	A		Samec Prim. Dr.	A	1003			
Friess Dr. Jörg	A		Lerch Mag. pharm. Georg			Hansjörg	A		Wimmer DiplIng. Martin		
Friess OMR Dr. Walter	A		Lill Georg	A		Samec Mag. Karin	A	1982	Wimmer Thomas	A	
Fuchs Dr. Raoul	A		Loser Ing. Paul	A		Sammer Friedrich H.	A	1977	Winds Stefan	A	19
Goehler Hans-Joachim	A	1976	Ludwig Wilhelm	A		Sammern-Frankenegg			Zehetgruber DiplIng.		
Goessler Ralf	A	1979	Madritsch DiplIng. Fritz	A	1974	Dagmar	A		Jörg	A	19
Grascher Dr. Gerald	A	1964	Millonig Egon	A		Seel Doris	A	1980	Zenses Birgit	A	19
Grascher Heinrich	A	1981	Millonig Ines	A	1983	Seiser Christian	A	1984			
Grimminger Ing. Heribert	A		Moser UnivDoz. Dr.			Seiser Martin	A	1984			

UYC Attersee



Der Union Yacht Club Attersee wurde in der Reihe der Union Yacht Clubs als dritter am 10. Juli 1886 von Eugen Freiherr von Ransonnet gegründet. Die Entwicklung war besonders begünstigt durch den an diesem See bei gutem Wetter herrschenden Nordostwind, in Seglerkreisen als Rosenwind bekannt, welcher das Interesse an größeren Kielyachten erweckte und den Besuch der sommerlichen Regatten durch Segler von anderen Seen zur Folge hatte. Weiters war die Erbauung des schönen Clubhauses im Jahr 1908 ein Markstein, der der Entwicklung neuen Auftrieb gab. Hochherziger Spender des Hauses war das Mitglied Gustav Fritz, während die Pläne dazu von dem Clubmitglied Ober-Ing. Josef Stierböck stammten. Zum 25. Jubiläumsjahr lenkte der damalige Obmann, Hofrat Ing. Carl Schlenk, die Geschichte des Clubs, während zum 50jährigen Jubiläum Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen den glanzvollen Feiern präsidierte.

Anläßlich des 50jährigen Jubiläums wurde ein Jahrbuch als Festschrift, geschmückt mit einem schönen Bild, gewidmet von unserem Mitglied Prof. Os-

wald Grill, herausgegeben.

In den Jahren 1936 bis 1938 wurde insbesondere am See die beliebte Kielyacht vom Typ Sonderklasse in zirka 15 Exemplaren gesegelt, ebenso wie eine gleiche Anzahl von 22-m²-Rennjollen, 20-m²-Rennjollen und Olympiajollen. Mit diesen Jollen wurden internationale Begegnungen herbeigeführt, wobei besonders der West-Ost-Preis zu erwähnen ist, der durch die Bemühungen des Obmannes Hofrat v. Meiß-Teuffen zu einem hochsportlichen Bewerb zwischen Österreich und der Schweiz wurde; später beteiligten sich auch Deutschland und Ungarn daran, wodurch langdauernde Seglerfreundschaften mit dem Aus-

land geknüpft wurden.

Im Herbst 1936 fand eine Expedition mit 22-m²-Rennjollen an den Plattensee statt, und einige Mitglieder starteten außerdem bei den europäischen Dinghi-Wettkämpfen. Das Jahr 1937 brachte neben einer glanzvollen internationalen Attersee-Woche die Europameisterschaft in der Olympiajolle, anschließend daran wurde von Atterseer Mitgliedern eine Expedition nach Triest unternommen. 1938 sah eine Mannschaft des Clubs beim Länderwettkampf in Ungarn am Plattensee und im Herbst wieder in Triest. Bei der Überführung des UYC Attersee in den Yacht Club von Deutschland im Jahre 1938 führte die Geschäfte als Obmann Rechtsanwalt Dr. Friedrich Werner mit großer Umsicht und brachte es zu einem guten Verhältnis mit unserm Nachbarn, der Deutschen Kriegsmarine, das sich für den Club als sehr vorteilhaft erwies. Stellvertreter des Obmannes war Dr. Richard Faber, Oberbootsmann Dipl.-Ing. Reinhold Schulz, zugleich als Schriftführer tätig, Kassier Ernest Drevschock, Jugendabteilung Dipl.-Ing. Hans J. Vogt. 1939 folgte im letzten Friedenssommer eine Expedition in der 22-m²-Rennjolle zum Länderkampf in die Schweiz auf den St. Moritzer See. In den Jahren 1940 bis 1944 gab es nur interne Wettfahrten aus kriegsbedingten Gründen, doch wurden diese mit großer Begeisterung von den zu kurzem Urlaub von der Front kommenden Mitgliedern gefahren.

Im Sommer des Jahres 1945 übernahmen einige am See wohnende Mitglieder, wie Dr. Gustav Langer, Dr. Rudolf Nemetschke, Prof. Oswald Grill und Ernest Dreyschock, die provisorische Führung des Clubs, wobei letzterer durch seine ständige Anwesenheit im Clubhaus die vorhandenen Sachwerte vor unbefugtem Zugriff rettete. Im Jahr 1946 fand erstmalig wieder eine Generalversammlung der Mitglieder statt, wobei als Obmann Herr Dr. Gustav Langer gewählt wurde, als Stellvertreter Dr. Rudolf Nemetschke, Oberbootsmann war Dipl.-Ing. Hans J. Vogt, Schriftführer Dr. Jörg Obermüller, Kassier Horst Obermüller, Beisitzer Dir. Robert Kunz, Dr. Hermann Lerch, Dipl.-Ing. Siegmar Weixelbaumer und die Brüder Dr. Georg und Wolfgang Werner. Es wurde damals über Antrag der Ausschußmitglieder auf Grund des Vereinsüberleitungsgesetzes unserem Club von der Linzer Landesregierung als erstem der alte Name Union Yacht Club Attersee zusammen mit dem Recht, die altehrwürdige Flagge wieder zu führen, genehmigt. Diesem Vorstand kann nicht genug gedankt werden, daß er all diese mühevollen Schritte erfolgreich unternommen hat, um damit dem Club wieder seine alte Geltung verschafft zu ha-

1947 wurden erstmalig wieder Segelregatten gefahren, und zwar in den noch vorhandenen 22-m²-Rennjollen und Olympiajollen sowie der damals schon vorhandenen Starbootklasse, wobei bereits für die kommende Olympiade 1948 Auswahlwettfahrten im Starboot vorgenommen wurden, welche die Brüder Obermüller für sich entscheiden konnten, so daß diese dann auch nach England entsendet wurden, ebenso wie Harald v. Musil im Einhandboot. Im Jahr 1948 wandte sich der Club besonders der Förderung der Starbootklasse zu, und es wurden erstmalig wieder größere Regatten veranstaltet und das Clubhaus wieder bewirtschaftet. Im gleichen Jahr wählte die Generalversammlung Herrn Dr. Rudolf Nemetschke zu ihrem Obmann, der seit dieser Zeit die Geschicke des Clubs lenkte. Als Stellvertreter fungierte Herr Dir. Robert Kunz, 1956 über eigenen Wunsch abgelöst durch Dr. Jörg Obermüller. 1948 wurde Dr. Rudolf Nemetschke zum Präsidenten des Österreichischen Segel-Verbandes gewählt und stand seither an der Spitze des Verbandes. Seit 1949 gehörten Dr. Jörg Obermüller als Technischer Referent und Dr. Hermann Lerch als Verbandsbootsmann dem Österreichischen Segel-Verband an.

Das Jahr 1949 brachte dem Club eine starke Zunahme an Starbooten, die Sonderklassen wurden von ihren Besitzern wieder aktiviert, es gab wieder die Lange Wettfahrt "Rund um den See" und als Neugründung die Attersee-Flotte der ISCYRA, als deren Captain der Obmann Dr. Rudolf Nemetschke gewählt wurde, wie auch Dr. Jörg Obermüller als Flottensekretär. Das Jahre 1950 brachte die Erneuerung des West-Ost-Preises mit der Begegnung Attersee - Zürichsee in Zürich.

Ab dieser Zeit kann man eine stetige Aufwärtsentwicklung des Clubs feststellen, mit zunehmendem Anschluß an die ausländischen Segelreviere, was gemeinsam mit dem planvollen Ausbau unserer Clubanlagen dazu führte, daß die ausländischen Segler immer mehr das Verlangen zeigten, Veranstaltungen auf unserem See zu besuchen. Um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, im Rahmen unseres Clubs den Motorbootsport auszuüben, ohne gezwungen zu sein, einem anderen Club beizutreten, wurde die bereits 1908 gegründete Mo-

torbootsportsektion 1956 wieder ins Leben gerufen.

Die Entwicklung des Clubs wurde gekrönt durch die Beauftragung des UYC Attersee zur Abhaltung der ersten in Österreich gefahrenen Weltmeisterschaft im Segeln im Jahr 1958, die durch die Beteiligung von Seglern aus fünf Kontinenten, 18 Ländern mit 48 Booten der Flying-Dutchman-Klasse ein voller Erfolg wurde. Diese Veranstaltung hat dazu geführt, daß die Clubanlagen noch besser umgestaltet wurden, so daß die nun bestehende Anlage für alle seglerischen Großveranstaltungen eine ideale Sportstätte darstellt. Es wurde Nachbargrund dazu erworben, ein durchfließender Bach verrohrt, wodurch eine schöne Wiese als Abstellplatz an Land für die immer mehr in Mode kommenden Leichtbaujollen geschaffen wurde. Mit dem Bau eines neuen Starthauses an Stelle alter Schuppen, ebenso wie eines Jugendheimes feierte der Club 1956 seinen 70. Geburtstag. Sodann, einem vielfachen Wunsch aller Mitglieder nachkommend, wurde 1957 und 1958 ein alter Bootsschuppen in bequeme und zweckmäßige Sommerappartements umgewandelt; der Raum für die Überwinterung der Boote blieb dabei erhalten und findet im Sommer als Abstellplatz für die immer zahlreicher werdenden Autos Verwendung.

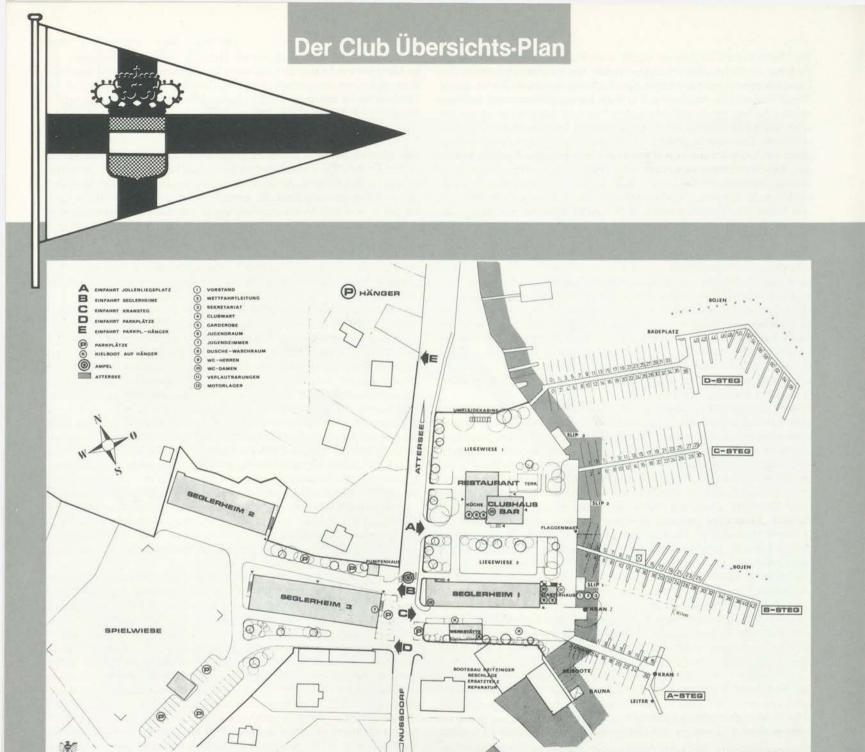
Die Finanzierung dieser vorbildlichen Anlage wurde nur dank der sehr genauen Planung und Spezialmethode unseres seit 1923 im Vorstand tätigen Herrn Ernest Dreyschock ermöglicht, wie auch unter Mithilfe zahlreicher Mitglieder durch Förderungs- und Stiftungsbeträge realisiert. Bauplan hiefür und Aufsicht wurden in selbstloser Weise durch Herrn Architekt Dipl.-Ing. Christian Ludwig in nimmermüder Bereitschaft erstellt und durchgeführt.

All dies wäre nicht möglich gewesen, wenn sich nicht hinter allen Arbeiten unermüdlich unser Präsident Dr. Rudolf Nemetschke tatkräftig eingeschaltet und durch seine vielfältigen Interessen seinem Club immer eine besondere Förderung angedeihen lassen hätte. Als Präsident des Österreichischen Segel-Verbandes wurde Herr Dr. Nemetschke in weiterer Folge Vizepräsident im Österreichischen Olympischen Komitee und hat dort durch sein Wirken dem

österreichischen Segelsport zu großem Ansehen verholfen.

Im 75. Jubiläumsjahr vergab die International Yacht Racing Union die Europameisterschaft in der Zweimann-Schwertbootklasse an Österreich, und der Österreichische Segel-Verband betraute den UYC Attersee mit der Durchführung. Elf Nationen stellten sich dem Starter, und dieses schöne Sportfest verlief voll des Lobes aller ausländischen Besucher. Zu den Regatten anläßlich des 75jährigen Clubbestandes 1961 konnten bei 120 Schiffen am Start erstmalig Wettfahrten in allen fünf olympischen Klassen, nämlich 5,5-m-Kielklasse, Drache, Star, Flying Dutchman und Finn, ausgeschrieben werden, deren Veranstaltung bewies, daß der Club seinen Vorsatz, die olympischen Klassen besonders zu fördern, in die Tat umzusetzen konnte.

Die Linie für weitere 25 Jahre war somit gegeben und wurde konsequent wei-



terverfolgt. Man kann sie in folgende Schwerpunkte aufteilen:

a) Erweiterung der Clubanlagen;

b) Verbesserung und Anpassung des Sportbetriebes an neue Voraussetzungen;

c) Sport- und Jugendförderung.

Es ist klar, daß alle Punkte stark miteinander verknüpft waren und nicht unabhängig voneinander betrieben werden konnten. Die neue Mobilität unserer Mitglieder und Regattagäste verlangte eine ganz andere Betriebsdauer unserer Anlagen. Erstreckte sich früher der Segelbetrieb eigentlich nur auf die Ferien-Sommerzeit und gab es als Regatten eine Atterseewoche, so dauerte bald der Betrieb von Pfingsten bis in den Herbst. Es ergaben sich neue Probleme mit Unterkünften für Mitglieder und Boote im Wasser und zu Land.

Waren es 1961: 94 Yachten 250 Mitglieder so sind es 1986: 266 Yachten

UNION YACHT CLUB ATTERSEE

388 ordentliche Mitglieder 29 Gastmitglieder

25 Jugendmitglieder

130 Jugendmitglieder

Der Bootsbestand hat sich verdreifacht, der Mitgliederstand mehr als verdoppelt. Es entwickelten sich vollkommen neue Bootskategorien, wie Gleitjolle, die nur am Land parken; Kielboote stehen auf ihren Hängern und Kajütboote füllen die Steganlagen. Die Regatten finden meistens an Wochenenden statt, nur bei Großveranstaltungen über die ganze Woche. Bei dieser Aufteilung bringen wir es auf durchschnittlich mindestens 40 Veranstaltungstage. Unsere

Anlagen sind prädestiniert für Großveranstaltungen, vornehmlich natürlich mit Kielbooten.

Wie war die Entwicklung? Anfang bis Mitte der sechziger Jahre wurden die vorhandenen Steganlagen generalsaniert: Die Piloten wurden unter Wasser abgeschnitten und Betonfertigteile aufgesetzt. Am Arbeitssteg wurde ein neuer Kran installiert, der Motorbootsteg mit Kielbootplätzen erweitert, am alten Marinesteg (jetzt D-Steg) durch Anbau weitere 15 Kielbootplätze geschaffen. Es wurde dies durch langfristige Vergabe der Liegeplätze finanziert. Den kostenlosen Liegeplatz gibt es jetzt nur noch für Optimisten. Nach der bewährten Weise wurde hinter dem straßenseitigen Grund mit Marineschuppen neuer Grund angekauft und das Seglerheim II errichtet. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre erfolgte der Abbruch des Marineschuppens und die Errichtung des Seglerheimes III, wobei eine Unterbringungsmöglichkeit für ein Jugendlager geschaffen werden konnte. Anfang der siebziger Jahre erfolgte die Option bzw. Kauf der Häupl-Gründe im Anschluß ans Seglerheim II und III. Die Gründe wurden größtenteils wieder an Clubmitglieder für eine Clubsiedlung abgegeben. Es verblieben dem Club aber eine große Anzahl an Parkplätzen und eine große Spielwiese. Dennoch mußten zusätzlich Abstellflächen für Hänger und Gestelle angemietet werden. Damit war die flächenmäßige Expansion des Clubs abgeschlossen. Die letzten zehn Jahre waren gekennzeichnet von der Konsolidierung der Finanzen, Sanierung der vor 20 Jahren neu errichteten Stege, der Jollenliegewiese und des Vorplatzes des Seglerheimes III im Rahmen der Bauarbeiten der Ringkanalisierung mit Errichtung des Pumpenhauses sowie Umbau, Adaptierung diverser Baulichkeiten.

Die Erweiterung der Clubanlagen brachte eine stärkere Regattatätigkeit mit

sich, einen gestraffteren Bootspark.

Durch die Regatten wurden neue Anforderungen gestellt: Segelten wir zur FD-WM 1958 und FD-EM 1961 noch unsere traditionellen Kurse über Attersee - Wevregg - Kammer - Teufelsbrücke und Club mit einmal im Jahr fix verlegten Bojen, so kamen dann olympischer Kurs mit Startschiff, Regattabegleitschiff usw. Am Anfang wurden nur die Startkreuze zu unseren Kursen vorgesteckt, bis wir uns ein eigenes Instrumentarium erarbeitet hatten: Ankermöglichkeit auf 100 bis 150 m Tiefe, Bojenhebegerät und Funk, zwei Arbeitsoder Startschiffe: unsere alte Pinasse "Meiß-Teuffen", die aus Bremen herangebrachte "Lange Hatz", benannt nach den Sponsoren, sowie ein schnelles Begleitmotorboot "Föhn". Das Motorbootfahrverbot im Juli und August am See ab 1971 brachte natürlich weitere Beeinträchtigungen bei der Abwicklung. Jetzt stehen uns nur noch ganz wenige Motorboote zum notwendigen Begleitund Rettungsdienst zur Verfügung. Es war nur eine Frage der Zeit und verschiedener Versuche, bis wieder ein ganzjährig beschäftigter Clubwart eingestellt werden konnte, der die große Anlage beaufsichtigte, Instandhaltungen durchführte und bei den Regatten behilflich sein konnte. Von 1968 bis 1980 war dies Herr Kargerhuber, ab 1980 versieht Herr Staufer diese Aufgabe. Es wurde in diesem Zusammenhang eine Wohnung für den Clubwart geschaffen, die Clubwerkstätte ins Seglerheim III verlegt und die alte Clubwerkstätte als Mastenlager und Vermessungsraum umfunktioniert sowie der Platz vor Seglerheim I und Werkstätte nach Beseitigung unserer alten Slipanlage asphaltiert und zum Abstellplatz für Stare ausgebaut.

Waren Anfang der sechziger Jahre noch FD, Finn und Star die bei uns am meisten gefahrenen Klassen, so entwickelten sich in der Folge stark die Kielbootklassen: Drachen, Yngling, Shark, Sunbeam, Tempest. Heute ist beim UYCAs die Drachenklasse mit 30 Schiffen die stärkste, gefolgt von Pirat (25), Laser (24), Yngling (20) und Star (14). Das sportliche Gewicht entspricht leider nicht dem Bootsbestand. Die beständigste und sportlich aktivste Klasse ist die Starbootklasse, dank des starken Engagements des Flottenkapitäns und Vizepräsidenten Rolf Lange. An nächster Stelle muß die Ynglingklasse genannt werden, deren Entwicklung ohne unsere verdienten Mitglieder Dr. Hermann Langer, Günther Haymerle und Dr. Helmuth Winkler nicht vorstellbar wäre. Pirat und Laser sind unsere Jugendboote. Eine Sonderstellung verdienen unsere wunderbaren Sonderklassen, teilweise 70 Jahre alt, sportlich jedoch und in der Ausrüstung jung, Majestäten am Wasser und ideale Mannschaftsboote.

Die Aktivitäten unserer Mitglieder in den diversen Klassen und unsere beispielgebenden Anlagen prädestinierten den UYCAs neben vielen Staatsmeisterschaften und Schwerpunktregatten für internationale Meisterschaften: 1964 Spring European Championship 1979 Tempest-EM und Yngling-WM Star

1966 Finn-EM

1972 Star District Meisterschaft 1975 Yngling – World Cup

1978 Star District Meisterschaft

1980 470er-Jugend-EM

1981 Soling-EM

1982 Shark-E-Cup

1983 Shark-W-Cup

Die sportlichen Erfolge unserer Mitglieder sind beachtenswert, jedoch auf eine kleine Gruppe und Klassen beschränkt. Speziell in den olympischen Klassen zeigt sich, daß der reine Amateur auf verlorenem Posten steht, sowohl in finanzieller als zeitlicher Hinsicht. Trotzdem schaffen es immer wieder einige, in den A- und B-Kader vorzustoßen. Einige besondere und hervorstechende seien hier aufgezählt:

Farthofer (Soling-EM 1981) I., Christian Scheinecker (D-EM 1982) I., Haas/Werner (Tempest-WM 1980) II., Toni Stader (Shark-E-Cup 1982) I., (Shark-W-Cup 1983) I., Richard Höfer (420er-Jugend-WM 1982) V.

Diese und viele andere hier ungenannte Erfolge basieren weitgehend auf der seit Jahren intensiv betriebenen Sport- und Jugendförderung des Clubs. Waren die Grundlagen dafür vor mehr als 60 Jahren mit der Gründung der Jugendabteilung (1922/1923) durch Dipl.-Ing. Hans Joachim Vogt gelegt und von seinen Schülern weiterverfolgt, so wird diese nun seit Jahren durch Kurt Ludwig Müller, Vizepräsident des ÖSV, als Jugendabteilungsleiter geführt. Ein weiterer Grundstein für die Jugendarbeit ist unsere Jüngstenförderung, die jährlich in dem 1970 erstmals veranstalteten Optimistenlager gipfelt, bei dem durchschnittlich hundert Kinder teilnehmen. Es werden bei entsprechenden Erfolgen Startgeldsubventionen, bei Bootsneuanschaffungen Subventionen (Luxussteuer) gegeben und Jugendtörns veranstaltet. Des weiteren steht für die Feriensaison immer ein Segellehrer zur Verfügung und werden Trainingslager mit erfolgreichen Regattaseglern als Trainer im In- und Ausland veranstaltet. Der Club besitzt noch drei Piraten, einen 420er und einen Laser als Jugendboote.

Diese Boote werden seit einigen Jahren in den Monaten Mai, Juni sowie September und Oktober der Sporthauptschule St. Georgen im Attergau zur Verfügung gestellt. Im Sportunterricht werden die Boote von einer Fachlehrkraft übernommen. Die Schüler lernen die Grundbegriffe des Segelns sowie die Wettfahrregeln, werden aber auch mit Wartungsarbeiten betraut und sind für den Zustand der Boote verantwortlich.

Unsere studierende und regattaaktive Jugend der Trainingsabteilung (bis 27 Jahre) wird jährlich durch gezielte finanzielle Zuschüsse unterstützt. Wenn auch nicht alle dem Segelsport erhalten bleiben, so rekrutiert sich doch der Mitgliederzugang zu 80 Prozent aus unserer ausgebildeten Jugend.

Aber auch unsere nicht Leistungssport segelnden Mitglieder werden mit dem traditionellen Clubhaushandicap, der Langen Wettfahrt, dem Attersee Grand Prix und nicht ganz ernsten Regatten zum fairen Messen des sportlichen Könnens aufgefordert und animiert. Es gibt jeweils hohe Beteiligung.

Im Hinblick auf das 100jährige Jubiläum wurden ab 1982 intensivste Anstrengungen unternommen, um unseren ehrwürdigen Club in entsprechendem Rahmen feiern zu können. Dazu wurde, um eine entsprechende Dokumentation aufzubauen und um sich hinsichtlich einer entsprechenden Festschrift vorzubereiten, durch unseren unermüdlichen Schriftführer Ing. Günter Deschka, den Leiter des Sekretariates, ab 1983 ein jährliches Logbuch herausgebracht und die Sekretariatsräume im alten Startturm umgebaut, die jetzt auch einen Computer zur Errechnung der Ergebnisse beherbergen.

In beispielloser Weise wurde von 1983 auf 1984 bei günstigem Niederwasser nach langen Jahren fruchtlosen Planens nahezu in einer Hauruck-Aktion unter Leitung von Dipl.-Ing, "Ördi" Neumüller unser Hafengelände ausgebaggert und der B-Steg mit dem alten Starhaus saniert. Dabei wurden neue Uferbefestigungen und das Fundament für einen 8-t-Kran geschaffen, der schließlich 1985 aufgestellt und in Betrieb genommen werden konnte.

Um unsere Anlagen und die Mitglieder vor ungebetenen Besuchern und Autoparkern zu schützen – leider teilt ja die Atterseebundesstraße unsere Liegenschaft – wurde die Errichtung automatisch schließender Tore von unserem HWV Mag. Günther Gfreiner gegen die Überzeugung vieler Mitglieder durchgesetzt.

Ermutigt durch die erfolgreiche Durchführung dieser Projekte und durch entsprechende Propaganda dafür, legte der Vorstand bei der Generalversammlung 1984 das Projekt der Clubhaussanierung und -umgestaltung vor, vom Architektenehepaar Dipl.-Ing. Heinz und Alrun Weiser hervorragend erarbeitet. Dieses Clubhaus sollte unsere "provisorischen Anbauten", die für die FD-WM 1958 errichtet wurden, wie Küchentrakt, Garderobe und Veranda, in neuer Gestalt und Form sowie in besserer Verbindung zu unserer alten Bauernstube ersetzen. Die schlechten oder nicht vorhandenen Fundamente der alten Zubauten und der extreme Winter 1984/1985 schienen mehrmals das Projekt zu gefährden. Aber dem unermüdlichen Einsatz von Mag. Gfreiner, Arch. Weiser, Herrn Staufer und der notwendigen Unterstützung durch Präsident, Vizepräsident, Kassier und andere war es zu danken, daß das umgebaute Haus zu Pfingsten wieder in Betrieb genommen werden konnte. Bis zu den Ferien 1986 wird auch die Inneneinrichtung im 1. Stock (einschließlich der Jubiläumsausstellung) fertiggestellt sein.

Diese schöne und konsolidierte Entwicklung des Clubs begann unter Führung unseres unvergessenen Präsidenten Dr. Rudolf Nemetschke, der bis 1974 die Geschicke leitete und zu diesem Zeitpunkt die Präsidentschaft an den langjährigen Vizepräsidenten Dr. Jörg Obermüller übergab. Dr. Nemetschke gehörte als Commodore bis zu seinem Tode, 1980, weiterhin dem Vorstand an. Dr. Jörg Obermüller war leider nur eine kurze, aber ebenso erfolgreiche Präsidentschaft beschieden; zu früh riß ihn der Tod aus unserer Mitte. 1976 übernahm Präsident Dr. Arnold Richter, der auch gleichzeitig Präsident des Kontrollrates des Österreichischen Segelverbandes ist, die Führung des Clubs mit den besonderen Anliegen: "Getreue Fortsetzung der Arbeit von Dr. Obermüller, Förderung der Jugend und des Leistungssportes, Förderung der olympischen Klassen, Förderung des gesellschaftlichen Lebens im Club, Sparsamkeit, um das Budget zu konsolidieren, Mitarbeit im ÖSV, Lösung der Nachfolgeprobleme, Zusammenarbeit mit den anderen Atterseer Segelvereinen, dem OÖ. Landesverband und Mitarbeit aller Mitglieder, diesen wohl schönsten Segelclub Österreichs wieder zum Mittelpunkt des österreichischen Segelsportes werden zu lassen."

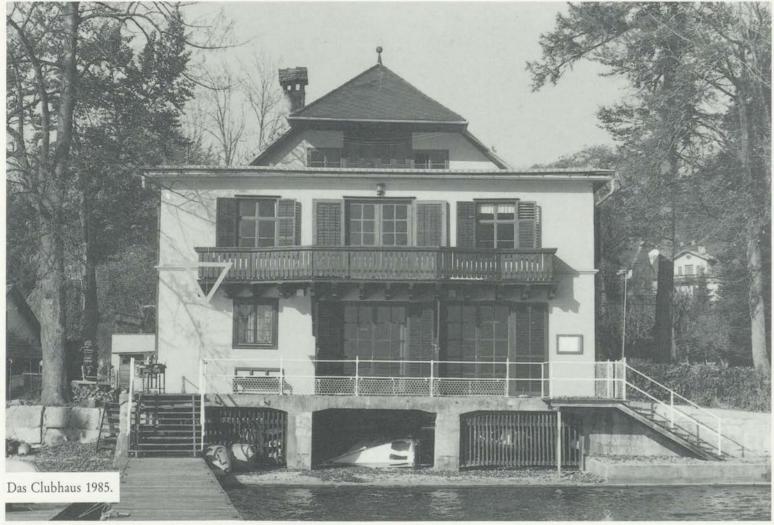
Zum Zeitpunkt des Jubiläums kann festgestellt werden, daß dieses Konzept erfüllt werden konnte und die besten Voraussetzungen für eine gedeihliche Entwicklung für die nächste Generation vorhanden sind.

A = Ausübendes Mitglied E = Ehrenmitglied AN = Ausübendes Anschlußmitglied

Aigner Anna	A	1970	Eigenthaler Prim. Dr.	-	1911	Haas Eduard	A	1975	Koller Dr. Kristian	A	1978
Aigner Fritz jun.	A	1966	Leopold	A	1957	Haas Dr. Martina	A	1977	Kovac UnivProf. Dr.		
Attersee Christian Ludwig	A	1959	Eisl Ing. Franz	A	1980	Haitzinger Hannes	A	1969	Werner	A	1963
Auteried DiplIng. Carl	A	1984	Elsner Bernt	A	1985	Haitzinger Karl	A	1959	Kozelka Ing. Helmut	A	1969
Backhausen Georg	A	1984	Elsner Ing. Joachim	A	1963	Hansalek Dr. Franz	A	1957	Kralik Thomas	A	1985
Baier Dr. Robert	A	1961	Elsner Udo	A	1982	Hatwieger DiplIng.			Kratochwill Gertrude	A	1924
Baldass Elinor von	A	1947	Ender Dr. Hans Georg	A	1967	Gerhard	A	1983	Krenmayr DiplIng. Fritz	A	1966
Baldass Georg von	A	1975	Ertl Ing. Ernst	A	1968	Hatz DiplIng. Gottfried	A	1963	Krön Walter	A	1967
Becker Roland	A	1985	Ettel Lukas	A	1984	Hauser Maria-Theresia	A	1901	Kruppa Monika	A	1978
Benedict Alexander	A	1983	Eypeltauer Marianne	A	1968	Haymerle Baron Günther	A	1972	Kurz Alexander	A	1972
Benedict Max		1985	Fach Ing. Hans		1980	Haymerle Baron Dr.			Kurz Christian	A	1967
Berndt Dr. Edmund	A	1982	Falkenberg Paul-Jakob	A	1985	Harald	A	1974	Kwizda Dkfm. Dr.		
Besler Gitti	A	1965	Fellner Dr. Gernot	A	1978	Hein Dr. Herta	A	1929	Hannes von	A	1966
Besler Heidi		1985	Fiolic DiplIng. Dr.			Heiss Reinhard	A	1969	Kwizda Mag, pharm.		
Besler Ing, Helmuth		1965	techn. Richard	A	1974	Heldwein Anton		1982	Richard von	A	1964
Beurle GenDir. Dr.			Firmian Gräfin Gabriele		1963	Heldwein Christine	A	1983	Lafite Dr. Wolfgang		1968
Christian	A	1967	Firmian Gräfin Theresa		1977	Heldwein Karlhans		1950	Lange Barbara		1978
Beurle Dr. Ludwig		1977	Fischer Hilde		1929	Hillinger Werner		1980	Lange Rolf		1962
Binder Arch. Paul		1969	Fischer Dkfm. Ludwig		1952	Hinterberger Fritz		1969	Langer Hedwig		1929
Binder Verena		1980	Fischer Prof. Dr. Michael		1970	Höfer Richard		1983	Langer Dr. Roland		1961
Blaschka Helene von		1965	Fischmeister Dkfm. Hans-	-	401.4	Hofer Andrea		1962	Langer Dr. Thomas		1974
Böhm von Böhmersheim		1705	Dieter	A	1962	Hofer Florian		1985	Lehrer DiplIng. Heinz		1976
Jürgen	A	1960	Flödl Dr. Gerald		1969	Hoffmann Dr. Roland		1965	Lehrer Dkfm. Dr. Horst		1970
Bösch Wolfgang		1978	Forster Friedrich		1941	Hoffmann-Ostenhof Dr.		1700	Lehrer Ing. Jörg		1977
Breitenecker Dr. Gerhard		1982	Forster Dr. Herbert		1966	Peter Peter	A	1976	Leistner Ing. Gustav		1967
Buschmann Prok.	4.5	1702	Forster Dr. Wolfgang		1963	Hofmann Alois		1965	Lerch Mag. Dr. Hermann		1930
Christian Christian	- A	1964	Frühmann Serena		1972	Hofstadler Johann		1976	Liebe-Herzing Dr. Fritz		1972
Buschmann Mag. Clemens		1968	Fuchs Ernst		1951	Huber Elisabeth		1965	Liebe-Herzing Wolfgang		1976
Chiari Dr. Christian von		1964	Fuchshuber Ing. Gerhard		1983	Huber Hermann		1963	Lill Werner		1977
Chiari Dr. Elisabeth von		1967	Fuchshuber KommRat	100	1000	Hütter Prof. Dr. Ulrich		1962	Litzlbauer Karl Heinz		1983
Chiari Dr. Friedrich von		1966	Hans Dieter	A	1946	Hummelt Günther		1969	Loisel Dir. Hubert		1948
Culen Mag. Johannes		1965	Fuchshuber Niklas		1985	Hummelt Roman		1973	Ludwig Dr. Horst		1961
Denk GenDir. Dr.	A	17.03	Gaeta Gordian		1975	Ittner Friedrich		1949	Lutz Prof. Anton		1930
Gerhard	A	1938	Gatscha Friedrich		1977	Jahn Dr. Rudolf		1978	Lux Günter		1982
Derflinger Christian		1983	Gerhardus Dr. Christian		1949	Jelinek Dr. Heinz		1963	Macha DrIng. Hermann		1977
Derhaschnig Christian		1983	Gerhardus Florian		1980	Jeschki DiplIng. Hans		1973	Malinsky o. UnivProf.	22	17/7
		1978	Gfreiner Dietmar		1980	Juranek Johannes		1985	Dr. Adolf Heinz	Δ	1983
Derhaschnig Josef		1985		-/4	1700	Kastinger Hermann		1979	Mallner Dr. Erich		1963
Derhaschnig Thomas		1977	Gfreiner Mag. pharm.	۸	1967	Kelderer Wolfgang		1972	Mautner Markhof Marcus		1977
Deschka Ing. Günter			Günther								1983
Dichand Hans		1980	Ginthör Oliver		1983	Kernreuter Ing. Kurt		1966	Mayer Barbara		
Dichard Michael	A	1982	Granzner Dkfm. Florian		1961	Killmann Ing. Helmut		1965	Mayer Elisabeth		1984
Doblhoff-Dier Dipl,-Ing.	A	1077	Grigkar Prok. Dr. Karl		1968	Kirstein Wilhelm		1969	Mayer Dkfm. Heinz		1973
Nicolette		1977	Grill DiplIng. Werner		1980	Kodrik Hannes		1985	Miehlke Prof. Dr. Adolf		1977
Eberling Ing. Franz-Josef		1980	Grünewald Marc		1975	Köchert Gotfrid		1962	Mikesch Walter		1969
Ecker Heidi		1980	Grünewald Margareta		1978	König Heinz		1978	Miklau Dr. Roland		1976
Egger Karl	A	1984	Haas KommRat Eduard	A	1948	Körber-Frühwald Kirsten	A	1983	Mitterhauser Jörg	A	1958

Mitterhauser-Turner Heinz	A 1981	Gunther Ruckensteiner DrIng.	A	1978	Dr. Gerhard Stolitzka Johanna		1974 1980	Zwach Christian Baier Dorothea		1977 1966
Morawetz Eva Maria	A 1983	Georg	A	1958	Stolitzka Stefan		1978	Becker Christl		1985
Morawetz Dr. Hanno	A 1969	Rupar Dr. Gerhard		1974	Streyczek-Stefenelli Jutta	24	17/0	Besler Gerhild		1972
Moritz Dr. Anton	A 1975	Salzer Andreas		1969	von	Δ	1975	Beurle Dkfm. Monika		1967
Moritz Prof. Dr. Erich	A 1959	Salzer Ing. Michael		1960	Stühler Notar Hans Georg		1968	Buschmann Kitty		1948
Moser Dr. med. Klaus-	AA ARVE.	Salzer Thomas		1947	Sturm Adalbert		1961	Derhaschnig Susanne		1978
Dietmar	A 1982	Saxinger Michael		1978	Sturm Alexander		1958	Deschka Elisabeth		1985
Mühlberger Gunter	A 1970	Schaffarz Markus		1980	Szinicz Dkfm. Ludwig		1962	Eberling Ursula		1981
Müller Christian	A 1973	Schanda Reinhard		1901	Szinicz Rudolf		1963	Ecker KommRat	T314	1701
Müller Ing. Horst	21 1773	Scheinecker Christian		1975	Tichy Dr. Hans		1950	Helmut	ANI	1978
Wolfgang	A 1964	Scheinecker Ing. Josef		1961	Tichy Peter		1962	Elsner Uta		1966
Müller Prim. Dr. Kurt	11 1704	Scheinecker Dr. Josef		1969	Tittes Jörg		1977	Fischer Theresia		1973
Ludwig	A 1949	Schickl Elisabeth		1964	Umlauf Luise von		1961	Fischmeister Dr. Ingrid		1985
Müller Kurt Ludwig	A 1959	Schiefthaler Ing. Franz		1964	Veltema Ing. Jan	AN	1201	Fuchs Margaretha		1969
Natural-Waldheim	W 1555	Schillinger Dr. Herbert		1965	Coenraad	Δ	1969	Gfreiner Maria		1967
Lieselotte	A 1964	Schmidleitner Gert		1985	Veltema-Tiemstra Toos-	-AA	1707	Ginthör Renate		1969
Nemetschke Ing. Alfred	A 1964	Schmidt Michael		1977	Johanna	Δ	1984	Haymerle Agathe	TITA	1202
Nemetschke Alfred	A 1980	Schönberg Thomas		1972	Vetter Dkfm. Fritz		1965	Baronin	ANI	1974
Nemetschke Mary	A 1958	Scholz Ing. Dirk		1960	Vinazzer Aldo		1984	Heldwein Ulli		1960
Nemetschke Rudolf	A 1983			1969		1	1704			1981
		Schreder Mag. Dr. Alfred Schreder Anneliese		1963	Vinazzer DiplIng. Claudius	À	1969	Hofer Ing. Kurt Hummelt Juliane		1981
Neugebauer Walter	A 1974 A 1964	Schuh Dr. Rudolf		1963	Vorderegger Arch. Rudolf		1969	Jahn Irene		1981
Neumüller Brigitte								WARRENCO CO.		1978
Oberdorfer Dkfm. Peter	A 1970	Schwab Dkfm. Dr. Detlef	A	1962	Wagner Dkfm. Dr. Klaus		1960	Jeschki Dr. Ingeborg		
Oberkofler Dr. DiplIng.	A 1072	Schwackhöfer Hofrat Dr.	A	105/	Waldheim Dr. Gerhard		1969 1979	König Gundi Kwizda Dkfm. Ursula		1985 1983
Jörg	A 1973	Wolfgang		1956 1976	Walzer Peter		1979			
Obermüller Sophia	A 1969	Schwaighofer Bernhard	A	1976	Weichselbaumer Gerald	A	1984	Lange Gudrun		1973
Obermüller-Wagner	4 4000	Schwaighofer Dr. Gerbert		1070	Weichselbaumer Dr.	· ·	1002	Lange Klara		1978
Harald	A 1980	sen.	A	1972	Oskar	A	1983	Lange Siegfried		1984
Öttl Josef	A 1959	Schwaighofer Dr. Gerbert	- 1/4	1017	Weiser Arch. DiplIng.	-		Lehrer Gertrude		1970
Peithner Martin	A 1984	jun.		1947	Heinz		1964	Liebe-Herzing Adele		1974
Perger Dr. Andrea	A 1972	Schwanhäußer Florian		1980	Weiser DiplIng. Walther		1981	Mayer Dorothea		1977
Pessl Harald	A 1980	Seidler Caroline		1978	Weiser DiplIng. Wilfried		1966	Mikesch Maria		1969
Pessl Ing. Peter	A 1952	Seidler Christian		1985	Werkgartner Christa	A	1981	Miklau Dr. med. Ilse	AIN	1963
Pessl Peter	A 1977	Seidler Kurt		1965	Werkgartner Dr.		- The same	Mitterhauser-Turner	ANT	24.004
Pilgerstorfer Günther	A 1963	Seiller-Tarbuk Isabelle		1985	Friedrich		1947	Christa		1981
Pilgerstorfer Dr. Hanns		Seiller-Tarbuk Dr. Mario		1974	Werkgartner Georg	A	1978	Morawetz Dr. Margarete		
Walter	A 1960	Seiller-Tarbuk Markus		1901	Werkgartner Prim. Dr.	20	NAME OF	Müller Amy		1969
Pilgerstorfer UnivProf.		Seitz Dr. Hans		1948	Hermann		1947	Müller Madeleine	AIN	1976
Dr. Walter	A 1949	Selischkar-Gfreiner Ursula	A	1976	Werkgartner Paul		1981	Neumüller DiplIng.	1 3 7	4070
Pirklbauer Dr. Martin	A 1976	Siedek Arch. DiplIng.		inin	Werkgartner Thomas		1981	Herbert		1972
Pirklbauer Dr. Thomas	A 1977	Richard	A	1919	Werner Hofrat Dr. Georg			Pessl Helga		1977
Pöll Andreas	A 1968	Siegrist GenSekr. Dr.	141		Werner Dr. Jörg		1977	Pilgerstorfer Hilde		1966
Pöschl Dkfm. Dr. Rudolf	A 1952	Roland		1973	Weymelka Susi	A	1954	Pilgerstorfer Isabel		1976
Pruckner Dr. Hans-Jörg	A 1978	Sixt Dr. Walter		1965	Wied-Baumgartner	. A	1005	Ransmayr Edith		1969
Ransmayr Ing. Paul	A 1969	Skjöldebrand Charlotte		1983	Mathias	A	1985	Reisinger Prof. Eva		1977
Raschke DiplIng. Heinz	A 1968	Skjöldebrand Robert		1978	Wied-Baumgartner		10/0	Renn Ilse		1965
Regius Andreas	A 1901	Sock Dr. Reinhard	A	1983	Rupert von		1969	Richard Ing. Ilse		1985
Regnier Katharina	A 1981	Spängler UnivProf. Dr.	120		Winds Alexander	A	1980	Richter Brigitte		1978
Reich-Rohrwig Dr.	4 4074	Hans	A	1934	Winkler Doz. Dr.	À	1051	Salzer Silvia		1971
Johannes	A 1974	Spängler Prof. Dr. Hans	-		Elisabeth		1954	Schreder Dr. Gabriele		1970
Reich-Rohrwig Dr. Peter	A 1962	Peter		1960	Winkler Dr. Helmut		1961	Schwab Herta		1962
Reisinger KommRat	4 100.00	Spängler Dr. Walter		1962	Winter Alfred jun.		1970	Seidler Charlotte		1957
Dkfm. Werner	A 1967	Stader Anton		1969	Wirth Dkfm. Herbert		1977	Selischkar Mag. Rudolf		1984
Reisinger Dkfm. Dr.		Stavjanik Edd		1973	Wizemann Ing. Kurt		1964	Siegrist Andrea		1973
Wolfgang	A 1967	Stavjanik Fanny		1985	Wurmböck Mag. Gustav	A	1973	Skjöldebrand Françoise		1973
Reitz Rosa	A 1969	Stavjanik Katja	A	1983	Wurmböck Dir. Dkfm.	-		Stavjanik Henriette		1977
Richard Dkfm. Dr. Carl	W IDEOC	Stefenelli Mag. Andreas	1 24	370000	Dr. Hans Georg	A	1936	Stefenelli Annemarie von		
Ludwig	A 1960	von		1977	Wurmböck Mag.	A	1007	Wagner Dr. Bärbel	MIN	1978
Richard Dkfm. Dr.	1 1000	Stefenelli Gerhard von		1969	Hansjörg		1967	Weiser Arch. DiplIng.	ANT	1070
Ludwig	A 1956	Stefenelli Ing. Jörg von		1973	Ziegler DiplIng. Heinz	A	1984	Alrun		1978
Richter Dr. Arnold	A 1948	Steinbrecher Martina		1972	Ziegler DiplIng. Dr.	1196	1020	Weiser Dr. Ilona		1978
Richter Thomas	A 1978	Stelzer Ing. Erich		1949	Rolf		1969	Winkler Maria		1978
Rieger Herta	A 1952	Stelzl Manfred		1970	Zinkl Fritz		1974	Wurmböck Verena		1949
Riha Claudia	A. 1973	Stelzl Thomas		1983	Zorn KommRat	4		Ziegler Maria-Luise	AIN	1972
Rösner Andreas	A 1977	Stolitzka Alexander	A	1985	Wolfgang		1961	Gastmitglieder 29	0.2	21/4
Rösner Dr. DiplIng.		Stolitzka Prof. DiplIng.			Zwach Andreas	:A	1977	Jugendmitglieder männl.	83 We	101. 4

UYC Traunsee



Die Welt, in die hinein im Jahre 1886 der UYC Traunsee 1888 gegründet wurde, war eine von der heutigen völlig verschiedene. Die österreichisch-ungarische Monarchie lebte noch volle 30 Jahre, und Kaiser Franz Joseph war für die Zeitgenossen gleichsam ein unverrückbares, immerwährendes Symbol.

Sport jeglicher Art wurde damals kaum betrieben. Er steckte wahrhaft in den Kinderschuhen; ein See verleitete begreiflicherweise zum Schwimmen. So existierten am Traunsee in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, wie aus den Memoiren und Erzählungen meines Vaters hervorgeht, einige sogenannte Lateiner (Ruderboote mit Segel), weiters Plätten mit Segeln und ein paar Segelboote (zum Beispiel ein Schoner des Grafen Harrach in Traunkirchen, erbaut von seinem "Hafenkapitän", einem begeisterten Wassersportler namens Feichtinger).

Dieser Feichtinger nun, der all sein Können aus der Lektüre damals aktueller Wassersportfachzeitschriften entwickelte und der in seiner "Werft" die Boote vor allem für Graf Harrach erbaute, aber auch die Eisenteile daselbst schmiedete und die Segel hier nähen ließ, wurde der erste Lehrmeister meines Vaters und seiner Brüder in der Segelkunst.

Natürlich träumten diese jungen Leute von einem eigenen Boot. Und tatsächlich: bald erhielten sie eines von meinem Großvater. Es wurde das erste große Segelboot auf dem Traunsee, der "Tristan", ein Kielboot von 7 Metern Länge mit einer sogenannten Kutter-Takelung (Topp- und Großsegel, beide in der Form von Rahsegeln, später durch ein Gaffelsegel ersetzt, Fock und Außenklüver, wozu ein "Flieger" kam). Segel und Beschläge wurden in Pola, dem österreichischen Kriegshafen und Marinezentrum der Monarchie, gezeichnet

und in der Heimat ausgeführt.

Feichtinger baute das Boot. 1884 wurde es in Gmunden "in Dienst" gestellt – bereits im heutigen Clubhafen liegend – noch lange ehe es ein Clubhaus gab, und noch etliche Jahre vor der Gründung des UYCT.

In der gleichen Bucht aber lag noch ein Segelboot, wenn auch weit kleiner als der "Tristan": Ein sloopgetakeltes Boot, sehr übertakelt, weil man der irrigen Meinung war, daß in jedem Fall die Größe der Segelfläche ein schnelleres Fahren ermögliche. Der Eigentümer dieses Bootes war Gustav Fritz, weit älter als mein Vater (der jüngste der segelbegeisterten Thausing-Brüder), mit dem er innige Freundschaft schloß. Fritz ließ sich in England ein Doppelkanu mit Fächerschwert bauen – das Boot selbst in der Form eines Indianer-Kanus, wozu natürlich auch ein Paar Ruder gehörte. Es wurde übrigens in Gmunden nachgeahmt. Trotz oder vielleicht wegen der billigeren Ausführung (statt Mahagoni und Zedernholz wurde Fichte verwendet) war die Imitation schneller als das Original.

Mein Vater segelte mit 17 Jahren (1887) seine erste Regatta, die gleichzeitig die zweite des UYC war – und zwar auf dem Wörthersee. Bekanntlich wurde 1886 der UYC Wörthersee gegründet, ebenso der UYC Attersee und der UYC Stammverein.

An den Wörthersee war "Tristan" verfrachtet worden. 1888 kam er wieder nach Gmunden zurück, und zwar noch immer als die größte Yacht auf dem Traunsee. Sonst – von den Fritz-Booten abgesehen – gab es hier nichts Nennenswertes, was man als "Segelboot" ansprechen hätte können.

Gustav Fritz war mit Edward Drory befreundet, einem Engländer, der die Vil-

la Miramare an der Alten Donau in Wien besaß, das spätere Clubhaus des UYC Stammverein. Drory aber war während der Sommermonate am Attersee und hatte hier eine "wunderbare" Yacht, die "Nirvana". Dieser Drory nun wurde der eigentliche Gründer des UYC Attersee, Wörthersee und Stammverein wurden "Zweigvereine" des Gesamtclubs. Dies im Jahre 1886! Der Yacht Club wurde übrigens später – gegen Ende der Monarchie – zum k. k. Union Yacht Club.

Drory war es aber auch, der den Anstoß zur Gründung eines weiteren "Zweigvereins" gab: Auf seine Veranlassung erfolgte 1888 die Gründung des UYC Traunsee (15. August). Die Proponenten waren Gustav Fritz, die drei Brüder

Thausing und A. Finger.

Als Obmann fungierte Prof. Schrötter (Villenbesitzer in Rindbach) – wie mein Vater sagte, soll er ein ganz ausgezeichneter Obmann gewesen sein, der Ausschußsitzungen und Generalversammlungen vorzüglich abwickelte und dabei von irgendwelchen seglerischen Kenntnissen völlig unbeschwert war. "Clubplatz" wurde eine Wiese auf dem Grund der heutigen Villa Limm (Swie-

telsky-Borbereky), die später, da das Wetter ja nicht ständig "schön" zu sein

pflegt, noch ein Zelt mit ein paar Clubmöbeln erhielt.

Die Seele des jungen Clubs war Gustav Fritz, der wohl die Obmannstelle abgelehnt hatte, aber strenge Aufnahmebestimmungen verlangte, die später vom Gesamtclub übernommen wurden. Dabei war er hinsichtlich Spenden und ähnlichem großzügig, nicht nur dem Zweigverein "Traunsee" gegenüber, sondern auch im Zusammenhang mit dem Stammverein.

Die Gründung des Yacht Clubs bedeutete natürlich einen Aufschwung der Segelei auch in Gmunden. Drory selbst war nicht nur leidenschaftlicher Segler, sondern auch Yachtkonstrukteur, wodurch die Clubfreunde zu Neubauten angeregt wurden (G. Fritz zum Bau seiner "Cressida", einem Schwertboot der so-

genannten Mittelklasse mit ca. 50 m² Segelfläche).

Drory brachte seine "Nirvana" nach Gmunden in den neuen Zweigverein. Regatten begannen zu florieren: Mein Vater errang mit "Tristan" etliche Siege, etliche noch auf dem Attersee (1890), ehe das Boot abgewrackt wurde. An den Gmundner Regatten nahm übrigens auch einmal Johann Orth teil.

Da das Takeln der großen Yachten nicht gerade vergnüglich war, stellte der UYC Traunsee auf Betreiben von Gustav Fritz einen Matrosen ein. Nach dem vergeblichen Versuch mit einem Gmundner Nachtwächter, der schwerhörig war, kam der Dalmatiner Agnic nach Gmunden und erwies sich als ungemein geschickt im Beledern von Tauwerk. Getakelt hat auch er nicht besonders gerne und dies meist durch einen Hinweis auf ein möglicherweise heraufziehendes Gewitter zu verhindern versucht.

Diese frühen Jahren des UYC mögen durch ein harmonisches Zusammenleben und Zusammenwirken der wenigen Mitglieder gekennzeichnet gewesen sein. "Clubabende", ein gemütliches Beisammensein einzelner Mitglieder, gab es

auch in Wien während der Wintermonate.

Der Yachtbau in Gmunden ging flott voran: So baute V. Schiffner, er entstammte einer wohlhabenden Apothekerfamilie, eine Reihe von Yachten – als schönste einen großen Kajütkutter, ein Schwertboot mit ca. 90 m² Segel am Wind, die "Hermine", mit der mein Vater einen zweiten Preis errang. Das Boot ist übrigens in der Festschrift der Pfarre Ort zu deren 200jährigem Bestehen (1984) vor Gmunden kreuzend zu sehen.

Durch Kauf (Camillo Türk war Eigner, später der UYCT) kam die "Vici", ein großes Schwertboot ohne Toppsegel (!), an den Traunsee. Mit ihr gewann mein Vater eine Reihe von Regatten. Er besiegte damit etwa Drory in dessen neuem großen Kajütboot "Alice". Später gelang es Vater, mit der "alten" Vici das moderne Segellängenboot "Etekar" (= umgekehrt: Rakete), auch Clubboot des UYC Traunsees, zu besiegen.

Durch C. Türk tauchte hier eine in Europa völlig neue Bootstype in Gmunden auf: ein S.L.-Boot mit sogenanntem Löffelbug, konstruiert und gebaut bei Herreshoff in Amerika: die berühmte "Bubble" (1893). Sie war ein "Wulstkieler mit angeschraubter Bronzeplatte", 7 m lang, mit ganz leichtem Bootskörper. Alles war fein und leicht an diesem Boot, auch die Besegelung. 1906 hielt sie sich noch immer gut bei einer Wettfahrt in der Ebenseer Bucht. Mein Vater

Auch späterhin waren es immer die neuesten Bootstypen, die zuerst in Gmunden, im UYCT, auftauchten, ehe sie sonstwo in Österreich erschienen. So zum Beispiel 1909 die erste 6-m-R-Yacht "Boule de neige" (später "Wildfang"), die ersten 15-m²-Rennjollen, eine Klasse, in der Dr. Hermann Fereberger am Beginn der zwanziger Jahre seine großen Siege errang; die ersten freien 35-m²-

Kielyachten, zu denen unter anderem die flinke "Seraphita" (A. von Sax) zählte; die 25-m²-Einheitsyachten, die sich allerdings nicht lange hielten (M. Schmidt segelte eine solche). Die großen Schwertboote verschwanden allmählich; der "Vici" folgte noch die "Spree" (mit Kajüte) und die neuen L.L.-Kielyachten begannen das Feld zu beherrschen. Genannt seien hier die wunderschönen, sehr stark übertakelten alten "6er" wie Windspiel 18 (ursprünglicher Besitzer: Baron Haymerle) mit wunderbaren Bronzebeschlägen, später im Besitz meines Vaters und letztlich meines Bruders und in meinem. Das Schiff wurde für die Pula-Regatten 1913 gebaut.



Der ursprüngliche Ankerplatz des Clubs. Foto 1904.

Es folgte die Zeit der Jollen (20er, 15er, O-Jollen, Finns usw.). In jüngster Zeit tauchten die Stare auf (Kielyachten), die Ynglings, die Trias, die H-Boote, die 470er.

Neue schöne Kielyachten waren die 5,5er (auf dem Traunsee die "Blue Bell", erster Besitzer Dr. Friedinger-Pranter, nach dessen Tod G. Halbgebauer; "Windpiel 19", ex "Surprise", mein eigenes Boot, das ich seinerzeit mit meinem Bruder gemeinsam hatte, der es von G. Köchert übernahm). Die Formel dieser Boote aber entspricht nicht mehr den Olympiaklassen.

Ich habe vorgegriffen: Im Jahre 1909 wurde mein Vater Obmann des UYCT (nach H. Köchert) und blieb es bis Mitte des Zweiten Weltkriegs. Knapp vor seinem Tode (1944) übernahm Dr. Hermann Fereberger die Obmannstelle, während mein Vater als Ehrenobmann bis zu seinem Lebensende dem Club

angehörte.

1912 wurde auf Anraten eines sehr rührigen Clubmitgliedes, Max Schmidt (Inhaber der Tapetenfirma M. Schmidt in Wien), der Plan gefaßt, ein Clubhaus zu bauen. Wohl war kein Clubvermögen vorhanden, doch das Auflassen von zwei Clubbooten und zwei Dalmatiner Matrosen schaffte Geldmittel für ein Grundstück. Das weitere ließ sich auf die Zukunft verteilen.

Es wurde eine Reihe von Verhandlungen geführt, Pläne (auch als "Haus im Wasser") wurden entworfen, Kämpfe mit den offiziellen Stellen in Gmunden waren äußerst schwierig und schienen geradezu ausweglos zu sein.

Da hatte mein Vater eine ganz ausgezeichnete Idee: Er schlug den Verhandlungspartnern das Endstück der Gmundner Esplanade als Baugrund vor, was letzten Endes bewilligt wurde. Der Grund wurde zunächst auf 99 Jahre gepachtet und im Jahre 1950 erworben.

Das Haus, dessen Innenarchitektur mein Vater entwarf und dessen Außenfassade von dem renommierten Architekten Gustav Flesch v. Brunningen, der in Wien den Schwarzspanier-Hof gebaut hatte, herrührt, wurde 1914 vollendet – allerdings sang- und klanglos, da inzwischen der Erste Weltkrieg ausgebrochen war.

Die Zwischenkriegszeit brachte rege Segeltätigkeit, vor allem was die Regatten anlangte. Es war die große Zeit der Jollen, insbesondere der 15er und 20er. In letzterer Klasse hat der berühmte Dr. M. Curry mit seinem in Stromlinie gebauten 20er "Arrow II" überragende Siege auf dem Traunsee (1932) erfochten.

Am Beginn der zwanziger Jahre segelten noch vier 6-m-R-Yachten große Rennen auf dem Traunsee; später waren es hier die 35er, die vor allem als Kielbootklasse fungierten. Auch die Europa-Dreißiger und Drachen tauchten auf. Sonderklassen hatte der Traunsee keine.

Dann folgte das Jahr 1938 und das Deutsche Intermezzo, damit die Auflösung des UYC und seine Eingliederung in den Yacht Club von Deutschland. Es war nicht leicht für einen Obmann, in Anwesenheit der Herren vom Kieler Yacht Club die richtigen Worte zu finden, um just des fünfzigjährigen Jubiläums des eigentlich nicht existierenden UYCT zu gedenken, ohne den eigenen Idealen untreu zu werden. Mein Vater brachte auch dies zustande und, wie ich mich erinnere, zur Zufriedenheit aller.

Der Zweite Weltkrieg brachte dem UYCT bei den jungen Seglern schwere Verluste. Nach seinem Ende wurde mein Bruder Obmann, der sich sehr bemühte, den Club wieder "flott" zu machen und zunächst das während der Besatzungszeit von Amerikanern besetzte Clubhaus freizubekommen, was ihm letztlich auch gelang.

Nachdem hier einige Renovierungen vorgenommen wurden, erstrahlte das Haus wieder in altem Glanz; in der Folge wurden die Steganlagen vermehrt und verbessert, im Club-Hafen lagen Kielyachten in noch nie dagewesener Anzahl.

Nach dem plötzlichen Tod meines Bruders (1971) wurde Prof. Wense Obmann (1978 wurde feierlich das neunzigjährige Jubiläum begangen), und seit 1982 ist Dipl.-Ing. Helmuth Reischer Obmann des Clubs.

Unzählige Regatten werden während der Sommermonate abgehalten, die Mit-

gliederzahl übersteigt 200, die Bootskapazität ist beachtlich – vom Laser und Surfbrett bis zum 5,5er!

Erwähnt sei, wie Herr Rosenkranz mir mitteilte, daß vornehmlich Schwerpunktregatten gefahren werden in all den modernen Klassen wie etwa H-Boote, Ynglings, Trias usw. Weiters werden fast jährlich Landes- oder Staatsmeisterschaften ausgesegelt.

Genannt sei Dr. Harald Fereberger, Sohn seines berühmten Seglervaters Dr. Hermann Fereberger, der dreimal Weltmeister war und dreißigmal Staatsmeister (in den Klassen der Drachen, der Ynglings, der H-Boote und der O-Jollen). Er hat nicht nur in Österreich, sondern auch in der Schweiz Siege erfochten.

Vor ihm war Dr. W. Erndl Europameister in der O-Jolle, H. Drack Staatsmeister in der Yngling. Auch mein Bruder hat seinerzeit eine Reihe internationaler Rennen gewonnen.

Hervorgehoben sei das traditionelle Clubfest des UYCT – sehr beliebt auch bei den Nachbarvereinen –, das stets Mitte August im Zusammenhang mit den Vereinsregatten und der Generalversammlung abgehalten wird.

Möge der UYCT (nicht mehr "Zweigverein" – die Zweigvereine hörten sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs bekanntlich auf; jeder Club ist sozusagen selbständig, dennoch sollen sie sich des gemeinsamen Ursprungs erinnern!) und all die anderen UYC – wie schnell sind 100 Jahre vorüber! – mit gutem Wind ins 2. Jahrhundert segeln!

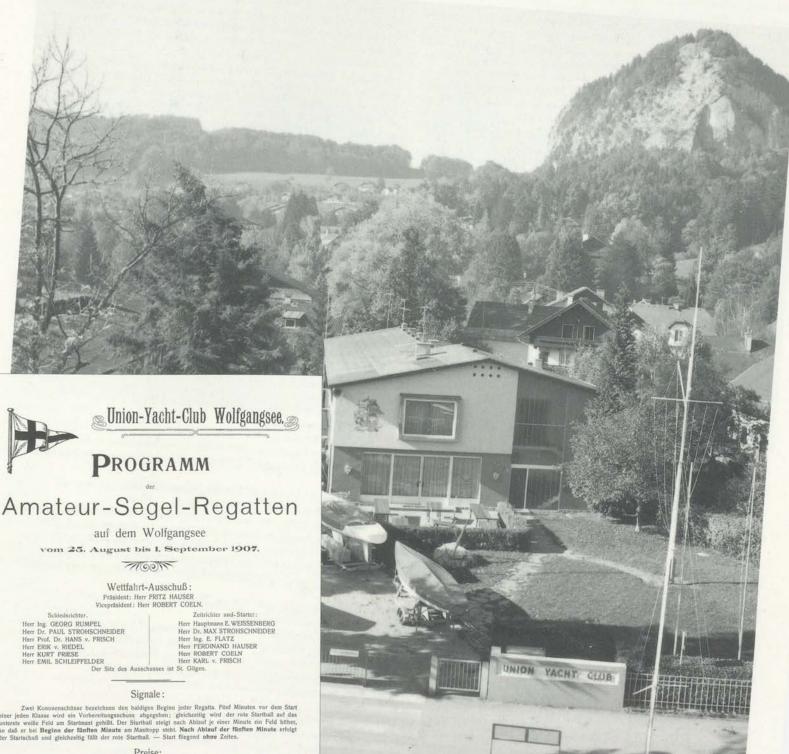
Univ.-Prof. Dr. Gertrud Thausing Ehrenmitglied des UYCT

Olizanlige Regatten werde	II W	amena c	ier Sommermonate abgenatte	n, u	ie iviit-	Enrenmitghed des UTC1					
Auer Alfred	A	1974	Halbgebauer Georg	A	1969	Noestlinger Josef	A	4 18	Springer Dr. Walter	A	1964
Berner Anton	A	1982	Harms DiplIng, Jochen	A	1973	Peters Christian	A	1985	Staudinger Günther	A	1983
Blecha Karl	A	1980	Heidecker Ferdinand	A	1975	Peters DiplIng.			Steinkogler Mag.		
Blenk Felix	A	1965	Heidecker Dr. Günther	A	1980	Christian	A	1953	Hermann	A	1982
Bleuler Hans	E	1943	Heininger Peter	A	1980	Peters Dr. Günther	A	1973	Stulnig Ing. Helmut	A	1981
Dapoz Irene	A	1983	Hermann Ing. Helmuth	A	1976	Peters Jochen	A	1976	Süssner Dr. Franz	A	1979
Dapoz Siegfried	A	1981	Herring DiplVW Ernst	A	1962	Praxmarer DiplIng.			Swoboda Dkfm. Josef	A	1983
Daxner Helmut	A	1967	Hiegelsperger Harald	A	1974	Georg	A	1943	Teimer DiplIng, Wilhelm		1978
Döderlein DiplIng.			Holzinger Dr. Christof	A	1980	Praxmarer Georg	A	1980	Thausing Elisabeth	Α	1975
Jochen	A	1965	Holzinger Harald	A	1978	Praxmarer Mag. Michael	A	1976	Thausing Johanna	A	1946
Drack Heinz	A	1975	Holzinger Stefan	A	1980	Praxmarer Dr. Wolf	A	1944	Thausing Johannes	A	1972
Drack Herbert	A	1978	Huebner Dr. Peter	A	1963	Preinerstorfer DiplIng.			Thausing Dr. Trude	E	1924
Drugowitsch DiplIng.			Hufnagl Dr. Franz	A	1976	Hermann	A	1964	Thausing Viktor	A	1969
Peter	A	1971	Huska Dr. Gerhard	A	1962	Puxkandl Stephan	A	1983	Traugott Dr. Florenc	A	1975
Eberhart Karl	A		Kaindl Ernst	A	1974	Reischer DiplIng.			Trauttenberg Obstlt.		
Eder Dr. Harald	A	1975	Kann DiplIng. Wilfried	A	1977	Helmut	A	1946	Hubertus	A	1962
Eder Harald	A	1975	Kinsbrunner Ing. Ralph	A	1974	Richter DiplIng. Heinz	A	1978	Trimmel Robert	A	1973
Eisl Dkfm. Ing. Franz	A	1948	Köchert Gottfried	A	1936	Riedl Dr. Hans	A	1960	Urban Dkfm. Josef	A	1969
Eisl Franz	A	1982	Kornfellner Wolfgang	A	1979	Römer Bahnrat Paul	E	1947	Urban Dr. Michael	A	1979
Eisl Gottfried jun.	A		Kottas-Heldenberg Mag.			Rosenkranz Anton	A		Urban Dr. Othmar	A	1979
Eisl Mag. Gottfried sen.	A	1973	pharm. Erhard	A	1975	Rosenstingl DiplIng.			Vogler Klaus	A	1969
Epply Josef	A	1969	Kottas-Heldenberg Edith	A	1977	Roman	A	1950	Vytlacil DiplIng. Dr.		
Erndl Dr. Wolfgang	A	1944	Krebs DiplIng. Reinhold	A	1982	Schlucker Monika	A	1975	Richard	A	1973
Fabjan Dr. Peter	A	1977	Krebs Dr. Klaus	A	1977	Schlucker Mag. Ursula	A	1973	Vytlacil Ingrid	A	1983
Farbowski Peter	A	1980	Krebs Heinz	A	1978	Schmid DiplIng.			Waldhör Nikolaus	A	1983
Fereberger Dr. Harald	A	1950	Kugler Dr. Georg	A	1954	Herbert	A	1975	Warnold Dr. Michael	A	1964
Fischer DiplIng. Norbert	A	1978	Laherstorfer Alfred	A	1981	Schmid Steffi	A	1983	Weber DiplIng. Norbert	A	1974
Fischer Dr. Bernhard	A	1977	Lerch Dr. Hermann	A	1945	Schneditz-Bolfrags Dr.			Weidinger Alfred sen.	A	1974
Frauscher Ernst	A	1967	Marschhofer Manfred	A	1977	Erasmus	A	1976	Weinhofer Josef	Α	
Frauscher Hans	A	1967	Matarrese Dr. L.	A		Schneditz Michael	A	1975	Weinhuber Konrad	A	1967
Friedrichsberg Georg	A	1971	Mateka Ludwig	A	1978	Schneider Christian	A	1974	Wense Dr. Georg v. d.	E	1940
Friedrichsberg Gabi	A	1970	Maurer Hans Bernd	A	1969	Schneider MinR. Dr.			Wense Dr. Georg jun.	A	1976
Frisch DiplIng. Heinz	A	1972	Maurer Wolfgang	A	1969	Hans Ludwig	A	1969	Widmann DiplIng.		
Gall Mag. Henner	A	1979	Miekautsch Prof. Gerald	A	1978	Schöfmann Georg	A	1975	Eduard	A	1970
Gerhold Rudolf	A		Mitterbauer Dkfm. Hans	A	1974	Schöfmann Thomas	A	1983	Zauner Ludwig	A	1973
Gfreiner Dietmar	A	1979	Mittermayer Ing. Rudolf	A	1973	Seiler Martin	A	1977	Zehetner Mag. pharm.		
Gfreiner Dr. Gerhard	A	1964	Mittermayr DiplIng.			Simek Paul	A	1980	Werner	A	1977
Grabner Wolfgang	A	1963	Herbert	A	1980	Simek Dr. Rudolf	A	1977	Zeilinger Roswitha	A	1978
Gsottbauer Robert	A		Mittermayr Klaus	A	1984	Simek-Hall Angela	A	1983	Zeilinger Dir. Anton	A	1952
Hackstock Dr. Horst	A	1977	Molenda Ing. Helmut	A	1983	Slama Dr. Helmuth	A	1948	Zellinger Roswitha	A	
Hackstock Dr. Helmut	A	1977	Natter DiplIng. Michael	A	1960	Spießberger Ing. Karl	A	1979	Zeman LiplIng. Klaus	A	1976
Hackstock Ingrid	A	1977	Neumeyer Volker	A	1983	Spitzbart Herbert	A	1975			17-16

UYC Wolfgangsee

Die Preise bestehen in silbernen gravierten Cockpitschildern; die Anzahl derselben richtet sich 97 der Segelordnung des U.-Y.-C. Außerdem gelangen 6 silberne Wanderpokale zur Aussegelung

Am 25. August: "Wolfgangsee-Pokal", gestiftet für die mit Zeitvergütung schnellste Kielyacht von Herrn Ing. RUMPEL, neu. Am 26. August ein Wanderpokal für Yachten von 5 SL und darunter. Verfeidiger: "Rautenuelein." Am 30. August der "St. Gilgner Pokal." für die mit Zeitvergütung schnellste Yacht aller Klassen. Gewinner: 1905 "Albatro»," 1906 "Windspiel."



Der Beitrag über den UYCWg in der Festschrift des UYC zum 75jährigen Jubiläum (1961) schließt mit dem Hinweis, daß der neuen Clubleitung große Aufgaben ins Haus stehen werden und zu wünschen ist, daß auch im vierten 25-Jahre-Abschnitt die große Tradition des UYCWg weitergetragen wird.

Der vierte 25-Jahre-Abschnitt ist nunmehr Geschichte, und es kann gesagt

werden: Die angesprochenen Aufgaben wurden gelöst.

Es galt vor allem, einer neuen Entwicklung im Segelsport Rechnung zu tragen, die durch die größere Mobilität der Segler hervorgerufen wurde. Denn während in den vergangenen Jahrzehnten die Regattatätigkeit der Club-Mitglieder sich auf fast nur zwei Wochen im Jahr und meist nur auf den Wolfgangsee beschränkte – eventuell noch eine Woche auf dem benachbarten Attersee –, wurden die Regatten nun immer mehr an den Wochenenden ausgetragen. Es wurden mehr Regatten veranstaltet, es wurde vermehrt an auswärtigen Veranstaltungen teilgenommen und es kamen öfter Segler von auswärts an unser Revier. Diese Entwicklung erforderte in vieler Hinsicht neue Maßnahmen und Vorgangsweisen.

Es waren neue Bootslager zu schaffen, da die alten baufällig geworden waren und auch sonst nicht mehr den Anforderungen entsprachen. Club-Räume mußten gebaut werden, weil solche bisher gefehlt hatten. Für Bootsliegeplätze an Land und im Wasser war zu sorgen. Jollen-Slip und Kran sowie eine Takelleiter mußten errichtet werden. Ferner war für einen späteren Zeitpunkt die Anschaffung eines Motorbootes für die Wettfahrtleitung und eines Sicherungsfahrzeuges (auch Schiedsrichterboot) zu erwägen. Das war die Ausgangslage Anfang der sechziger Jahre.

Nun zur Realisierung der verschiedenen Vorhaben: Die neuen Bootshallen wurden in zwei Stufen in den Jahren 1963 bis 1966 gebaut. Mit der zweiten Baustufe wurden auch die Clubräume errichtet, so daß nunmehr ein "Club-Le-

ben" stattfinden konnte.

Da gleichzeitig auch die "Wasserkante" adaptiert wurde, waren jetzt alle Voraussetzungen für die Abwicklung eines intensiven Regattabetriebes geschaffen. In der Folge konnten vermehrt auswärtige Segler eingeladen werden, was zwangsläufig das seglerische Niveau angehoben hat.

Die Durchführung der geschilderten Aufgaben war schwierig und risikoreich, denn Geld war natürlich nicht vorhanden. Dank des Einsatzes unseres damaligen Obmannes und heutigen Ehrenpräsidenten, Herbert Mettig, wurde die Situation aber gemeistert. Die Vorhaben wurden durch seine Initiativen in Gang gebracht, die Durchführung wurde von ihm überwacht. Auch das finanzielle Risiko mußte zeitweilig von ihm getragen werden, denn die Finanzierung erfolgte durch die langfristige Vermietung (Mietvorauszahlungen) der über den Bootshallen befindlichen Sportunterkünfte, welche aber damals noch nicht so leicht an den Mann zu bringen waren wie heute. Der elegante Kran und die moderne Takelleiter wurden von ihm konstruiert und in den eigenen Werkstätten hergestellt. Die Pläne der Gebäude wurden von unserem Mitglied Paul Feichtinger erstellt, der auch bei der Bauaufsicht und Abrechnung mittätig

An dieser Stelle sei abermals des ehemaligen Obmannes Hans Schulze gedacht, der 1921 dem Club das Grundstück zur Verfügung stellte, auf dem heute die Gebäude stehen. Für ihn wurde 1974 eine Gedenktafel angebracht.

Durch die ständig wachsende Mitgliederzahl und die Anzahl der Regattateilnehmer (beim Laser-Grand-Prix 1983 140 Teilnehmer) wurden vor allem im Restaurantbetrieb Erweiterungen notwendig, die 1980 und 1984 durchgeführt worden sind.

1973 wurden die Schwimmstege angefertigt und ausgelegt – eine feste Anlage wäre wegen der großen Wassertiefe zu kostspielig –, die 1982 durch Eigenleistung der Clubmitglieder wesentlich verbessert wurden. Im gleichen Jahr wurde das seewärtige Grundstück durch Zukauf etwas vergrößert.

Die Verwaltung der Gebäude und des umfangreichen Club-Inventars wird mit Geschick und Einsatzfreude seit 1978 von Heiner Risch wahrgenommen.

Bis 1969 wurden die Wettfahrten von Land aus gestartet. Obwohl die Startanlage, die dem Club vom damaligen Obmann, Alfred Nemetschke, aus seinem Privatbesitz zur Verfügung gestellt wurde, ihre Vorzüge hatte, war es doch nachteilig, zumal es damit nicht möglich war, die Startlinie in einem korrekten Winkel auszulegen. Daher wurde 1969 ein geeignetes, gebrauchtes Motorboot als Startschiff angeschafft, in das 1974 ein neuer Motor eingebaut wurde. 1980 wurde das Boot völlig überholt und nach einem Entwurf von Heiner Risch von den Mitgliedern Toni Feitzinger und H. Nobis mit neuen Aufbauten und Einrichtungen versehen. Hydraulik, Elektrik und Funk erleichtern

seither der Wettfahrtleitung ihre Arbeit.

Die dominierende Bootsklasse im Club war schon Ende der fünfziger Jahre die Star-Klasse; sie ist es bis heute geblieben. 1977 wurde auf dem Wolfgangsee die Distriktsmeisterschaft in dieser Klasse ausgetragen, was als das bisher größte seglerische Ereignis auf diesem Revier angesehen werden kann.

Nach guten Ansätzen im Finn und bei den Korsaren entstand bei den Jollen eine längere Pause, bis durch die Laser wieder Leben in den Laden kam.

Vielleicht geht es im Finn wieder aufwärts, nachdem unser Michael Luschan 1984 Staatsmeister wurde. 470er und FD vorläufig noch Fehlanzeige.

Bei den modernen Kielbooten brachten es die Soling- und die Yngling-Klasse zu schönen Feldern und Leistungen.

Die Drachen und die Magics sowie die noch immer herrlich anzuschauenden, zum Teil ganz modern geriggten Sonderklassen (Cima, Chiavenna, Jugend, Erlkönig usw.) regattierten fleißig. Bei den Yardstick-Wettfahrten sieht man auch noch zwei schöne Exemplare der 20-m²-Jollen ("Quixie" und "Zauberflöte"). Bei diesen Regatten kommen auch die 35-m²-Kielboote (5,5- und 6-Segellängen-Yachten) zum Zuge, die, obwohl nicht mehr die jüngsten, auch heute noch sehr schnell sind (die schnellste, die "Hidi", wurde 1904 bei Hacht in

Hamburg gebaut). Einzelexemplare sind auch aus anderen Klassen vertreten. Das Flaggschiff des Yachtregisters ist die I.O.R.-Yacht "Iorana" von Wolfgang Denzel sen., mit der der Eigner bei bedeutenden See- und Hochseerennen Siege und Spitzenplätze erringen konnte. Viele Mitglieder des UYCWg haben in den vergangenen 25 Jahren große Erfolge bei inländischen und ausländischen Regatten, binnen, an der Küste und auf See erzielt. Es kann an dieser Stelle nur eine komprimierte Zusammenfassung erfolgen.

UYCWg-Mitglieder haben teilgenommen:

An Olympischen Spielen:

Insgesamt siebenmal (1960, 1964, 1968, 1972, 1976, 1980, 1984).

In 6 Klassen (Finn, Tempest, Star, Soling, Drache, FD).

14 Segler waren beteiligt (Peter Denzel, Franz Eisl, Ernst Eisl, Harald Fereberger, Karl Ferstl, Robert Haschka, Peter Luschan, Rudi Mayr jun., Harald Musil, Hubert Raudaschl, Walter Raudaschl, Karl Stangl, Manfred Stelzl, Uli Strohschneider).

Zwei Silbermedaillen wurden gewonnen,

- 1968 von Hubert Raudaschl im Finn in Acapulco
- 1980 von Hubert Raudaschl und Karl Ferstl im Starboot in Tallin.

An Weltmeisterschaften:

- Hubert Raudaschl 1964 im Finn Gold Cup in Torquai, 1. Platz
- Wolfgang Denzel sen. 1977 in der Zweitonnerklasse in Kiel, 2. Platz
- Wolfgang Denzel sen. 1978 in der Zweitonnerklasse in Rio de Janeiro, 1. Platz
- Uli Strohschneider 1973 in der Soling, 10. Platz
- Uli Strohschneider 1977 in der Soling, 11. Platz
- Herbert Mettig und Karl Ferstl 1973 im Starboot in San Diego, 24. Platz
- Hubert Raudaschl 1978 im Mini-Tonner in Porto Ercole, 1. Platz
- Harald Fereberger 1976 im Yngling am Attersee, 1. Platz
- Peter Luschan 1976 im Yngling am Attersee, 3. Platz
- Karl Stangl, Hubert Raudaschl, Peter Luschan 1967 im Drachen in Toronto. 11. Platz
- Harald Fereberger 1979 am Thunersee, 1. Platz

An Europameisterschaften:

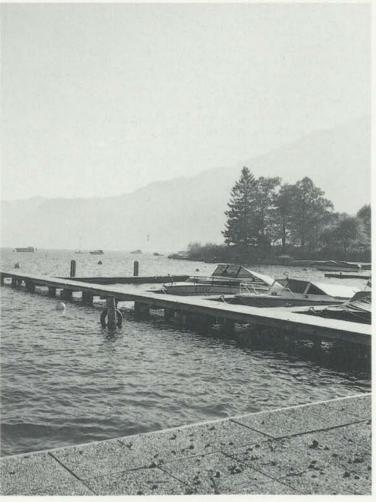
- Hubert Raudaschl im Finn 1966, Attersee, 1. Platz
- Hubert Raudaschl im Starboot 1966, 1978, 1980, 1981.
- Uli Strohschneider im Soling 1973 (2. Platz), 1974, 1977.
- Herbert Mettig im Starboot in Marina di Carrara, 1963.
- Karl Stangl, Peter Luschan, Heinz Moche 1967 im Drachen in Le Havre,
 9 Platz

Bei der Starboot-Distriktmeisterschaft 1969

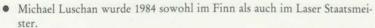
Fritz Hinterberger 2. Platz

Bei Staatsmeisterschaften (zumeist international)

- wurde Hubert Raudaschl zwanzigmal Staatsmeister in 4 Bootsklassen.
- Uli Strohschneider gewann viermal den Titel in der Soling.
- Stelzl/Luschan waren dreimal Staatsmeister im Starboot.
- Fritz Hinterberger war 1964 und 1966 Staatsmeister im Starboot.
- Kurt Zwickl/Peter Luschan und
 - Wolfgang Planberger/Peter Luschan gewannen je einmal den Titel im Starboot.







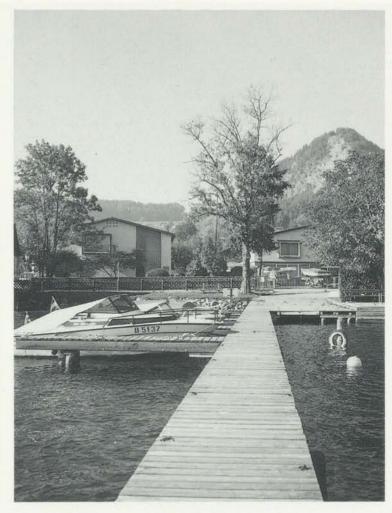
Auch bei See- und Hochseeregatten war der UYCWg durch seine Mitglieder präsent:

Admiralscup:

- 1977 konnte Wolfgang Denzel sen. mit Peter Denzel und Robert Haschka in der Crew den 3. Rang in der Einzelwertung erreichen.
- 1983 gelang es, durch die Bemühungen von Franz Eisl, ein Team für den Admiralscup zusammenzustellen. Harald Fereberger nahm als Skipper daran teil.
- 1978 errang Wolfgang Denzel sen. mit "Iorana II" (I.O.R.) den Gesamtsieg bei der Ägäis-Rallye.
- 1979 holte sich Wolfgang Denzel sen. mit seiner "Iorana IV" (2-Tonner) den Gesamtsieg bei der Antigua Week.
- Auch Hubert Raudaschl will nicht immer nur im "Dreieck" segeln und nahm an einem Rio-Race (Buenos Aires-Rio de Janeiro) als Wachführer teil.
- Franz Eisl war 1983 Gewinner des Swan-Welt-Cups in Sardinien und 1984 Zweiter im Sardinien-Cup.

Außer bei diesen oben angeführten Regatten waren unsere Segler auch bei wichtigen Segelereignissen meist erfolgreich beteiligt. Manche buchstäblich ein Leben lang, wie z. B. unser Ehrenpräsident Herbert Mettig oder Fritz Hinterberger (ehemaliger Obmann-Stellvertreter), der bereits 1932 den Jugendpokal im EZ gewonnen hatte, später Staatsmeister im Starboot (1965 und 1966) war und in den achtziger Jahren noch die Sonderklasse (mit "Cima") dominierte.

1983 und 1984 wurde dem UYCWg von der "Yachtrevue", ÖSV, das Prädikat "erfolgreichster Club" zuerkannt.



Die größte Aufmerksamkeit und Förderung muß nunmehr dem Nachwuchs zukommen, um auch weiterhin auf den Regattabahnen bestehen zu können. Hier hat sich bereits in den letzten Jahren die Einstellung eines Trainers, der in den Ferienmonaten die Jugend betreut, bewährt.

Für den Leistungssport im besonderen ist ab 1984/85 Peter Luschan in Zusammenarbeit mit dem Oberbootsmann Heinz Moche zuständig.

Ein leistungsfähiger Club braucht natürlich auch tüchtige Funktionäre. An diesen hat es dem Verein zu keiner Zeit gemangelt. Herbert Mettig wurde 1971 von Helmut Mitterdorfer als Obmann abgelöst, der seinerseits 1978 an Peter Denzel übergeben hat. Siegfried Mitterdorfer war in den Jahren 1968 bis 1984 als Obmannstellvertreter, Oberbootsmann und Schriftführer eine gewichtige Persönlichkeit.

Helmut Winkler war von 1978 bis 1983 ein einsatzfreudiger Oberbootsmann und vor allem ein souveräner Wettfahrtleiter, und es ist zu hoffen, daß er als solcher weiterhin zur Verfügung steht. Diese Liste könnte noch lange fortgesetzt werden.

Wir sind der Meinung, daß in dem besprochenen 25-Jahre-Abschnitt allerhand erreicht wurde.

Der Dank des UYCWg gilt allen Personen, die ihm in großzügiger Weise durch Geld- oder Sachspenden unterstützt haben. Die Mitglieder auf Lebenszeit haben durch Beitragsvorauszahlung sehr geholfen. Auch ihnen ist zu danken

Leider mußten auch Verluste durch den Tod von bewährten Mitgliedern hingenommen werden, denen wir stets ehrend gedenken.

Alle Anstrengungen müssen nunmehr darauf gerichtet sein, das seglerische Niveau zu erhalten, wenn möglich noch zu heben. Möge der Club auch in Zukunft solche Segler-Persönlichkeiten hervorbringen, wie dies in der Vergangenheit der Fall war.

Abegg Frank Abegg Inge	A	1969 1969	Friesacher Sigrun Friesacher Walter	A	1969 1969	Luschan Herlinde Luschan Peter	A	1960 1960	Ruebelmann Dr. Manfred Ruebelmann Matthias	A	1970 1978
Altenburg Ägidius	A	1983	Frisch Dr. Herwig	A	1969	Macas Roman	A	1984	Sailer Andreas	A	1977
Backhausen Eduard	A	1971	Frisch Julian	A	1984	Mantler Dr. Alfred	A	1978	Schaeffer-Wienwald Dr.	**	-
Backhausen Wolfgang	A	1981	Fritz Alexander	A	1959	Mantler Dkfm. H. Heinz	A	1978	August	A	1980
Bahr Adolf	A	1983	Gagern Klaus von	A	1959	Mayr Rudolf jun.	A	1970	Scheiblbrandner Dr.		0,0,0,0
Baumann Dr. Hellmuth	A	1968	Gagern Riki von	A	1959	Mayr OSR Rudolf sen.	A	1962	Wolfgang	A	1978
Baumgartner Arch. Ing.	1000		Gangl Karl	A	1975	Mayr Dkfm. Dr. Norbert		1974	Schey Christian	A	1975
Walter	A	1947	Giradoni Mario	A	1969	Mayr Wolfgang	A	1980	Schimpelsberger Karl	A	1973
Bichler Herbert	A	1953	Grafenauer Arno Matthias		1983	Meingast Willi	A	1969	Schlederer Dr. Manfred	A	1970
Blaschke Andreas	A	1980	Grafenauer Thomas Karl	A	1983	Menzel Dr. Peter	A	1968	Schmidlechner Dkfm.	7000	2001
Blaschke Hannes	A	1978	Gros Georg	A	1983	Mettig Ing. Herbert	E	1952	Franz	A	1950
Bleckmann Ingo	A	1964	Gross Richard	A	1983	Meusburger Stefan	A	1981	Schoeberle Dir. DiplIng.		+200
Böckl Matthias	A	1983	Heldmann Martin	A	1984	Mitterdorfer Eva	A	1979	Robert	A	1961
Brandstaetter Bernd	A	1983	Hermes Ingo	A	1975	Mitterdorfer Harald	A	1977	Schoeler Dr. Gottfried	A	1983
				A	1974	Mitterdorfer Dr. Helmut	A	1961	Schönburg-Hartenstein	-	1705
Brennecke Ralph	A	1976	Herz August	ES.	17/4		17	1701	Johannes	A	1973
Breuer Karl	A	1976	Heuberger DiplIng.	A	1073	Mitterdorfer Mag.	A	10/2	Maring and the second		1948
Breuer Herbert	A	1975	August	A	1972	Siegfried	A	1962	Schram Ing. Dr. Armin	A	1974
Brueggler Alfred	A	1983	Hinterberger Fritz	A	1936	Moche Heinz	A	1965	Schwaighofer Gerhard	A	19/4
Brunner Dr. Friedrich	A	1981	Hlawitschka Ingo	A	1984	Moosgassner Andreas	A	1976	Schwarzenbrunner Wolf-	Ä	10/2
Buchinger Wolfgang	A	1979	Hoffmann Elisabeth	A	1975	Mueller Tilo	A	1980	Dieter	A	1962
Caucie Dr. Horst	A	1980	Hofmann Peter	A	1961	Mustafa Georg	A	1984	Schweger Prof. Peter Paul		1972
Daurer Dr. Ingeborg	A	1975	Hoffmann Peter jun.	A	1970	Neugebauer Dkfm. Dr.		Talantana)	Seemann Cary	A	1980
Denzel Daniela	A	1977	Hoffmann Rudolf	A	1969	Klaus	A	1975	Seemann DiplIng. Peter	-	1000
Denzel Ing. Peter	A	1959	Horn Industriekaufmann			Oberhauer Dr. Erich	A	1969	von	A	1936
Denzel Ing. Wolfgang	E	1938	Alfred	A	1975	Oberhauer Marianne	A	1969	Seidlmann Hofrat Dr.		
Denzel Wolfgang jun.	A	1980	Horn Christian	A	1979	Oberhauer Peter	A	1969	Otto	A	1983
Doll Irmgard	A	1968	Hornberger Johanna	A	1983	Odelga Dr. Michael	A	1981	Spaengler Heinrich	A	1983
Doll Franz	A	1968	Huber Christian	A	1976	Pappas KommRat Georg	A	1980	Stadler Heinz	A	1966
Doll Hans-Jörg	A	1984	Huber Prim. DDr. Ernst	A	1976	Peter Dr. Hannes	A	1954	Steiner Engelbert	A	1981
Duernberger Horst	A	1974	Jung Mag. Dr. Gerhard	A	1980	Pfeffer Hilde	A	1972	Stifter Dkfm. Peter	A	1978
Edenberger Horst	A	1977	Jungbauer Heinz	A	1980	Pfeffer Norbert	A	1968	Stoellinger Engelbert	A	1971
Edstadtler Toni	A	1955	Jungbauer Peter	A	1972	Planberger Wolfgang	A	1970	Stoellinger Peter	A	1983
Ehlers Hans Jürgen	A	1963	Kaindl Ernst	A	1964	Pracher Norbert	A	1976	Strobl Alexander	A	1981
Ehlers Margaretha	A	1963	Kaserer Dr. Hans Peter	A	1972	Prager DiplIng.			Strobl Dr. Karl F.	A	1963
Eisl Erika	A		Kaserer Klaus	A	1981	Wolfgang	·A	1972	Strohschneider Katarina	A	1984
Eisl Dkfm. Ing. Franz	A	1963	Kemmetmueller Dr.			Prankl Gertrude	A	1974	Strohschneider Michaela	A	
Eisl Hans	A	1973	Erika-Madalen	A	1964	Prankl Dr. Hellmut	A	1974	Strohschneider Mag.		
Eisl Harald	A	1978	Kemmetmueller Dr.	5.5	2000	Prelinger Kurt	A	1972	Ulrich	A	1958
Eisl Heinz	A	1975	Hermann	A	1964	Probst Dr. Albin	A	1968	Sulke Dkfm. Susanne	A	1966
Engel Rupert jun.	A	1977	Kendler Dr. Wolfgang	A	1967	Raschke Gerald	A	1974	Szedlarik Wilhelm	A	1960
Engel Rupert sen.	A	1968	Kistner Lars	A	1981	Raschke Thomas	A	1981	Szedlarik Wilhelm jun.	A	1984
	A	1966	Kistner Rolf	A	1978		13	1974	Szenekovits Karin	A	1984
Ettenauer Erwin			Kloiber Franz			Raschke Ing. Walter	A		Trosien Dietmar	A	1980
Ettenauer Siglinde	A	1966	Knecht Michael	A	1975	Ratz Johann	A	1964	Voelkel Dieter	A	1975
Fallenegger Mag. Michael	A	1972		A	1977	Raudaschl Hubert	E	1958			1954
Feichtinger Gerald	A	1975	Kogard Alexander	A	1980	Raudaschl Walter	A	1975	Wangenheim Hilde von	A	
Feichtinger Hildegard	A	1964	Kogard Dkfm. Dr.	-	4000	Redl Ing. Hertha	A	1972	Wayrethmayr Hans	A	1971
Feichtinger Arch.			Herbert	A	1975	Redl Dkfm. Dr. Walter	A	1968	Wickl Alexander	A	1984
DiplIng. Paul	- A	1964	Kogard Trude	A	1975	Reim Rüdiger	A	1973	Wickl Klaus	A	1981
Feitzinger Anton	A	1958	Kral Hermine	A	1965	Repa Dr. Henryk	A	1969	Winkler Franz	A	1979
Feitzinger Werner	A	1971	Kral Ing. Dir. Karl	A	1965	Repa Jan	A	1981	Winkler Helmut	A	1968
Fereberger Dr. Harry	E	1968	Kroitzsch DiplIng.			Riess Fritz	A	1975	Winkler DiplVW Klaus	A	1980
Ferstl Karl	A	1966	Christian	A	1981	Risch Heinz	A	1959	Winzer Dir. Werner	A	1971
Fischer Herold	A	1972	Kuehn Kurt K. E.	A	1981	Ristau Lothar	A	1983	Woess Paul	A	1969
Fischer Ing. Peter	A	1978	Kuehner Dr. Walter	A	1974	Ritzberger-Loecker			Worlitz-Wellspacher		
Folzwinkler Erich	A	1968	Kumpf Ing. Klaus	A	1960	Bernhard	A	1983	Gerold	A	1951
Freidhoefer Gerhard	A	1978	Kumposcht Ernst	A		Roenfeld Gerald	A	1983	Würfel Felix	A	1984
Friesacher Annelore	A	1968	Kumpf Traudl	A	1960	Röthel Dkfm. Dieter	A	1984	Zwickl Gert	A	1974
Friesacher Günther	A	1969	Kumpf Walter	A	1960	Rudolfsky Michael	A	1980	Zwickl KommRat		
Friesacher Johann	A	1968	Kutil Hans	A	1984	Rudolfsky Thomas	A	1981	DiplIng. Kurt	A	1962
Friesacher Johannes jun.	A	1979	Leitner Egon R.	A	1981	Ruebelmann Christina	A	1980			
	- A-A-			000	The second second	The state of the s	10000	The second second			

UYC Mondsee



Clubhaus 1961.

Die Bemühungen zum Aufbau einer schlagkräftigen Finn-Flotte im UYC Mondsee fielen auf fruchtbaren Boden, nicht zuletzt weil unser Ehrenmitglied Prof. techn. Rat Ing. Walther Simmer großzügig eine Finn gespendet hat. Jahre hindurch wurde – als bestehende Einrichtung im Terminkalender – der Pfingstpokal in der Finn-Klasse mit internationaler Beteiligung ausgetragen. Besonders Dipl.-Ing. Lucian F. Christl trat national und international als erfolgreicher Finn-Segler in Erscheinung. Daneben begann auch langsam der 470er im UYC Mondsee Fuß zu fassen.

Dieser Aufschwung auf sportlichem Gebiet wurde am 5. Februar 1964 durch einen Eisstoß beeinträchtigt. Er zerstörte sämtliche vorhandenen Stege und ließ sie als Wracks auf der Wiese unseres Nachbarn zurück. Durch finanzielle Zuwendungen des Segelverbandes und öffentlicher Stellen, durch Spenden und ganz besonders durch den selbstlosen Arbeitseinsatz unserer Mitglieder konnten die Steganlagen bis zum Sommer 1964 erneuert werden, so daß der sportliche Betrieb im Club kaum in Mitleidenschaft gezogen wurde. Besonders dem unermüdlichen Einsatz unseres damaligen Obmannes Dr. Oskar Piso und des Oberbootsmannes Ing. Erich Richter ist es zu danken, daß dieser schwere Schaden so schnell überwunden werden konnte.

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre nahm die 470er-Klasse im UYC Mondsee immer mehr zu, was schließlich auch Anlaß dafür war, daß ein 470er als Clubboot angeschafft wurde. Die immer zahlreicher werdenden 470er-Segler im UYC Mondsee beteiligten sich mit wechselndem Erfolg hauptsächlich

an nationalen Regatten. Die Durchführung einer 470er-Regatta im UYC Mondsee wurde in den Folgejahren zu einer ständigen Einrichtung.

In der Generalversammlung am 19. Oktober 1968 legte der bisherige verdienstvolle Obmann Dr. Oskar Piso sein Amt zurück und wurde zum Ehrenmitglied ernannt. Zu seinem Nachfolger wurde sein Sohn Dr. Manfred Piso gewählt, der die Funktion des Obmannes bis heute innehat. In derselben Generalversammlung wurde Heinz Neubauer zum Oberbootsmann gewählt. Auch er bekleidet sein Amt bis zum heutigen Tag. Besonders der unermüdlichen Tatkraft von Heinz Neubauer ist es zu danken, daß die Clubanlagen in der Folgezeit ständig verbessert und ausgestaltet wurden.

Ende der sechziger Jahre begann im UYC Mondsee das Zeitalter der Catamarane. Den ersten hatte sich Heinz Neubauer in Form eines B-Cats angeschafft. Catamaran-Regatten wurden von da an bis heute alljährlich im UYC Mondsee durchgeführt. 1971 gelang es Heinz Neubauer mit Dr. Manfred Piso an der Vorschot, die Staatsmeisterschaft im B-Catamaran für sich zu entscheiden.

Nach einigen Jahren B-Catamaran tauchten die ersten Tornados auf. Ebenfalls war es Heinz Neubauer, der den ersten Tornado im UYC Mondsee erwarb. Ihm folgte eine Reihe anderer Tornado-Eigner, so daß sich seither ständig mehrere Tornados im Yacht-Register des UYC Mondsee befinden. Neben Heinz Neubauer müssen noch Dr. Manfred Piso und Dr. Wilfried Hofstötter als unermüdliche und erfolgreiche Tornado-Segler genannt werden. Seit zwei Jahren vertreten Christian Claus und die Brüder Hagara mit größtem Erfolg

den UYC Mondsee bei nationalen und internationalen Regatten; Christian Claus wurde 1984 Staatsmeister, 5. der EM, 10. der WM, 2. in Kiel und 1. in der Bestenliste, 1985 Vizestaatsmeister, 7. der EM, 6. in Kiel, 3. in Hyeres und 2. in der Bestenliste. Die Brüder Hagara belegten 1985 bei der EM den 9. Platz, in Kiel den 8. Platz und gewannen die Deutsche Meisterschaft.

Den Höhepunkt der alljährlich veranstalteten Tornado-Regatten bildete sicher die im Jahre 1983 durchgeführte internationale Staatsmeisterschaft mit einer

Beteiligung von 48 Booten.

Neben dem Tornado ist heute auch der Dart im UYC Mondsee mit mehreren Booten vertreten. Dart-Regatten sind ständiger Bestandteil des jährlichen Regatta-Kalenders. Als unsere erfolgreichsten Dart-Segler traten Erwin Zelder, Dr. Josef Gmeiner, Wolfgang Schröckenfuchs und besonders die Brüder Hagara als Deutsche Meister 1985 und 4. der EM 1985 in Erscheinung.

In den siebziger Jahren wurde verstärkt das Augenmerk der Jugend, speziell den jüngsten, gewidmet. Der UYC Mondsee kaufte mehrere Optimisten an, um der Jugend die entsprechende Ausbildung bieten zu können. Es entstand eine sehr aktive und erfolgreiche Optimisten-Mannschaft. Ein eigener Anhänger wurde gebaut, mit dem mehrere Optimisten zu den umliegenden Revieren gefahren werden konnten, um an Regatten teilzunehmen. Dank der Aktivität einiger unserer Mitglieder – erwähnt seien Hans Sondermann, Inge Piso, Karl Berger, Werner Berger und Erwin Zelder – entwickelte sich unsere Opti-Mannschaft bald zum Schrecken der umliegenden Reviere, da meist einer unserer Optimisten-Segler als Sieger heimkehrte. Leider sind von dieser schlagkräftigen Truppe nur mehr wenige aktive Segler übriggeblieben. So haben Dr. Michael Gubi und die Brüder Marcus und Nici Piso damals im Optimisten ihre ersten seglerische Sporen verdient.

Es dauerte nicht lange, bis Dr. Michael Gubi dem Optimisten entwuchs und in den Laser umstieg. Er schloß nahtlos an seine Erfolge im Optimisten an. Um ihn zu unterstützen, wurde ein eigener Club-Laser angeschafft, der Michael Gubi allein zur Verfügung stand. Diese Investition sollte sich auch als lohnend erweisen, errang Michael Gubi doch unzählbare nationale und internationale Erfolge, aus welchen nur der Gewinn der deutschen Jugendmeisterschaft, dritter Platz bei der Kieler Woche, Erfolge in der österreichischen Staatsmeisterschaft und hervorragende Plätze bei Europameisterschaften erwähnt seien. Rund um Michael Gubi scharte sich eine Reihe weiterer Laser-Segler im UYC Mondsee, die aktiv an hauptsächlich inländischen Regatten teilnahmen.

Nach dem Umsteigen von Michael Gubi in den FD ist diese Laser-Gruppe im UYC Mondsee leider wieder zerfallen. Dafür konnte Michael Gubi jedoch im FD die Staatsmeisterschaft gewinnen und ausgezeichnete Ergebnisse bei Welt-

und Europameisterschaften erringen.

Um beim Seglerischen zu bleiben, muß noch die 420er-Klasse erwähnt werden, die Ende der siebziger Jahre ihren Einzug im UYC Mondsee hielt. Als die aktivsten Clubmitglieder in dieser Klasse müssen neben den Schwestern Pawelka die Brüder Marcus und Nici Piso erwähnt werden, die außer einer Reihe von Regattasiegen und guten Plazierungen in der Bestenliste mit dem Gewinn der Jugendmeisterschaft im Jahre 1985 ihren größten Erfolg feiern konnten. Als jüngste Klasse hat die Yngling-Klasse ihren Einzug im UYC Mondsee gehalten. Um diese Klasse und auch die Jugendarbeit im UYC Mondsee zu fördern, wurde 1985 eine Yngling als Clubboot angeschafft. Dank des Einsatzes unseres Mitgliedes Dr. Renato Kasseroller als Klassensekretär wurde der UYC Mondsee für 1986 mit der Veranstaltung der Staatsmeisterschaft betraut.

Als Klasse, die im UYC Mondsee sehr aktiv gesegelt wird, darf die Dyas nicht vergessen werden. Seit vielen Jahren werden alljährlich Dyas-Regatten im UYC Mondsee durchgeführt, einer der Höhepunkte war zweifellos die Ausrichtung der Staatsmeisterschaft im Jahre 1984 mit 42 teilnehmenden Booten. Als Dyas-Segler im UYC Mondsee haben sich besonders Heinz Neubauer, Karl Berger und Dipl.-Ing. Heinz Witte einen Namen gemacht.

Mitglieder des UYC Mondsee segeln derzeit zum Teil sehr erfolgreich Regatten in den Klassen 420er, 470er, FD, Dart, Tornado, Yngling und Dyas. Durch diese Erfolge unserer Segler stand der UYC Mondsee in sportlicher Hinsicht im Jahr 1984an 4. und 1985 an 5. Stelle aller österreichischer Segelvereine.

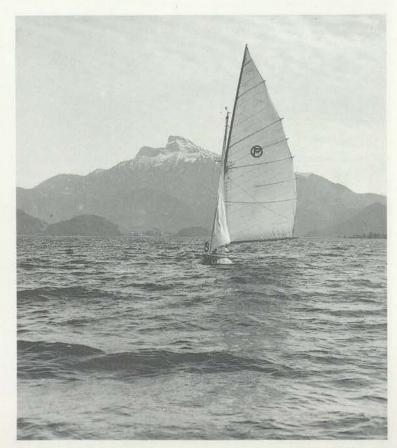
Vor mehreren Jahren haben einige unserer Mitglieder, allen voran Ing. Alfred Pölz und Dr. Wolfgang Püschl, ihren Hang zur Nostalgie entdeckt und die 20-m²-Rennklasse zu neuem Leben im UYC Mondsee erweckt. Die Flotte der 20er wuchs bald auf acht Boote an und beteiligte sich alljährlich an der Oldtimer-Regatta. An dieser Regatta nehmen regelmäßig 20er-Segler aus Ratzeburg, vom Chiemsee, Grundlsee und Attersee teil.

Neben dem Regatta-Segeln bekam das Freizeitsegeln immer größeren Umfang im UYC Mondsee. Ältere Mitglieder oder Mitglieder, die mit der Regatta-Seglerei Schluß gemacht haben, schafften sich immer häufiger Kajütboote an. Im Jahre 1972 wurde der bis heute unverändert bestehende Bootshebekran er-

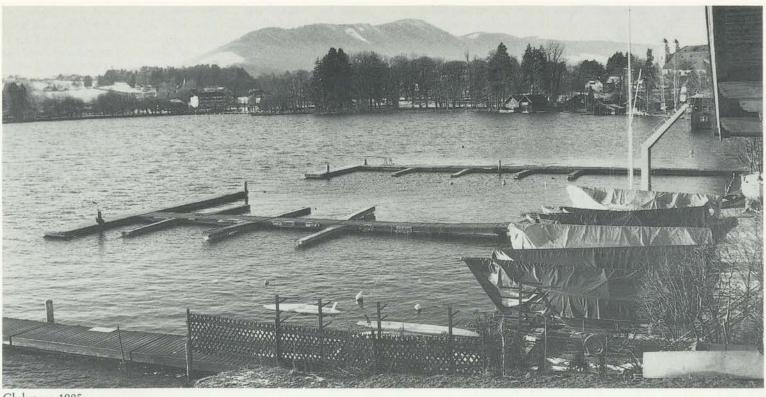
richtet. Im Laufe der Zeit erwiesen sich die seit dem Eisstoß im Jahre 1964 fast gleichgebliebenen Steganlagen und die vorhandenen Bojen als nicht mehr ausreichend, um sämtliche Boote unterbringen zu können. Obmann Dr. Manfred Piró und Oberbootsmann Heinz Neubauer beschäftigten sich daher immer intensiver mit dem Gedanken einer Vergrößerung der Hafenanlagen. Im Jahre 1979 wurde schließlich in einer außerordentlichen Generalversammlung die völlige Neugestaltung der Hafen- und Steganlagen beschlossen und nach Beseitigung der bürokratischen Hindernisse unter sachkundiger Anleitung unseres Oberbootsmannes errichtet. Zur Finanzierung wurde von allen Bootseignern eine Liegeplatzgebühr und von den übrigen Mitgliedern eine Bauumlage eingehoben. Unserem langjährigen Kassier Josef Schwanner ist es besonders zu danken, daß die Finanzierung dieses großen Projektes gelöst werden konnte. Die neuerrichtete Steganlage weist 50 Liegeplätze auf, die bereits nahezu zur Gänze belegt sind. Für das 75jährige Jubiläum im Jahre 1983 wurden die bestehenden, bis heute nahezu unveränderten Clubanlagen restauriert.

Diese Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß Regatta-Segler und Freizeit-Segler im UYC Mondsee gleichberechtigt nebeneinander leben und das 75jährige Jubiläum in völliger Harmonie begangen werden konnte. Die Veranstaltung einer Kajütboot-Regatta seit drei Jahren zeigt, daß auch die Kajütboot-Eigner ihr Herz für die Regatta-Seglei nicht verloren haben. Erwähnt muß in diesem Zusammenhang unser langjähriger Regatta-Leiter Karl Berger werden, der selbst aktiver Regatta-Segler ist und dem wir es als hervorragendem Regatta-Leiter zu verdanken haben, daß der UYC Mondsee einen sehr guten Ruf als Regatta-Veranstalter genießt.

Mit nahezu 300 Mitgliedern und einem Bestand von fast 100 Booten ist der Union Yacht Club Mondsee an der Grenze seiner Kapazität angelangt. Die Tradition des nunmehr 78 Jahre alten UYC Mondsee, der immer wieder gezeigte Idealismus, die sportliche Einstellung und die Begeisterung aller Mitglieder für den Segelsport sind Garant für sein weiteres Blühen und Gedeihen.



Am Mondsee um 1930.



Clubstege 1985.

Abel Dr. J. Odorich	A	1977	Greger-Gubi Silvia	A	1973	Maier Herbert	A	1985	Schwamberger Dr.		12400
Aistleitner Alfred	A	1974	Gubi Mag. Helmuth	A	1968	Mark Dr. Hermann	A	1968	Michael	A	1980
Bahn DDr. Georg	A	1961	Gubi Dr. Michael	A	1977	Mayerhofer Herbert	A	1984	Schwanner DiplIng.		
Berger Herbert	A	1976	Gubi Michaela	A	1968	Mayerhofer Josef	A	1982	Wolfgang	A	1973
Berger Karl	A	1974	Gyuroka Willibald	A	1975	Meingast Dr. August	Α	1950	Schwanner Josef	A	1970
Berger Petra	A	1982	Haas Hans	A	1985	Meingast Herwig	A	1974	Schwerdtner Dr. Jörg	A	1968
Berger Werner jun.	A	1982	Hanking Klaus	A	1982	Meingast Wilhelm sen.	A	1950	Schwerdtner Manfred	A	1968
Berger Werner sen.	A	1975	Herbst Karl	A	1964	Meingast Wolfgang	A	1979	Sedelmayer Erich	A	1977
Bischof Ing. Franz	A	1968	Hickmann DiplIng.			Nedbal Kurt	A	1964	Simmer Prof. Ing. Walter	E	1958
Borowitz Dr. Reinhold	A	1983	Günther	A	1948	Neubauer Heinrich-Franz	A	1965	Skolaut Claudia	A	1961
Bosh Mag. pharm.			Hietler Dr. Franz	A	1974	Nußbaumer Andrea	A	1980	Skolaut DiplIng.		
Gertrude	A	1968	Hietler Martin	A	1984	Nußbaumer Heimold	A	1954	Helmuth	A	1962
Brandl Helmut	A	1985	Hoffmann Paula	A	1975	Patzelt Beatrix	A	1975	Stefke Ing. Johannes	A	1960
Brandstoetter Dr. Rudolf	A	1966	Hoffmann Ing. Walter	A	1975	Patzelt Georg	A	1972	Steinkogler Horst jun.	A	1984
Bruckner Max	A	1949	Hofinger DiplIng.			Patzelt Heinz	A	1975	Steinkogler Horst sen.	A	1961
Bruckner Ing. Norbert	A	1954	Leopold	A	1971	Patzelt Ingeburg	A	1978	Stepanek DiplIng.		
Buechel Werner	A	1963	Hofmann Martin	A	1976	Patzelt Dr. Irmgard	A	1974	Michael	A	1968
Carli Reinhard	A	1984	Hofmann Rainer	A	1984	Patzelt Prof. Dr. Rupert	A	1949	Thal DiplIng. Hermann	A	1983
Carli Dr. Wolfgang	A	1979	Hofstötter Dr. Helmut	A	1963	Patzelt Waltraud	A	1979	Uebersberger DiplIng.		
Christl DiplIng. Lucian	A	1962	Hofstötter Hubert	A	1983	Pawelka Angelika	A	1983	Herbert	A	1927
Claus Christian	A	1985	Hofstötter Dr. Wilfried	A	1957	Pawelka Sylvia	A	1982	Uferdinger Josef	A	1984
Dierolf Horst	A.	1948	Höglinger Susanne	A	1980	Pichler Walter	A	1972	Vetter Georg	A	1982
Dreher Gregor jun.	A	1983	Humer Reinhold	A	1984	Pillinger Bertram	A	1985	Vlasaty Ernst	A	1984
Dreher Gregor sen.	A	1976	Kalthoff Hans	A	1977	Piso Dr. Eberhard	A	1958	Weiss Gerhard	A	1984
Droessler Mag. jur. Klaus	A	1964	Kasseroller Dr. Renato	A	1985	Piso Dr. Manfred	A	1956	Weiss Günther	A	1985
Ebner Ewald	A	1984	Koestler Dr. Herbert	A	1980	Piso Marcus	A	1984	Weiss Dr. Johann	A	1984
Ellinger Oswald	A	1978	Koetz Oswald	A	1973	Poelz Ing. Alfred	A	1969	Winkler Georg	A	1978
Fanta Prim. Dr. Klaus	A	1958	Kohrnfeindt Werner	A	1975	Pueschl Elisabeth	A	1971	Witte DiplIng. Heinz	A	1977
Frauenschuh DiplVW			Kornprobst Simon	A	1982	Pueschl Dr. Wolfgang	A	1970	Witte Horst	A	1983
Günther	A	1958	Kreutzberger Christine	A	1980	Ramsauer Fritz	A	1968	Woerndl Elisabeth	A	1978
Frena Otto	A	1976	Kühleitner Walter	A	1985	Rath Friedrich	A	1975	Woerndl Ernst	A	1984
Fritz Werner	A	1982	Landgraf Mag. Frank	A	1972	Roller Hans	A	1956	Woerndl Hans-Peter	A	1976
Glötzer Dr. Wulf	A	1969	Langer Werner	A	1978	Schnurpfeil Karl	A	1975	Zauner Wolfgang	A	1984
Gmeiner Dr. Josef	A	1982	Ludwig Ernst	A	1964	Schobesberger Andreas	A	1979	Zelder Erwin	A	1970
Grabner Dr. Claudia	A	1976	Lugstein Johann	A	1982	Schobesberger Christian	A	1980	Zelder Hannelore	A	1982
Graspointner Matthäus	A	1985	Lukas Werner	A	1980	Schramm-Schiessl Heinz	A	1972	A = Ausübendes Mitglied		
Greger-Gubi Hans	A	1963	Maier DiplIng. Fritz	A	1972	Schröckenfuchs Hubert	A	1983	E = Ehrenmitglied		

UYC Mattsee



Clubhaus 1984.

Als sich am 18. März 1925 einige Segler, die jeden Sommer in Mattsee verbrachten, zusammenfanden, um einen Yachtclub zu gründen, war es naheliegend, den neuen Club dem Union Yacht Club anzuschließen. Gab es doch damals eigentlich nur Union Yacht Clubs in Österreich, und diese hatten die dominierende Rolle im Segelsport inne. So wurde der UYC Mattsee drittjüngster Zweigverein des Union Yacht Club Verbandes. Das Proponentenkomitee bestand aus Primar Dr. Herbert Körbl, Dr. Kurt Ludwig Müller und Baurat Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Schlenk, alle aus Wien. Der erste Obmann war Primar Dr. Herbert Körbl, Wien, der die Führung aber schon nach kurzer Zeit an Dr. Arthur Michalek abgab. Die Familien Körbl, Masel, Mörth und Riedl gehörten damals zu den eifrigsten Seglern. Unter der zielbewußten Führung von Dr. Michalek bildeten dann die jungen Mattseer Sommergäste den Kern des Clubs, erbrachten bald große sportliche Leistungen und erzielten Erfolge auf eigenen und benachbarten Revieren in den Bootsklassen 22er, 15er, Einheitszehner (1932 nahm Dr. Hans Riedl an den Olympischen Spielen in Los Angeles teil) und ab 1935 auf Olympiajollen. Die allerersten Wettfahrten des Clubs fanden am 3., 7. und 8. August 1925 anläßlich der Mattsee-Woche statt.

Obmann Dr. Michalek wurde dann auch Vizepräsident des UYC (Ges. Club) von 1930 bis 1938 und von 1945 bis 1949, weiters war er Präsident von 1950 bis 1955, womit seine hervorragenden Leistungen für den Segelsport ihre verdiente Anerkennung fanden.

Während der Kriegsjahre 1939 bis 1945 kam das Clubleben fast zur Gänze zum Erliegen, und der Verlust einiger Mitglieder war zu beklagen.

Aber schon 1947 aktivierten Dr. Arthur Michalek und sein Sohn, Dr. Erich

Michalek, selbst bekannter Segler, Jugendabteilungsleiter und Oberbootsmann, den Segel- und Regattabetrieb mit alten und neuen Mitgliedern und neuen Booten. Die ersten, die nach dem Krieg als ausübende Mitglieder neu beitraten, waren: Arthur W. Hausbrandt, Dr. Fritz Haberler, Dkfm. Otto Kasseroller und Dkfm. Wolfgang Tatra.

So wurde schon in den Jahren 1947 und 1948 die Piratklasse von Neusiedlersee-Seglern eingeführt und bei der Mattsee-Bootswerft Hermann und Karl Stei-

ner unter der Leitung von Ing. Mitu Szekulics gebaut.

Im Jahre 1954 mußte sich der um den Ausbau so verdiente, langjährige Obmann des Clubs, Obermedizinalrat Dr. Arthur Michalek, aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen. Er starb am 30. Juni 1959 nach längerer Krankheit. Ihm folgten als Obmänner von 1954 bis 1956 Walter Gregorig und anschließend Dr. Franz Erich Knittel, der diese Funktion bis 1974 innehatte.

Die Übernahme der Obmannstelle durch Dr. Knittel, der hierbei durch langjährige Mitglieder im Ausschuß unterstützt wurde, brachte dem Club neuen sportlichen und gesellschaftlichen Auftrieb.

Damals wurde die moderne Flying-Dutchman-Klasse eingeführt und 1957 mit Unterstützung von Waginger FD-Seglern (Oberbayern) die erste FD-Verbandswettfahrt in Österreich auf dem Mattsee gestartet. Auch für die Jugendausbildung wurde vom Club ein FD erworben und feierlich auf den Traditionsnamen "Flirt" getauft.

Der UYC Mattsee hatte zu dieser Zeit das größte FD-Feld Österreichs und einige sehr gute Regattasegler. Auch um die Korsar-Klasse machte sich der Club

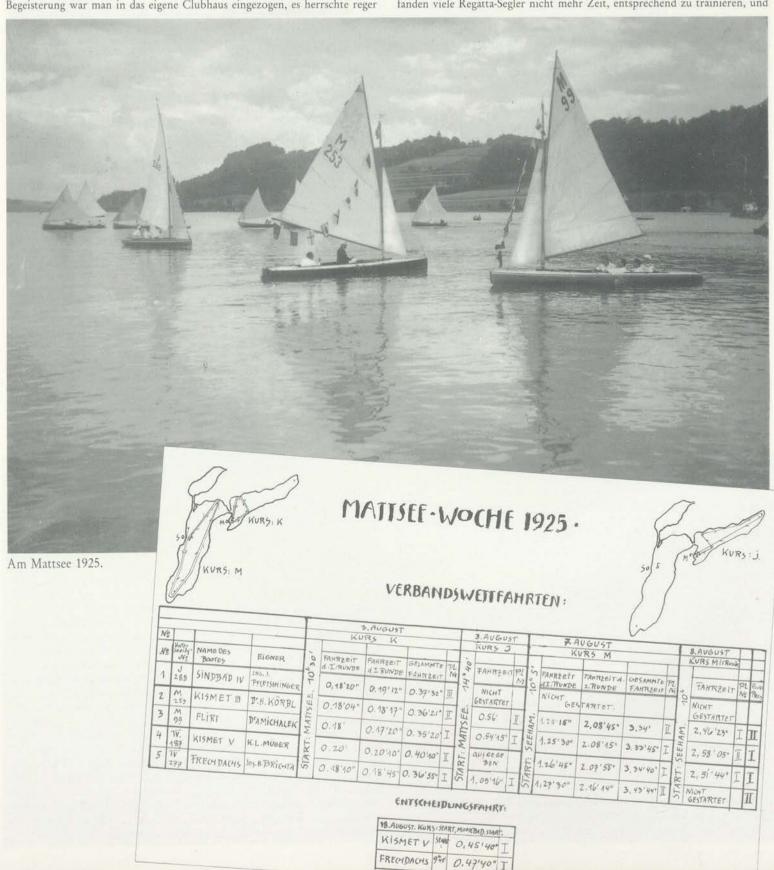
damals sehr verdient und verzeichnete große Regattafelder.

1959 gelang es der Initiative des Clubausschusses, den Grund für ein eigenes Clubhaus zu erwerben. Der Bau selbst wurde unter der Leitung von wirkl. Hofrat Dipl.-Ing. Dr. techn. Kurt Jonak im Frühjahr 1961 begonnen und noch im Herbst desselben Jahres beendet. Die Geldmittel hierfür wurden durch bedeutende Spenden und Darlehen von Clubmitgliedern sowie durch Subventionen des ASVÖ-Salzburg, der Salzburger Landesregierung sowie auch der Stadtgemeinde Salzburg und des Österreichischen Segelverbandes aufgebracht. Mit Begeisterung war man in das eigene Clubhaus eingezogen, es herrschte reger

Betrieb und jede Regatta war ein großes Ereignis, mit vielen Gästen von den Nachbarrevieren und auch vom nahen und fernen Ausland.

Seglerisches Können bewiesen in den sechziger Jahren vor allem die FD-Segler des Clubs durch viele Erfolge im In- und Ausland, was unter der bewährten Führung durch den damaligen Clubvorstand, Dr. Knittel, dem UYC Mattsee besonderes sportliches und gesellschaftliches Ansehen brachte.

In den Folgejahren wurde es um den Club ruhiger. Durch Studium und Beruf fanden viele Regatta-Segler nicht mehr Zeit, entsprechend zu trainieren, und



erst als der UYC Mattsee seinen Schwerpunkt auf die Jugendarbeit legte, kam neuerdings Leben in den Sportclub. Es wurden neue Jugendboote angeschafft, und erstmals im Sommer 1971 hielten Helmut Knittel und Mag. Gernot Weninger abwechselnd Anfängerkurse für Kinder ab. Wie günstig sich diese Kurse auf den Mitgliederstand auswirkten, zeigt, daß bei einem ein Jahr später vom Vizeobmann, Arthur Hausbrandt, durchgeführten Jugendsegelkurs mehr als 20 Mitglieder gewonnen werden konnten. Gesegelt wurde damals hauptsächlich in der Kinderklasse Min und in den Jugendbooten Robby, aber auch schon auf 420ern und 470ern.

Im Jahre 1974 wurde Dr. F. E. Knittel, der sich um den Club in all den Jahren sehr verdient gemacht hatte, von Dkfm. Otto Kasseroller als Obmann abgelöst, der wohl einer der erfolgreichsten Segler des UYC Mattsee (Pirat, FD, Tempest) durch mehrere Jahrzehnte war.

In diese Zeit fiel die gewaltige Entwicklung des Segelsports als Ausgleichs- und Freizeitbeschäftigung. Die Freizeitindustrie gab hierfür deutliche Impulse, und weltweit wurde beinahe über Nacht die Laser-Klasse eingeführt. Der UYC Mattsee war schon immer ein Club, der sich um die Neueinführung von Klassen sehr verdient gemacht hat, und so war es selbstverständlich, daß man sich sofort um die Ausrichtung großer Laser-Regatten kümmerte. Besondere Verdienste hierbei erwarb sich Mag. Gernot Weninger. Wieder einmal war es auch Dkfm. Otto Kasseroller, der eine neue Klasse, nämlich die Yngling-Klasse, an den Mattsee brachte; eine Kielyacht, die auf Grund ihrer Abmessungen und Eigenschaften auch für kleine Reviere wie den Mattsee geeignet war und der allgemeinen Tendenz im Segelsport zum Kielboot Rechnung trug. Es dauerte nicht lange, und der vergrößerte Clubsteg des UYC Mattsee war okkupiert von der Yngling-Klasse, da eine ganze Reihe von Mitgliedern solche Boote erwarben.

Beim UYC Mattsee gibt es in den letzten Jahren drei Schwerpunkte: die seglerische Ausbildung der Jugend, die Förderung der Laser-Klasse und die der Yngling-Klasse. Diese drei Ziele sind Gewähr dafür, daß sich der Club weiterhin gut entwickeln wird. Außerdem tritt der Club seit vielen Jahren unter der Leitung von Helmut Knittel auch im A-Schein-Prüfungswesen besonders hervor. Die ganze Segelsaison hindurch werden wöchentlich in Zusammenarbeit mit der benachbarten Segelschule Prüfungen durchgeführt und damit dem Segelsport auch außerhalb des eigenen Clubs Förderung zuteil.

Dkfm. Otto Kasseroller und Helmut Knittel waren im Jahr 1972 die ersten im Club, die Hochseeführerscheine erwarben und diese auch praktisch ausnützten. In den Jahren folgte ihnen noch eine Reihe weiterer Mitglieder des UYC Mattsee.



Clubanlagen 1984.

Der Eifer, die Freude und die Ausdauer gehören zum Segelsport genauso wie Einsatzbereitschaft, Fairneß, Kameradschaft und Uneigennützigkeit. Nicht zuletzt deshalb und in diesem Sinne feiert auch der UYC Mattsee das hundertjährige Bestehen seines Gesamtverbandes.

Ausschuß im Jahr 1984: Ehrenobmann: Dr. Franz Erich Knittel Obmann: Dkfm. Otto Kasseroller Obmann-Stellvertreter: Helmut Knittel Oberbootsmann: Ing. Wolfgang Knirsch Kassier: Dipl.-VW Thomas Schabel Schriftführer: Dr. Leopold Grafinger Jugendabteilung: Mag. Gernot Weninger Veranstaltungen: Susi Weninger

Ohne besondere Funktion: Günther Himmer, DDr. Eckhard Mayer, Max Schimpfössl

Almesberger Günther	A	1982	Grafinger Rainer	A	1983	Kovarbasic Dr. Theodor	A	1960	Reischl Walter	A	1966
Atzenhofer Dr. Peter	A	1967	Grohmann Dkfm. Peter	A		Krivanec Dr. Richard	A	1952	Richter Ing. Erich	A	1970
Bardosch Peter	A	1973	Grubenthal Gustl	A	1972	Küter Ing. Lutz	A	1975	Riedl Dr. Hans	E	1929
Bauer DiplVW Peter	A	1961	Grüllenberger Dr. Walter	A	1954	Kuhn Dr. Friedrich G.	A	1958	Rosner Dieter	A	A TOTAL
Billik DiplIng. Oskar	A	1960	Günther Dr. Hans	A	1957	Kuhn Dr. Gustav	A	1962	Rosner Wolfgang	A	1981
Blazek Thomas	A	1976	Günther Harald	A	1982	Lang Thomas	A	1971	Schabel DipVW. Thomas	A	1958
Brunnhuber Clemens	A	1971	Gutsmann Dr. Gunter	A	1975	Mayr Gerhard	A	1981	Schimpfössl Maximilian	A	1973
Brunnhuber Thomas	A	1971	Haberl Dr. Roman	A	1940	Marx Gunter	A	1971	Schistek Bernhard	A	1962
Dürnberger Horst	A	1981	Handler Kurt	A	1982	Marx Michaela	A	1982	Schneider Egon	A	1977
Ehret Birgit	A	1977	Heil Dr. Othmar	A	1977	Mayer DDr. Eckhard	A	1976	Schreiner Wolfgang	A	1976
Ehret Dr. Ernst	Α	1973	Hein Dr. Rolf	A	1953	Meister Karl	A	1978	Slawitschek Robert	A	1954
Ehret Monika	A	1974	Himmer Günther	A	1981	Menghin UnivProf. Dr.			Spaun DiplIng. Albrecht	A	1959
Erhart Dr. Peter	A	1962	Huemer Wilfried	A	1970	0.	Α	1939	Starl Wolf-Dieter	A	1964
Federle Dkfm. Dr.			Jahn Dr. Rudolf	A	1940	Migsch UnivProf. Dr. E.	A	1972	Steiner Hans Helmut	A	1974
Herwig	A	1981	Jetzelsberger Dr. Wolf-			Moosburger Birgit	A	1983	Steiner Hermann jun.	A	1975
Fichtner Manfred	A	1977	Dieter	A	1962	Moosburger Kurt	A	1973	Stockinger Wolfgang	A	1970
Fischer Hans	A	1968	Kallinger Rudolf	A	1968	Mörth Dr. Hans	E	1925	Verworner Markus	A	1978
Fischer Kurt	A	1968	Kasseroller Dkfm. Otto	A	1947	Mühlberg DiplIng. Klaus	A	1983	Wagner Robert	A	1971
Fritsche DiplIng. Gerd	A	1970	Kasseroller Dr. Renato	A	1972	Peterschilnik Manfred	A	1975	Webersinke Udo	A	1974
Gassner Wolfgang	A	1960	Kern Egon	A	1974	Pfeifer DiplIng. Peter	A	1962	Wendl Dr. Harald	A	1983
Geislinger Cornelius	A	1983	Kirsch Dr. Hansjörg	A	1970	Pfeiffer Dr. Alexander	A	1970	Weninger Mag. Gernot	A	1962
Geislinger Matthias	A	1983	Knirsch Ing. Wolfgang	A	1977	Pfletschinger DiplIng.			Weninger Susanne	A	1962
Gerstner-Stevens			Knittel Andreas	A	1982	Arnulf	A	1957	Zak Ing. Bruno	A	1961
DiplIng. Herbert	A	1966	Knittel Dr. Franz Erich	E	1935	Piech Ing. Ernst	A	1966	Zeitlmeier Richard	A	
Gitsels Manfred	A	1983	Knittel Helmut	A	1962	Raber UnivProf. Dr.			Zimmer Dr. Gernot	A	1970
Grafinger Helge Roland	A	1982	Knittel Hilde	A	1962	Fritz	A	1959			1000
Grafinger Dr. Leopold	A	1978	Kopp Dr. Peter	A	1971	Reimitz Gerhard	A	1966			

UYC Neufeldersee



Clubhaus mit den Pirat-Seglern der Burgenländischen Landesmeisterschaft 1980.

Der Neufeldersee ist ein ehemaliges Kohlenbergwerk, das lange Jahre im Tagbau abgebaut worden ist und mit dessen Braunkohle die Gemeinde Wien ein E-Werk betrieben hat. Da aber der Grundwasserspiegel sehr hoch ist, war es nicht lohnend, den Bergbau weiter zu betreiben, und so ist eines Tages aus der Grube ein lieblicher kleiner See geworden. Die Halden begannen bewachsen zu werden, und am Ufer dieses Sees entstanden Weekendhäuser erholungsbedürftiger Wiener-Neustädter. Der See liegt nur 15 km von Wr. Neustadt entfernt und ist über Ebenfurt leicht mit dem Auto zu erreichen. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges waren außer einem Badebetrieb schon einige Segelboote am See, zu wenige jedoch, um daraus einen Club entstehen zu lassen.

Die Kriegsereignisse brachten es mit sich, daß praktisch alle am See befindlichen Hütten und Boote vernichtet wurden. So war, als 1948 einige Mitglieder des UYC Neusiedlersee ein Ausweichquartier für den damals wasserarmen Neusiedlersee suchten, der ganze See leer und öde. Die Gemeinde Neufeld, die

sehr interessiert war, daß der See wieder zum Leben erwache, bemühte sich sehr, und so war es nicht verwunderlich, daß sich bald ein Proponentenkomitee bildete, um hier einen Segelclub zu gründen. Daß es ein Union Yacht Club werden sollte, war von vornherein allen Beteiligten klar, war doch der UYC Neusiedlersee sozusagen Taufpate. So wurden alle Verhandlungen erst über den UYC Neusiedlersee geführt, der hier in Neufeld ein Domizil für bessere Zeiten gesucht hatte.

Inzwischen begann aber der Wasserstand des Neusiedlersees wieder zu steigen, und mit dem Steigen des Wassers sank das Interesse der Neusiedler Segler. Der Bazillus war aber da! Besonders die Herren Dr. Hanns und Dr. Erwin Bousek ließen nicht nach, und so schritt man im Jahr 1949 zur Gründung des UYCNf. Am 24. Juni 1950 wurde von der Sicherheitsdirektion des Burgenlandes die Zustimmung zur Neugründung erteilt.

Es fanden schon im Herbst 1950 die ersten Regatten am Neufeldersee statt. Da

der neue Club in den Österreichischen Seglerverband noch nicht aufgenommen werden konnte, übernahm der UYC Neusiedlersee die Patenschaft. Zehn Piraten und sieben Dorys waren am Start. Die Boote vom Typ Dory, die Herr Dir. Ing. Rudolf Walker liebenswürdigerweise für den Neufeldersee konstruierte, waren die Träger der ersten sportlichen Betätigung am See.

Die Frühjahrswettfahrten des Jahres 1951 konnte der UYCNf schon selbst veranstalten, da inzwischen die Anerkennung des Clubs durch den ÖSV erfolgte. Segellehrgänge und Vorträge brachten der Jugendgruppe einen großen Aufschwung. Auch die Nähe von Wr. Neustadt begünstigte diese Entwicklung, und so kam es, daß oft bis 40 Jugendliche das Clubbild beherrschten. Schon zu dieser Zeit beganen viele Jugendmitglieder des Clubs als Vorschotleute bei erfahrenen Regattaseglern internationale Erfahrung zu sammeln, und es dauerte nicht lange, bis auf anderen Seen Österreichs unsere Jugendgruppe in Erscheinung trat. Im Jahr 1952 traten wir am Wörthersee bei den Jugendmeisterschaften an, und im Jahr 1954 stellten wir für den Attersee sechs Piraten und eine 10er-Mannschaft.

Durch die Veranstaltung einer großen Regattareihe am Neusiedlersee brachte uns das Jahr 1956 einen großen Aufschwung in der Pirat-Klasse.

Damit jedoch war der Kulminationspunkt der Jugendabteilung erreicht und überschritten. Unsere Jugendmitglieder erreichten die Altersgrenze und schieden damit aus der Jugendgruppe aus. Es konnten in den folgenden Jahren noch viele schöne Erfolge ersegelt werden, so z. B. in der Türkei und bei den internationalen Jugendregatten in England. Es fehlte jedoch der Nachwuchs an Jugend. Diese Umstellung auf organisatorischem Gebiet brachte mit sich, daß unser Club in den folgenden Jahren weniger in Erscheinung trat.

Die Mitgliederzahl stieg von 25 aktiven Mitgliedern im Jahre 1950 auf 90 ausübende Mitglieder im Jahre 1984.

Wie die Anzahl der Mitglieder mit den Jahren wuchs, wurde auch das Clubhaus mit tatkräftiger Mithilfe der Mitglieder immer wieder erweitert und ausgebaut. Nicht nur einmal kam es vor, daß man sich traf und, statt zu segeln, im Clubhaus tapezierte, malte und schweißte.

Gerade durch diese Arbeiten war es jedoch, daß der Club fast zu einer Familie zusammenwuchs, die nicht nur gerne segelt, sondern auch Feste zu feiern weiß und bei der Gäste immer herzlich willkommen sind.

Da auch die Anzahl der Boote immer größer wurde, mußte auf der dem Club gegenüberliegenden Halbinsel ein zusätzlicher Bootshafen errichtet werden. Um das Zu-Wasser-Lassen sowohl der eigenen als auch der Gästeboote zu erleichtern, wurde eine elektrische Slipanlage installiert.

Als im Jahre 1972 der damalige Präsident Dr. Rennhofer das erste Starboot an

den See brachte, fanden sich bald mehrere Liebhaber dieser Bootsklasse, und es konnte im Jahre 1974 die Haydn-Flotte – als einzige Starbootflotte im Osten Österreichs – gegründet werden.

Im Union Yacht Club Neufeldersee haben nun 41 Boote ihren Heimathafen gefunden. Es befinden sich 15 Piraten, zehn Korsare, fünf Optimisten, drei 420er und acht Starboote im Club. Die restlichen Boote teilen sich auf verschiedene Bootsklassen wie Sunbeam, Swallow, FD und Neptun 27 auf.

Nach mehreren Jahren konnte die Regattatätigkeit wieder verstärkt werden, wobei diese durch die spezielle örtliche Situation der Regattabetriebe nur vor und nach den beiden großen Ferienmonaten stattfinden kann. Ein anfänglicher Pessimismus, die Regattatermine betreffend, wurde dadurch ausgeräumt, daß die Pirat-, 420er- und Optimisten-Vereinigung die jeweilige burgenländische Landesmeisterschaft bereits als Fixstern am ostösterreichischen Regattahimmel betrachtet.

Obwohl uns diese Situation zwar ehrt, bringt sie doch auch Probleme mit sich, da die Teilnehmerzahlen speziell in diesen Regatten immer größer werden, der Club aber mit großen Platzproblemen kämpfen muß. Durch die geographische Lage ist es selbstverständlich, daß an vielen Regatten auch Segler aus Ungarn teilnehmen. In letzter Zeit läßt sich der allgemeine Trend bei Lasern und Surfern nicht mehr leugnen, und auch diese Segler haben im Club sehr schnell ihren Stellenwert eingenommen.

Eine weitere Sonderheit stellen die Starboote im Club dar. Von der Größenrelation her für dieses Revier nicht unbedingt geeignet, erfreuen sich die Regatten dieser Bootsklasse großer Beliebtheit. Handelt es sich doch, bedingt durch die geringe Wassertiefe des Neusiedlersees, hier um das östlichste Starbootrevier Westeuropas.

Mit nicht geringem Stolz muß vermerkt werden, daß ein Hubert Raudaschl, als er wieder offiziell auf den Star umstieg, Mitglied der Haydn-Flotte war. In dieser Eigenschaft konnte Hubert Raudaschl bei den Olympischen Spielen im Jahre 1980 die Silbermedaille in der Starbootklasse für den Union Yacht Club Neufeldersee erringen.

Durch die "Kleinheit des Reviers" und die "speziellen Winde" sind auch manche Regattakurse so ausgelegt, daß sie ohne weiteres als Besonderheit bezeichnet werden können. Dies hat aber bisher noch nie einen Segler abgeschreckt, an einer solchen Regatta teilzunehmen. Im Gegenteil: Die geschwungenen Kurslinien wurden auch noch nach einer Regattafeier spät nachts fortgeführt. Alles in allem kann gesagt werden, daß sowohl jung und alt der verschiedensten Bootsklassen im Union Yacht Club Neufeldersee einen Heimathaften gefunden haben, um den uns mancher auswärtige Segler beneidet.

Artner Christian	A	1977	Gräf Barbara	A	1978	Mayer Mag. Eberhard	A	1972	Schuster Günther	A	1973
Beier Gernot	A	1978	Gräf Harald	A	1971	Mayr Richard	Α	1964	Schuster Arch. Mag.		
Beier Norbert	A	1970	Gräf Ulrich	A	1978	Misar Dr. Rainer	A	1971	Günther	A	1964
Beier Roland	A	1976	Gridl Albert	A	1970	Misar Stefan	A	1971	Simlinger Berndt	Α	1975
Belousek DiplIng.			Gridl Mag. Harald	A	1970	Muck Franz	A	1975	Simlinger Gerald	Α	1975
Hanns-Heinz	A	1963	Grillmaier Ing. Kurt	A	1980	Neugebauer Wolfgang	A	1974	Simlinger DiplIng. Dr.		
Belousek Johann	A	1963	Hahn Josef	A	1967	Obleser Marcus	A	1980	Rolf	A	1969
Berghofer Heinz	A	1978	Hahn Dr. Heribert	A	1976	Pflüger Erich sen.	A	1969	Sonner Hans	Α	1974
Berghofer Josef	A	1971	Haider Dr. Karin	A	1971	Pflüger Erich	A	1971	Springer Peter	A	1964
Bergmann Mag. Iris	A	1969	Haider Mag. Norbert	A	1971	Porkert DiplIng. Otto	E	1968	Stemmer DiplIng. Walter	Α	1969
Bobr Ing. Gerhard	A	1975	Hirsch Martin	A	1970	Pribik Dr. Alfred	A	1970	Sverak Hans	Α	1973
Böhm Josef	A	1958	Hofer Michael	A	1976	Rausch DiplIng. Johann	A	1979	Sykora Hans	A	1962
Böhm Paul	A	1963	Hoffmann Christian	A	1973	Rautek Kurt jun.	A	1963	Tippl DiplIng. Werner	A	1968
Buben Georg	A	1969	Hoffmann Michael	A	1973	Rautek Kurt sen.	A	1963	Vavra Hannes	A	1979
Buben DiplIng. Klaus	A	1958	Jambor Ing. Johann	A	1965	Reidinger Dr. Ivo	A	1962	Wagner Erich	A	1968
Buben Stella	E	1958	Jegan Gilbert	A	1974	Reigl Ing. Georg	A	1979	Wech Heidemarie	A	1972
Chaloupka DiplIng. Fritz	A	1972	Jegan Sven	A	1972	Rennhofer Peter	A	1973	Wilk Andreas	A	1979
Charvat Klaus jun.	A	1973	Kassegger DiplIng. Fritz	A		Sack Ing. Hermann	A	1958	Wilk Irma	Α	1971
Draganits Werner	Α	1974	Kiesling Ing. Max	A	1971	Sack Mag. Hermann	A	1962	Wilk Martin	A	1972
Ehn Evelyne	A	1970	Komosny Christian	A	1967	Schachinger Ing. Franz	A	1972	Witt DiplIng. Alfons	A	1972
Fradinger Karl jun.	A	1960	Komosny Franz	A	1964	Scherz Ing. Erich	A	1974	Zeiner Beate	A	1975
Fradinger Karl sen.	E	1959	Korn Dr. Peter	A	1962	Schmöltzer Martin	A	1983	Zeiner Wolfgang	A	1978
Gampe Hofrat Mag.			Kuso DiplIng. Gerhard	A	1982	Schneider Ing. Fritz	E	1958	Zemann Günther	A	1972
Friederike	A	1958	Lenzinger Josef	A	1964	Schnitzel Dr. Peter	A	1972	Zemann Erich	A	1971
Gneist Mag. Manfred	A	1971	Majewski Manfred	A	1978	Schnitzel Wolfgang	A	1978	THE PERSON		

UYC Neusiedlersee



Eisyachten am Neusiedlersee. Um 1982.

Der UYCNs befindet sich mit seiner Anlage in der Stadt Neusiedl, am nördlichen Ufer des Neusiedlersees. Dieser wohl einmalige, geheimnisvolle See, bereits im 1. Jh. n. Chr. vom römischen Schriftsteller Plinius d. Ä. als "Lacus Peiso" erwähnt, begrenzt im Westen durch die lieblichen Abhänge des Leithagebirges und der Ruster Berge, im Norden durch die Heideböden der Parndorfer Platte und im Osten von der Kleinen ungarischen Tiefebene, verfügt über die größte sich auf österreichischem Gebiet befindliche Wasserfläche, nämlich zwischen 220 und 350 km² je nach Wasserstand. Mit einer Ausdehnung von etwa 36 km Länge und einer größten Breite von 15 km stellt der dzt. zirka 1,5 m tiefe Steppensee ein einmaliges Segelrevier für Jollen dar. Die durch die geographische Lage bedingten, relativ beständigen und gleichmäßigen Winde aus NW oder S erhöhen den Anreiz einer segelsportlichen Tätigkeit.

1875 kam Edward Drory – ein Pionier des österreichischen Segelsports – vom engen Gewässer auf der Alten Donau an den Neusiedlersee, der im Jahre 1882 eine durchschnittliche Tiefe von zirka 2,5 m hatte. Schon im Jahre 1886 wurden die ersten Regatten gemeinsam mit dem Ödenburger Segel- und Ruderclub abgehalten, und es gab österreichische Siege. Ende der achtziger Jahre wurde der damals zu Westungarn gehörige See wieder von einer Trockenperiode heimgesucht. Das Seebecken trocknete zwar nicht wie 1865 total aus, aber 1892 war Edward Drory gezwungen, mit seinen Freunden und

dem am See gegründeten UYC wegen Wassermangels wegzuziehen. Man ließ die Schiffe an den Balaton, nach Wien oder Gmunden verlagern. In den nächsten drei Jahrzehnten schwankte die Seetiefe zwischen 0,5 und 1,5 m.

Jahre nach dem Ersten Weltkrieg, als der größte Teil des deutschsprachigen Westungarns 1924 mit Ausnahme der Hauptstadt Ödenburg und des südlichen Zipfels des Neusiedlersees Bestandteil der Republik Österreich wurde, erinnerte man sich wieder an das wunderbare Segelrevier auf dem "Meer der Wiener". Am 17. Jänner 1927 haben einige Mitglieder des UYC unter der Initiative von Dr. Rudolf Walker als 10. Zweigverein den UYCNs gegründet. Zu den Gründungsmitgliedern gehörte auch als Oberbootsmann Adolf Jirasko, Obmann in den Jahren 1950–1954 und bis zu seinem Tode Ehrenobmann, den man noch heute als "Vater des UYCNs" bezeichnen muß. Im damaligen Yachtregister waren 10er-, 15er-, 20er- und 22er-Rennjollen sowie Binnenjollen, jedoch auch bereits 5 Eisjachten, es wurde sogar innerhalb des Vereines eine eigene Eissegelsektion gegründet. Zahlreiche Regatten knüpfen an die Tradition E. Drorys und seiner Freunde an, obwohl der damalige Verein noch zu den kleinsten Teilvereinen des UYC zählte.

Im Jahre 1938 wurde unter dem damalig herrschenden politischen Druck der UYCNs mit dem "Segelverein Neusiedl" zusammengeschlossen. Dies war aber auch eine positive Bereicherung durch den Zugang von einigen sehr sportli-



Clubhaus und Clubanlagen 1985.

chen und initiativen Persönlichkeiten. Namen wie Dr. Hans und Erwin Bousek, Primarius Dr. Fürst, Grete Fürst und Oberstudienrat Otto Seidl seien an dieser Stelle erwähnt.

Der Zweite Weltkrieg und vor allem seine verheerenden Folgen, die russische Besatzungsmacht im Burgenland gingen an der Geschichte des UYCNs nicht spurlos vorbei. Die gesamte, mühevoll in vielen Jahren aufgebaute Anlage und sämtliche Boote wurden total zerstört. 1947 erfolgte unter Dr. E. Teltscher die Wiedergründung des Vereines UYCNs aus den Trümmern und der Asche des Krieges. Mit viel Zähigkeit, Begeisterung für den Segelsport und Initiative gelang es vor allem den späteren Obmännern Baumeister König, Adolf Jirasko und Dr. Hans Bousek, unterstützt durch Arch. Kurt und Heinz Jirasko, Grete Fürst und Primarius Dr. Fürst, den Verein zu einer beachtlichen Größe zu führen.

Wieder war es die Natur und das Geheimnis des Steppensees, daß durch das Absinken des Wasserspiegels die Aktivitäten der Segler an den Mattsee und später zum neugegründeten UYCNf verlegt wurden. In diese Zeit fallen auch die ersten internationalen sportlichen Erfolge in der Pirat-Klasse, welche Dipl.-Ing. Kurt Jirasko und H. P. Fürst in der Schweiz, Deutschland und der Türkei feierten.

Nach dem Abschluß des Staatsvertrages im Jahre 1955 und dem Abzug der alliierten Besatzungsmächte konnte auch wieder an einen größeren Ausbau der Clubanlagen in Neusiedl gedacht werden. Zunächst wurde das "alte Clubhaus" erweitert, Übernachtungsmöglichkeiten wurden geschaffen, ein "neues Clubhaus" errichtet, das erste bescheidene Büfett installiert, welches sich in den nächsten Jahren unter Franz Baumgartner als gutbesuchte Clubkantine etablierte. Bald erfüllte man den Wunsch vieler Mitglieder, und man begann die ersten Reihenhäuser, die sogenannten Kabanen, unter der Leitung von Dipl.-Ing. Kurt Jirasko zu errichten. Im Jahre 1985 standen 120 Reihenhauseinhei-

ten zirka 250 Mitgliedern zur Verfügung. In den Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs Österreichs verstärkte sich auch der Trend zum Segelsport und einer aktiven Freizeitgestaltung. Dies ging auch am UYCNs nicht spurlos vorbei. Unter der Clubleitug von Dr. Hans Bousek (1954-1978) mit Dipl.-Ing. Kurt Jirasko, Ing. Hans Nölscher, Ing. Anton Kosta, Grete Fürst und deren Nachfolger als Kassier Werner Marsano wurde der Club jährlich erweitert und ausgebaut. Zunächst wurde eine Dependance in Weiden am See mit einer Hafen- und Reihenhausanlage gegründet, in Neusiedl wurden Aufschüttungen vorgenommen und der Anschluß an das Festland gemacht. Ein Sanitärgebäude mit WC und modernen Waschanlagen, Trockenkammern, Werkstätten, Garderoben und Bootshallen wurde errichtet. Im Zuge der Errichtung der Reihenhausanlage West wurde der Hafen erweitert und ausgebaggert, großzügige Landliegeplätze für Jollen geschaffen. Dies rundete das Lebenswerk Dr. Hans Bouseks ab, der 1978 zum Ehrenpräsidenten und Commodore gewählt wurde. In diesem Jahr wurde Komm,-Rat Ing, Hans Nölscher (Präsident von 1978-1980) mit der Leitung des größten Yachtclubs Österreichs betraut. Er war es, der den Verein in seiner Größe (650 Mitglieder) zu einer Einheit zu verbinden suchte. Ein schwieriges Unternehmen in einem Sportverein und Segelclub, wo es galt, die sportlichen Ambitionen mit den Freizeitinteressen von erholungssuchenden Großstädtern unter einen Hut zu bringen. Komm.-Rat Ing. Hans Nölscher ist dies gelungen, mit seinen von Hans Bousek übernommenen Vorstandsmitgliedern Jörg Buben, Werner Marsano, Ing. Fritz Neumann, Hartmann Stern und der immer wieder sportlichen Überzeugung der Mitglieder eine Einheit zu finden. Im Jahre 1980 übernahm Komm.-Rat Dkfm. Hartmann Stern die Präsidentschaft und wurde gleich mit einer sehr schwierigen Aufgabe konfrontiert. Die Stadtgemeinde Neusiedl mußte auf Grund einer schwierigen finanziellen Situation Gründe verkaufen. So wurde dem UYCNs das von ihm langfristig sehr günstig gepachtete Seegrundstück in einem Ausmaß von mehr als 5 ha um einen Betrag von 10 Millionen Schilling zum Kauf angeboten. Die äußerst schwierigen Verhandlungen zogen sich mehr als ein Jahr hin, bis nach auch sehr schwierigen clubinternen Meinungsbildungen das Clubgelände um 7,4 Millionen Schilling Eigentum des UYCNs wurde. Der Club war nun nach großen finanziellen Opfern der Mitglieder Eigentümer einer 52.000 m² großen Fläche am schönsten Platz am Neusiedlersee.

Derzeit verfügt der UYCNs auf seinem Gelände über eine Clubhausanlage mit Kantine, fast 2 km Steganlagen und Anlegestegen, 126 Reihenhäusern mehr als 400 Land- und Wasserliegeplätzen, Regattaeinrichtungen wie Startschiff und 3 Motorboote, Funkstation, Hafenbefeuerung und Leuchtfeuer, Takelleiter. Nicht unerwähnt können die sportlichen Aktivitäten des UYCNs bleiben. Auf Grund der erwähnten Anfangsaktivitäten beschickte der UYCNs zahlreiche internationale Optimistenregatten, Europa-Staatsmeisterschafts- und Jugendregatten. Bei den Olympischen Spielen 1980 in Tallinn errang Wolfgang

Mayerhofer die Silbermedaille in der Finn-Klasse. Der Dritte der Tornado-EM, Norbert Petschel, nahm an den Olympischen Spielen in Los Angeles teil, wo er einen 10. Platz erreichte.

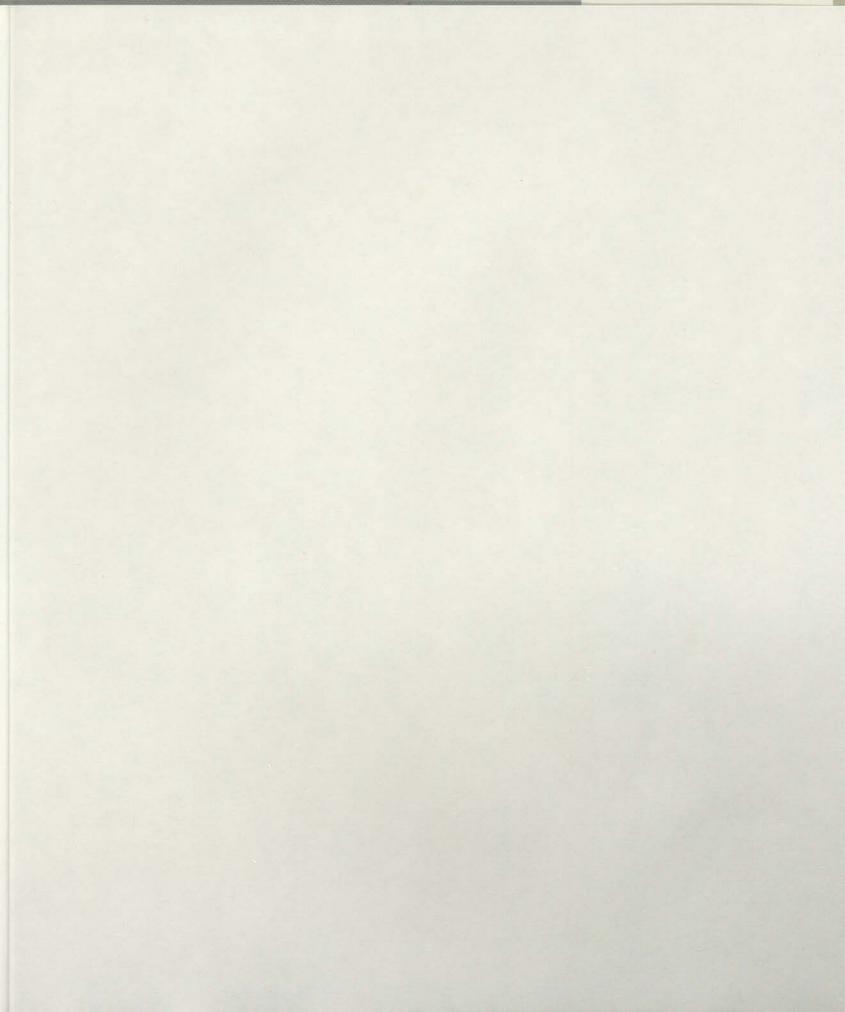
Der UYCNs veranstaltete seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges unzählige Regatten, wobei die Silberreiher- und Weinlese-Regatta eine österreichische Traditionsveranstaltung wurde, zahlreiche Staatsmeisterschaften, eine Jugend-Weltmeisterschaftsregatta, eine Europameisterschaft in der Finn- und der Pirat-Klasse und eine Finn-Veteranen-WM.

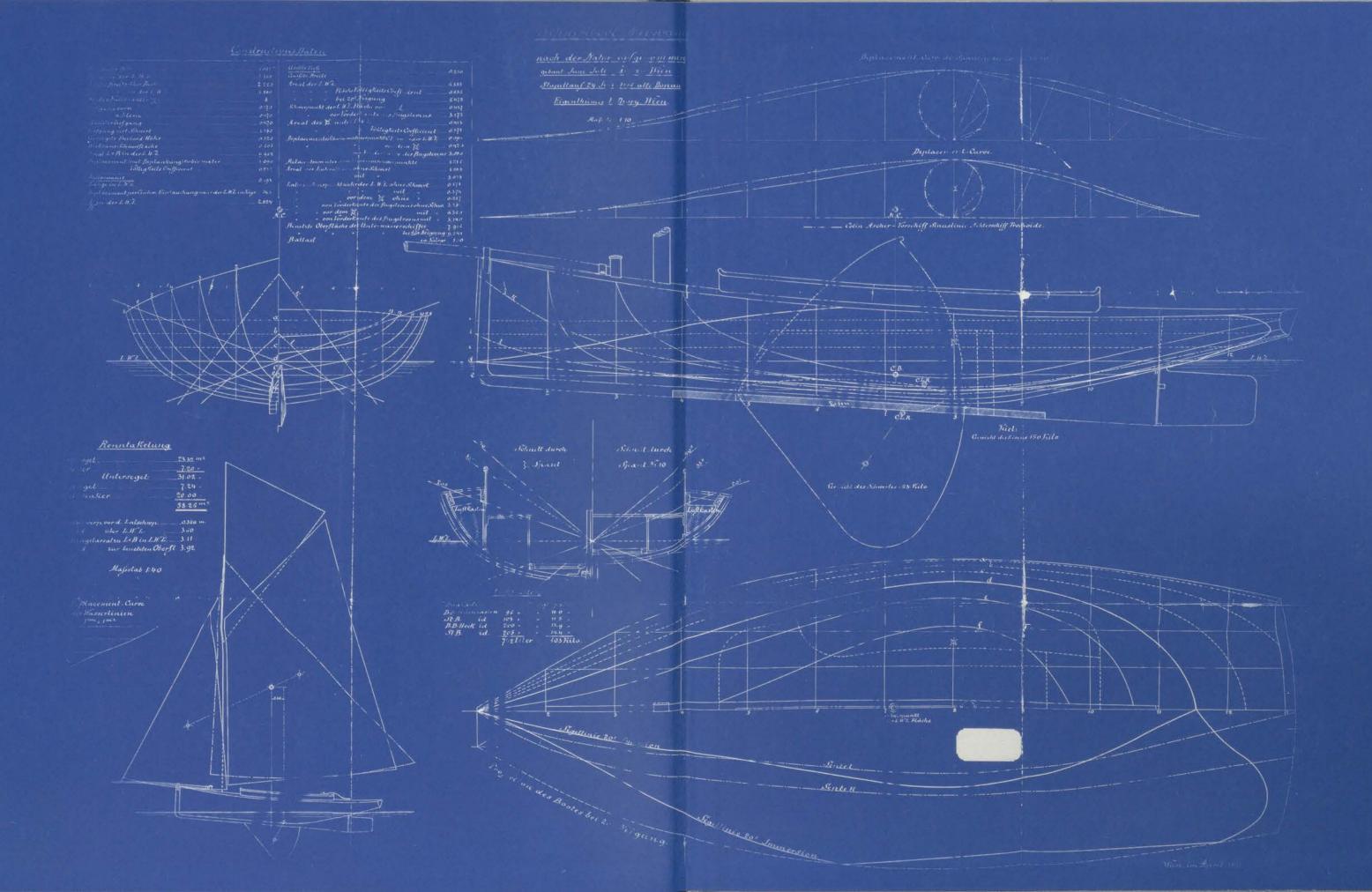
Neben dem sportlichen Regattasegeln kommt auch das Fahrtensegeln nicht zu kurz, zahlreiche Veranstaltungen mit sehr großen Teilnehmerfeldern zeugen davon.

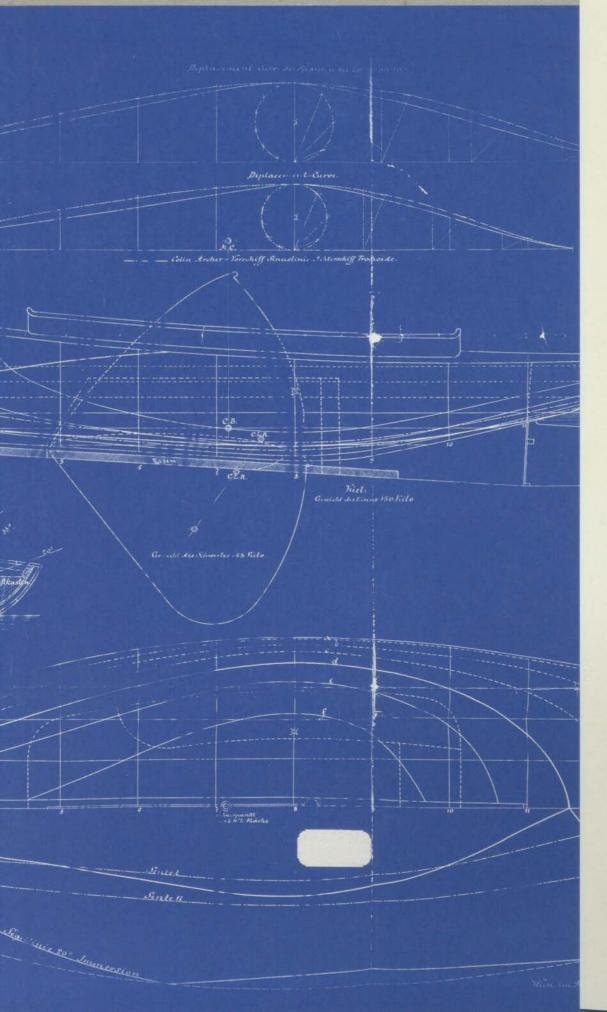
Die Aufgabe des 1984 wiedergewählten Vorstandes unter Hartmann Stern, mit Jörg Buben, Werner Marsano und Walter Schneider u. v. a., wird es sein, die 1886 am Neusiedlersee begonnene sportliche Tradition fortzusetzen und schon wie in den vergangenen Jahren die Freundschaft mit unseren ungarischen Seenachbarn zu vertiefen.

Aigner Wolfgang Alexander, Mag. Werner Allinka Herbert Amon Nikolaus Arsenschek Herbert		1960 1975 1964 1973 1977 1968 1960 1962 1958 1968	Baumgartner Franz Beer Dipl,-Ing, Hans Berger Hans Bichelbauer, Dipl,-Ing, Erich Bichelbauer, Dr. Rainer Bitschnau Helmut Boehm Günther Boehm Helmut Bousek Dr. Ekkehard		1975 1958 1975 1965 1968 1974 1965 1963 1958	Bousek Dr. Erwin Bruckner Georg Bruckner Karl jun. Bruckner Karl sen. Buben Georg Buben DiplIng. Klaus Bubla Michael Büchele Andreas Bugatti Wulf Caucig Dr. Brunhilde	A A A A A A	1927 1974 1976 1976 1963 1968 1978 1984 1983 1974	Cesky Dr. Norbert Daghofer Wilhelm Dauber Robert Demeter Georg Demeter Dr. Georg Deyssig Kurt Diem Mag, Ekkehard Dolezal Christian Dosch Prof. Dr. Fritz	A A A A A	1970 1971 1968 1974 1976 1952 1970 1974 1966
---	--	--	--	--	--	--	----------------------------	--	--	-----------------------	--

	1000						100	Name of Street	0.1 171-		
Drstak Heinz	A	1970	Jirasko Hannes	A	1968	Massiczek, DiplIng.	34	1070	Schmidl Leo	A	1974
Dübell Eugen	A	1954	Jirasko DiplIng. Kurt	A	1945	Helmfried	A	1973	Schmidt Dr. Hans	A	1968
Dübell Helene	A	1958	Jirasko Marcus	A	1968	Mayer Hubert	A	1967	Schmidt Helmut	A	1977
Eggeling Roland	A	1977	Jonke DiplIng. Hans	A	1973	Mayrhofer Eduard	A	1958	Schneider Walter	A	1960
Ehrengruber Helfried	A	1970	Juhasz Albert	A	1971 1977	Mayrhofer Mag.	۸	1980	Schreier Dr. Hans Schuster Adolf W.	A	1961 1970
Ehrenreich Prof. Eduard	A	1951	Kaiser, Dr. Eva	A	1957	Wolfgang Magyary Mag Imra	A	1976			1975
Eitler Dkfm. Herwig	A	1962 1956	Kaiser Prof. Dr. G.	A	1937	Megyery Mag. Imre Meiringer Julius	A	1975	Sedlak DiplIng. Wilhelm Sieber Karl	A	1967
Emmer-Reissig Dr. Hans Fadler Alfred	A	1976	Kaiser, DiplIng. Dr. Robert	Δ	1977	Meixner Adolf	E	1961	Silberbauer Rudolf	A	1957
	A	1966	Kalab Franz	A	1979	Meyer Peter	A	1958	Silberbauer Thomas	A	1984
Fenzl Ing. Georg Foelss Herwig	A	1964	Kammel Alexander	A	1975	Mieses Peter	A	1968	Simon Dr. Robert	A	1963
Freudorfer Rudolf	A	1970	Kamper Hans	A	1980	Mittensteger Ing. Manfred		1969	Spaller Norbert	A	1981
Friedenreich Peter	A	1973	Kandlsdorfer Johann	A	1984	Moizzis Kurt	A	1975	Spiel Dr. Ronny	A	1975
Führer Eveline	A	1973	Kaplan Benno	A	1970	Mossler Ing. Max	A	1940	Spitzauer Fritz	A	1973
Fürst Margarete	E	1938	Katzler Dr. Hermann	A	1973	Mossler Max	A	1957	Spitzauer Hans	A	1979
Gagstatter Dkfm.	100	10000	Kerschan Mag, Axel	A	1979	Mueller-Rienzburg			Stark DiplIng. Gerold	A	1981
Norbert	A	1973	Kiefhaber Erich	A	1970	Liselotte	A	1964	Staudacher Hans	A	1974
Gebauer Axel	A	1980	Klecka Erich	A	1974	Müllner Erwin	A	1980	Steinwandtner Dr. Franz	A	1976
Gehart Dr. Fritz	A	1961	Klein Gerhard	A	1968	Nendwich Ing. Walter	A	1984	Stern KommRat Dkfm.		
Gehart Dr. Raimund	A	1961	Klein Wolfgang	A	1982	Neuhaus Ing. Helfried	A	1973	Hartmann	A	1968
Geieregger Josef	A	1976	Koch Franz jun.	A	1982	Neuhaus Karin	A	1973	Stern Michael	A	1983
Gelbenegger Dr. Lothar	A	1974	Koch Franz sen.	A	1984	Neumann Ing. Fritz	A	1968	Stiglbauer Dr. Rudolf jun.	A	1967
Gerullis Annemarie	A		Koehler Christoph	A	1983	Niehaus Friedrich	A	1985	Stiglbauer Dr. Wolfgang	A	1967
Gettinger Reinhard	A	1973	Kopecky Edmund	A	1964	Nozar Dr. Franz	A	1980	Stoeber Dr. Kurt	A	1966
Gilly MedRat Dr. Paul	A	1969	Kosta Ing. Anton	A	1952	Oppitz Lukas	A	1984	Stoits DiplIng. Gerhard	A	1970
Gittler-Wächter, Dkfm.			Kottas-Heldenberg Ernst	A	1974	Opratko Judith	A	1962	Stowasser Dr. Kurt	A	1967
Blanka	A	1970	Krainz DiplIng. Gerhard	A	1974	Otto Günther	A	1973	Streicher Georg	A	1973
Goetz Johann	A	1978	Kral Anton	A	1965	Otto Jörg	A	1984	Strobl Mag. Helmfried	A	1973
Goetz Karl	A	1974	Kraus Ing. Karl	A	1974	Otto Udo	A	1973	Svenjoha Alfred jun.	A	1972
Grabner Mag. Michael	A	1977	Kraus Wolfgang	A	1984	Panek Ing. Hans	A	1974	Svenjoha Alfred sen.	A	1976
Gradl Herbert	A	1977	Krenn Rudolf	A	1974	Pauli Walter	A	1967	Svoboda Josef	A	1977
Graff-Pancsova Leo	A	1966	Kreuzer Prof. Dr.			Pavlas Dr. Josef	A	1969	Szuesz Dr. Christian	A	1966
Groeger Friedrich	A	1977	Wilhelm	A	1984	Peichl Gustav	A	1972	Talsky Friedrich	A	1977
Gruber Ing. Erich	A	1963	Kritsch Helfried	A	1968	Petschel Norbert	A	1975	Thury Gerhard	A	1974
Gruber Stefan	A	1978	Krudl Franz	A	1973	Petznek Franz	A	1960	Tichy Harald	A	1976
Gur Franz	A	1973	Kubicek Günther	A	1973	Pierer Elisabeth	A	1974	Titz Prof. Helmut	A	1956
Haeussler Hannes	E	1950	Kuhn Dr. Hans	A	1970	Pirkner DiplIng. Gabor	A	1973	Titz Prof. Nikolaus	A	1956
Halbritter Arch. Ing.	T	1000	Kuhn Dr. Michael	A	1978	Platzer Richard Politzer Dr. Peter	A	1965 1977	Travnicek DiplIng. Dr. Roland	A	1073
Hans	E	1980	Kuhn Dr. Thomas Kurz Dkfm. Otto	A	1979 1967	Potzmann Werner	A	1985	Tschida Hannes	A	1973 1969
Halmschlag Dr. Edwin	A	1957 1984	Kurz Dr. Werner	A	1970	Praska Ing. Gerhard	A	1975	Vasko Desiree	A	1963
Handl Andreas Handl Mag. Dieter	A	1956	Kutschera Alexander	A	1980	Prey Dr. Theodor	A	1972	Vasko Desiree Vaugoin Ing. Hans	A	1974
Handl Michael	A	1981	Langer Heinz	A	1952	Protivinsky Robert	A	1962	Vellusig Egon	A	1975
Handl Ing. Peter	A	1956	Lattenmayer DiplIng.	2.7	1754	Radlinger Maria	A	1964	Vellusig Gerhard	A	1975
Hantschl Mag. Kurt	A	1964	Alfred Peter	A	1973	Rakuschan Brigitte	A	1956	Vellusig Martin	A	171.0
Hawel Ing. Peter	A	1975	Lattenmayer DiplIng.		277.0	Ratzinger Hans	A	1960	Waerder DiplIng. Heinz	A	1973
Heckl Dr. Fritz	A	1970	Dr. Anton	A	1973	Rebernig DiplIng. Theo	A	1973	Wein Dr. Michaela	A	1956
Heckl Mag. Konrad	A	1970	Lattenmayer Mag.		2000	Redl Rudolf	A	1961	Weinhandl DiplIng.		10.000
Heeger, Mag. Hans	A	1973	Helmuth	A	1973	Reinhold Dieter	A	1973	Hans	A	1966
Hehinger Franz	A	1980	Lebert Renee	A	1983	Reismann Dr. Ernst	A	1970	Weixler Herbert	A	1975
Heinisch Wolfgang	A	1975	Lehner Heinz	A	1969	Renner Ing. Gerhard	A	1982	Wenzel Helga	A	1984
Herbst Anton	A	1985	Leiner Dr. Andreas	A	1974	Richard Dr. Ludwig	A	1956	Wiala Christof	A	1983
Herzog Dkfm. Hans	A	1971	Leiner Dr. Hannes	A	1969	Richter Dr. Heymo	A	1964	Wiala DiplIng. Theo	A	1977
Hess Franz	A	1974	Leiner MedRat Dr.			Rittsteuer Josef	A	1962	Wiala Theo	A	1984
Hess Friedrich jun.	A	1972	Hans	A	1950	Roesler Dr. Dkfm. Hans	A	1957	Widermann Dr. Max	A	1960
Hess Friedrich sen.	A	1970	Leiner Peter	A	1962	Rosinak DiplIng.			Wielander Karl	A	1970
Hirmann Dr. Albert	A	1969	Litkey Benedek	A	1985	Werner	A	1974	Windholz Peter	A	1958
Hlavin Toni	A	1971	Luksch Dr. Gerhard	A	1955	Rottensteiner Dr. Robert	A	1968	Windisch Hans	A	1961
Hnetinka Ernst	A	1965	Mädel Christian	A	1980	Rumpf Erwin	A	1969	Winkler Herbert	A	1966
Horak Ing. Wilhelm	A	1971	Madritsch Dr. Gerhard	A	1974	Sagmeister Dkfm. Kurt	A	1974	Wirkner Ing. Erich	A	1973
Horvath Anton	A	1967	Maier Michael	A	1976	Saxl Friedrich	A	1977	Worell Dr. Peter	A	1973
Houf Friedrich	A	1968	Mairinger Heinz	A	1970	Schandara Dr. Ernst	A	1964	Wörle Andreas	A	37000
Houf Mag. Herbert	A	1973	Marsano Werner	A	1956	Schieb Gustav	E	1927	Wörle Arch. Eugen	A	1974
Huber Dkfm. Dr. Heinz	A	1963	Martischang Jean Ch.	A	1984	Schiebel Martin	A	1984	Wörle Marcus	A	1044
Huska Dr. Gerhard	A	1978	Martischang Dir. Serge	A	1974	Schiebel Ing. Fritz	A	1974	Zaludik Herbert	A	1966
Infeld Prok. Peter	A	1971	Maske Prof. Dr. med.	A	1070	Schiller Dr. Otto Schimmel Prof. Fritz	A	1975 1960	Ziegler Ing. Rudolf Zwerina Dr. Heinz	A	1974
Jirasko Claudio	A	1968	Helmuth	A	1978	Jeminine Froi. Fritz	1	1200	Zwei ina Dr. Tielliz	11	1700



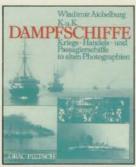




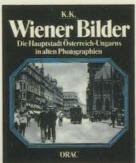
Weitere historische Prachtbildbände bei Orac



224 Seiten; 440 Abbildungen



224 Seiten; 300 Abbildungen



224 Seiten; 260 Abbildungen



128 Seiten; 300 Abbildungen

In jeder Buchhandlung

