

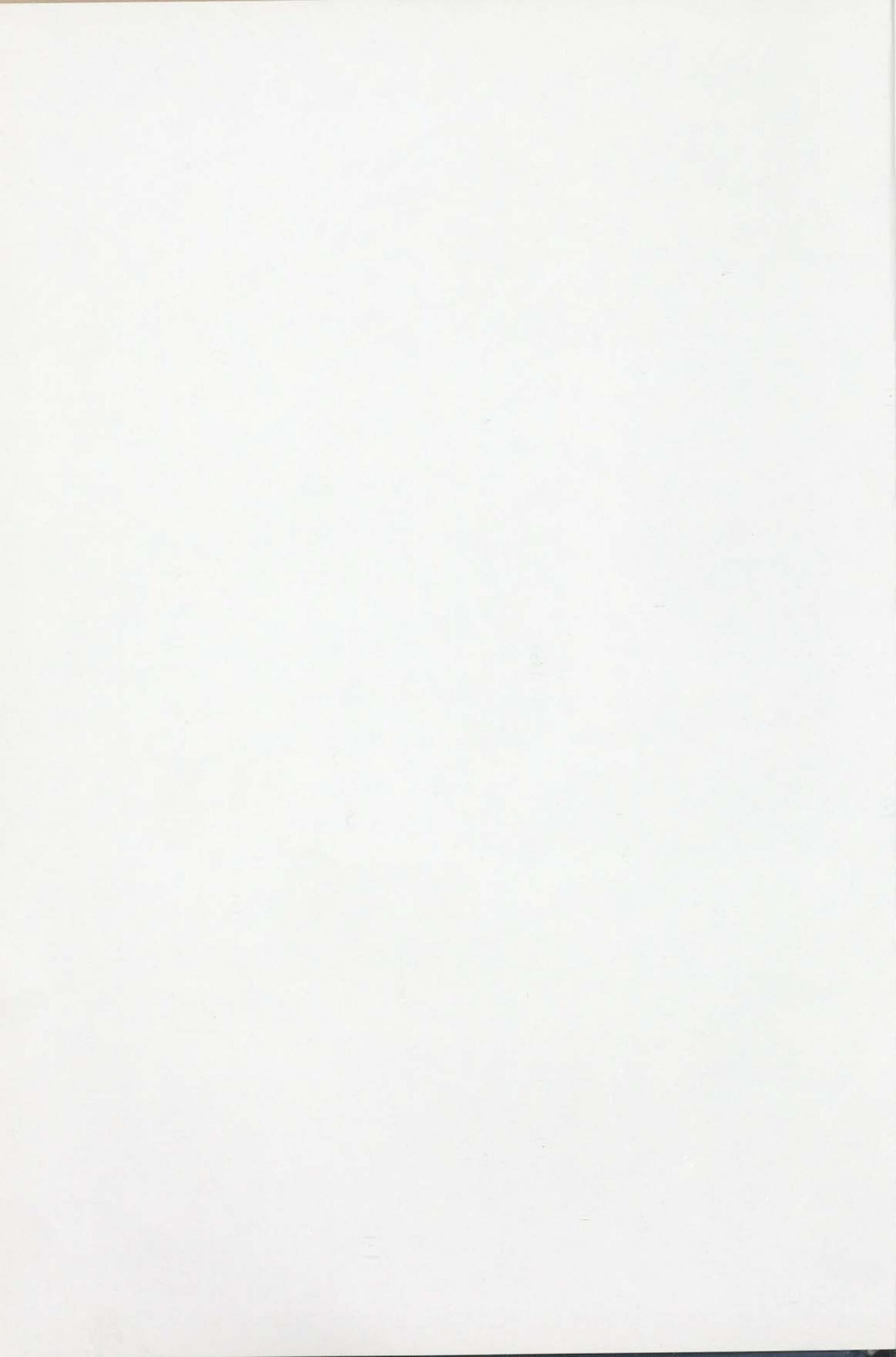
UYCTS
125 Jahre

Die hochwertig gedruckte und gebundene Ausgabe
kann beim Union-Yacht-Club Traunsee
erworben werden:

Union-Yacht-Club Traunsee
Esplanade 30
4810 Gmunden

Mail: office@uyct.at
Web: <http://www.uyct.at/>





Rudolf Simek



Union Yacht Club Traunsee

Festschrift

zum

125jährigen Jubiläum

1888–2013

Wien 2013

Copyright ©2013 by R. Simek
Druck: Ernst Becvar GmbH · Wien
ISBN 978-3-902575-56-2
Verlag Fassbaender · Wien
www.fassbaender.com

Inhalt.

	Zum Geleit	5
	Der See	7
	Das Revier	15
	Die Anfänge	19
	Die Gründung	33
Revolution im Yachtbau am Traunsee 1893: Die „Bubble“		43
Regattakurse und Pokale der frühen Jahre		47
Das Clubhaus		53
Das Clubareal im Weyer: Bootshaus und Werft		59
Die 20er und 30er Jahre		67
Eine (sehr) kurze Episode: Die Eisyacht des UYCTs im Februar 1929		77
Der UYCTs im „Anschluß“ und im II. Weltkrieg		81
Die Nachkriegszeit		87
Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“		97
Die 70er und 80er Jahre		101
Denkwürdige Persönlichkeiten: Gründer, Sieger, Olympioniken und Originale		107
Der Club in seinem zweiten Jahrhundert		117
Yachtregister des Union Yacht Club Traunsee: 1913, 1922, 1930 und 1978		125
Mitgliederverzeichnisse 1893, 1913, 1936, 1978 und 2013		133
	Bibliographie	139
	Abbildungsverzeichnis	143



Zum Geleit.

Geschätzte Segelfreunde,

es gibt in Österreich nur sieben Yachtclubs, die älter als ein Jahrhundert sind und in denen der Segelsport zu Zeiten der Donaumonarchie betrieben wurde. Umso mehr kann das 125-jährige Jubiläum des Union-Yacht-Club Traunsee Anlass sein, nicht nur einen Blick auf Gegenwart und Geschichte des eigenen Clubs zu werfen, sondern sich intensiver mit der Vergangenheit des Segelsports in unserer Region überhaupt zu beschäftigen. Der Union Yacht Club Traunsee ist nicht nur einer der ältesten Yachtclubs auf dem europäischen Kontinent, sondern er war auch immer einer der innovativsten Clubs: neue Bootsklassen wurden hier meist mit Begeisterung aufgegriffen und ausgetestet, bei anderen nahm der Club trotz vorsichtiger Anfangshaltung bald eine Vorreiterrolle ein, wie etwa bei der Star-Flotte der 60er Jahre.

Von Schiffen und Menschen handelt dieses Buch, wie sie sich in 125 Jahren in unserem Club zusammengefunden haben, und schöne alte Bootsklassen sollen hier ebenso vor dem völligen Vergessen bewahrt werden wie bedeutende oder originelle Clubmitglieder. Nicht zuletzt soll uns die Clubgeschichte bei aller Freude an der Innovation an unsere Traditionen erinnern. Die lange Geschichte unseres Clubs ist also nicht nur Anlass zu Stolz, sondern auch Verpflichtung zur Bewahrung.

Zuletzt möchte ich hier die vielen ungenannten Helfer und guten Geister erwähnen, die mit ihrem Einsatz den Union Yacht Club Traunsee in dieser Form über die vergangenen 125 Jahre zu dem gemacht haben, was wir heute vorfinden. Bedanken möchte ich mich insbesondere bei unserem Freund Prof. Rudy Simek, der mit seinem Wissen und mit unermüdlicher Akribie diese Festschrift erstellt hat und uns somit ein Dokument unserer Tradition für die Zukunft hinterlässt, sowie all den Clubmitgliedern, die mit Photos, Informationen und Anekdoten dazu beigesteuert haben.

Ich wünsche immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

Thomas Puxkandl
Präsident UYCTs

Zinn-Geld

1871

Die Zinn-Geldstücke sind in der Regel aus Zinnblech gefertigt und haben eine runde Form. Sie sind in verschiedenen Nennwerten ausgegeben worden, wie zum Beispiel 1 Pfennig, 2 Pfennig, 5 Pfennig, 10 Pfennig, 20 Pfennig, 50 Pfennig und 1 Mark. Die Stücke sind durch ihre charakteristische Farbe und die Aufschrift des Reichsadlers leicht zu erkennen. Die Herstellung dieser Geldstücke erfolgte in den Münzstätten des Deutschen Reichs, um den Geldbedarf während der Kriegsjahre zu decken.

Der See.

Der Traunsee ist der östlichste von den vier größeren Salzkammergutseen, die heutzutage intensiv als Segelreviere genutzt werden, und der landschaftlich schönste von ihnen. Mit einer Wasserfläche von 14,35 km² und einer Länge von knapp 13 km zwar deutlich kleiner als der Attersee (47 km², 20 km lang) und nur wenig größer als Mondsee (13,78 km², 11 km lg.) und Wolfgangsee (12,884 km², 10,5 km lg), wirkt er aber wegen der fjordartigen Biegung des Sees, die den Blick auf das Südende erst kurz vor diesem freigibt, größer, als er eigentlich ist.

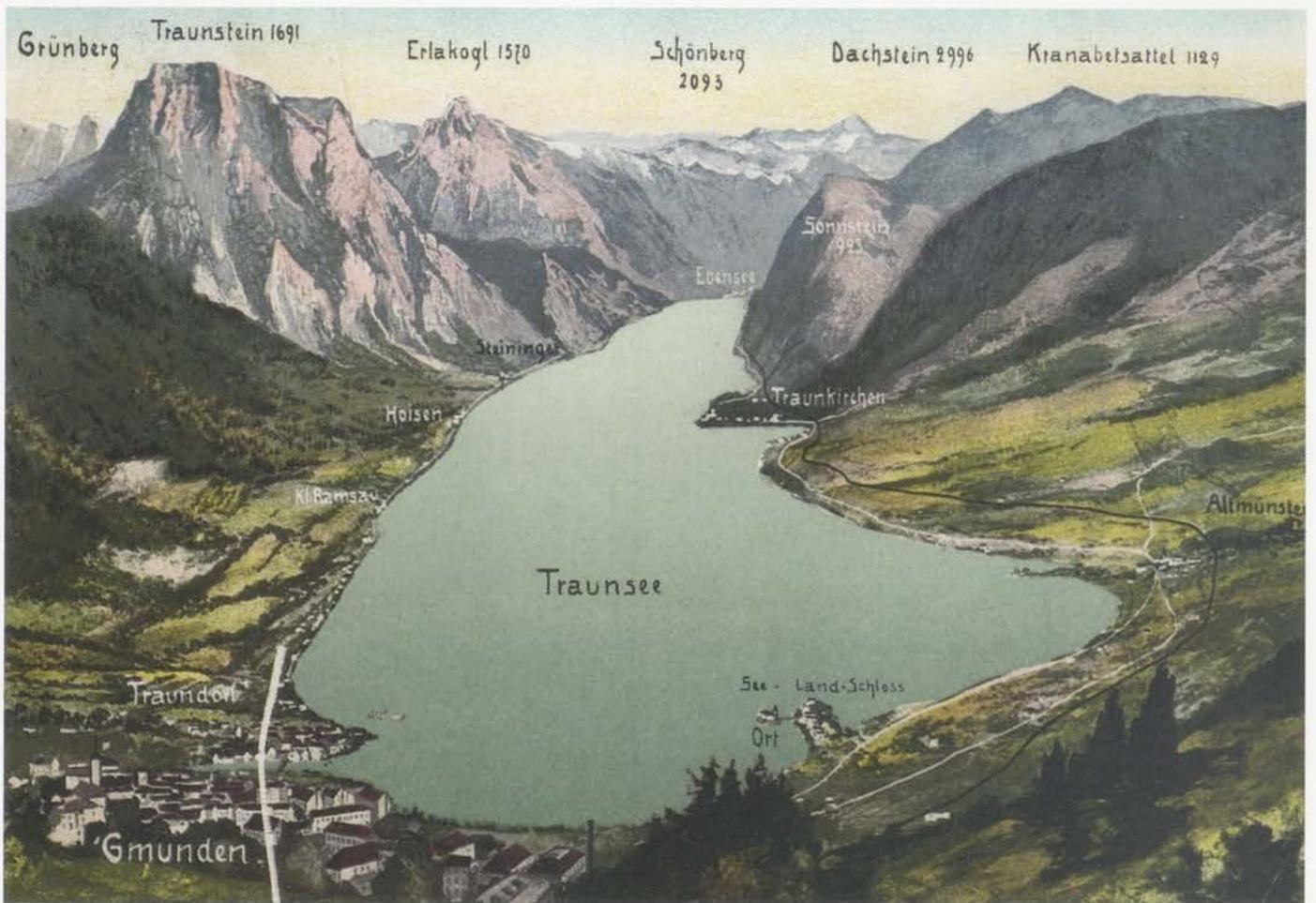
Der Traunsee ist mit einer Tiefe von ca. 191 m der tiefste und folglich auch kälteste der vier großen Seen des Salzkammerguts. Mit einem Volumen von 2302 Millionen Kubikmeter Wasser weist er zudem auf Grund seiner großen Tiefe mehr als die Hälfte des Volumens des doch wesentlich größeren Attersees auf.

Aus limnologischer Sicht zerfällt der See in zwei recht unterschiedliche Bereiche. In der flacheren nördlichen Hälfte mit den relativ seichten Gmundner und Altmünstrer Buchten beträgt die Tiefe nur knapp unter dem Ostufer mehr als 100 m. Südlich einer Linie zwischen Moaristidl und Fischerzeichen jedoch bricht der See in einer Stufe plötzlich steil Richtung Süden ab und erreicht dann vor dem Ort Traunkirchen seine größte Tiefe. –

Besiedlungsspuren in Form von



Karte des Salzkammerguts: Schafberg - Traunsee von 1877 (Ausschnitt).



Luftbild des Traunsees von Norden (handkolorierte Ansichtskarte von 1911).

Pfahlbauten östlich des Traunausflusses zeigen, dass das Nordufer des Sees wie auch bei Attersee und Mondsee schon in neolithischer Zeit, also vor mehr als 5000 Jahren, besiedelt war. In der Bronzezeit (1800 bis 1100 v. Chr.) und der früheren Eisenzeit war die Gegend von Illyrern bewohnt, in der späteren Eisenzeit lag das Salzkammergut im Zentrum des keltischen Königreichs Noricum. Der Abbau von Kupfer und Salz sowie eine hochstehende Stahlverarbeitung führten zu beträchtlichem Wohlstand in diesem in friedlicher Nachbarschaft zum römischen Imperium bestehenden Königreich. Eine fortgeschrittene Romanisierung der hier lebenden Kelten mit hohem Lebensstandard führte wohl dazu, dass die Römer unter Drusus und Tiberius dieses Keltenreich 15/14 v. Chr. weitgehend kampflos dem Imperium Romanum einverleibten. Reste römischer

Villen im Umkreis von Gmunden (Engelhof in Gmunden, Pfarrhof Altmünster) ebenso wie am Attersee (vgl. die römischen Funde von Kammer) und Mondsee (*villa rustica* unter dem Kloster Mondsee) zeugen vom römischen Leben in diesem Zentrum der keltischen Welt.

Dass die Römer den Traunsee tatsächlich als *Lacus felix* „Glücklicher See“ oder *Lacus Veneris* „See der Venus“ bezeichnet hätten, wie Renaissancegelehrte behaupteten, lässt sich jedoch nicht quellenmäßig belegen, wie schon 1898 Ferdinand Krakowizer kritisch anmerkte.¹⁾ Dagegen hatte sich der volkssprachliche Name des Sees offenbar sehr früh etabliert, und ist

¹⁾ Vgl. Ferdinand Krakowizer: Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Oesterreich. Bd. 1, 1898, S. 93; seine Vermutung, *Lacus Felix* wäre eine Ableitung vom römischen Legionsnamen, muss allerdings falsch sein, denn die *Legio III Flavia Felix* war nach heutigem Forschungsstand nie in der Gegend stationiert.



Luftbild des Traunsees von Norden (Ansichtskarte aus den 70er Jahren).

bereits 790 für das ganze Gebiet (*in pago Drunense*), 819 für den Fluss (*Truna*) und 909 (*Trunseo* in der Übergabeurkunde der wohl schon 632 gegründeten Benediktinerabtei Traunkirchen an das Salzburger Erzbistum) für den See selbst belegt, so wie auch der Abersee schon seit 790 als *Abriani lacus*, der Mondsee 736/737 als *Lunelacus* bzw. 740 als *Maninseo* bekannt war. Der Traunsee hat seinen Namen von der Traun selbst, einem der typischen vorkeltischen femininen Flussnamen (wie etwa Donau, Aist, Enns, Ybbs). Diese Namen hatten die keltische Hallstattzeit ebenso überlebt wie nach dem Zusammenbruch des Römischen Reichs im 5. Jahrhundert die Völkerwanderungszeit mit dem häufigen Durchzug von germanischen Völkern. Die nachfolgende bajuwarische Besiedlung der Gegend, bei der aber das keltisch-romanische Bevölkerungssubstrat überlebte, änderte nichts

mehr an diesen alten Fluss- und Seennamen.

Der seit mehr als 3000 Jahren nachweisbare Salzabbau im inneren Salzkammergut und die Unwegsamkeit des Trauntals zwischen Ebensee und Traunkirchen legen es nahe, dass für den Traunsee eine über lokale Fischzüge und Fährfahrten hinausgehende kommerzielle Schifffahrt



Keltisches Boot vom Dürnberg bei Hallein, ca. 500 v. Chr.



Ansicht des Gmundner Stadtplatzes mit Salzplätten (Stich um 1800).

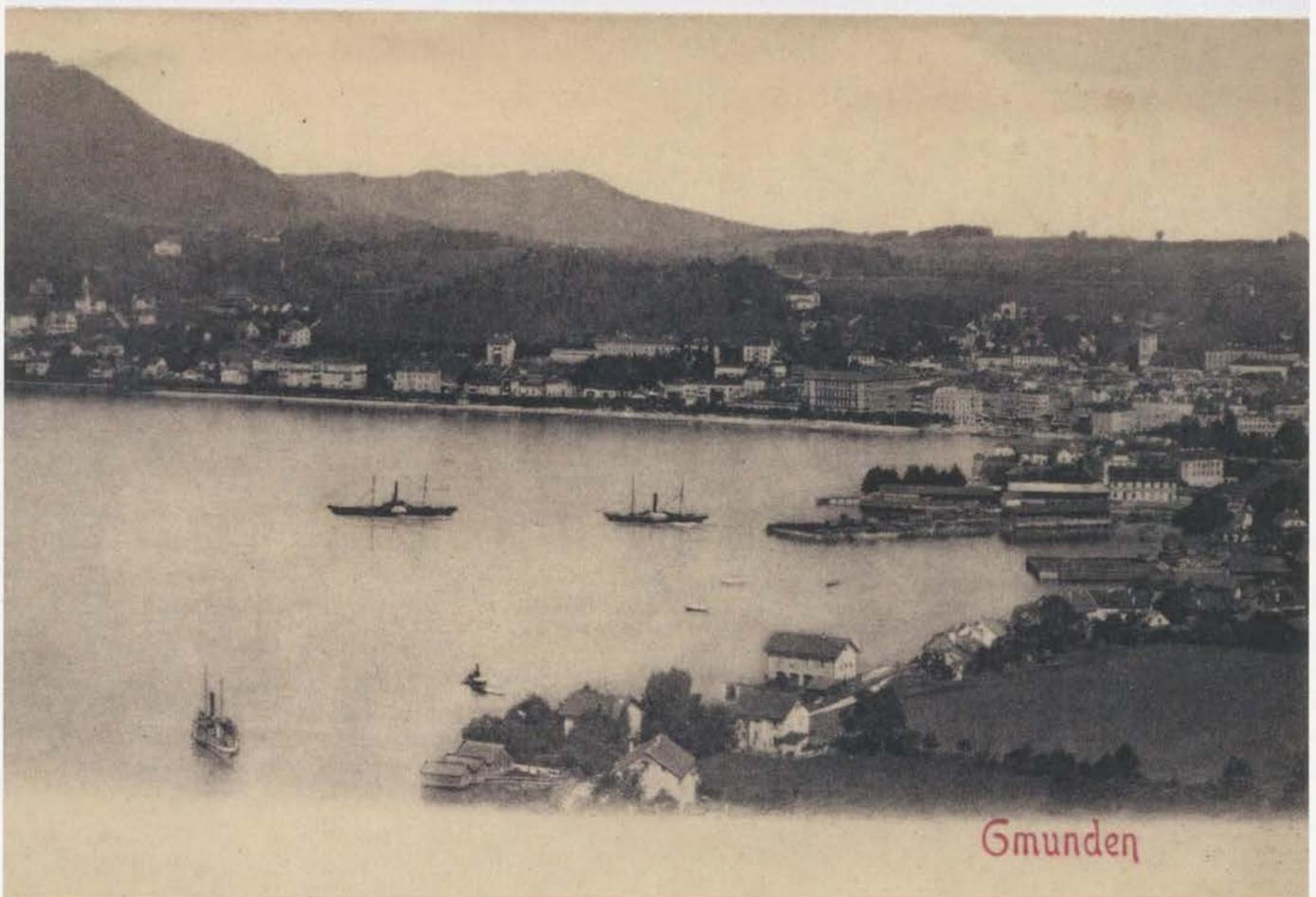
schon für vor- und frühgeschichtliche Zeit postuliert werden muss, da andere Möglichkeiten großvolumiger Transporte des im inneren Salzkammerguts gewonnenen Salzes weitgehend fehlten. Da die steilen Ufer des Sees ein Treideln der Schiffe verhinderten und die Tiefe des Sees ein Staken von vornherein ausschloß, ist allerdings bis weit in die Neuzeit herein die auch ansonsten zu beobachtende kulturhistorische Abfolge vom Paddeln zum Rudern zu beobachten, die der kulturell höherstehenden Technik des Segelns vorgehen. Das hallstattzeitliche Goldmodell²⁾ eines einbaumähnlichen Bootes vom Dürnberg bei Hallein legt allerdings nahe, dass die bis heute auf den flachbodigen einheimischen Plätten verwendete Methode

²⁾ Ludwig Pauli: Die Kelten in Mitteleuropa. Kultur, Kunst, Wirtschaft; Salzburger Landesausstellung 1. Mai - 30. Sept. 1980 im Keltenmuseum Hallein, Österreich. Salzburg: 3. Aufl. 1980, S. 230.

des Ruderns schon ca. 2500 Jahre zurückreicht. Die Rumpfform der heutigen Plätten mit flachem, aus Brettern hergestelltem Boden geht dagegen wie fast überall in der europäischen Binnenschifffahrt auf den römischen Typ des Prahms zurück,³⁾ vorher und parallel dazu bis in die frühe Neuzeit waren auch z.T. massive Einbäume im Einsatz, welche aber effizient nur aus sehr großen Baumstämmen herzustellen waren.-

Dass man die doch tageszeitlich relativ konstanten Winde bei der Güterbeförderung auf den Plätten (eig. Zillen genannt)

³⁾ B[éat]Arnold: The gallo-roman boat of Bevaix and the bottombased construction. In: Reinder Reinders u. a. (Hrsg.): Carvel Construction Technique. Fifth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Amsterdam 1988. Oxford 1991, S. 19-23 (= Oxbow Monograph 12); Klaus Brand / Hans Joachim Kühn (Hrsg.): Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu Antiken und Mittelalterlichen Flachbodenschiffen. Neumünster 2004.

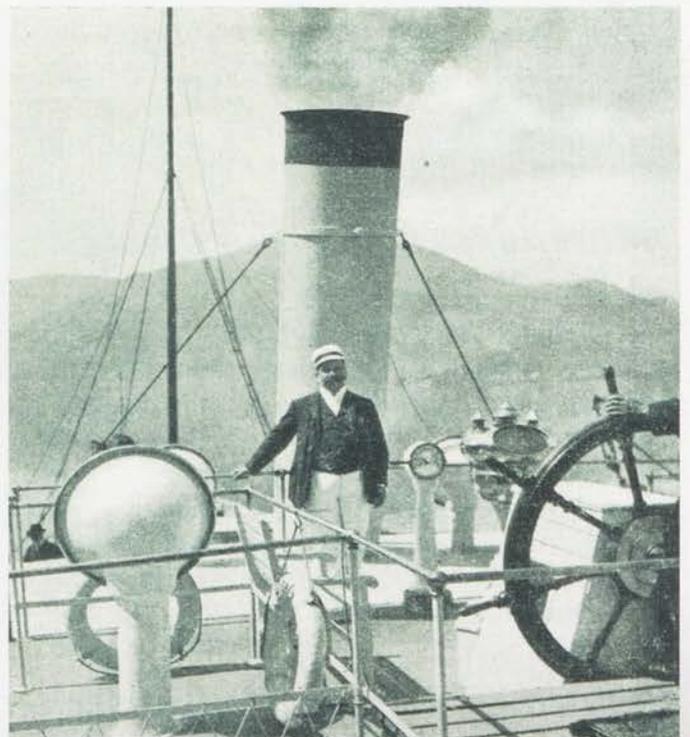


Drei Dampfer auf Reede vor Gmunden um 1900 (Ansichtskarte, möglicherweise retouchiert).

gar nicht genutzt hätte, ist unwahrscheinlich, und tatsächlich sind kleine viereckige Hilfssegel noch im frühen 19. Jahrhundert auf den bis zu 30 m langen Zillen belegt.⁴⁾ Als Beginn des Segelns ist dies aber auf Grund der reinen Nutzung des Windes mittels Luftwiderstand auf Vorwindkursen jedoch nicht zu werten, sodass das Rudern bis ins 19. Jahrhundert und darüber hinaus die eigentliche Fortbewegungsmethode darstellte.

Was die kommerzielle Personenschiffahrt anlangt, so wurde schon seit dem Spätmittelalter nicht nur von der Herrschaft Ort, der Herrschaft Ebenzweier und dem Kloster Traunkirchen, sondern auch von

der Stadt Gmunden das Recht der sogen. Urfahr, also des gewerblichen Güter- und Personentransports, wahrgenommen. Die



Joseph John Ruston auf der Brücke des Dampfers „Gisela“ (1934).

⁴⁾ Ingrid Spitzbart: Die Schifffahrt auf dem Traunsee. Zum Jubiläum 150 Jahre Traunseeschifffahrt. Saisonausstellung Kammerhofmuseum 1989. Gmunden 1989, 3ff; vgl. dazu auch Andreas Aberle: Nahui, in Gotts Nam. Schifffahrt auf Donau und Inn, Salzach und Traun. Rosenheim 1974, bes. 68-77;

Herrschaft Ort übte ihr Urfahrrecht vom Anlegeplatz im Weyer (etwa zwischen den Bootshäusern und dem ASKÖ-Badeplatz) aus, die Stadt Gmunden verpachtete ihr Urfahr jährlich neu an drei Salzknechte, die dann als Seefergen bezeichnet wurden.⁵⁾

Der im 19. Jahrhundert enorm ansteigende Bedarf für Transporte von Gütern, aber auch von „Sommerfrischlern“ ins Ischler Land bedingte auch, dass relativ früh Dampfschiffe den Traunsee befuhren, und zwar schon 1839 der hölzerne Schaufelraddampfer „Sophie“ (LÜA 38 m), nur zwei Jahre nachdem erstmals ein Dampfschiff die Donau von Wien nach Linz befahren hatte. Damit wurde der Traunsee lange vor Attersee, Wolfgangsee und Mondsee (resp. 1869, 1870 und 1872) das erste Gewässer des Salzkammerguts, das für die Dampfschiffahrt genutzt wurde.⁶⁾ Diese Sophie des Schifffahrtsunternehmers John Andrews (1787-1847), der 1837 die Konzessionen für alle Salzkammergutseen erworben hatte, aber nur auf dem Traunsee ausübte, wurde in Ebensee mit Maschinen und Kesseln aus England von seinem Schiffsbauer und Nachfolger, Joseph John Ruston I. (1809-1895), erbaut.⁷⁾ Diese Maschinen wurden 1948 in eine neue hölzernen „Sophie II“ eingebaut, 1862 in eine neue, stählerne und größere „Sophie III“ (LÜA 41,9 m). Obwohl seit 1832 bereits

die Strassenverbindung zwischen Traunkirchen und Ebensee gebaut wurde, die allerdings erst 1873 fertig wurde – woran der Löwe zwischen Traunkirchen und Ebensee erinnert –, ließ Ruston 1858 das vorerst größte Dampfschiff des Traunsees, den (ohne Bugspriet) 44,6 m messenden Schaufelraddampfer „Elisabeth“, in Betrieb nehmen, das bis 1967 im Einsatz bleibt und 1969 abgewrackt wird. Die Rustonsche Schifffahrtsgesellschaft betrieb von 1873 bis in den 1. Weltkrieg hinein auch einen kleinen Schraubendampfer von 29 m LÜA, welcher bis 1911 zuerst als Frachtschiff „Traunstein“, 1912-1919 als Personenschiff „Undine“ diente und 1920 nach Rumänien verkauft wurde und dazu mehr oder weniger erfolgreich die Traun abwärts bis zur Donau befuhr.⁸⁾ Joseph John Ruston I. besaß die Traunsee-Schifffahrt ab 1862 nach seiner Heirat mit der Witwe von Andrews, sein jüngerer Bruder John Joseph Ruston I. (1820-1873), war vorerst stiller Teilhaber, kam aber bei einem Unfall auf einem brennenden Schiff in Gmunden ums Leben; 1895 übernahm sein Neffe Joseph John Ruston II. (1857-1943) die Traunseeschifffahrt. Dieser war übrigens schon ab 1900 Mitglied des UYCTs, weswegen sich ein Photo dieses Traunseer Schifffahrtsunternehmers auf der Brücke des Dampfer „Gisela“ auf dem Titelblatt der UYC-Mitteilungen von 1934 findet (Jg. 8, H 2, Mai-Juni 1934).

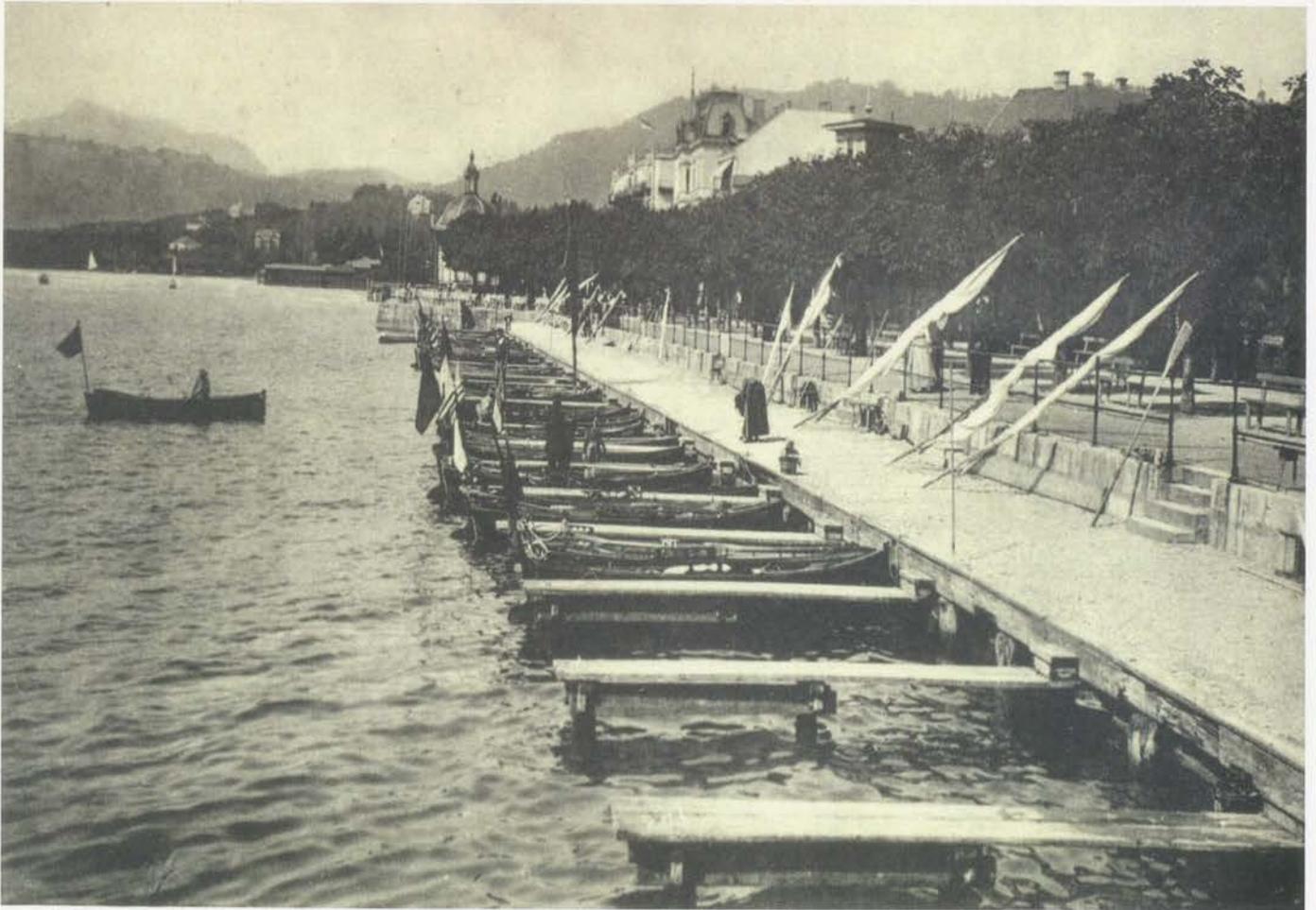
Im Jahre 1917 übernahm der Ebenseer Rudolf Ippisch (1878-1953) die Schifffahrtsgesellschaft von der als englische Staatsbürger internierten Familie Ruston, und an ihn erinnert noch der Name des

⁸⁾ Vgl. dazu Herbert Winkler: Die Schifffahrt auf dem Traunsee, Hallstätter See, Grundlsee. Mistelbach 1978 (= Marine - gestern, heute : Sonderpublikation 2), woraus die meiste der technischen Details hier entnommen sind.

⁵⁾ Spitzbart, Die Schifffahrt, 4.

⁶⁾ Herbert Winkler: Die Schifffahrt auf dem Attersee, Mondsee, Wolfgangsee. Mistelbach 1980 (= Marine - gestern, heute : Sonderpublikation 3), 2ff, 19ff, 25ff; vgl. Karl Pilz: Gmunden – allezeit wichtiger Verkehrsknotenpunkt. In: Erwin Heinz Operschal (Hrsg.): Festbuch der Stadtgemeinde Gmunden anlässlich des Jubiläumsjahres 1978. Gmunden 1978, S. 149-166: 153f.

⁷⁾ J.J. Ruston besaß die Traunsee-Schifffahrt ab 1862, sein jüngerer Bruder John J. Ruston II (1820-1873), war stiller Teilhaber; 1895 übernahm sein Neffe Joseph J. Ruston II (1857-1943) die Traunseeschifffahrt; vgl. dazu K. Vodraszka: Ruston, Joseph John I. In: Peter Scendes (Hrsg.): Österreichisches Biographisches Lexikon. 1815-1950, Bd. 9, Wien 1987, S. 336.



„Schifferlvermieter“ in Gmunden auf der Esplanade, um 1900, vorwiegend mit Lateinersegeln für Ruderboote.



Bootsvermieter der Familie Gaigg in den 30er Jahren, im Hintergrund ältere 15qm-Rennklassen im Ausgedinge als Mietboote, mit M 254 „Kuki“, Bj. 1922 bei ÖSG Gmunden für H.v.Stulier.

letzten alten in regulärem Dienst stehenden Motorschiffs „Rudolf Ippisch“ ex „Susi Q“ (gebaut 1928 in Holland). Er und sein Sohn Rudolf Ippisch jun. (1921-1976) betrieben die Schifffahrt bis 1976, als sie an Karl Eder (1910-1994) verkauft wurde.

Das einzige Überlebende der alten Dampfschiffe aus den Zeiten der Rustonschen „Traunsee-Dampfschiff-Fahrt“ ist das größte von ihnen, der Schaufelraddampfer „Gisela“ (LÜA 52 m), 1872 in Rindbach vom Stapel gelaufen, als die 1877 fertiggestellte Rudolfsbahn ihren Betrieb noch nicht aufgenommen hatte und die Traunseeschifffahrt trotz der Strassenverbindung noch nicht so sehr vom Niedergang betroffen war. Der „Gisela“ wurde 1980 zwar vorerst wegen schadhafter Kessel die Betriebsbewilligung entzogen, aber von einem privaten Freundeskreis übernommen, von 1981-1986 grundlegend renoviert und wieder in Dienst gestellt. Trotz zahlreicher Umbauten – leider auch den Austausch der Kohlefeuerung auf Ölfeuerung – ist der Dampfer noch immer vereinzelt im Sommer im Rahmen der Schifffahrtsgesellschaft Eder im Einsatz. –

Auch die Natur der sogen. „Wasserfiaker“, also der professionellen Bootsleute und Bootsvermieter auf dem Traunsee, änderte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts mit dem zunehmenden Fremdenverkehr. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts noch durchwegs mit Plätten betrieben, wurden diese ab Mitte des Jahrhunderts zusehends von sogen. Gondeln abgelöst, also von auf Kiel gebauten geklinkerten Ruderbooten unterschiedlicher Größe, und es entstand in 70er Jahren des 19. Jahrhunderts eine eigene Gilde der „Gondelführer und Seefiaker“, die um 1899 zu einer Genossenschaft mit 24 Konzessionen und 99 Gondeln vereinigt wurden. Um die

Jahrhundertwende waren bereits etliche der Gondeln neben den Rudern mit bescheidenen Lateinersegeln bestückt, die sich auf zahlreichen Postkarten wiederfinden. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts begannen etliche der konzessionierten Seefiaker auch damit, älterer Exemplare von Gaffeljollen aus den Klassen der 15- und 20qm-Rennklassen aufzukaufen, sodaß Photographien des florierenden Bootsvermietungs-gewerbes der 20er und 30er Jahren ein breites Spektrum an verschieden besegelten Booten zeigen. Noch in den 50er Jahren sah sich die Generalversammlung des UYCTs veranlasst zu kritisieren, dass die Bootsvermieter die Mietboote weiterhin mit Klassenzeichen und Segelnummern betrieben, wenn sie aus dem UYCTs ankaufte worden waren (vgl. Protokoll der GV vom 2.9. 1955, S. 3).

Neben dem Aufkommen der Dampfschiffe und der Zunahme der Wasserfiaker bedeutete der saisonalen Zuzug von weiteren Sommergästen nach Gmunden, Altmünster und Traunkirchen dann im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts nicht nur einen vermehrten Bau von Ruderbooten zum privaten Vergnügen der öfters wiederkehrenden Sommerfrischler, sondern Anfang der 1880er Jahre durch die begüterteren der Gäste auch den Beginn des Segelns zum Vergnügen, wovon unten noch ausführlicher zu berichten sein wird.



Abzeichen
der Gmundner
Bootsvermieter.

Das Revier.

Der Traunsee zeichnet sich durch eine beträchtliche Vielfalt und Variabilität seiner Winde nach Richtung und Stärke aus. Noch dazu zerfällt der See, mit Ausnahme der Bucht „Im Winkl“ vor Traunkirchen, wo kaum jemals nennenswerte Winde wehen,

in drei deutlich unterschiedliche thermische Windzonen: Die Buchten von Gmunden und Altmünster sind, bei einigermaßen stabilem Schönwetter, am ehesten vom gleichmäßigen Spiel der Tages- und Nachtwinde betroffen: Am Tag baut sich nach Erwärmung der Felsgebirge im Süden dort eine Thermik auf, die zum Nachfließen kühlerer Luft über dem See und aus dem Voralpenland führt und ab Mittag den aus Norden, z.T. auch aus NNO, wehenden Niederwind bildet, der erst mit abnehmender Sonneneinstrahlung am Spätnachmittag oder frühen Abend

wieder einschläft und mit meist 2-3 Bft den konstantesten Segelwind am See bilden kann, allerdings auch nur selten in der Stärke darüber hinausgeht.

Bei konstantem Schönwetter und rechtzeitigem Anspringen des Niederwinds



„Im Niederwind“. Preisgekröntes Photo des 6ers „Windspiel XVIII“ von Viktor Thausing sen. aus dem Jahr 1935.



O-Jollen im frischen morgendlichen Oberwind am langen Clubsteg am 27. August 1950.

kann dieser in gleichmäßiger Konstanz den ganzen See erreichen. Bei schwacher Thermik oder zu spät einsetzender Sonneneinstrahlung dagegen reicht der Niederwind oft nur wenig über den Süden der Altmünstrer Bucht hinaus, sodaß sich dann eine zentrale Zone häufiger Flauten vom Pyret am Süden der Altmünstrer Bucht bis zur Halbinsel von Traunkirchen findet, mit ihrem Zentrum um den Segelclub Traunkirchen.

Erst südlich der Ortschaft Traunkirchen setzt dann bei solchen schwachwindigen Wetterlagen der Niederwind wieder ein und kann auf Höhe des Löwen bis in die Ebenseer Bucht deutlich stärker wehen als am Nordende des Sees, allerdings auch sehr ungleichmäßig und wegen der Biegung des Sees und den Steilufern mit noch beträchtlicheren Winddrehungen als auf dem Traunsee ohnehin üblich.

Den thermischen Ausgleich für diesen Niederwind bei Schönwetterlagen bildet der nächtliche Oberwind, der am späten Abend einsetzt und mit beträchtlicher Stärke von bis zu 5 oder 6 Bft wehen kann und entweder schon bald nach Sonnenaufgang oder aber erst am frühen Vormittag wieder einschläft, wobei er zuerst in der Gmundner Bucht abflaut.

Als Oberwind wird aber auch der übliche, oft länger andauernde Südwind bei Schlechtwetterlagen bezeichnet, wobei die überregionalen Winde bei Nordwest- oder Westströmungen auf dem Traunsee auf Grund der geographischen Lage als Südwind spürbar werden. Im Anschluß an durchgezogene Tiefdruckgebiete bläst oft der sogen. Aufheiterungssüd, dessen Kennzeichen langsames, aber stetiges Auffrischen ist und der bis 6 und sogar 7 Bft erreichen kann – in seltenen Fällen im

Winter an der Engstelle des Sees bei Traunkirchen wurden auch bis 11 Bft gemessen.

Echte Westwinde sind auf dem Traunsee recht selten und finden sich meist nur kurzfristig bei Frontdurchzug aus Westen, können dann aber in Böen Sturmstärke erreichen. Zu den kurzdauernden, aber außerordentlich heftigen Gewitterwinden gehört der gefürchtete Viechtauer, der aus WSW über das Pyret her über den See hereinbrechen und auf dem ganzen See fächerförmig ausstrahlende Böen von beträchtlicher Stärke entwickeln kann.

Ein weiterer, aber noch seltener auftretender Gewitterwind ist der aus der Senke zwischen Grünberg und Moosberg/Lemberg aus ONO hereinbrechende Moargadern, dessen Kraft sich mitunter nur auf die Gmundner Bucht beschränkt, aber dort mit kurzen Wellen und heftigen Böen nicht unbeträchtlichen Schaden selbst im geschützten Bojenfeld der Orter Bucht anrichten kann.

Den gleichen Namen Moargadern trägt aber noch ein weiterer Wind aus ONO, nämlich der selten bei stärkerer überregionaler Ostströmung nach Osten abgelenkte Niederwind. Dieser Moargadern ist ein äußerst konstanter Schönwetterwind von bis zu 5 Bft Stärke, der nach Meinung alter Traunseefischer entweder drei, sechs oder

neun Tage andauere. Stichhaltige meteorologische Daten für eine Bestätigung dieser Ansicht liegen m.W. jedoch nicht vor.

Trotz der relativ stärkeren regionalen Winde im Süden wird das Nordende des Traunsees bei Gmunden der Ebenseer Bucht vorgezogen, wo *Its waters are dark-green and uncomfortable looking*, wie es ein englisches Segelhandbuch der Alpanseen 1965 beschrieb,¹⁾ welches dann konstatierte:

Towards Gmunden the lake becomes more friendly until it finally opens out into the wide and attractive bay of Gmunden where yachting activity is concentrated [...]. The yacht club here, which is one of the oldest in Austria, has a fine collection of Stars and a good number of small dinghies. Gmunden is unexpectedly large and fashionable and caters extensively for tourists.

Neben dem 1888 gegründeten Union Yacht Club existieren seit jüngerer Vergangenheit noch weitere Segelvereine am Traunsee. Als Abspaltung einer Gruppe von Korsar-Seglern des Union Yacht Club gemeinsam mit Seglern aus Traunkirchen ist der 1967/68 gegründete Segel-Club Traunkirchen (SCT) zu verstehen, der schon 1972 ein neuerbautes Clubhaus direkt neben der Bräuwiese zwischen Pyret und Traunkirchen bezog und seither umfangreiche Steganlagen nördlich des Clubhauses angelegt hat. In Altmünster wurde 1972 der Segel-Club Altmünster (SCA) gegründet, das Clubhaus in der windgeschützten Bucht zwischen Warchalowski-Kurve und Altmünsterer Esplanade wurde 1988 fertiggestellt. Auch am anderen Ende des Sees entstand 1976 auf einem Holzlagerplatz der Bundesforste der Segel Club Ebensee (SCE), der 1996-97 ein



Gewitterstimmung in der Orter Bucht.

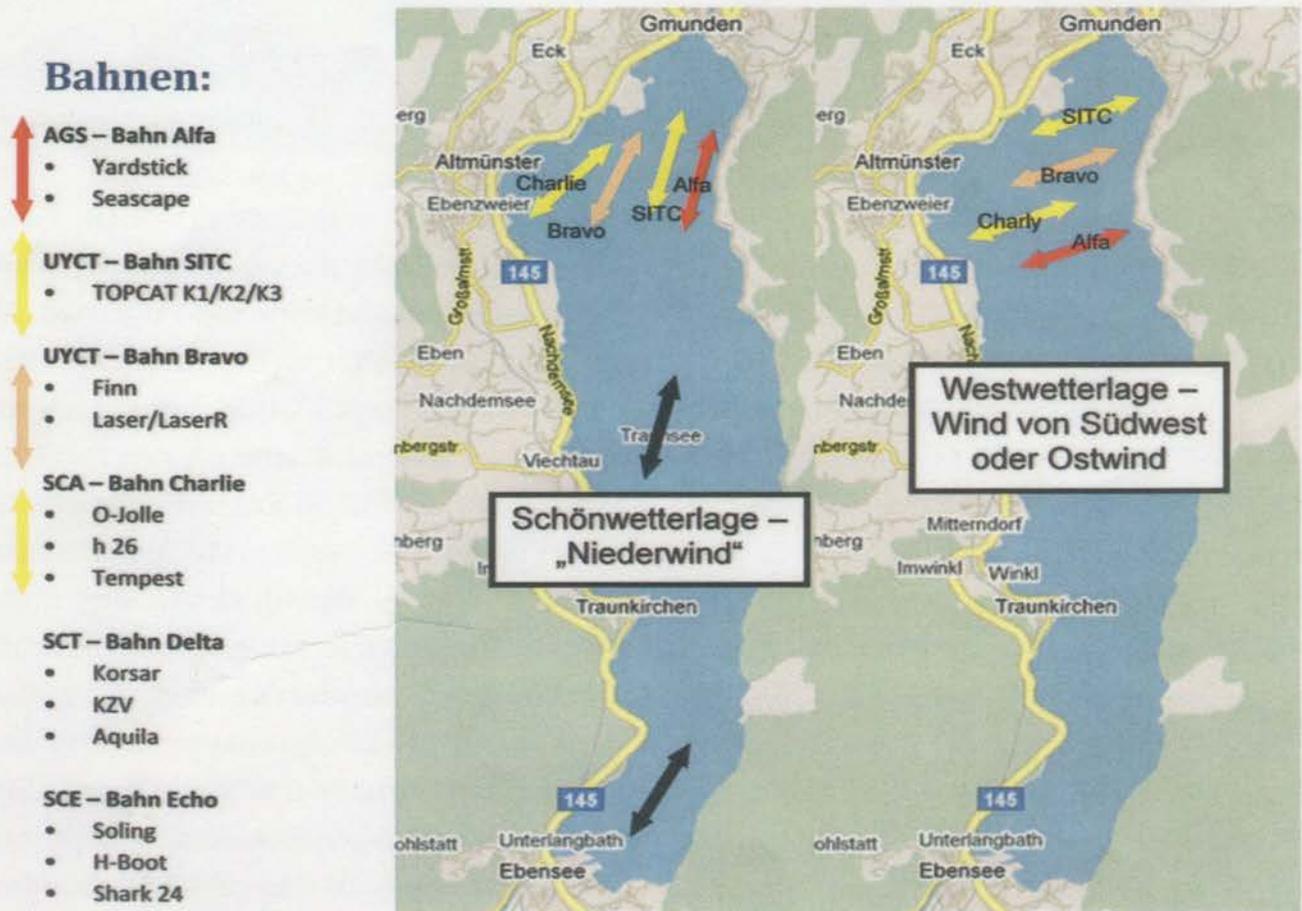
¹⁾ James B. Moore: *Sailing on Continental Lakes: Switzerland, Southern Germany and the Salzkammergut of Austria*. London 1965, S. 46.

neues Clubhaus bekam und seither in der windbegünstigten, aber fernab der anderen Clubs gelegenen Ebenseer Bucht eine Reihe auch hochkarätiger Regatten abgehalten hat. Der jüngste Club ist der ASKÖ Gmunden Segeln (AGS), der erst seit 2007 eingetragen ist und an traditionsreicher schiffahrtshistorischer Stelle im Weyer, also in Traundorf auf der rechten Traunseite von Gmunden, das anfangs nur punktuell vorhandene seglerische Engagement des

ASKÖ nun deutlich intensiviert.

Die Kooperation zwischen den Clubs zeigt sich nicht zuletzt bei von jeweils mehreren Vereinen abgehaltenen Veranstaltungen, etwa bei der etwa im Mai 2013 von allen fünf Traunseeclubs gemeinsam ausgerichteten Traunseeweche, bei der die Wettfahrten für je zwei Klassen vom SCA und AGS, je drei Klassen von SCT und SCE und von vier Klassen vom UYCTs ausgerichtet werden.

RACE - AREA



Lageplan der Regattabahnen am Traunsee bei der Traunseeweche 2013.

Die Anfänge.

Niemand hat launiger über die allerersten Anfänge des Segelns auf dem Traunsee berichtet als Ing. Viktor Thausing sen. in seinem Text „Erinnerungen eines Traunseers“. Der Text wurde schon 1934 verfasst, vielleicht in Zusammenhang mit dem 50-jährigen Jubiläum des Gesamt-UYC 1936, wurde damals aber nicht komplett in der Festschrift abgedruckt, sondern nur eine Kurzbeschreibung des UYCTs. Als 1938 der UYCTs sein eigenes 50-jähriges Jubiläum feierte, war nach der zwangsweisen Umwandlung des UYCTs in den „Yacht-Club von Deutschland. Zweigabteilung Traunsee“ kein Platz für solche Erinnerungen an „Kaisers Zeiten“, auch erschien 1938 gar keine Publikation, selbst wenn das Jubiläum selbst festlich begangen wurde. Erst in einer kleinen Broschüre, die anlässlich des 60-jährigen Bestehens des UYCTs im Juli 1948 als Sondernummer der nur kurzlebigen Zeitschrift „Österreichs Wassersport“ erschien, wurden diese wertvollen Erinnerungen Viktor Thausings an die Frühzeit des Segelns auf dem Traunsee posthum abgedruckt.¹⁾ Da in der Familie Thausing auch die Photographien Viktor Thausings aus dieser Zeit im Original erhalten sind, sei dieser Beitrag mit

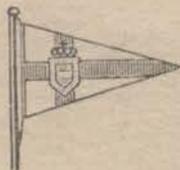
zusätzlichen Illustrationen an den Beginn des historischen Abrisses gestellt:

Bevor ich darangehe, einiges über das Entstehen und Werden des UYC Traunsee und damit wohl auch zum Teil der Segelei in Österreich zu erzählen, muß ich den geneigten Leser dafür um Entschuldigung bitten, daß vielleicht allzu viel Persönliches zur Sprache kommt. Es ist aber einerseits sehr schwer, das Sachliche rein herauszuschälen, andererseits ist es auch erklärlich, daß von Geschehnissen, die ein halbes Jahrhundert zurückliegen, gerade das, was mit der eigenen Person in Zusammenhang steht, am besten und sichersten im Gedächtnis haftet.

Im Jahre 1882 hatten meine Eltern für den Sommer die Villa Otterstein in Traunkirchen gemietet, die dem Wirt des daneben befindlichen Gasthauses „Am Stein“, Neubacher, gehörte. Zur Villa Otterstein gehörte ein Boot mit drei Paar Riemen, das auch zum Segeln eingerichtet war; während aber damals alle getakelten Ruderboote als Segel den „Lateiner“ führten, hatte dieses Boot eine ganz besondere „moderne“ Takelung, ein Sli ding-gunter-Segel, eine sogenannte Gleit takelung, bestehend aus Großsegel und Fock. Der Erbauer war Eduard Feichtinger, der „Hafenkapitän“ des Grafen Harrach, der nebenan seinen Besitz hatte. Graf

¹⁾ Viktor Thausing [sen.]: Erinnerungen eines Traunseers. In: 60 Jahre Union-Yacht-Club Traunsee 1888-1948 (= Österreichs Wassersport Jg. 2, Nr. 7 (Juli 1948)), 2-8.

1888-1948



60 Jahre

UNION-YACHT-CLUB TRAUNSEE

Niemand wußte über die Entstehung des Union-Yacht-Clubs und unseres Zweigvereines besser Bescheid als mein Vater, der selbst zu den Gründern gehörte und von frühester Jugend bis zum Tode nur einem Sport seine ganze Liebe und Mühe widmete: dem Segeln und dem Gedeihen des UYC Traunsee. Lassen wir ihn deshalb anlässlich des 60jährigen Jubiläums unseres Klubs in dem nachfolgenden Artikel seine „Erinnerungen“ erzählen!

Wir Jüngeren, die schon der zweiten Seglergeneration angehören, konnten von Kindheit an verfolgen, in welcher Harmonie sich die Entwicklung des Klubs durch das Zusammenwirken einiger begeisterter Segler vollzog und sich rein äußerlich ein Steinchen an das andere fügte. Dabei wurden die aktiven jungen Kräfte in jeder Hinsicht zum Nutzen seglerischen Könnens gefördert. Nur so ist es erklärlich, daß sich das seglerische Niveau der Traunsee so hoch entwickelte und Spitzensegler, wie z. B. Dr. Gereberger, immer wieder hervorragende Erfolge erringen konnten. Es ist auch bemerkenswert, daß die Juniorenregatten auf anderen Seen meist von der Traunsee Mannschaft gewonnen worden sind.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen entwickelte sich auf dem Traunsee zuerst besonders stark die 15-qm- und später die 20-qm-Rennklasse, welche letztere für unseren Alpensee mit seinen plötzlichen Wind- und Wetteränderungen gewiß die schnellste und sicherste Bootstypen darstellte. Die Boote „Sturmvogel“ und „Ganda“ waren, wo immer sie mitstarteten, sehr gefürchtete Konkurrenten.

Beim Aufkommen der Olympiajolle begeisterte sich die Jugend gleich an dieser Bootsklasse, die nun nach dem Kriege dank der zahlreichen Neubauten in der wiedererrichteten Bootswerft neben dem Winterlager des Klubs, die weitaus stärkste unseres Sees geworden ist. Auch in dieser Klasse waren die Traunsee überall und immer wieder auf den ersten Plätzen zu finden, zuletzt auch im Vorjahr bei den Ausscheidungskämpfen für die Olympiade 1948. Wir können nur hoffen, daß diese wirklich ausgezeichnete Bootstypen, die sich in allen Windstärken und bei rauhestem Seegang bestens bewährt hat, weiter gefördert wird und nicht wieder die alten Fehler der Klassenzersplitterung begangen werden.

Bei den Kieljachten erfreute sich die 35-qm-Rennklasse besonderer Beliebtheit, die in „Harald II“ ex „Erika“ ihren besten Traunsee Vertreter hatte. Mit dieser Yacht konnte im letzten Sommer in hartem Rennen bei einigem Glück noch die Staatsmeisterschaft gegen den erstklassigen Gegner „Puffik II“ ex „Woglinde III“ gewonnen werden. Die natürliche Weiterentwicklung dieser Klasse wäre im Europadreibitzer gelegen gewesen, dessen Ausbau aber leider durch die Kriegsergebnisse abgebrochen wurde.

Der zweite Weltkrieg mit all seinen Aus- und Nachwirkungen fügte — im Vergleich zu anderen Beschädigungen — dem UYC Traunsee in materieller Hinsicht nur geringen Schaden zu. Hingegen riß er unermeßlich schwere Lücken in den Reihen unserer besten Förderer. In der Erinnerung an die von uns Gegangenen, haben wir aber ein Beispiel für eine außergewöhnlich harmonische Entfaltung der besten Kräfte vor Augen, wie kaum ein anderer Klub. Als schönste Pflicht wollen wir es immer ansehen, das anvertraute Erbe würdig zu verwalten und alle Mühe aufwenden, es weiter zu mehren!

VIKTOR THAUSING

Erinnerungen eines „Traunseers“

VON VIKTOR THAUSING SEN. †
VERFASST IM JAHRE 1934



ING. V. THAUSING SEN.
Mitgründer des UYC Traunsee

Bevor ich darangehe, einiges über das Entstehen und Werden des UYC Traunsee und damit wohl auch zum Teil der Segelei in Österreich zu erzählen, muß ich den geneigten Leser dafür um Entschuldigung bitten, daß vielleicht allzu viel Persönliches zur Sprache kommt. Es ist aber einerseits sehr schwer, das Sachliche rein herauszuschälen, andererseits ist es auch erklärlich, daß von Geschehnissen, die ein halbes Jahrhundert zurückliegen, gerade das, was mit der eigenen Person in Zusammenhang steht, am besten und sichersten im Gedächtnis haftet.

Im Jahre 1882 hatten meine Eltern für den Sommer die Villa Otterstein in Traunkirchen gemietet, die dem Wirt des daneben befindlichen Gasthauses „Am Stein“, Neubacher, gehörte. Zur Villa Otterstein gehörte ein Boot mit drei Paar Riemen, das auch zum Segeln eingerichtet war; während aber damals alle getakelten Ruderboote als Segel den „Lateiner“ führten, hatte dieses Boot eine ganz besondere „moderne“ Takelung, ein Sliding-gunter-Segel, eine sogenannte Gleittakelung, bestehend aus Großsegel und Fock. Der Erbauer war Eduard Feichtinger, der „Hafenkapitän“ des Grafen Harrach, der nebenan seinen Besitz hatte. Graf Harrach war jedenfalls ein begeisterter Wassersportsmann, wenn man seine Vorliebe für alles, was mit dem Segeln und dem Wasser zusammenhing, so bezeichnen kann. Er hatte nämlich seine ganze große Dienerschaft für den Dienst auf dem Wasser abgerichtet und bemannte mit ihr seine Flotte, die ihm sein „Hafenkapitän“ Feichtinger gebaut hatte. Dieser, ein biederer Oberösterreicher, der meines Wissens nie auf die See oder ins Ausland gekommen war und sein Wissen und Können aus den fleißig studierten Fachschriften, wohl

dem „Wassersport“, schöpfte, teilte die Begeisterung seines Herrn für das Wasser in erhöhtem Maße. Er brachte sie auch in seinem Äußeren zum Ausdruck, in dem blauen Marineanzug, den er trug, und dem Tegetthoff-Bart, den langen, schwarzen Koteletts mit glattem Kinn. In der gräflichen Bootswerft entstanden nicht nur alle Schiffe seines Herrn, darunter ein Schuner, der stolz vor der Villa vor Anker lag, und ein kleines Dampfschiff, sondern auch viele andere Boote für den Traunsee, die man noch nach Jahren an der Form der robusten Bauart und dem schwarzen Anstrich, der ihm allein als marinemäßig erschien, erkennen konnte.

Einer von Feichtingers „Matrosen“ brachte uns Brüdern die Anfangsgründe der Segelei bei.

Im nächsten Sommer waren wir in Kammer am Attersee, da fehlte uns sehr die liebgewordene Segelei.

Wir sahen dort die gelben Lateiner des Herrn Paulik und den prachtvollen, dunkelroten Doppellateiner des Dekorateurs Schmidt.

Unser Vater, der im Gegensatz zu den damaligen Vätern kein Feind des Sports (der doch vom Lernen abhält!) war, hielt mit uns Umschau wegen Baues eines eigenen Segelbootes.

Man verwies uns an den Bootsbauer Wagenbauer im Seeschloß Kammer. Dieser wieder erzählte uns, daß in Weyregg zwei Herren seien, die es gerne sehen würden, wenn der Entwurf eines größeren Segelbootes, das sie mit viel Liebe gezeichnet hatten, zur Ausführung käme. Es waren dies Direktor Hein und Prof. Zoder, zwei Namen, die im UYC sehr wohl bekannt sind. Sie wurden natürlich sogleich aufgesucht und waren in liebenswürdigster Weise bereit, die Pläne und ihren Rat zur Verfügung zu stellen.



Die Villa Harrach in einer Aufnahme von 1884, bereits mit einer Yacht vor der Villa im See vor Anker; es handelt sich dabei nicht um eine Ansichtskarte, sondern um ein sogen. Hartkartonphoto, denn Ansichtskarten zum offenen Versand wurden von der K.K.Postverwaltung erst 1885 genehmigt.

Harrach war jedenfalls ein begeisterter Wassersportsmann, wenn man seine Vorliebe für alles, was mit dem Segeln und dem Wasser zusammenhing, so bezeichnen kann.^[2] Er hatte nämlich seine ganze große Dienerschaft für den Dienst auf dem Wasser abgerichtet und bemannte mit ihr seine Flotte, die ihm sein „Hafenkapitän“ Feichtinger gebaut hatte. Dieser, ein biederer Oberösterreicher, der meines Wissens

nie auf die See oder ins Ausland gekommen war und sein Wissen und Können aus den fleißig studierten Fachschriften, wohl dem „Wassersport“, schöpfte, teilte die Begeisterung seines Herrn für das Wasser in erhöhtem Maße. Er brachte sie auch in seinem Äußeren zum Ausdruck, in dem blauen Marineanzug, den er trug, und dem Tegetthoff-Bart, den langen, schwarzen Koteletts mit glattem Kinn. In der gräflichen Bootswerft entstanden nicht nur alle Schiffe seines Herrn, darunter ein Schuner, der stolz vor der Villa vor Anker lag, und ein kleines Dampfschiff, sondern auch viele andere Boote für den Traunsee, die man noch nach Jahren an der Form der robusten Bauart und dem schwarzen Anstrich, der ihm allein als marinemäßig erschien, erkennen konnte.

Einer von Feichtingers „Matrosen“

² Der hier genannte Graf Harrach war Graf Johan Nepomuk Franz von Harrach (2.11.1828-12.12.1909), vor dessen Sommervilla in Traunkirchen schon auf einer Aufnahme von 1884 eine Segelyacht gezeigt wird. Die Frau des Grafen Harrach, Maria Margarethe von Lobkowitz, war 1870 in Traunkirchen offenbar an den Folgen der Geburt des Sohnes Franz gestorben, des nachmaligen Adjutanten von Erzherzog Franz Ferdinand beim Attentat von Sarajevo (Franz Maria Alfred von Harrach, 26.7.1870 in Traunkirchen – 14.5.1937), sodaß der Graf sich ab da noch mehr seinem größten Hobby, dem Wassersport, widmen konnte: hatte er doch schon am 4. 8. 1867 in Traunkirchen die erste jemals in Österreich abgehaltene Ruderregatta organisiert.

brachte uns Brüdern die Anfangsgründe der Segelei bei.

Im nächsten Sommer waren wir in Kammer am Attersee, da fehlte uns sehr die liebgewordene Segelei. Wir sahen dort die gelben Lateiner des Herrn Paulik und den prachtvollen, dunkelroten Doppellateiner des Dekorateurs Schmidt.

Unser Vater, der im Gegensatz zu den damaligen Vätern kein Feind des Sports (der doch vom Lernen abhält!) war, hielt mit uns Umschau wegen Baues eines eigenen Segelbootes.

Man verwies uns an den Bootsbauer Wagenbauer im Seeschloß Kammer. Dieser wieder erzählte uns, daß in Weyregg zwei Herren seien, die es gerne sehen würden, wenn der Entwurf eines größeren Segelbootes, das sie mit viel Liebe gezeichnet hatten, zur Ausführung käme. Es waren dies Direktor Hein und Prof. Zoder, zwei Namen, die im UYC sehr wohl bekannt

sind. Sie wurden natürlich sogleich aufgesucht und waren in liebenswürdigster Weise bereit, die Pläne und ihren Rat zur Verfügung zu stellen.

Es folgten in Wien lange Konferenzen bei Direktor Hein in der Renngasse, und so entstand der „Tristan“, eines der ersten größeren Boote des späteren UYC.

Direktor Hein erklärte uns, daß es vor allem auf die Deplacementkurve ankomme, die nach Colin Archer vorne eine Sinoide und achtern eine Trachoidie sein müsse. Sein Entwurf zeigte ein Boot von 7 m ü. A., also mit zirka 6 m Wasserlinie, da ja damals der Vordersteven vertikal war. Die Form war die einer Meerjolle mit vollem Bug, flachem Boden und angesetztem Kiel, der allein den eisernen Außenballast erhielt, da in modernster Weise auf den damals sehr üblichen Innenballast verzichtet wurde.

Eine große Frage war: offen oder



Der „Tristan“ der Familie Thausing 1890.

gedeckt? Schließlich wurde das Boot offen gebaut, weil unsere Familie acht Köpfe zählte und außerdem noch Gäste Platz haben sollten. Bei der Frage der Besegelung war hingegen die Sorge der Eltern um ihre Kinder maßgebend; ein Marine-Ingenieur in Pola wurde mit der Aufgabe betraut, ein möglichst „sicheres“ Segel zu zeichnen.

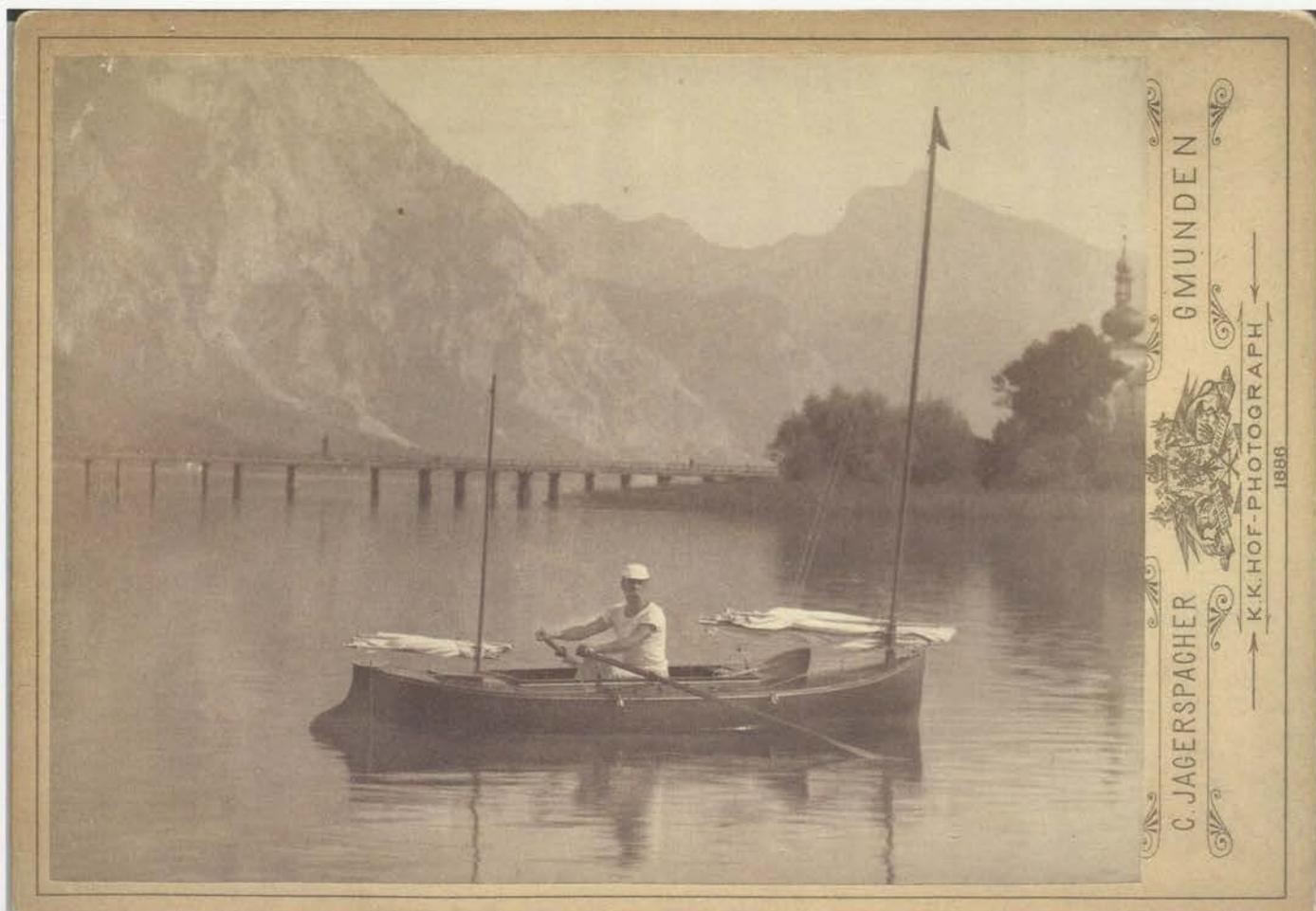
So entstand eine Art Kutter-Takelung, der Mast mit Stenge, die zu fieren war, Großsegel sowohl wie Topsegel, beide als Raasegel mit je nur einem Fall, Fock und Außenklüver, letzterer auf langem Bugspriet, das wegnehmbar vorne am Mast eingehakt war. Die starken Wanten (aus Tau) hatten Jungfern. Auch alle Beschläge wurden fein säuberlich in Pola gezeichnet, darunter ein schwerer Stockanker, der am Bug befestigt wurde.

Den Bau erhielt E. Feichtinger, da wir wieder an den Traunsee zurück wollten.

Verrechnet wurde er in Regie, man hatte die Kosten auf zirka 400 Gulden geschätzt, es wurden aber schließlich zirka 700 Gulden daraus.

Im Sommer 1884 wurde das Boot in Gmunden in Dienst gestellt, es erhielt von meinem Bruder, der leidenschaftlicher Wagnerianer war, den Namen „Tristan“, das Ruderboot, das Feichtinger uns zugleich baute, war die „Isolde“. Wir wohnten in der Villa Harringer, der „Tristan“ lag daher in der Orter Bucht vor Anker, als erstes Boot im späteren Klubhafen. Nebenan, in dem Bootshaus der Villa Feichtinger, war das einzige Segelboot, das in Gmunden außer dem unseren als Yacht angesprochen werden konnte, eingestellt. Es gehörte Gustav Fritz.

Es war wesentlich kleiner als der „Tristan“, als Sloop getakelt oder eigentlich übertakelt, weil man ja damals der Ansicht

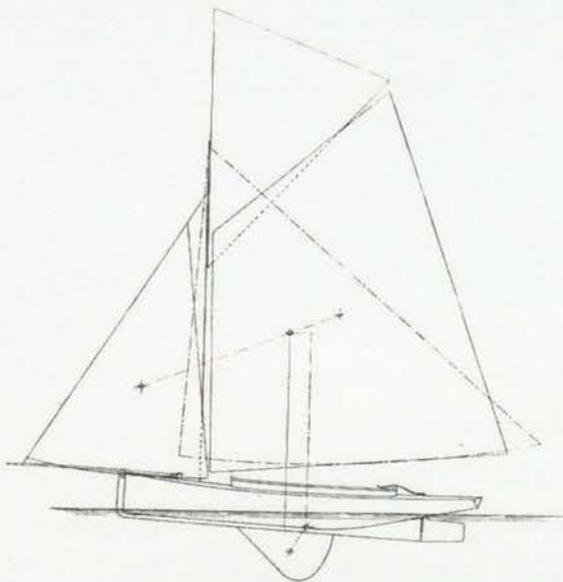


Das Doppelcanoe des Gustav Fritz im Jahre 1886.

war, daß Schnelligkeit nur bedingt sei durch die Größe der Segelfläche. Das Boot war dadurch bemerkenswert, daß das Verdeck sich seitlich aufklappen ließ, so Längssitze, die gepolstert waren, bildend.

Bald wurde auf dem See die Bekanntschaft hergestellt, die sich in der Folge zu eifriger Sportgemeinschaft und bester Freundschaft entwickelte.

Namentlich der „Benjamin“, wie ich als jüngster der Brüder von dem weit älteren G. Fritz genannt wurde, war sein treuer Begleiter zu Wasser und zu Lande.



Der Segelplan von Edward Drorys „Nirwana“ von 1892.

Inzwischen wurde eifrig der „Wassersport“, die einzige deutsche Seglerzeitschrift, studiert und der „Dixon Kemp“ angeschafft, das englische Segelhandbuch³⁾, da es ein deutsches Werk damals noch nicht gab. Es war ja auch in Deutschland die Sportsegelerei erst im Entstehen.

Dem „Tristan“ wurde daher schon im nächsten Jahre die altertümliche Meerestakelung genommen und ein Pfahlmast mit Gaffelsegel mit Stengentopsegel gemacht. Fock und Klüver blieben, später gab ich noch einen Flieger dazu, weil mir

beim Alleinfahren die Bedienung von vier Segeln zu einfach erschien.

Das Top war Anlaß zu heftigen Kämpfen, da immer ein Teil der Mannschaft es schon streichen wollte, während der andere der Meinung war, daß der Wind noch viel zu schwach sei.

Jedenfalls gab es damals etwas mehr Arbeit an Bord als jetzt, da allein schon das Setzen und Streichen des Top mit seiner ca. 5 m langen Stenge bei Wind nicht so einfach war.

Im übrigen war die Konstruktion Heinzoder gewiß ganz ausgezeichnet, denn der „Tristan“ war trotz seiner schweren Ausführung und der kleinen Segelfläche (er hatte alles in allem nur ca. 35 qm am Wind) ungemein schnell, selbst auch bei Flaute.



Edward Drorys „Nirwana“ vor dem Traunstein 1890.

Im Jahre 1885 oder 1886 sahen wir gelegentlich einer Fußwanderung mit G. Fritz nach Kammer am Attersee dort ein prächtiges Segelboot, das uns besonders wegen seiner noblen und feinen Ausführung in die Augen stach, vor Anker liegen. Der Matrose des ebenso eleganten Beibootes teilte uns mit, daß es einem Herrn Edward Drory gehöre.

Es war die bekannte und berühmte „Nirwana“. G. Fritz meinte, er kenne

³⁾ Dabei dürfte es sich um Dixon Kemp: A Manual of Yacht and Boat Sailing. 1. Aufl. 1878 gehandelt haben.

Drory von der „Lia“ her, dem Ruderklub, dem beide angehörten. G. Fritz ließ sich damals in England, in Kingstone o. Cl., nach den Plänen des besten Canoe-Konstrukteurs Tredwen ein Doppelsegelcanoe bauen, das für uns ein Wunder der Segelbaukunst war, erstaunlich leicht, mit Fächerschwert und der für Canoes üblichen Besegelung, zwei Luggersegel, das Großsegel vorne, der „Treiber“, der meist nicht bedient wurde, achtern. Das Boot hatte die Form der Indianer-Canoes, ziemlich parallele, vertikale Seitenwände, sehr schmal und labil.

Ein derartiges Boot war damals etwas ganz Ungewöhnliches; ich erinnere mich, daß in einem Ruderboot eine Dame, die uns sah, das Urteil abgab: „Wie die Affen!“ Doch sagte sie es, damit wir es nicht verstehen, auf französisch.

Das Boot wurde dann vom Tischler und Bootsbauer Bittendorfer in Gmunden für Richard Fritz nachgebaut, aber einfach klinker und aus Fichte, auch nicht so leicht wie das Muster, und siehe da, wenn wir beide Boote gegeneinander segelten, war stets die billige Kopie voraus, ein alter Gegenbeweis für die jetzt so moderne Idee der Einheitsklassen.

Im Jahre 1887 gingen wir nach Pörtlach am Wörthersee, der „Tristan“ wurde mitgenommen. Dort steuerte ich meine erste Wettfahrt, es war die zweite des UYC Wö., die vor der Schwimmschule in Klagenfurt gesegelt wurde. Es nahmen 17 Fahrzeuge teil, die ohne Vergütung gegeneinander segelten. Meine Mannschaft waren Nugent, zwei Brüder Egger und Seckendorff, wir waren daher fünf Mann an Bord. Es war das heiße Wörthersee-Schönwetter, mit ganz leichten Brisenstrichen.

Unser schweres Boot wurde namentlich

von dem Favorit, der „Möve“, des Ruder- und Segelklubs, rechts über die Achsel angesehen, doch gewann ich trotz Flaute den zweiten Preis hinter „Kismet“ des Barons Walterskirchen und erhielt zwei Dukaten, die mein Vater mir aufhob, weil man damals mit 17 Jahren noch ein Kind war.

Im Sommer 1888 waren wir wieder reuig nach Gmunden zurückgekehrt. Mir wurde die Frage gestellt, was ich als Belohnung für die gut bestandene Matura lieber hätte, eine Reise oder den Rücktransport des „Tristan“ an den Traunsee. Ich zögerte natürlich nicht, das letztere zu wählen. So kam also der „Tristan“ wieder auf den Traunsee und die Segelgemeinschaft mit G. Fritz fand ihre Fortsetzung. Ich erinnere mich nicht an andere Segelboote jener Zeit, jedenfalls war der „Tristan“ die größte Yacht auf dem Traunsee. [Über die Gründung des Clubs vgl. das folgende Kapitel.]

Die Gründung des Klubs und namentlich die dadurch entstandene Bekanntschaft und Freundschaft mit E. Drory, dem Gründer des UYC, hat der Entwicklung der Segelei auf dem Traunsee einen gewaltigen Impuls gegeben.

E. Drory war nicht nur leidenschaftlicher Segler, sondern auch ein bedeutender und fortschrittlicher Yacht-Konstrukteur und Yacht-Bauer, da er seine (und auch andere) Boote selbst im Gaswerk Erdberg (der englischen Gasgesellschaft) baute. Die dort angestellten Komlosy, Jessernig und Fink waren seine Helfer, Segelmacher und Matrosen. Drory veranlaßte auch die anderen zu Neubauten. G. Fritz ließ sich nach deutschen Plänen seine „Cressida“ bauen, ein Boot der damals üblichen Größe mit etwa 50 qm Segelfläche. Sie gehörte dem sogenannten „Mitteltyp“ an,



Die „Cressida“ des Gustav Fritz um 1890.

das heißt, sie hielt die Mitte zwischen Flunder und Kielboot, da beide letzteren Bootstypen infolge arger Übertreibungen in Mißkredit gekommen waren. Die Flunder war übermäßig breit, mit abnormer Segelfläche, das Kielboot ein schmales „Lineal“.

„Cressida“ hatte also Außen- und Innenballast und Schwert, dabei aber, wie alle Boote damals, übermäßig viel Segel. Die Takelung war Sloop mit Topsegel und großer Fock an langem Bugspriet. Das Boot lag gleich auf der Seite, da war dann das schnelle und klare Streichen oder Setzen des Top, stehend auf dem schiefen, glatten Deck keine so einfache Sache, da es ja hübsch ein paar Quadratmeter Fläche hatte.

E. Drory kam in der Folge mit seiner „Nirwana“ immer nach Gmunden und schloß sich unserem kleinen Kreis enge

an. Mir, dem weit Jüngeren, kam man mit so viel Liebenswürdigkeit entgegen, daß die Erinnerung an jene schöne Zeit mir unvergeßlich ist.

Im Jahre 1890 und 1891 waren wir mit dem „Tristan“ am Attersee, wo zuletzt noch das Boot und mein damals verrufenes Regattagluck Triumphe feiern konnte, indem ich auf dem Kurs Attersee—Weyregg—Morganhof—Attersee alle drei Kurse mit gutem Backstagwind absegelte, während die lieben Gegner in der Mitte standen, und so zwei Stunden vor dem Zweiten, der „Ellidhi“ mit Prof. Lott, hereinkommen konnte.

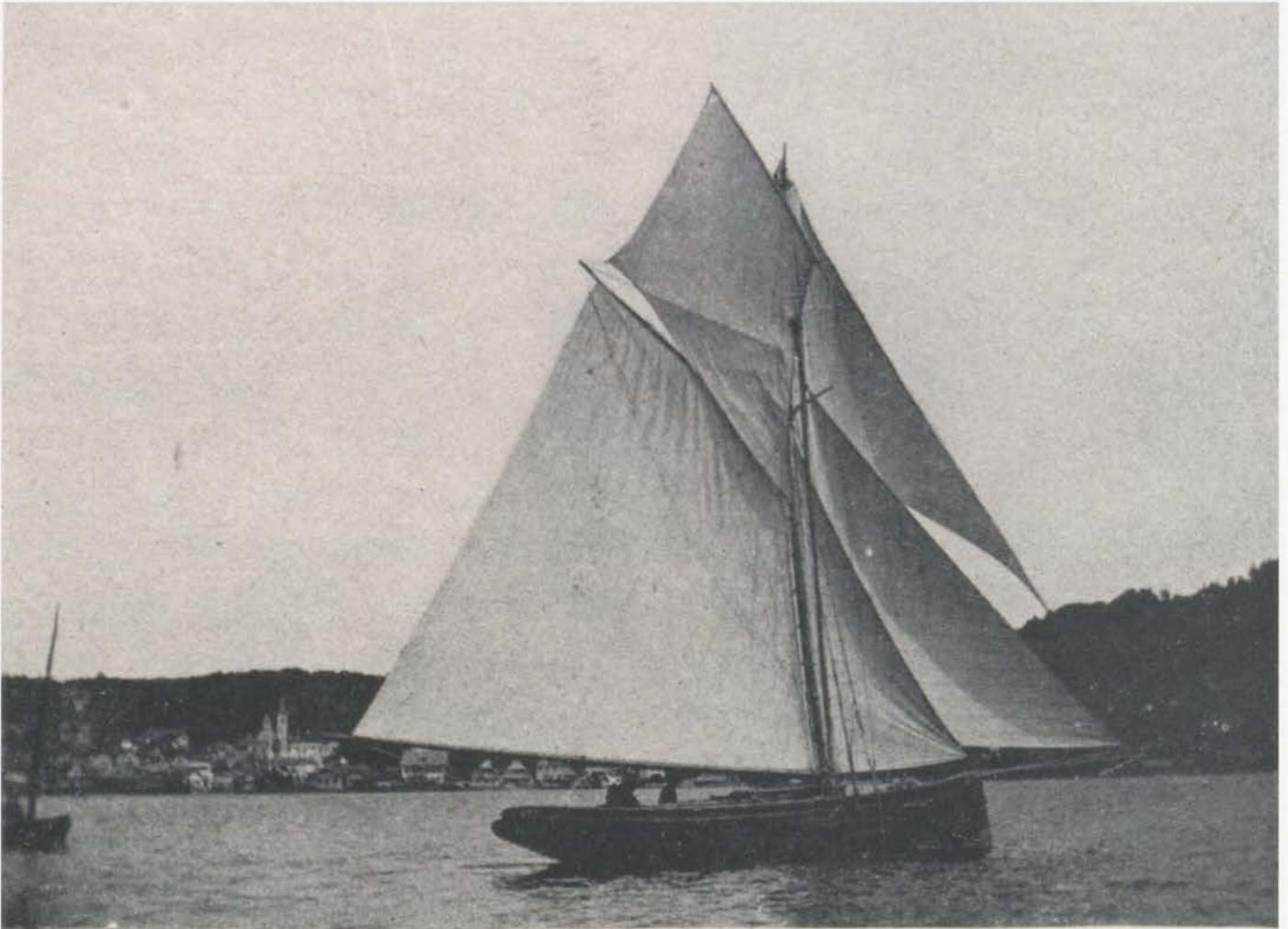
Der „Tristan“ mußte dann verkauft werden und wurde bald abgerüstet.

In Gmunden kam unter dem Einfluß von Drory und Fritz die Segelei auf eine höhere und noblere Stufe. So hatte zum Beispiel, als wir 1884 in Gmunden zu

segeln begannen, G. Fritz als Matrosen den Burner, der seines Zeichens Nachtwächter der Stadt Gmunden war, ein Amt, zu dem er deshalb besonders geeignet erschien, da er stark schwerhörig war. Wenn er dann am Tag im Boot etwas einnickte, wurde er durch ein lautgebrülltes

große Wetter!“

In jener Zeit, zu Anfang der Neunzigerjahre, fand der Zusammenhang der führenden Mitglieder des UYC auch im Winter keine Unterbrechung. Alle 14 Tage war Klubabend im „König von Ungarn“, im Frühjahr dann im Prater, ich glaube



„Hermine“, Eigner V. Schiffner, 1891.

„Burner!“ wieder aufgeweckt. Ihm ein Kommando zu geben, war nicht möglich.

An seine Stelle wurde nun von Fritz ein Dalmatiner, der „Agnic“, angeheuert, der viele Sommer, später als Klubmatrose, in Gmunden war. Ich habe noch Tauwerk von ihm mit wunderbar gearbeiteten Knoten und Beledungen. Als er älter wurde und als Klubmatrose das Klubboot auf-takeln und mit ausfahren sollte, schaute er gerne mit sorgenvoller Miene auf den strahlend schönen, blauen Himmel und meinte: „Kommen große Wetter, kommen

beim „Braunen Hirschen“. Der Klubabend hatte seine treuen Stammgäste: Drory, Fritz, Prof. Lott, Brückner, Bauer (von der englischen Gasgesellschaft, kein Segler, aber von Drory zum Klubkassier ernannt), Stierböck, Finger, Wustrow, Ransonnet, mein ältester Bruder und ich, der Jüngste, der damals, namentlich bei Drory, der „Vickerl“ hieß.

Die Abende wurden im Cafe de l'Europe am Stefansplatz beschlossen, und wenn dann die anderen brav nach Hause gingen, mußte ich noch mit Prof. Lott zur



Die „Alice“ Edward Drorys auf dem Traunsee 1895.

„Bertha Kunz“ gehen und mit ihm den fürchterlichen Wiener Sekt trinken und im Würfelspiel auskurbeln.

In Erinnerung an jene gemütlichen Abende, die gewiß zu dem festen Zusammenhang und guten Einvernehmen im Klub beigetragen haben, versuchte ich später, sie wieder aufleben zulassen, leider vergeblich; der UYC war zu groß

geworden. In der Folge, im Beruf stehend und zum Teil im Ausland, konnte ich nur meine knapp bemessene Urlaubszeit am Attersee und Traunsee verbringen.

In Gmunden war inzwischen die Entwicklung der Segelei nicht stillgestanden. So baute V. Schiffner, der Enkel des am Sodawasser reich gewordenen Apothekers Schiffner — des Erbauers jener

schönen Villa in Weyer — alle Arten von Yachten, zuerst eine extreme Flunder, dann ein ebenso extremes kleines Kielboot, ein „Lineal“, nach englischem Muster, das mindestens 45 Grad Neigung hatte, und zuletzt einen großen Kajüten-Kutter, die „Hermine“, nach einem Riß in Seglers Handbuch.⁴ Dieses Boot — ich wurde gewöhnlich als Steuermann geheuert — führte ich bei einer Regatta, wobei ich es erlebte, daß der Mann, der den Flieger bediente, ihn bei dem normalen Schönwetterwind nicht hereinholen konnte. Damals geschah es, daß nach Ausrechnung der Vergütung, ich auf Sekunden genau gleich mit einem anderen war und mit ihm den zweiten Preis teilen mußte.

Auch „Hermine“ war ein Schwertboot des Mitteltyp[s] mit Außen- und Innenballast. Sie hatte gewiß 90 qm am Wind. V. Schiffner erschien der Traunsee später zu klein, er ging daher an den Plattensee.

Camillo Türk kaufte in Berlin das beste Boot der bei uns üblichen Größe, die „Vici“. Sie hat bei ihrem Eintreffen in Gmunden 1892 dadurch Aufsehen erregt, daß sie trotz ihrer Größe kein Topsegel hatte, was scharf kritisiert wurde. Sie hatte ein für damals schmales und hohes Großsegel und die üblich große Fock, im ganzen ca. 55 qm am Wind, die Segel standen „ausgezeichnet, flach wie ein Brett“. Die Fock und die hohe Besegelung waren wohl Ursache, daß sie so gut kreuzte; ich habe mit ihr viele Preise gemacht. Die Boote hatten damals riesige Spinnaker, da diese ja nicht vermessen wurden; bei „Vici“ war es so eingerichtet, daß der 5 bis 6 m lange Spinnakerbaum, der mittels eines Baumfalls und Vor- und Achterholers bedient wurde, immer horizontal, mit einem

Scharnier am Mast fest auf dem Bugspriet lag, am Bugsprietnock in einem Aug, das beim Spinnakersetzen ein Mann öffnen mußte, indem er auf dem Wasserstag hinausturnte, wobei er bei Wellengang recht naß wurde. Bei Regatten nahm ich das Vorstag weg und vor dem Wind auch die Fock. Der Spinnaker konnte dann im Nu geschiffet werden, während die Gegner den Spinnaker hiezu einholen, dann am anderen Bord den Baum und hierauf den Spinnaker setzen mußten.

Als Drory mit seinem großen neuen Kajütboot, der „Alice“, später nach Gmunden kam, konnte ich ihn mit „Vici“ besiegen, ja selbst als nach Jahren die moderne große Segellängen-Yacht „Etekar“ von Starnberg bei den Regatten in Gmunden erschien, geschah es, daß ich mit „Vici“ beim Kreuzkurs Traunkirchen—Gmunden immer wieder mit ihr zusammenkam, so daß der Eigner laut fluchte: „Werden wir den alten Kasten denn nicht los?“

„Vici“ Sieg über „Etekar“ verhalf dem Klub zu einem billigen Bootskauf, als er den „Etekar“ damals als Klubboot erwarb.

„Vici“ war nur ein Jahr im Besitze Türks gewesen, der dem UYC Traunsee zu dem Ruhm verhalf, das erste moderne Segellängenboot mit sogenanntem Löffelbug in Europa in seiner Yachtliste zu haben, nämlich die berühmte „Bubble“.

In Amerika hatte Herreshoff gerade eine umwälzende Neuerung im Bootsbau gemacht, durch die Konstruktion seiner „Gloriana“, der ersten Yacht, die infolge des flach ausladenden Buges, den man „Löffelbug“ nannte, statt durch, über das Wasser fahren sollte. Der durchschlagende Erfolg seiner Konstruktion veranlaßte Türk, der dank der Faßdaubenfabrik seines Vaters über genügend Kleingeld verfügte, bei Herreshoff ein Boot

⁴ Dabei handelt es sich um Georg Belitz: Seglers Handbuch. Berlin 1897, 2. Aufl. 1898.



„Etekar“ als Clubboot um 1906.

seiner neuen Konstruktion zu bestellen, das in Amerika gebaut und 1893 direkt nach Gmunden geliefert wurde.

Über „Bubble“ brauche ich nichts Näheres zu sagen; ihr Erscheinen in Europa machte solches Aufsehen, daß der „Wassersport“ seinen Berichterstatte nach Gmunden sandte, der das Boot hier aufnahm und in seinem Blatt veröffentlichte. „Bubble“ war bekanntlich ein Wulstkieler mit angeschraubter Bronzeplatte, der Bootskörper des zirka 7 m langen Bootes war so leicht, daß ihn zwei Mann tragen konnten. Auch das Takelwerk, die Blöcke usw. waren von einer damals unerhörten Feinheit, die Besegelung, Sloops, aus leichtestem Tuch und verhältnismäßig klein.

Das Boot startete auch in Berlin, Türk mußte deshalb einem deutschen Verein beitreten, wie mir Drory erzählte, wurde

aber sein Sieg mit solchen Mitteln bekämpft, daß Türk vor dem Ziel das Ruder seinem bezahlten Mann übergab, so auf den 1. Preis verzichtend.

Die „Vici“ hatte Türk dem Klub geschenkt, der so zu seinem ersten Clubboot kam. „Bubble“ wurde dann nach Pola verkauft, soll dort selbst bei Bora gesegelt sein und kam hierauf wieder an den Traunsee, jedoch nicht zum UYC.

Im Jahre 1906 habe ich sie (sie hatte inzwischen eine größere Besegelung bekommen) bei einer Regatta in Ebensee geführt, wo sie sich gegen die neuesten Boote noch immer gut halten konnte.

Der UYC Traunsee hat auch im übrigen die neuesten Bootsklassen in Österreich immer zuerst gehabt, so z. B. 1909 die erste 6-m-R-Yacht „Boule de neige“, jetzt „Wildfang“, die Frankreich im

Eintonnerpokal vertreten hatte, die ersten 15-qm- und 20-qm-Rennjollen, die ersten freien 35er-Kielyachten, bis zuletzt, die 25-qm-Einheitsyachten usw.

Mit der „Vici“ kam ein gleichartiges, nur weit größeres Berliner Boot, die „Spree“ des Egon Oppolzer, die in Gmunden mit einer geräumigen Kajüte versehen wurde. Die in Eiche schwer gebauten Boote waren nicht umzubringen und segelten noch, als

schon die Segellängen-Kielyachten das Feld beherrschten.

Aus dieser Erzählung ergibt sich schon für die 1880er und 1890er Jahre eine ganze Flotte von Yachten für den Traunsee, die allerdings unterschiedlicher nicht sein konnten und die ich versucht habe, in der folgenden Tabelle über den Bootsbestand des UYCTs in dieser Zeit zusammenzustellen.

Rekonstruiertes Yachtverzeichnis für ca. 1890.

Name	Typ	LÜA	LWL	BR	Fläche	Erbauer	Eigner
	Schuner?					E. Feichtinger, Traunkirchen, um 1880	Alfred Graf Harrach
	Schwertboot ?					Vor 1886	Gustav Fritz
„Tristan“	Schwertboot	7	6		Ca. 35	E. Feichtinger, Traunkirchen, 1884	Fam. Thausing
„Nirwana“ (am Traunsee 1891 u. 1893)	Schwertyacht	6,035	5,31	2,22	37,26	Attersee, 1886	Edward Drory
„Cressida“	Schwertyacht				Ca. 50	Um 1890 ?	Gustav Fritz
„Spree“	Schwertyacht	7,90	7,06	2,52	66,67	H. Heidtmann in Hamburg, um 1890	Egon Oppolzer
„Vici“	Schwertyacht	6,90	6,11	2,64	54,55	H. Heidtmann in Hamburg 1890	Camillo Türk, später Clubboot UYCTs
„Etekar“ ex „Rakete“		10,20	6,80	2,18	67,7	W.v. Hacht in Hamburg, 1900	UYCTs
„Hermine“	Jollenkreuzer				Ca. 90		V. Schiffner
„Alice“	Jollenkreuzer					Wien, vor 1890	Edward Drory
„Bubble“	Wulstkieler	8,596	5,36	1,613	32,15	Nat. Herreshoff 1893	Camillo Türk
	Doppelcanoe					Fa. Tredwen, Kingston o. Cl.	Gustav Fritz
	Doppelcanoe					Bittendorfer, Gmunden	Richard Fritz

Von der Gründung zum K.k. Union-Yacht-Club.

Die Gründung eines Yacht Clubs am Traunsee ging auf eine Initiative von Edward Drory zurück, der schon bei den Gründungen des UYC Stammvereins an der Alten Donau, Attersee und Wörthersee 1886 Pate gestanden hatte, obwohl er nie offizielle Funktionen in diesen Clubs übernahm. Wie in anderen Ländern auch standen also Engländer am Beginn des organisierten Segelns, hatten diese doch schon seit dem 18. Jahrhundert die ersten Yacht Clubs in Großbritannien gegründet, zum einen aus Gründen der sozialen Organisation, zum anderen mit dem ausdrücklichen Ziel des seglerischen Kräftermessens. Der älteste davon war 1720 der (spätere) Royal Cork Yacht Club in Irland. Im

englischsprachigen Ausland folgten rasch weitere Gründungen, auch in exotischeren Orten der Kolonialmacht Großbritannien wie 1846 der Royal Bombay Yacht Club. Im deutschen Sprachraum entstanden dann mit etwas Verzögerung die ersten Zusammenschlüsse von Seglern, zuerst die sogen. Tavernen-Gesellschaft von 1835 in Stralau bei Berlin, 1855 der Segelverein Rhe in Königsberg (nunmehr in Hamburg ansässig), und 1867 der Berliner Segler-Club (BSC) (der allerdings 1951 aufgelöst und erst 2007 neugegründet wurde). Erst ein Jahr nach den ersten österreichischen Union Yacht Clubs wurde 1887 der Kieler Yacht Club (später Kaiserlicher Yacht Club), in Bayern 1888 der Bayerische Yacht-Club Starnberg und 1891 in Potsdam der Seglerverein der Unterhavel (später Potsdamer Yacht Club) gegründet.

Als im 3. Viertel des 19. Jahrhunderts mit dem fortschreitenden Tourismus des gehobenen Bürgertums, das dem Kaiserhaus und dem Hochadel ins Salzkammergut folgte, auch die Salzkammergutseen „entdeckt“ wurden, war es eine logische Folge, dass nur zwei Jahre nach Gründung des ersten Österreichischen Yachtclubs überhaupt, dem von Wiener Industriellen getragenen UYC Stammverein (15. März 1886) und dann im selben Jahr 1886 der UYC Wörthersee (14. Juni 1886) und der UYC Attersee (10. Juli 1886), die Gründung



Edward Drory 1886.



Die Clubgründer 1890 (von rechts nach links): Gustav Fritz, Dr. Rudolf Thausing, Dr. Alfred Pranter, Alfred Finger, Egon Oppolzer und Hr. Eisenmenger.

des UYC Traunsee mit seinem seglerischen Zentrum in Gmunden stattfand.

Wie beim BSC in Berlin und den drei genannten ältesten Union Yacht Clubs war es auch hier Edward Drory, der den Anstoß zur Gründung am 15. August 1888 gab. Das Datum ist natürlich kein Zufall, sondern ist der Feiertag Mariä Aufnahme in den Himmel, der 1888 auf einen Mittwoch fiel und schon seit 1632 in Traunkirchen am Tag des Patroziniums der Pfarrkirche durch die Seeprozeession begangen wurde und wohl auch deswegen am Traunsee einen besonderen Stellenwert hat.

An diesem Feiertag kamen also einige Segelkameraden in Gmunden zusammen und gründeten den Union Yacht Club Traunsee – aber wer genau diese Segler waren, läßt sich nicht mehr genau rekonstruieren, da unterschiedliche Berichte darüber existieren, obwohl einige der

frühesten Clubmitglieder auf jeden Fall dazu gehören, und zwar waren das Gustav Fritz und die Brüder Heinz (Dr. Heinrich) und Viktor Thausing.¹⁾ Auch Egon Oppolzer, Alfred Finger, Dr. Alfred Pranter und Dr. Rudolf Thausing dürften zu diesem engsten Kreis gehört haben. Viktor Thausing sen. nennt in seinen Erinnerungen auch noch Rittmeister Bauer und Dr. Schrack unter den Gründungsmitgliedern:

Inzwischen hatte die Segelei die Bekanntschaft zwischen Drory und Fritz vermittelt und so gründete über Drorys Veranlassung G. Fritz mit uns den Zweigverein Traunsee, dessen Statuten im August 1888 von dem ersten Schriftführer, meinem Bruder R. Thausing, eingereicht wurden. Die Proponenten und ersten

¹ So die Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des UYC: H[ans] Maurus: Fünfzig Jahre Union-Yacht-Club. Der Union-Yacht-Club 1886-1936. Wien 1936, S. 31f.



Die Gründer vor einem Bootshaus auf dem Clubplatz in der Orter Bucht (von links nach rechts): V. Schiffer, Baron E.v.Ransonett, Wilhelm Breyer, Gustav Fritz, Eduard Thausing, Alfred Finger und Rittmeister Bauer.

Mitglieder waren außer G. Fritz wir drei Brüder Thausing, A. Finger, Rittmeister Bauer, Dr. Schrack u. a.

Als erster Obmann wurde Prof. Schrötter gewonnen, der in Rindbach seine Villa hatte und die Leitung der Ausschusssitzungen und Generalversammlungen ganz unbeschwert durch irgend welche Seglerkenntnisse ausgezeichnet führte.⁽²⁾

Das älteste Photo der Gründerväter unseres Yacht-Clubs stammt jedenfalls aus dem Jahr 1890 und zeigt Gustav Fritz, Dr. Rudolf Thausing, Dr. Alfred Pranter, Alfred Finger, Egon Oppolzer und einen Hrn. (Victor?) Eisenmenger; hinter der Linse stand jedenfalls Ing. Viktor Thausing. Dagegen nennt Dr. Ferdinand Krackowizer (1844-1933), immerhin Zeitgenosse der Vorgänge und Landesarchivar, den 24. September 1888 als Datum der konstituierenden Sitzung

und nennt als Anwesende Gustav Fritz, Rittmeister a.D. Alois Bauer, Dr. Rudolf Thausing und Hofrat Dr. J. Schrack.⁽³⁾ Das bekannteste Photo der Gründungsmitglieder, das immer noch das Clubzimmer im 1. Stock ziert, wurde 1890 vor einer Bootshütte auf dem Clubplatz aufgenommen, und zeigt V. Schiffer, Baron E.v.Ransonett, Wilhelm Breyer, Gustav Fritz, Eduard Thausing, Alfred Finger und Rittmeister Bauer. Da aber Eugen von Ransonett-Villez zu dieser Zeit Präsident des UYCAS war, dürfte es sich um ein Photo anlässlich eines Freundschaftsbesuchs gehandelt haben. Dass solche Besuche an der Tagesordnung waren und auch die Teilnahme von Yachten anderer Clubs von Anfang an üblich war, zeigt auch der folgende Bericht über die allererste Regatta, in der wenigstens die „Ellidhi“ und „Minni“, vielleicht

² Thausing, Erinnerungen, S. 4-5.

³ Krackowizer, a.a.O., Bd. 3, S. 339.

auch „Nina“, vom UYCA kamen,

Die erste Regatta des neuen Clubs wurde bereits am 11.8.1889 abgehalten:

≈ Gmunden. Der Zweigverein „Traunsee“ des Union-Yacht-Clubs veranstaltete am 11. August eine erste interne Regatta als Probe für die im nächsten Jahre abzuhaltende Wettfahrt um die vom Erzherzog Johann, dem Grafen Harrach und anderen hohen Sportfreunden gestifteten Preise. Der frühmorgens günstige Wind flaute bis 10 Uhr ab, weshalb die Regatta verschoben wurde. Im Laufe des Vormittags setzten noch kräftige Böen ein, welche ein Boot zum Kentern brachten, dessen Insassen von Ruderbooten aufgenommen wurden. Am Montag früh starteten bei anfänglich flauem, dann etwas

auffrischenden Süd-West 34 Boote zur Wettfahrt in vier Klassen. In der 3. Klasse (getakelte Ruder-Gigs) war das Ergebnis: 1. „Klotilde“ (Lateiner), Dr. J. Schrack; 2. „Aetius der Blinde“ (Gleittakelung), Prof. Dr. v. Schrötter. „Ingeborg“ und „Feodora“ mussten trotz ihrer guten Leistung wegen falschen Rundens einer Boje ausgeschlossen werden. — In der 2. Klasse (offene Kiel- und Schwertboote, Dreieckskurs) war 1. „Ellidhi“ (Lugger), Dr. Eisenmenger; 2. „Tristan“ (Kutter), Dr. Thausi[n]g. Noch vor „Ellidhi“ erreichte ein außer Wettbewerb mitsegelndes Boot des Erzherzogs Johann Salvator das Ziel. — In der 1. Klasse (gedeckte Kiel- und Schwertboote, Dreieckskurs) siegte mit Ueberlegenheit „Minni“ (Sloop), Dr. G. Lott; 2. „Cressida“



Johann Orth (Mitte), ehem. Erzherzog Johann Salvator, an Bord seiner Dampfyacht „Bessie“ 1888.



Blick vom Schloß Ort auf den Clubplatz, vor 1900.

(Sloop), G.Fritz; den 3. Platz musste „Hermine“ infolge falschen Rundens einer Boje an die viel länger gesegelte „Nina“ abgeben. — Ferner waren 18 Gmundener

Schiffer an der Wettfahrt beteiligt. W. F. ⁴⁾ Die 18 „Gmundner Schiffer“ dürften sich auf die mit Lateinersegeln getakelten Rudergigs, vermutlich hauptsächlich der Gmundner Bootsvermieter, bezogen haben, dennoch ist ein Feld von 34 Booten für die erste Regatta überraschend groß. — Nur am Rand sei erwähnt, dass Erzherzog Johann Salvator (geb. 1852), der nur 2 Monate später aus dem Kaiserhaus austrat und den Namen des von ihm 1876 erworbenen Schlosses Ort annahm, schon im darauffolgenden Juli mit seiner Dreimastbark „Saint Margaret“ vor Kap Horn verloren ging; Johann Orth wurde 1911 trotz diverser Gerüchte über ein mögliches Überleben endgültig für tot erklärt.

Nur drei Jahre später datiert das älteste Mitgliederverzeichnis, welches schon die damaligen Funktionen im Club benennt.

⁴⁾ Aus: Der Wassersport Jg. 7 (1889), Heft 47 vom 22. August 1889, S. 524.

Zweigverein Traunsee.

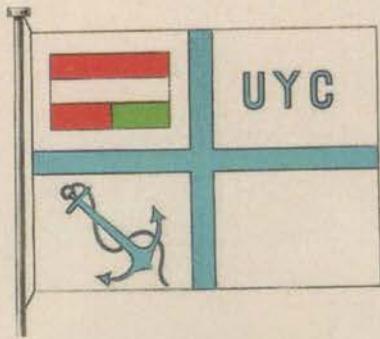
Prof. Dr. Ritter von **Schrötter**, Vorstand.
 Dr. **Josef Schrack**, Vorstand-Stellvertreter.
Hermann Ritter von **Schrötter**, Schriftführer.
Alfred Finger, Cassier.
Alois Bauer, Oberbootsmann.

Dr. **Rudolf Thausing**,
Camillo von Türk. } Ausschluss.

Robert Baum,
Wilhelm Breyer,
Edward Drory,
Gustav Fritz, E. M.,
 Prof. Dr. **Kundrat**,
 Dr. **Gustav Lott**,
J. Overhoff,
 Dr. **Alfred Pranter**,
 Ritter von **Rziha**,
Eduard Thausing,
Victor Thausing,
Nikolaus Ritter von **Scanavi**,
K. u. k. Yacht-Geschwader. } Active Mitglieder.

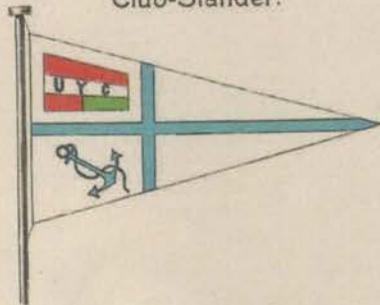
Club-Flaggen und Stander des UYCTs seit 125 Jahren.

Club-Flagge.



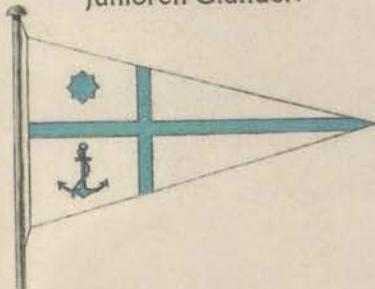
Club-Flagge mit eingefügter K.u.K Handelsflagge, Anker und Initialen, ab 1888 bis 1905.

Club-Stander.

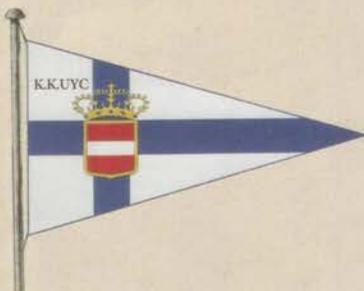


Club-Stander von 1888 bis 1905.

Junioren-Stander.



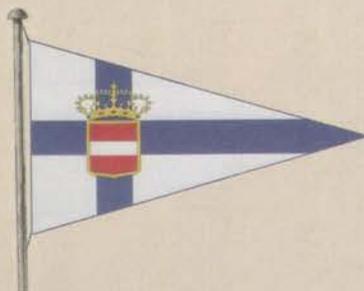
Junioren-Stander von 1888 bis 1905.



Clubstander von 1913 bis 1918.



Clubstander von 1938 bis 1945.



Clubstander von 1905 bis 1913 und von 1945 bis jetzt.

Während des ersten Vierteljahrhunderts seiner Existenz besaß der UYCTs kein eigenes Haus, ja nicht einmal ein eigenes Grundstück, sondern man traf sich informell auf dem sogen. Klubplatz im westlichsten inneren Winkel der Orter Bucht:

Im Jahre 1889 trat ein Freund meines Bruders, Alfred Pranter, in den neuen Klub ein, es war ein kleiner, aber gut zusammengestimmter Kreis von Mitgliedern, die sich auf dem alten sogenannten „Klubplatz“ auf jede Art königlich unterhielten.

Der Klubplatz war der Teil des Gartens der Villa Harringer (jetzt Limm), der zwischen dem Kanal und der Villa Feichtinger (jetzt Steinberger) lag. Wir hatten uns hier immer mit G. Fritz getroffen, der am Anfang des Kanals beim Bootshaus Feichtinger sich einen kleinen Schuppen für die Canoes hatte bauen lassen, während wir ja hier unser Ruderboot eingestellt und in der Orter Bucht den „Tristan“ liegen hatten. Die Gründung des Klubs und namentlich die dadurch entstandene Bekanntschaft und Freundschaft mit E. Drory, dem Gründer des UYC, hat der Entwicklung der Segelei auf dem Traunsee einen gewaltigen Impuls gegeben.⁵⁾

(Dieser „Klubplatz“ liegt am Ufer der Orter Bucht zwischen den heutigen Hausnummern Dr. Thomas-Strasse 7 und 11).

Nach der Gründung des UYCTs im Sommer 1888 entstanden später als Union Yacht Clubs noch 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),

⁵ Thausing, Erinnerungen, S. 5.

„UYC Mattsee“ (18. März 1925), „UYC Neusiedlersee“ (17. Januar 1927) und als vorläufig letzter der „UYC Neufeldersee“ (16. September 1950) gegründet.⁶⁾

Die rechtliche Konstruktion des UYC und seiner Zweigvereine war anfangs nicht ganz durchsichtig:

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.⁷⁾

Anfangs bestanden auch noch Flagge und Stander der Union Yacht Clubs, anders als jetzt, aus einem hellblauen Kreuz auf weißem Grund, mit einer kleinen Version der K.u. k. österreichisch-ungarischen Handelsflagge, den Initialen des Zweigvereins im oberen inneren Feld und darunter einem blauen Anker.

⁶ Aichelburg, Wladimir: K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich-Ungarns in alten Photographien. (= Festschrift 100 Jahre Union Yacht Club). Wien: Verlag Orac 1986, Neuauflage der Buchhandlungsausgabe Wien: Österreichische Staatsdruckerei 1996, S. 14.

⁷ Aichelburg, K.u.K. Yachten, S. 14

Dieser heraldisch überladene Stander wurde 1902 von allen Symbolen befreit, was nur ein blaues Kreuz auf weißem Grund überließ. Dies entsprach jedoch der internationalen Buchstabenflagge X und hätte Anlaß zu Mißverständnissen geben können. Allerdings bewilligte dann schon am 14. August 1905 Kaiser Franz Joseph dem UYC das Führen des rot-weiß-roten Bindenschilds mit der Habsburgerkrone darüber auf dem blauen Kreuz des Hintergrunds, was bis heute die Flagge des UYC bildet.

Die mit 3. August 1911 dem UYC mit kaiserlicher Erlaubnis zugestandene Führung der Bezeichnung „kaiserlich-königlich“ hing mit dem 25jährigen Jubiläum der Clubgründung zusammen, wodurch die Union Yacht Clubs nun den selben Rang wie die britischen „Royal Yacht Clubs“ einnahmen, welche bis heute das Recht zur Führung der Krone des British Empire im Stander haben. Die neuen Buchstaben änderten aber nichts am Stander oder der Flagge, dagegen trugen von 1911 bis 1918 sämtliche Publikationen, Preise und Cockpitschilder stolz die Bezeichnung „K.K. Union Yacht Club“, welche allerdings mit Ende der Österreichisch-ungarischen

— **K. k. Union-Yacht-Club.** Dem hiesigen Union-Yacht-Club Zweigverein Traunsee wurde vom Kaiser die Auszeichnung zuteil, den Titel „kaiserlich königlich“ führen zu dürfen.

Zitat aus Gmundner Zeitung nr. 33 (1911) über k.k. UYCTs.

Monarchie ihre Bedeutung verlor.

Die gravierendsten Veränderungen des Clubstanders gab es jedoch mit dem sogen. „Anschluß“ Österreichs an das Großdeutsche Reich, denn nicht nur wurden die Union Yacht Clubs selbst aufgelöst und zu Zweigvereinen des Yacht Club von Deutschland degradiert, auch an ihren monarchistischen Symbolen nahm man Anstoß. Deshalb trugen während der sieben Jahre des 1000jährigen Reichs auch die Union Yacht Clubs den Stander aller deutschen Vereine, nämlich ein schwarzes, rotumrandetes Kreuz auf weißem Hintergrund, in dessen Mitte der deutsche Reichsadler mit den Hakenkreuz hervorstach. Dieses recht unnautisch wirkende Gebilde ging zwar auf einen Stander des Kieler Yacht-Clubs (gegr. 1887, später Kaiserlicher Yacht-Club), zurück, welcher allerdings 1937 aufgelöst und von den Nationalsozialisten als Yacht-Club von Deutschland neugegründet wurde, wobei der Stander statt der Krone eben Reichsadler und Hakenkreuz verpasst bekam, war aber verglichen mit dem der Union Yacht Clubs ausserordentlich hässlich. Erst 1945 bekamen die Union Yacht Clubs ihre stolzen alten kaiserlichen Standere und Flaggen zurück, welche sie bis heute führen.

Die Mitgliederverzeichnisse und Yachtregister des Union Yacht Club aus den



Cockpitschild aus Anlass des 25jährigen Jubiläums.

Jahren 1908, 1909, 1911 und 1913 und „Das Jahrbuch“ des Union Yacht Club geben jedenfalls ein gutes Bild davon, wie der Club im ersten Vierteljahrhundert seit seiner Gründung angewachsen war und wie der Bestand der Yachtflotte aussah, auch wenn zu berücksichtigen ist, dass (wie heute noch immer) keineswegs alle Schiffe, die bei Regatten mitsegelten, auch notwendigerweise registriert waren. Immerhin ergibt sich für 1913 schon eine beachtliche Flotte des UYCTs, wie der Aufstellung zum Bootsbestand von 1913 zu entnehmen ist.

Auch die Liste der Mitglieder war von den 19 Herren – und es waren nur Herren! – des Jahres 1890, zu denen noch, wie bei den UYCs üblich, das K.u.K. Yachtgeschwader in Pola als institutionelles Mitglied hinzukam, im Jahre 1913 auf immerhin 60 aktive und 55 beitragende Mitglieder sowie 4 Junioren angewachsen, darunter schon 30 Damen.

Gesegelt wurde bei Ausbruch des I. Weltkriegs noch bis in den Krieg hinein, allerdings wurden Regatten schon nach der Ermordung des Thronfolgers abgesagt. So findet sich etwa in der Berliner Zeitschrift „Der Segelsport“ vom 1. August 1914 (Jg. 1, Heft 19, S. 343) der kleine Hinweis, dass für die Internationalen Regatten der 6m-R-Klasse zwar sieben Yachten genannt hätten, aber

Der k.k. Union-Yacht-Club Traunsee sieht sich durch die Einberufungen wegen des Krieges gezwungen, die Regatten auf unbestimmte Zeit zu verschieben. Diese sieben 6er waren übrigens „Teresa II“ (Richard Dehne), „Gorla“ (Dr. Paul Clairmont), „Halunk“ (Viktor Urban), „Grane“ (Dr. Ritter



6-m-R-Klasse „Teresa II“, Bj. 1913.

von Sonnenthal), „Cobra“ (Adrian Ritter von Sax), „Flamander“ (Dr. Stefan Ritter v. Clanner) und „Windspiel XVIII“ (Dr. Friedrich Ritter von Haymerle).

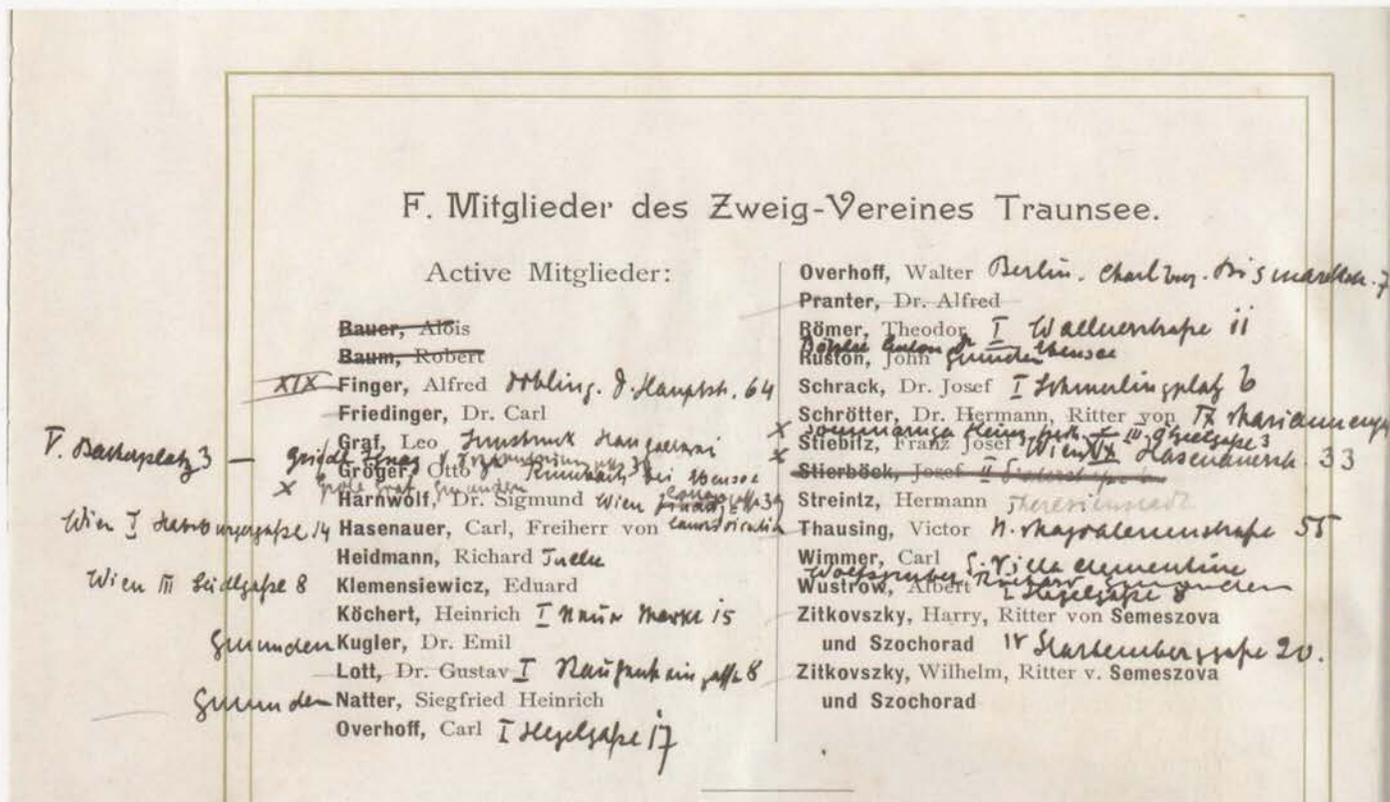
Von 1914-1918 kam der Binnensegelsport zwar nicht völlig zum Erliegen, war aber stark eingeschränkt. Während man in Berlin am Wannsee schon 1915

die smarte Idee von Regatten als Benefizveranstaltungen hatte (so im Juni 1915 „Kriegs-Segelwettfahrten im Dienst der Kriegswohltätigkeit“), hielt man in Österreich von 1915 bis 1917 offenbar nur auf der Alten Donau noch Segelregatten ab, welche allerdings gewissen Seltenheitswert hatten, wie entsprechende Pressemeldungen zeigen. Immerhin nahmen noch ein Jahr vor Kriegsende, am Samstag, dem 30. September 1917, auf der Alten Donau 26 Boote der Klassen I – III an den Regatten teil.⁸⁾ Auf den Salzkammergutseen scheint dagegen ab 1915 die auf die Wiener Sommerfrischler angewiesene Regattatätigkeit zum Erliegen gekommen sein, da die

„Wassersport“ berichten jedenfalls von Ausschreibungen oder abgehaltenen Regatten.

Private Ausfahrten verzeichnet das Logbuch des UYCTs allerdings auch noch für 1914 und 1915, 1914 nur von der Kielyacht „Schelm III“ des Max Schmidt und der „Maus“ von Karl Friedinger, 1915 von „Schelm III“, „Fräulein“ des Ludwig Neumann und der erst 1914 fertiggestellten „Isolde“. Damit bricht das Logbuch am 9.9. 1915 ab und setzt erst, reichlich verspätet, wieder 1924 ein.

Im Nachkriegsjahr 1919 scheint es nur wenige organisierte Wettfahrten gegeben zu haben, allerdings wurden im UYCTs schon vom 21.-31. August 1919 clubinterne



Dieses reizende Beispiel einer akribisch aktualisierten Mitgliederdatei stammt aus dem UYCTs-Archiv und ist eingetragen in: Union-Yacht-Club. Jahresbericht für 1900 und 1901. Wien 1901, S. 20.

meisten Männer wohl zum Kriegsdienst eingezogen waren. Weder „Die Yacht“ noch die „Allgemeine Sport-Zeitung“ noch die 1916 als Verbandsblatt des nunmehr vereinigten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Segelverbandes fungierende Zeitschrift

Regatten ausgetragen.⁹⁾ Mangels jährlichen Yachtregistern und Publikationen ist auch die Spur vieler Yachten in den Kriegsjahren und kurz danach nicht mehr zu nachzuvollziehen.

⁸⁾ Vgl. Allgemeine Sportzeitung Jg. 28, Ausg. vom 2. Oktober 1917.

⁹⁾ Holger und Eckhard Höllwerth: Gmunden 1918 bis 1945. Eine Stadt in schwierigen Zeiten. Gmunden 2012, S. 251.

Revolution im Yachtbau am Traunsee 1893: Die „Bubble“.

Im Jahre 1893 hielt eine neue Ära des Yachtbaus am Traunsee Einzug. Ein Mitglied des UYCTs, Camillo von Türk, Eigner der 1890 gebauten Schwertyacht „Vici“, und mit dieser eigentlich recht zufrieden, ließ sich dennoch bei Nataniel Herreshoff in Bristol, Rhode Island, einen modernen Wulstkieler von 27 Fuss bauen. Nataniel Herreshoff (1848-1938) hatte damals schon seinen Ruf als „Wizard of Bristol“ und besiegte mit seinen von ihm gebauten America's Cup Yachten von 1893 bis 1934 alle englischen Herausforderer, 1893 stand er sogar selbst am Ruder der „Vigilant“.¹⁾

Es war daher nicht überraschend, dass auch die kleine „Bubble“, die Camillo von Türk über den Atlantik bringen ließ und die in Rindbach zusammengebaut wurde, nicht nur am Traunsee Furore machte, wie auch Viktor Thausing ausführlich bespricht:

„Vici“ war nur ein Jahr im Besitze Türks gewesen, der dem UYC Traunsee zu dem Ruhm verhalf, das erste moderne Segel-längenboot mit sogenanntem Löffelbug in Europa in seiner Yachtliste zu haben, nämlich die berühmte „Bubble“.

In Amerika hatte Herreshoff gerade eine umwälzende Neuerung im Bootsbau gemacht, durch die Konstruktion seiner „Gloriana“, der ersten Yacht, die infolge des flach ausladenden Buges, den man



Die „Bubble“ am Traunsee 1893.

„Löffelbug“ nannte, statt durch, über das Wasser fahren sollte. Der durchschlagende Erfolg seiner Konstruktion veranlagte Türk, der dank der Faßdaubenfabrik seines Vaters über genügend Kleingeld verfügte, bei Herreshoff ein Boot seiner neuen Konstruktion zu bestellen, das in Amerika gebaut und 1893 direkt nach Gmunden geliefert wurde.²⁾

Die Berliner Zeitschrift „Der Wassersport“ berichtete darüber ausführlich über

¹ Vgl. dazu Gregory O. Jones: Herreshoff Sailboats. St. Paul, MN., 2004.

² Viktor Thausing: Die Rennklassen und ihr Einfluß auf die Entwicklung des U.-Y.-C. In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 1 (1927), Heft 4, S. 1-8:7.



*Kleine Herreshoff Yacht für den Transport nach Europa verpackt
(aus: Yachts by Herreshoff. The Herreshoff Manufacturing Company.
[Nummerierter Privatdruck] Bristol, Rhode Island ca. 1935, S. 44.*

extrem flachen Boden auf. An diesen wurde eine Bronzeplatte von 160 kg mit einem Bleiwulst von 393,5 kg montiert, sodass fast die Hälfte des Gesamtgewichts von 1000 kg auf diesen abnehmbaren Kiel entfiel.

Jedenfalls segelte bei den Regatten vom 13.-15 August 1893 die „Bubble“ die anderen Boote des Traunsees in Grund und Boden. Bei einem speziell veranstalteten Matchrace

sieben großformatige Seiten hinweg:

„Ein österreichischer Sportfreund, Herr Dr. jur. Camillo von Türk, Stifter des K.u.K. Yachtgeschwaders, hatte beschlossen, den Seglern diesseits des Ozeans und des Aermelmeeres an einem Muster zu zeigen, wie eine amerikanische moderne Wulstkielyacht aussieht und segelt, und hatte zu diesem bei Meister Herreshoff selbst einen kleinen Renner bestellt. [...] Deshalb ermächtigte uns Hr. Dr. von Türk, die am 6. Juni in einer Kiste von Amerika eingetroffene Yacht noch in derselben Woche von der kundigen Hand des Herrn P. Francke (Berlin) in Gmunden am reizenden Traunsee sorgfältig aufnehmen zu lassen und die [...] Risse im „Wassersport“ zu veröffentlichen.“³⁾

Im Gegensatz zu den damals üblichen Schwertyachten mit senkrechtem Stampfsteven (der erst im 21. Jahrhundert wieder bei Yachten zu Ehren kommt) und enorm langem Bugspriet wies die „Bubble“ einen Löffelbug, lange Überhänge und einen

gegen Drorys „Nirwana“ am 11. und 12.



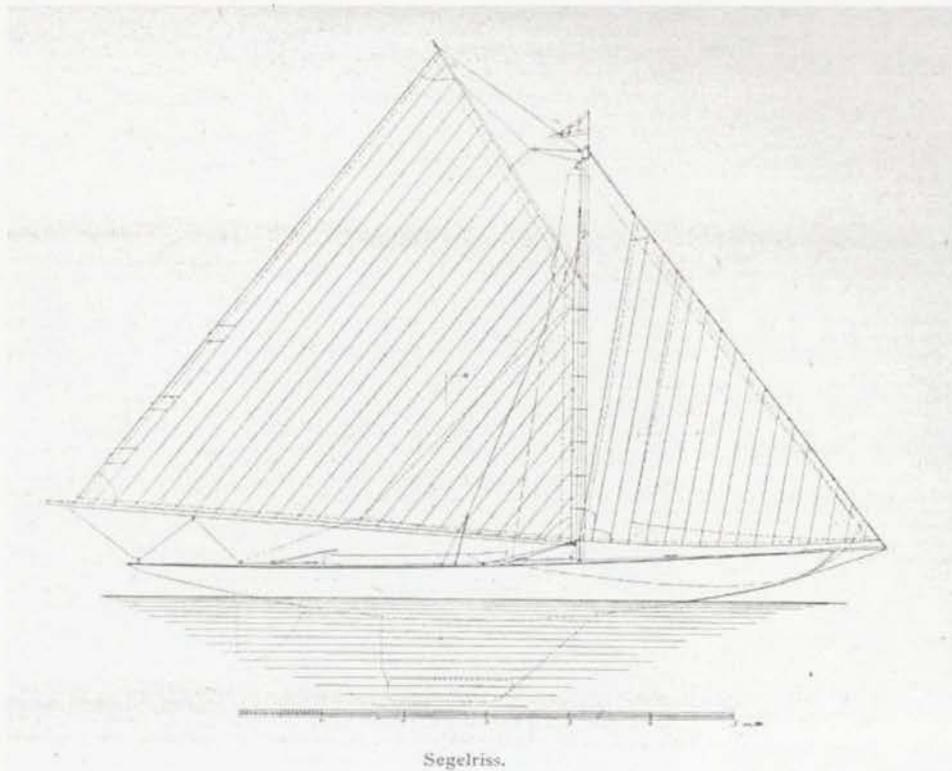
*Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“.
Der Rumpf ohne den Wulstkiel (der hinten zwischen Stäben aufgestellt ist).*



*Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“.
Der Wulstkiel.*

*Die Bubble vor dem Zusammenbau in Rindbach.
Beide Photos aus: Die kleine Herreshoff-Yacht
„Bubble“. In: Wassersport 1893, Heft 31 vom
3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5: 415*

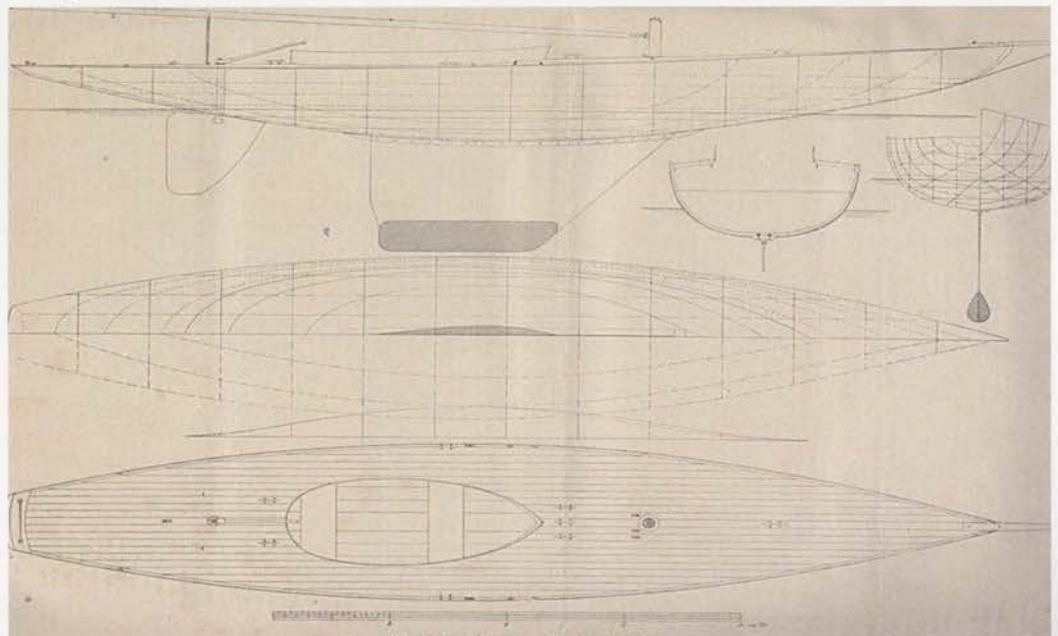
³⁾ Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. In: Wassersport 1893, Heft 31 vom 3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5: 390.



Der Segelriss der Bubble: Aus: Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. D In. Wassersport 1893, Heft 31 vom 3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5: 392.

Sept. in Gmunden blieb sie ebenfalls siegreich, auch wenn sie mit der geringen Segelfläche von nur 32 gegenüber 37 qm auf Vorwindkursen langsamer war, wie die genaue Statistik über die Zeiten bei den Bojenrundungen im „Wassersport“ aufzeigt. Auch in Berlin im selben Herbst war sie allen dortigen Yachten überlegen, worüber allerdings Viktor Thausing schreibt:

Das Boot startete auch in Berlin, Türk mußte deshalb einem deutschen Verein beitreten, wie mir Drory erzählte, wurde aber sein Sieg mit solchen Mitteln bekämpft, daß Türk vor dem Ziel das Ruder seinem bezahlten Mann übergab, so auf den 1. Preis



Der Riß der Bubble. Aus: Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. In. Wassersport 1893, Heft 31 vom 3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5: 404.

verzichtend.

Die „Vici“ hatte Türk dem Klub geschenkt, der so zu seinem ersten Klubboot kam. „Bubble“ wurde dann nach Pola verkauft, soll dort selbst bei Bora gesegelt sein und kam hierauf wieder an den Traunsee, jedoch nicht zum UYC.

Im Jahre 1906 habe ich sie (sie hatte inzwischen eine größere Besegelung bekommen) bei einer Regatta in Ebensee geführt, wo sie sich gegen die neuesten Boote noch immer gut halten konnte.

Das weitere Schicksal der „Bubble“ ist ein Beleg für die hohe Mobilität der Yachten auch in den frühesten Jahren, wie der letzte Absatz eines umfangreichen Abschnitts in „Seglers Handbuch“ von 1898 belegt:

Nachdem „Bubble“ ein Rennen auf dem Gmündener [sic!] See siegreich gegen die dortigen besten Boote gesegelt hatte, wurde sie mit der Bahn nach Berlin

geschafft, um dort den Rest der Saison zu verbringen und im nächsten Frühjahr an den Berliner Regatten teilzunehmen. Nachdem sie ihre Berliner Frühjahrs-Engagements erfüllt und in zwei Regatten das beste Material Berlins mit Leichtigkeit geschlagen hatte, ging sie mittelst Eisenbahn nach Kiel, um dort in den für sie offenen Regatten zu starten. Auch hier wurde sie mit Leichtigkeit Siegerin, wie am gleichen Tage auch „Gudruda“ [ex „Wenonah“, Bj. 1892 bei Herreshoff, vom preuss. Prinzen Heinrich 1893 aus Schottland erworben] in ihrer Klasse sich spielend ihre ersten Lorbeeren unter deutscher Flagge erwarb.⁴⁾

Übrigens war die „Bubble“ trotz ihres wechselvollen Schicksals dem Traunsee treu: noch im Dezember 1915 schrieb Viktor Thausing an die Redaktion der Berliner Zeitschrift *Der Segelsport* eine Richtigstellung (Jg. 2, Heft 9, S. 140), nachdem man dort die „Bubble“ als „der erste Wulstkieler in Deutschland“ bezeichnet hatte und erwähnt, dass die „Bubble“ sich durchgehend in österreichischem Besitz befunden habe und nun, 1915, nach ihrer Rückkehr aus Pola vollständig gebrauchsfähig in Altmünster am Traunsee liege, allerdings nicht mehr im Register des UYCTs.

Zuschrift.

(Ohne Verantwortung der Schriftleitung.)

Wien, am 8. XI. 15.

Verehrliche Redaktion der Zeitschrift
„Der Segelsport“

Berlin.

Ich möchte eine Stelle in Nr. 6 Seite 99 Ihrer Zeitschrift klarstellen, die lautet: „Bubble, der erste Wulstkieler in Deutschland.“ Daraus kann vielleicht mancher schließen, daß Bubble eine deutsche Jacht war, wie auch in dem Werk „Jachtbau und Jachtsegeln“ die falsche Bemerkung enthalten ist: „die für deutsche Rechnung gebaute Bubble“.

Das ist ein Irrtum. Bubble wurde von einem damaligen Mitglied unseres Vereins, dem Zweigverein „Traunsee“ des k. k. Union-Jacht-Club, Herrn C. v. Türk, bei Herreshoff bestellt und direkt nach Gmunden an den Traunsee geliefert. Sie war nicht nur der erste Wulstkieler in Deutschland, sondern überhaupt die erste Jacht mit „Gloriana“- (Löffel-) Bug in Europa.

Sie ist auch später immer in österreichischem Besitz geblieben, nur wurde sie, als sie zu Regatten nach Berlin kam, um den Ausschreibungen zu genügen und startberechtigt zu sein, damals auch bei einem deutschen Segelverein eingeschrieben.

Später kam sie nach Pola, dann wieder an den Traunsee und liegt jetzt, noch vollständig gebrauchsfähig, in Altmünster am Traunsee.

Sie nahm bis vor wenigen Jahren an unseren offenen Regatten (sie gehört nicht unserem Verein an) teil. Ich selbst habe sie noch bei den Regatten 1906 mit ganz gutem Erfolg geführt, da sie namentlich bei Flaute außerordentlich schnell ist.

Untenstehendes Bild zeigt sie bei einer dieser Regatten. Die Besegelung ist nicht die ursprüngliche, die weit kleiner war und ein Gaffelsegel hatte.

Vielleicht ist diese geschichtliche Klarstellung von Interesse.

Hochachtungsvoll

Victor Thausing,

Obmann des k. k. Union-Jacht-Club Zv. Traunsee.



Faksimile von Viktor Thausings Leserbrief an den „Wassersport“ vom Dezember 1915.

⁴⁾ Georg Belitz: Seglers Handbuch. Zweite, gänzl. umgearb. Auflage. Berlin 1898, Nachdruck 1984; die „Bubble“ wird auf S. 175-183 ausführlich behandelt, das Zitat steht S. 183.

Regattakurse und Pokale der frühen Jahre.

Der älteste nachweisbare im UYCTs ausgesegelte Regattakurs ist das sogenannte „Orter Dreieck“, welches vom Start vor dem Club bis Steinhaus, Toscana und wieder zurück zur Esplanade führte. Der Sinn dieses relativ kurzen Kurses, der in der Regel dreimal abzusegeln war, bestand in der Möglichkeit, dass auch Zuschauer das Regattageschehen verfolgen konnten – ein naheliegender Gedanke, der aber erst in allerjüngster Zeit mit Konzepten wie „Sailing in the City“ u.ä. wieder aufgegriffen wurde. Dieses „Orter Dreieck“ bot zudem die Chance, den Kurs bei Flauten rasch zu verkürzen und den Heimweg kurz zu halten.

Daneben gab es aber schon früh andere Kurse, wovon der Kurs zum Fischerzeichen sich bald etabliert hatte, ebenso ein Regattakurs nach Traunkirchen und zurück. Eine „Fischerzeichen-Regatta“ wurde nach Auskunft des 1. Logbuchs des UYCTs jedenfalls schon 1901 ausgesegelt.

Pokale der Frühzeit waren der Orter-Bucht-Pokal, ausgesegelt bereits 1894, der Traunkirchen-Pokal (1895), ein Wanderpokal der Stadt Gmunden (1895), und der Ebensee-Pokal (spätestens 1903 ausgesegelt), der auch heute noch heiß umkämpft ist, auch wenn es längst keinen Wanderpokal mehr dabei zu gewinnen gibt.

Ein Pokal, der im ersten Jahrzehnt eine große Rolle gespielt hatte, war der Steueremannspokal, ein Wanderpokal, der am 27.7.

1909 von Ing. Ignaz Gridl u. Rittmeister Dr. Stricker gestiftet wurde und im ersten Jahr von Dr. Natter auf „Stiefmütterchen“ (heute „Skiöblaödnir“) gewonnen wurde. Im selben Jahr wurde auch eine neue Regatta eingeführt, die Fischerzeichen-Orter Bucht Regatta für Kielyachten.

Daneben gab es zu dieser Zeit noch einen Traunsee-Pokal, einen Drory-Pokal und einen „Wanderpokal der löbl. Kurkommission Gmunden“. Dass die Stiftung von Pokalen von den Adelshäusern und ganz besonders vom Kaiserhaus erwartet wurde, zeigt die erste UYCTs-Regatta vom 11./12. August 1889, in der Erzherzog Johann Salvator nur ausser Konkurrenz mitsegelte, da er selbst die Preise gestiftet hatte.

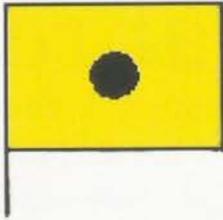


Start vom Bellevue-Steg 1935.

2.

Orter-Bucht-Bahn (2 mal Orter Δ) 4 1/2 S.M.

Flaggensignal:

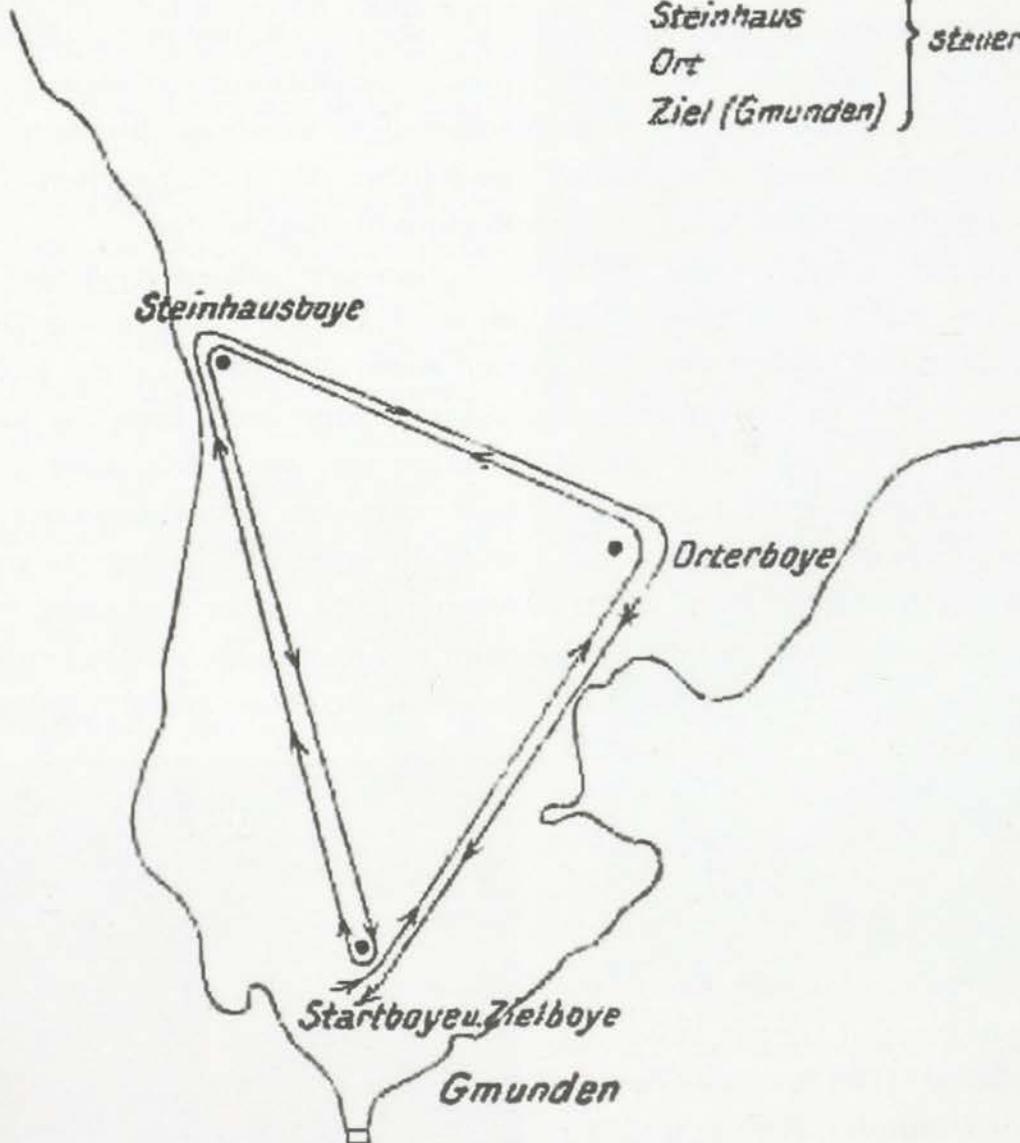


J

Boyerunden:

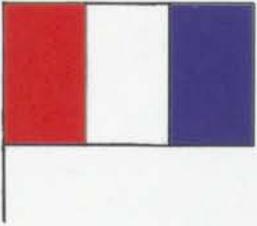
Start (Gmunden) }
Ort } *backbord*
Steinhaus }

Gmunden }
Steinhaus } *steuerbord.*
Ort }
Ziel (Gmunden) }



6
Fischerzeichen-Bahn. 8 S.M.

Flaggensignal.

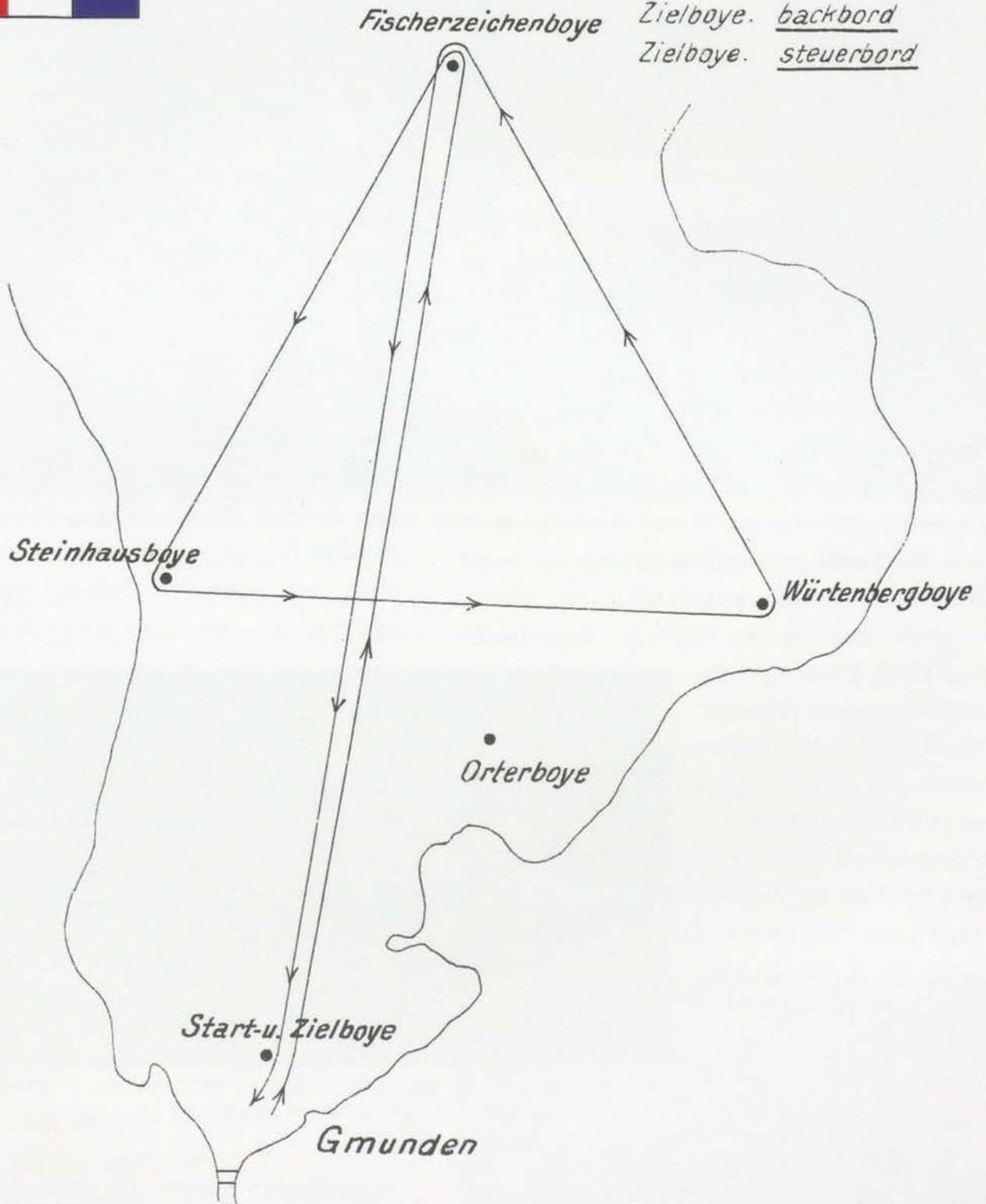


Boyenrunden:

alle Boyen ausser der

Zielboye. backbord

Zielboye. steuerbord





Orterbucht-Regatta 1907.

Ausser dem Traunkirchen-Pokal (der sich an der zu segelnden Strecke orientierte), gab es noch den genannten Traunsee-Pokal, in den späten 20er und frühen 30er-Jahren den Traunsteinpreis, der nur für die 35qm-Rennklassen ausgeschrieben war, und in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts die Traunsteingams für Starboote, die heute immer noch ausgesegelt wird und neben dem Segeln auch ein Scheibenschießen umfasst.

Ein besonderer Preis zu den Zeiten zwischen 1920 und ca. 1960, als alle Klassen im Rahmen der Traunseewoche zu sogen. Verbandswettfahrten zusammengefasst wurden – an den selben Tage und mitunter auf gleichen Kursen, aber nach Klassen getrennt – war der Adriapreis der 20qm-Rennjollen, der auf dem Traunsee und dem Wörthersee ausgetragen wurde. Ein vom UYCAS gestifteter Preis der 20er Jahre war der Malepartuspreis, den Dr. Hermann Fereberger für den UYCTs gewinnen konnte und heute mit

seinem Gemälde der isländischen Südküste (um das Kap Ingolfshöfði) das Clubzimmer ziert.

Glücklicherweise kurzlebig blieben die Gaumeisterschaften, die nur 1938 ein einziges Mal auf dem Traunsee für die O-Jollen ausgetragen wurden.

Was die Regattabahnen anlangt, so wurden die Traditionskurse 1932 in einem Kursheft verewigt, das in den letzten Jahren für die Verwendung bei Club-Regatten wieder nachgedruckt werden konnte. Dass man darüber hinaus auch an ganz anderen Kursen und selbst an Wettfahrten in der Ebenseer Bucht Gefallen fand, beweist der folgende Regattabericht von 1905:¹⁾

Sonntag, den 20. August [1905]

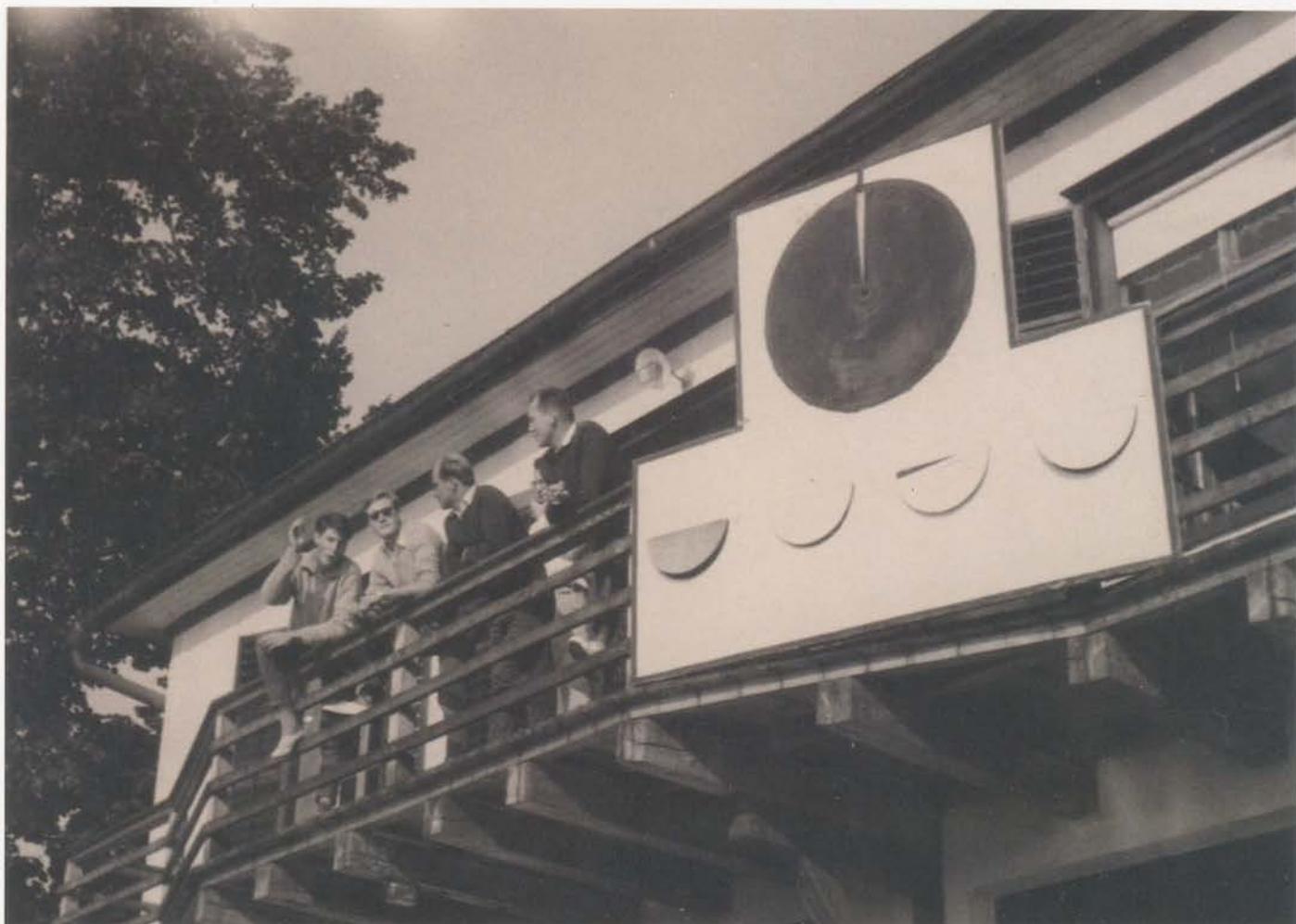
Offene Pokal-Regatta um den „Drory-Pokal“ in Klasse V, und um den „Traunsee-Pokal“ in Klasse VI. Bei dieser Regatta, die bei leichtem Ostwind über eine Bahn von zirka 5 Seemeilen vor Ebensee und Rindbach gesegelt wurde, boten die auf dem von schroffen Felsen umrahmten oberen Teil des Sees dicht beisammen



Der Malepartuspreis, gestiftet vom UYCAS 1923, für den UYCTs gewonnen von Dr. Hermann Fereberger 1924.

kämpfenden Boote ein reizendes Bild. In Klasse V errang den ersten Preis und Pokal Herrn Heinrich Köcherts „Hai“ [...]

¹⁾ Die Yacht 1905, Heft 5, S. 115.



Startmaschine der späten 50er Jahre für 5-min Signal und mechanischem Uhrwerk für letzte Minute.

In Klasse VI errang den ersten Preis und Pokal Herrn Dr. S. H. Natters „Ran II“ [...] Bei der Regatta am 19. August wurden die Boote von einem Propeller, und am 20. August von einem Dampfschiff des Herrn J. Ruston Esqr. begleitet, von dem aus das Regattakomitee und das Publikum alle Phasen des spannenden Wettkampfes gut beobachten konnte.“

Obwohl ein „Ladies' Cup“ erst seit den 80er Jahren halbwegs regelmäßig ausgesegelt wird, gab es bereits im Jahre 1932 eine Damenregatta, bei der mit neun 20qm-Rennklassen das Orter Dreieck einmal abzusegeln war. Gewonnen hat damals übrigens Lili Fellner in 52'58“ auf „Rudi“, die sich damit sogar gegen Fr. Curry auf Currys berühmter „Aero“ durchsetzen konnte.

Ein eigener Juniorenpokal wurde schon 1936 gestiftet, eine reine Juniorenregatta

kam ausgerechnet in der Nazizeit auf, wurde allerdings nur auf vier 35ern 1940 ausgesegelt. Später gab es sogar wieder einen Juniorenpokal, der 1971-1973 auf den Segelschul-Zugvögeln ausgesegelt wurde, und dann natürlich in den 80er und 90er Jahren Regatten für Optimisten und Laser für Jugendliche. Ein speziell für die Optimistensegler gedachter Snoopy-Pokal wurde dabei bis 2003 und nunmehr wieder seit 2012 vergeben.



Das „Sherryfass“ 2010.



Ebenseeregatta einst und jetzt: 29. August 1951 und 22. August 2002.



Die heute im UYCTs immer noch, neben allen Klassenregatten innerhalb und ausserhalb der Traunseewoche, jährlich wiederkehrenden Clubregatten sind die Ebensee-Regatta, die schon wenigstens seit 1903 gesegelt wird, das Clubhandicap für Yachten aller Klassen, welches in den 20er Jahren eingeführt wurde, und der erst

nach dem Krieg eingeführte Max-Schmidt-Pokal für Kielboote. Dagegen werden weder die Damen-Regatten noch die Junioren-Regatten noch die unter unterschiedlichen Namen ausgeschriebenen Holzbootregatten (Friedi-Eisl-Pokal, Sherry-Fass) notwendigerweise jährlich veranstaltet, wiewohl dies angestrebt wird.

Das Clubhaus.

Nachdem schon am 27. November 1897 der Club einen kleinen Teil des Ufers an der Orther Bucht aus dem Besitz von Johann Orth, ehem. Erzherzog Johann Salvator (geb. 1852, seit 1890 bei der Umrundung von Kap Horn im Südatlantik vermisst, 1911 tot erklärt) pachten konnte, dauerte es aber noch geraume Zeit, bis der Club sein dauerndes Heim fand. Allerdings wurde bereits 1907 der Grund im Weyer gepachtet, auf welchem bis nach 1970 der alte Bootschuppen stand, der dann durch die jetzige Halle ersetzt wurde und im August 1950 durch Kauf in den Besitz des UYCTs gelangt war.

Über den ursprünglichen Clubplatz und die Idee zur Errichtung eines Clubhauses berichtet auf gewohnt launige Art Viktor Thausing sen. in seinem 1936 verfassten, aber erst 1948 gedruckten Rückblick auf die ersten 50 Jahre des Clubs:

Als ich im Jahre 1909 von der Stelle eines Oberbootsmannes zu der des Obmannes des „Traunsee“ vorrückte, hatten wir noch immer den alten Klubplatz neben der Villa Harringer.

Allerdings war hier ein Holzschuppen aufgestellt worden, dessen Wände mit Segeltuch verkleidet waren, auch war er mit einem Kasten, Tisch, vier Rohrsthühlen und drei Strohsesseln eingerichtet.

Da machte 1912 Max Schmidt den

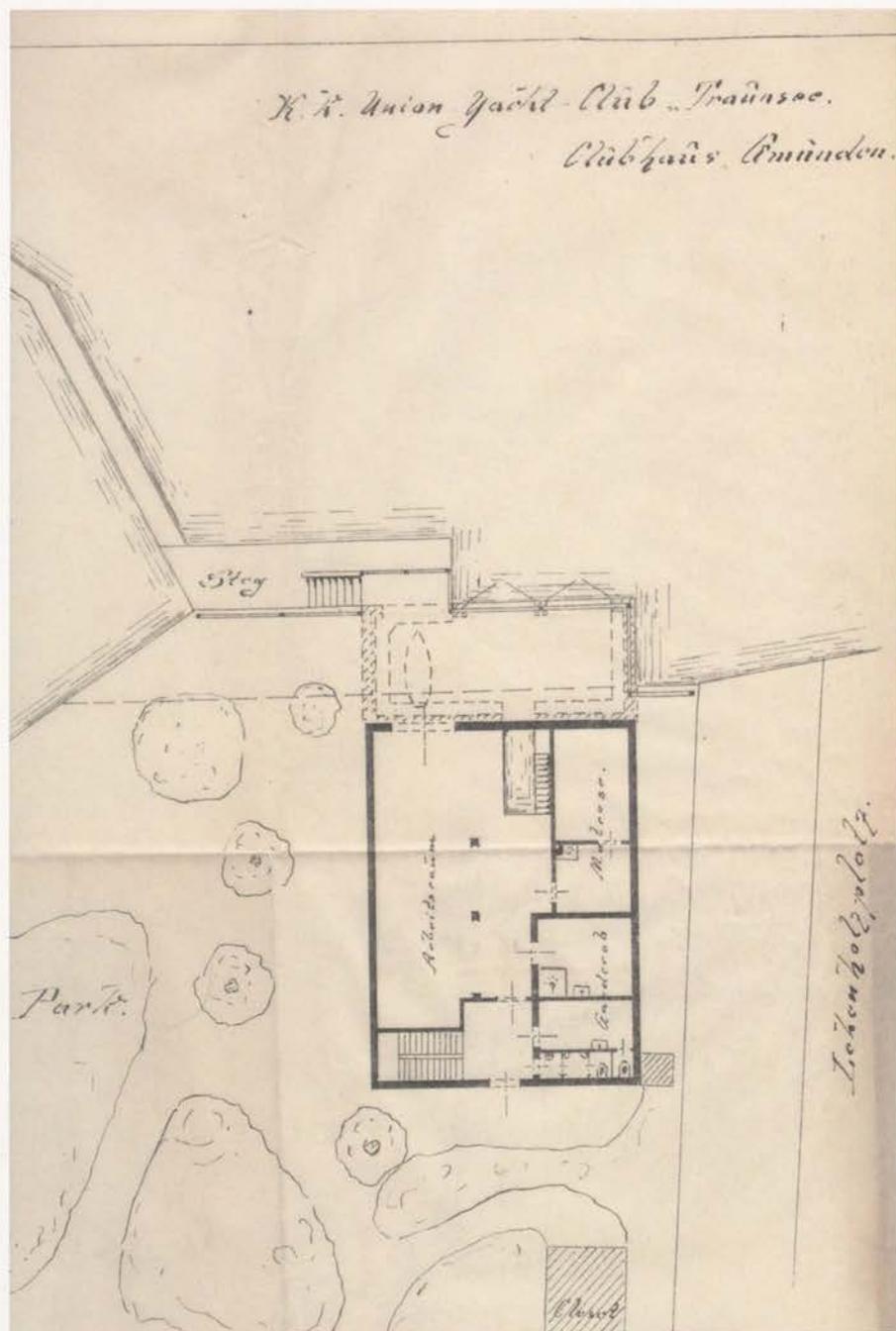
Vorschlag, ein Klubhaus zu bauen. Ich hielt das für einen Scherz, da wir ja nicht das geringste Klubvermögen hatten. Doch wurde mir bewiesen, daß das auch ohne Vermögen möglich sei.

Wir hatten zwei Klubboote und zwei Dalmatiner Matrosen, die viel Geld kosteten, das man besser für ein Klubhaus verwenden konnte. M. Schmidt und ich nahmen also die Sache gleich energisch in die Hand.

Zuerst wollten wir die Villa Feichtinger, die um 30.000 Kronen zu haben war, erwerben, doch konnten wir die Kaufsumme nicht aufbringen.

Dann entwarf Ing. A. Colmann, der ein eifriger Schwimmer war, den Plan eines Klubhauses im Wasser. M. Rosenauer machte Projekte und Pläne hiefür, doch erhob sich in Gmunden heftiger Widerstand dagegen, so daß sogar die „Neue Freie Presse“ dagegenscrieb.

Da war die Not groß, denn wo konnte man in Gmunden am Ufer Platz finden, außer auf dem ärarischen Holzplatz in Ort? Wir versuchten daher kühn auch diese Lösung. Ich fuhr im Winter nach Gmunden, der Amtsschimmel ließ sich aber nicht besiegen, der Abgabe auch nur eines kleinen Stückes des Holzplatzes an uns wurden alle möglichen Hindernisse in den Weg gelegt.



Plan Clubhaus

Da kam ich auf die Idee, von den Herren der Gemeinde, die an der betreffenden Kommission teilnahmen, den vorderen Teil des kleinen Parkes am Ende der Esplanade anzusprechen, was aber mit dem Hinweis abgelehnt wurde, daß das ja der „Malerwinkel“, der schönste Teil der Esplanade sei, bis ich erklärte, vor unserem Haus so viel anzuschütten oder in Form einer Terrasse zuzubauen zu wollen, daß der Verlust an Bodenfläche ausgeglichen wird.

Auf dieser Grundlage kamen wir dann tatsächlich zu einer Einigung, dank der

Unterstützung des Bürgermeisters Dr. Krakowitz[er], der für den Wert des Klubs für Gemeinden Verständnis hatte.

Ich machte mehr als ein Dutzend Entwürfe für das Haus, das danach von Baumeister Warsch in Wels ausgeführt wurde, mit der Fassade des Architekten G. v. Flesch-Brunningen.

Die Gesamtkosten inklusive Betonterrasse und Bootstegen waren zirka 28.000 Kronen, die in zehn Jahresraten zu zahlen waren, für deren Sicherheit einige von uns hafteten.

Im Jahre 1914 war das Haus fertig, die festliche Einweihung und die Eröffnungsregatten hat der Ausbruch des Weltkrieges gestört.

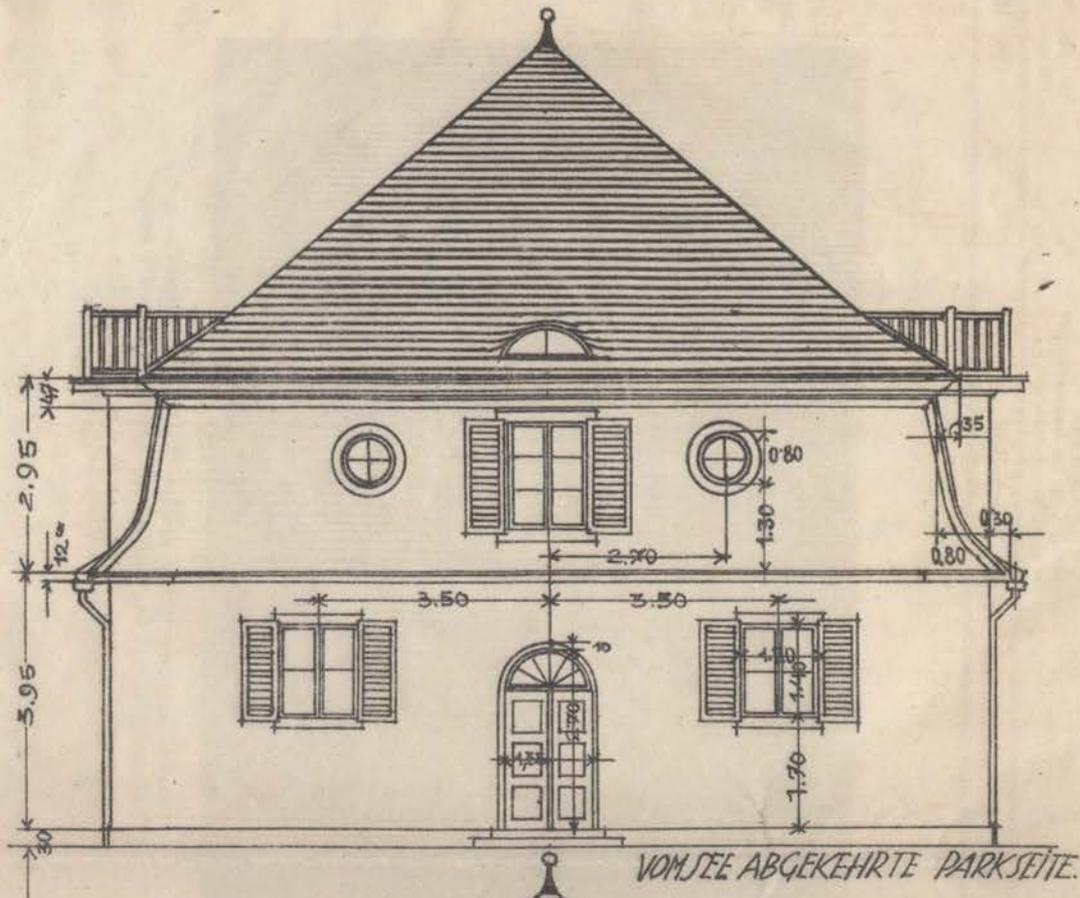
So kam unser Klub zu seinem schönen Heim, aus eigenen Mitteln und durch eigene Kraft.

Möge es mithelfen, daß unser alter UYC Traunsee weiter wachse und gedeihe durch die einträchtige Zusammen-

arbeit aller seiner Mitglieder.¹⁾

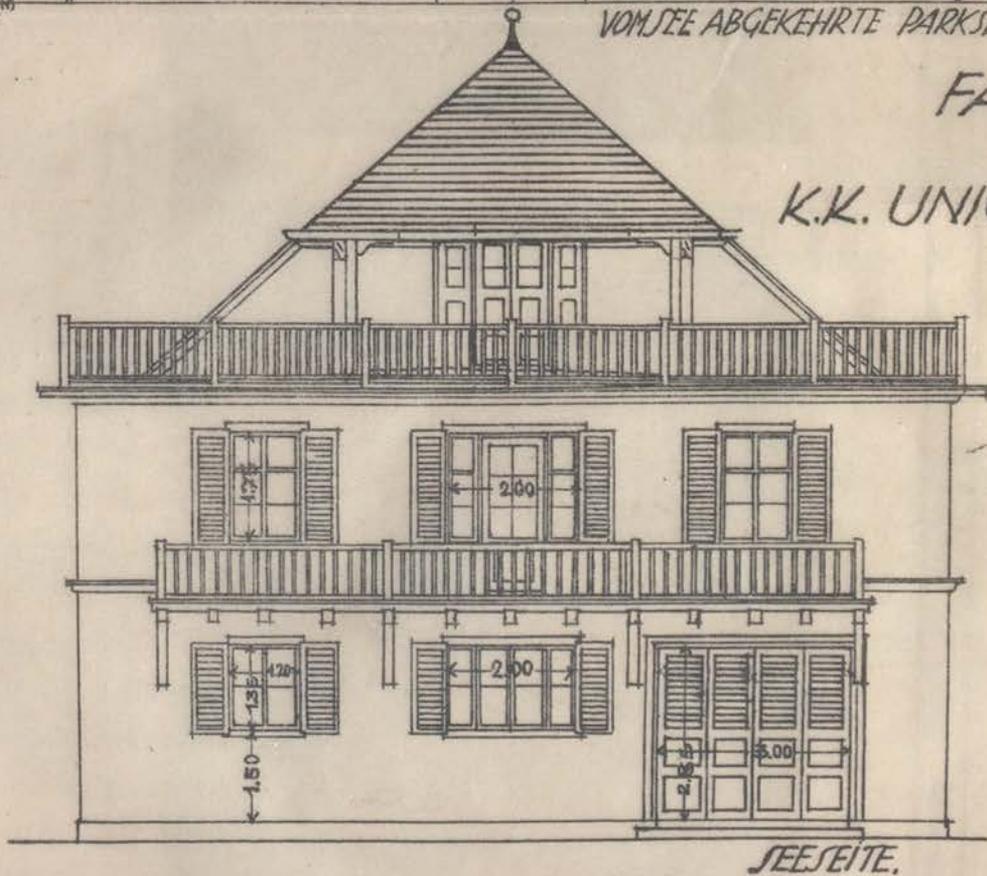
Der letzte Satz sei gerade zum 125-jährigen Jubiläum in Erinnerung gerufen, weil wir immer schon eines der schönsten und stilvollsten Clubhäuser besaßen. In der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen lobte 1928 Sektionschef Dr. Hans Maurus (seit 30. Nov. 1930 Präsident des Gesamt Union Yacht Club) ausdrücklich das Clubhaus des UYCTs:

¹⁾ Victor Thausing [sen.]: Erinnerungen eines Traunseers. In: 60 Jahre Union-Yacht-Club Traunsee 1888-1948 (= Österreichs Wassersport Jg. 2, Nr. 7 v. Juli 1948), 2-8.



VOM SEE ABGEKEHRTE PARKSEITE.

FASSADEN
KLUBH.
K.K. UNION - JAC



SEESEITE.

Von größtem Einfluß auf die Entwicklung des Vereins war die Erbauung des Klubhauses in Gmunden. Herr Max Schmidt hat als Ausschußmitglied sich dem Projekte eines solchen Baues mit Hingebung gewidmet und dasselbe in Arbeitsgemeinschaft mit dem Obmann Ing. Viktor Thausing zur Durchführung gebracht. Das schmucke, zweckmäßig eingerichtete Haus, das ganz aus Klubmitteln 1914 erbaut wurde, steht auf einem der schönsten Plätze Gmundens, am Ende der Esplanade und enthält Gesellschaftsräume, Vorstandszimmer, 5 Wohnzimmer, einen Takel- und Lagerraum sowie Garderoben, Duschen und Trockenboden.²⁾

Das Clubhaus wurde nach 14 (!) Vorentwürfen, die zum Teil noch existieren, nach den genannten Plänen von Viktor Thausing mit der Fassade des Architekten G. v. Flesch-Brunningen durch den Baumeister Warsch in Wels ausgeführt, und zwar fast zur Gänze im Vorkriegsjahr 1913, sodaß im Sommer

1914 nur das Attentat von Sarajewo am 28. Juni 1914 und der Kriegsausbruch am 28. Juli eine Einweihungsfeier verhinderte.

Die kluge Anlage des Clubhauses auf angeschüttetem Grund, ein wenig höher als der Rest der Esplanade, zeigte sich nicht zuletzt bei den extremen Hochwässern von 1959, 1974 und zuletzt Anfang Juni 2013, als das Clubhaus selbst vor Überflutung bewahrt blieb.

Neben der ehemals klassischen

Eleganz der Räumlichkeiten, ohne jeden modischen Firlefanz, sollte auch heute, selbst was „Takel- und Lagerraum“ angeht, die Funktionalität nicht aus den Augen verloren werden. Der große Clubraum im Erdgeschoß, ursprünglich mit einer hölzernen Klapptür im Boden, der den Abstieg zur Holzterrasse in den Beibootstall bedeckte, diente in der Tat die längste Zeit als Takelraum: Masten und Spieren wurden auf den dafür vorgesehenen massiven Querbalken der Deckenkonstruktion gelagert, Haken an diesen Balken ermöglichten ein rasches und faltenfreies Aufhängen nasser Segel – und für anlaßgemäße Dekorationen ebenso



Clubzimmer im Zustand von 1936.

wie für zeitlos-nautische Dekorationen wurde dabei auch noch Platz gefunden. In den 60er Jahren wurden hier sogar auf Eigeninitiative von Clubmitgliedern drei Starboote selbst gebaut.³⁾

Im ersten Stock befanden sich neben Toiletten und Duschen, Clubzimmer und Vorstandszimmer die fünf Wohnzimmer der für das Clubhaus finanziell vorwiegend haftenden Mitglieder, bekannt davon sind noch Viktor Thausing, Max Schmidt, Alfred Pranter und wohl auch Gustav Fritz, der

²⁾ H[ans] Maurus: Fünfzig Jahre Union-Yacht-Club. Der Union-Yacht-Club 1886-1936. Wien 1936, S. 32.

³⁾ Auskunft Dr. Harald Fereberger vom Sept. 2012.



R. Friedinger-Pranter und Justus Reischer beim Fechten im Clubraum, 1915.

sich ebenfalls in beträchtlichem Umfang an den Sicherheiten für das Clubhaus beteiligt hatte.

Der in seiner nautischen Schlichtheit früher repräsentative Clubraum im ersten Stock mit seinem Lokalkolorit verleihenden Gmundner Kachelofen diente nicht nur als Versammlungsraum, Clubzimmer oder, wie man damals sagte, Rauchzimmer, sondern diente durchaus auch sportlichen Aktivitäten, wie das Photo von Fechtübungen zwischen Justus Reischer und Robert Friedinger-Pranter aus der Zeit kurz nach dem I. Weltkrieg zeigt. Die zahlreichen Silber- und Bronze-Cockpitschilder und andere Trophäen künden dabei noch immer vom Erfolg von Club-Yachten seit über 100 Jahren.

Während des II. Weltkriegs oder in den Jahren danach – Aufzeichnungen darüber fehlen – ging

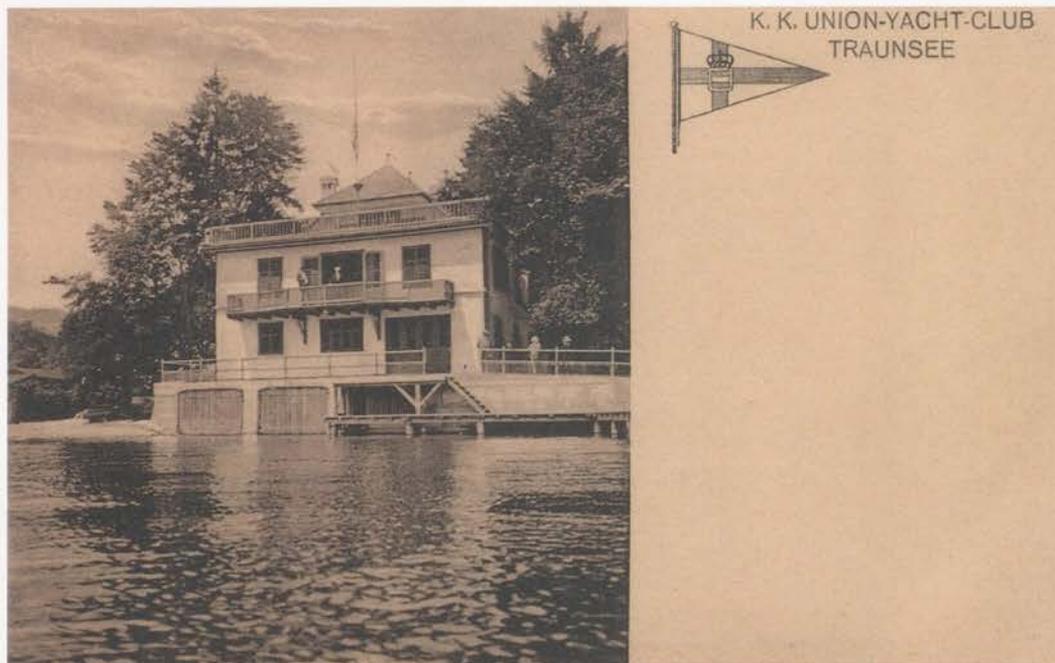
das ursprüngliche Terrassengeländer der Dachterasse verloren, welches erst 2012 in Übereinstimmung mit dem ursprünglichen Fassadenentwurf wieder hergestellt werden konnte.

Auf Beschluß einer ausserordentlichen Generalversammlung vom August 1950 mit Kaufvertrag vom 31.8. 1950 (Grundbucheintrag 1952/1466/52) ging endlich auch das bisher auf von der Stadt

gepachtetem Grund stehende Clubhaus in den Besitz des UYCTs über, ebenso wie das Areal des Bootschuppens mit der Slipanlage im Weyer. Der Kaufpreis für das Clubhaus betrug bei einem Quadratmeterpreis von 80.- öS (nach anfänglichen Forderungen der Stadt Gmunden für 150.-/qm !) 21.200.- öS, die z.T. durch eine Sonderumlage für alle Vollmitglieder in Höhe von 75.- finanziert wurden. Die Alternative, nämlich das Grundstück mit dem



Sylvesterfeier 1951 im geschmückten Clubraum.



Clubhaus auf einer offiziellen UYCTs-Postkarte des Jahres 1921.

Clubhaus auf 99 Jahre von der Stadt zu pachten, wurde glücklicherweise von der Generalversammlung verworfen.

Seinen massivsten Umbau erlebte das Clubhaus im Jahre 1985-88 im Zuge der Möglichkeit, einen an die beiden Bootshütten angrenzenden Streifen des sogen. „Lehenaufsatzes“ von den Österreichischen Bundesforsten zu pachten, der seither als Jollenwiese bzw. Parkplatz fungiert. Im Zuge dieser Grundstücksarrondierung wurde der Kran mit der Kranmole auf dem Klubgelände errichtet und auch das Erdgeschoß des Clubhauses massiv verändert: die winzige Wohnung des Clubwarts wurde in das (heute nicht mehr bestehende) Nebengebäude auf dem Pachtgrund jenseits der Kaltenbrunnerstrasse an der Esplanade verlegt, der Abgang zum Beibootstall geschlossen und eine von den Ausmaßen her bescheidene Küche eingebaut. Leider wurde dabei auch der Beibootstall aufgelassen und der Raum zu einem weitgehend funktionslosen, weil bei nur minimal höherem Wasserstand schnell überschwemmten Lagerraum umgestaltet und „zubetoniert“, was noch heute zu Problemen bei der Unterbringung der zahlreichen

Beiboote führt.

Das Clubhaus am Ende der Gmundner Esplanade ist jedenfalls gleichzeitig sowohl das Aushängeschild des UYCTs als auch Gradmesser für die Funktionalität der Anlagen des Clubs. Nur wenn hier ein sorgsamer Umgang mit der Tradition geschieht, wird es diese Funktionen

auch in Zukunft erfüllen können, und die traditionelle Funktionalität des Clubhauses als ein Heim der Segler muss Vorrang vor irgendwelchen rasch fluktuierenden Modeerscheinungen haben.



Stilvolles Dekorationsobjekt im Clubzimmer: Altes Modell einer gaffelgetakelten Yacht der Jahrhundertwende, von Mag. Stephan Holzinger jüngst in 120 Arbeitsstunden liebevoll restauriert.

Das Clubareal im Weyer: Bootshaus und Werft.

Lange vor der Lösung der Frage nach einem Platz für ein Clubhaus wurde schon 1907 der Grund im Weyer¹⁾ von der Gemeinde gepachtet, auf welchem bis 1974 der alte Bootschuppen stand und bis heute die Werft, nunmehr allerdings im Privatbesitz der Familie Frauscher, liegt.

Nach Errichtung der alten hölzernen Bootshalle selbst wurde bald nach dem 1. Weltkrieg auf Initiative von Mitgliedern des UYCTs die „Österreichische Schiffbau AG“ in Gmunden gegründet, die von 1921 bis 1929 Jahre zahlreiche Jollen und Yachten nicht nur für den Bedarf des UYCTs, sondern auch sonst des Salzkammerguts, der Alten Donau und sogar des Auslands baute.²⁾ Auf Grund der hohen Zahl an Booten, die dabei direkt an Mitglieder des UYCTs geliefert wurden, und des langjährigen Engagements von Clubmitgliedern in Betrieb der Werft kann man beinahe von einer Privatwerft des UYCTs in

Gmunden sprechen. Die „Österreichische Schiffbau AG Gmunden“ (ÖSG) war als Aktiengesellschaft konzipiert, für welche 1923 Interimsscheine ausgegeben wurden. Hier wurden ab 1921 eine Sonderklasse



Interimsschein auf Aktien der ÖSG aus dem Jahr 1923.

(die heute noch segelnde „Pia“, S 116), drei 35qm-Rennklassen, sieben Jollenkreuzer, und zahlreiche 22er, 20er, 15er und für andere Reviere auch 10er gebaut, daneben natürlich noch Ruder- und Motorboote. Die Aufstellung der Baujahre zeigt, dass trotz der Einführung des Schilling im Dezember 1924 und dem Rückgang der Inflation die Aufträge der Werft in der zweiten Hälfte der 20er Jahre drastisch zurückgingen, wobei



¹ Dieses Kapitel beruht neben der in den Anmerkungen genannten Literatur noch auf zahlreichen Artikeln in der Zeitschrift „Der Wassersportfreund“ (1931-34) sowie mündlichen Informationen von Dr. Harry Fereberger, Vöcklabruck (3.Sept.2011 und 28. Mai 2013), DI Hermann Preinerstorfer und Karl Blecha (August 2011), denen ich allen zu Dank verpflichtet bin.

² Letzteres war allerdings eine erwähnenswerte Ausnahme, vgl. den Artikel von R[obert] Johanny: Die Entwicklung des österreichischen Segelsports. In: Die Yacht Jg. 24 (1927), Heft 42, S. 16-18: 17, wo von der Bestellung von 20 12-Fuß-Jollen auf „ausländische Rechnung“ die Rede ist - gemeint sind wohl Besteller in Deutschland.

Österreichische Schiffbau A.-G.

Gmunden am Traunsee. ♦ Wien, Neuer Markt 6.

Segel-Yachten

Motor-Yachten

Gebrauchs-Fahrzeuge.

Neubauten und Reparaturen.

Verleger: Union-Yacht-Club, Gmunden. — Druck von Joh. Habscher, Gmunden.

Werbung der ÖSG in Gmunden aus dem Jahre 1923 auf einer Regatta-Ausschreibung des UYCTs.

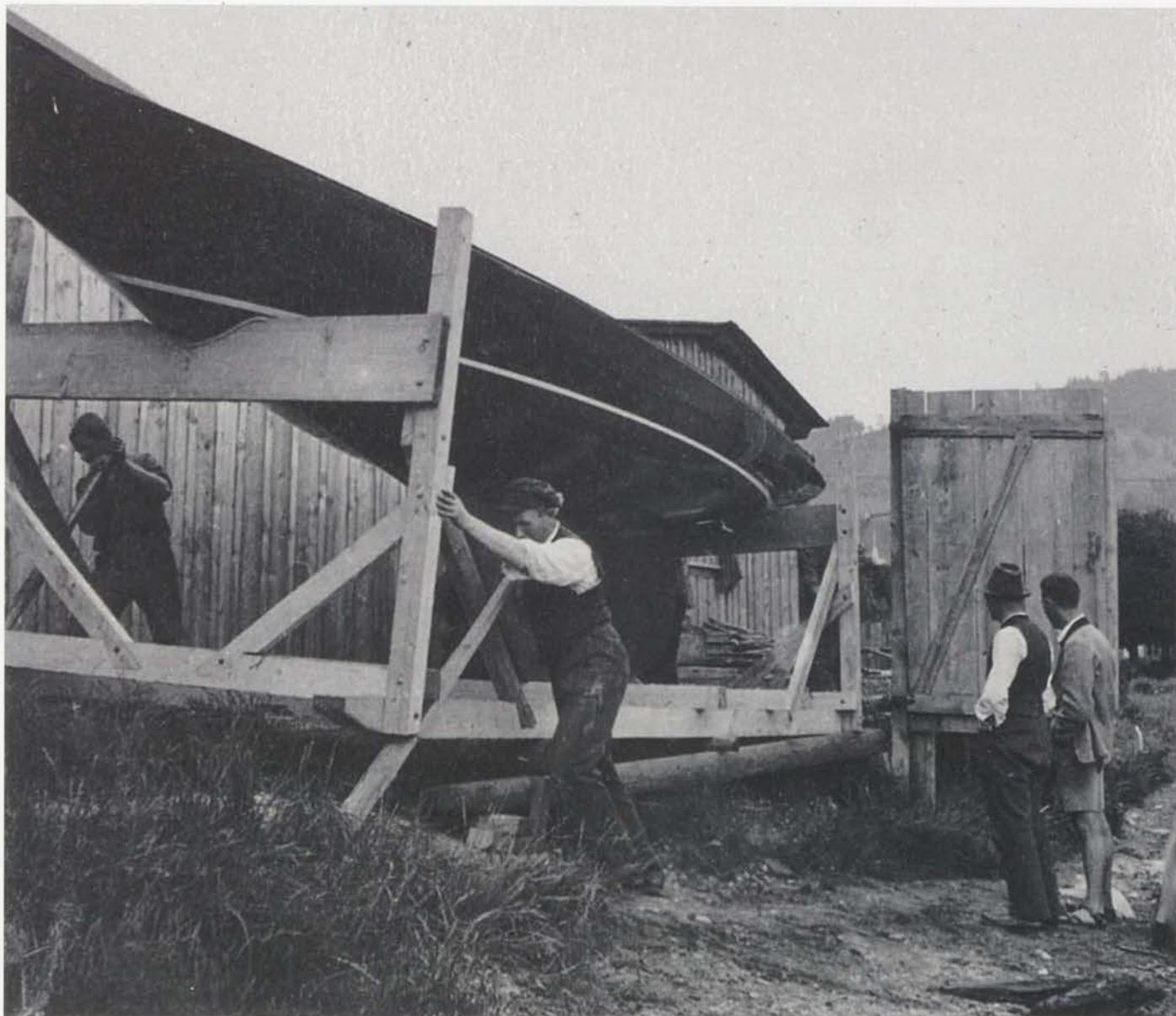
die labile politische Situation nach dem Justizpalastbrand 1927 sicherlich eine Rolle spielte. Unter dem Geschäftsführer Carl Ludwig Strnad (Paul Römer war nach nur 18 Monaten schon 1928 ausgeschieden und wechselte in der Folge zu Stern und Hafferl) geriet die Werft nach dem amerikanischen Börsenkrach von 1929 endgültig in Schwierigkeiten und ging in Konkurs.

Danach kaufte das UYCTs-Mitglied Max Schmidt kurzerhand die Werft, um dem UYCTs eine Reparaturwerft zu erhalten.

Die Werftanlagen wurden aber schon 1931 von der berühmten Abeking & Rasmussen-Werft aus Lemwerder bei Bremen übernommen, die hier ab 1931 für den österreichischen Markt produzieren ließ. Vermittelt hatte diese Expositur der Werft Max Schmidt, aber die Gründe für seine Bekanntschaft mit Henry Rasmussen sind

nicht bekannt. Rasmussen hatte schon zwei Jahre vorher eine ähnliche, allerdings unrealisierbare Idee für den amerikanischen Markt ventiliert, als durch eine Luxussteuer von 30% seine Yachten in den U.S.A. so gut wie unverkäuflich geworden waren³). Der Grund für diese Auslagerung der Produktion nach Gmunden lag in den durch die 1931/32 in Österreich eingeführten hohen Zölle für „Luxusprodukte“, wozu ausser Yachten auch noch Motorboote und Bootsmotoren gehörten. Ab 1933 arbeiteten daher in Gmunden zwei norddeutsche Bootsbaumeister der Werft Abeking & Rasmussen, nämlich Schröder und Pohn, und bauten dort auch Segel- und Motorboote. Schröder leitete dann später nach dem Krieg die

³ Vgl. dazu Svante Domizlaff: Abeking & Rasmussen: Evolution im Yachtbau. Bielefeld 1996, S. 42, und Klaus Auf dem Garten: Abeking & Rasmussen. Eine Werft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998.



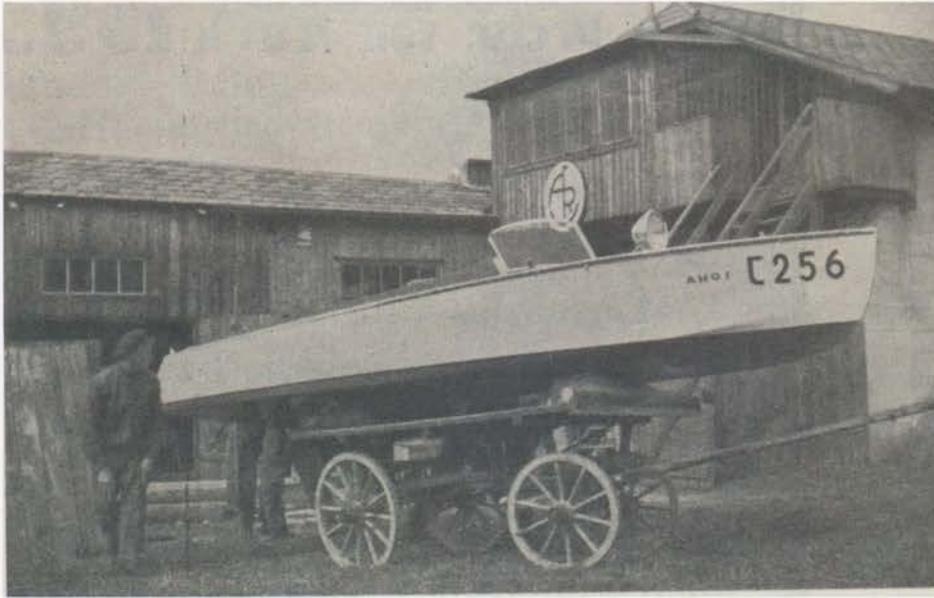
Alter Bootsschuppen im Weyer mit dem Malteserkreuzer „Kismet VIII“ Max Schmidts, 1933.

Lehrwerkstätte bei A&R, in welcher vorwiegend O-Jollen gebaut wurden. Direkt von A&R aus Lemwerder bei Bremen dagegen kamen übrigens noch während des Krieges (1942) folgende O-Jollen an den Traunsee: „Sakuntala II“ für Frh.v.d.Wense, „Darling II“ für Franz von Clanner, „Schnopsi“ für Viktor Thausing, und „Alte Liebe“ (1943) für Wense (Innsbruck) ebenso wie Max Schmidts Europa-Dreissiger „Kismet IX“ (s. unten)⁴).

Carl Ludwig Strnad war offenbar noch nach der Übernahme durch A&R in der

⁴ Domizlaff, Abeking & Rasmussen, S. 141f: A&R Baunummern 3540, 3538, 3537, 3602 und 3411 (Kismet).

Gmundner Schiffswerft tätig, daneben aber 1930-1937 auch Herausgeber der Zeitschrift „Der Wassersportfreund“, welche in den ersten beiden Jahren unentwegt über A&R-Bauten in Gmunden berichtete und Anzeigen für die Werft schaltete. Deswegen wurde „Der Wassersportfreund“ auch noch 1933, als die (Kärntner) Zeitschrift „Österreichische Wassersport-Zeitung“ in nur 2 Nummern und dann nie wieder erschien, in dieser als Werbeorgan für die Gmundner Werft publizistisch attackiert. (Übrigens änderte 1935 „Der Wassersportfreund“, obwohl unter dem selben Herausgeber, plötzlich seine Linie und wurde fast ausschließlich zu einer Schwimm- und



Clubschuppen und Werft im Weyer mit Logo von Abeking & Rasmussen, im Vordergrund eine „Wochenente“, 1933.

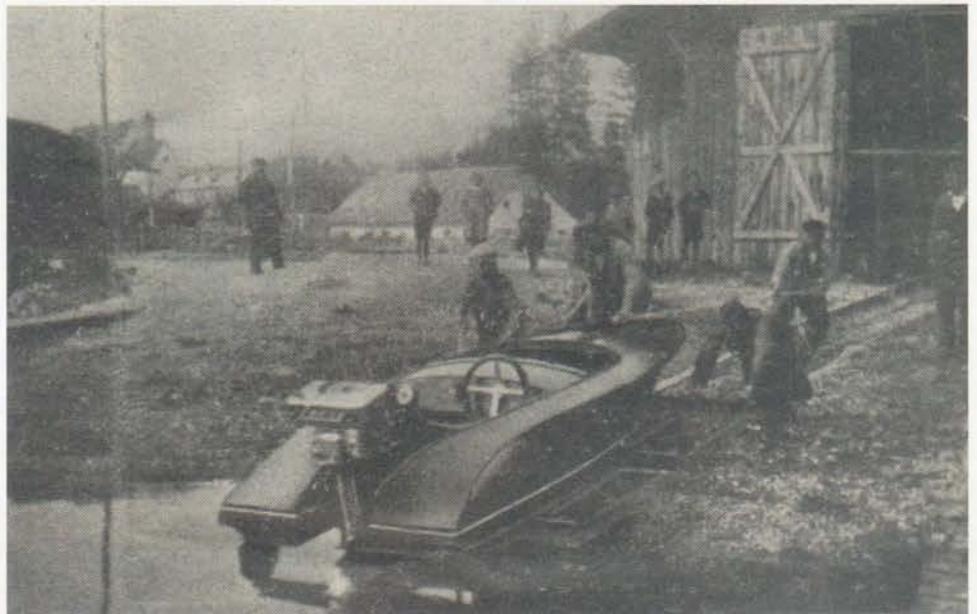
Ruder-Zeitschrift, in der über Segeln fast nichts mehr vorkam – was immer die Gründe für diesen Gesinnungswandel von Strnad gewesen sein mögen, die in seinem Verhältnis zu A&R gelegen haben mögen, da sich nach 1935 nicht einmal mehr Annoncen von A&R finden).

A&R baute in Gmunden in den Jahren zwischen 1931 und 1938 in der Folge nicht nur die beiden noch zu erwähnenden Malteserkreuzer und eine Reihe von Jollenkreuzern für den Neusiedlersee, sowie einige 20qm-Rennjollen, sondern vor allem Ruder- und Motorboote, letztere mit geistreichen Modellnamen wie „Wochenente“ und „Niente“. Über die Bautätigkeit sind wir auf Grund der Werbetätigkeit in den ersten Jahrgängen der Zeitschrift „Der Wassersportfreund“ relativ gut informiert. Umso überraschender ist es, dass die Bau-nummern von A&R und einschlägige Publikationen das immerhin fast acht Jahre

lange Gastspiel von A&R in Gmunden völlig ignorieren.⁵⁾

Im Jahre 1933 bauten die Arbeiter von A&R in Gmunden auch die ersten beiden Exemplare einer 25qm-Binnenkielyacht (sogen. Malteserkreuzer, nach dem Segelzeichen) nach Plänen von Henry Rasmussen, die (nach einem Preisausschreiben vom Herbst 1932) erst im März vom DSV übernommen worden waren. Bereits

im Herbst 1933 erschienen Photos des ersten Exemplars, nämlich „Mime“ VI (* 1), gebaut für E. Köchert 1933 (seit 1967 als „Trudl“ im Besitz der Familie Preinerstorfer und noch immer am Traunsee); offenbar



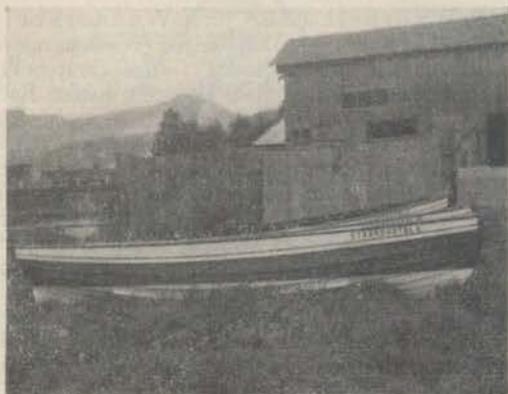
Clubschuppen mit Slipanlage im Weyer mit Außenbordmotorboot von Abeking & Rasmussen, 1932.

im selben Sommer 1933 wurde für Max Schmidt die „Kismet VIII“ (* 2) gebaut, deren Verbleib heute ungewiß ist. Da Max Schmidt sich 1940 den Europadreissiger „Kismet IX“ bei A&R, nunmehr aber wieder

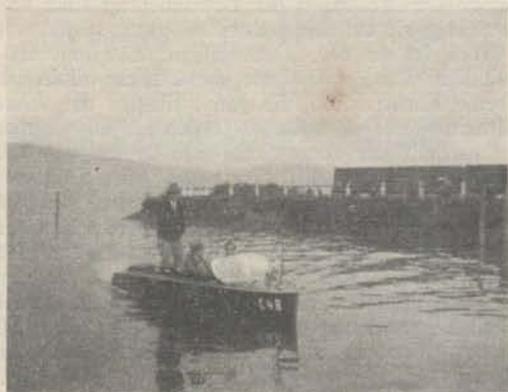
⁵⁾ Domizlaff, Abeking & Rasmussen, listet in seinem Baunummern-Buch S. 132-158 kein einziges der in Gmunden gebauten Boote auf.

Neubauten 1933 von Abeking & Rasmussen

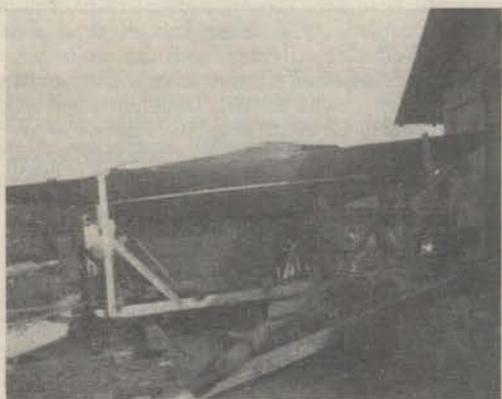
WERFT GMUNDEN



Elegante Ruderboote von S 300.- aufw.



Die neue 1:5 Liter Klasse in Luxusausführung von S 8000.- aufw. (43 km St/Geschw.)



25 m² Einheitskielyacht in feinsten Ausführung S 7000.-

Ein sprechender Beweis für die Qualität: 90% aller österreichischen Neubauten bei

ÖSTERREICHISCH-DEUTSCHE WERFTVEREINIGUNG

Abeking & Rasmussen

KONZ. ERWERBSVEREIN

WIEN, I., PARKRING 4, TEL. R-23-2-66

in Lemwerder bei Bremen, bauen ließ, dürfte er damals die 25qm-Binnenkielyacht veräußert haben.

Nach dem sogen. „Anschluß“ Österreichs ans Deutsche Reich im März 1938 verließen die beiden deutschen Bootsbauer rasch Gmunden, offenbar waren für A&R die ökonomischen Gründe für eine Produktion in Österreich weggefallen; dazu mag gekommen sein, dass diese Art von steuer-schonender Produktion kaum im Interesse der Nazi-Machthaber gelegen haben dürfte, sodaß eine rasche Stilllegung der Produktionsstätte Gmunden wohl gegeben schien. Nur der einheimische Bootsbauer Josef Vogtenhuber übernahm 1939 weiterhin Reparatur- und Erhaltungsarbeiten, Neubauten aus Gmunden sind dann während des Kriegs jedoch nicht belegt.

Nach dem Zusammenbruch des sogen. Großdeutschen Reichs kam 1945 der Bootsbauer Engelbert Frauscher (1903 – 1989) von der Alten Donau, die jetzt in der russischen Besatzungszone lag, nach der Flucht donauaufwärts vor den russischen Besatzungstruppen und der Internierung durch die Amerikaner bei Engelhartzell, auf Vermittlung des Apothekers und UYCTs-Mitglieds Dr. Hermann Lerch nach

Gmunden und übernahm den Werftbetrieb im Weyer. Frauscher hatte seit den späten 20er Jahren in Wien an der Alten Donau Jollen und Jollenkreuzer gebaut, in den letzten Vorkriegsjahren und ersten Nachkriegsjahren sich aber auf O-Jollen spezialisiert. Bis in die späten 60er Jahre baute Engelbert Frauscher weiterhin Holzboote, unter seinen Söhnen Ernst und Hans wurde die Produktion aber ab 1971 auf Kunststoffboote umgestellt, vorerst der H-Boote, ab 1980 auch der h-26, später vor allem von Motor- und Elektrobooten. Daneben spielte der Import und die Endfertigung von Yngling-Yachten der Werften Borge Bringsværd und später Poitiers in den 80-Jahren eine bedeutende Rolle.

Während die Werft in den Besitz von Engelbert Frauscher übergegangen war, gelangte der Bootsschuppen und das davorliegende Grundstück im August 1950 gleichzeitig mit dem Clubhaus in das alleinige Eigentum des UYCTs.

Sowohl die alten Werfthallen als auch der hölzerne Bootsschuppen des UYCTs wurden im Laufe der frühen 70er Jahre abgerissen und durch die jetzt existierenden funktionalistischen, aber hässlichen Betonwürfel ersetzt.

ÖSG und Abeking&Rasmussen-Bauten in Gmunden 1921-1938:

Baujahr	Segel-Nr.	Name	Revier	Eigner
ÖSG-Bauten:				
SONDERKLASSE:				
1922	S 116	„Pia“	Attersee	Auteried
35qm-RENNKLASSE:				
1922	?	?	Traunsee	D. v. Hamyerle
1923	D 13	„Mime V“	Traunsee	E.Köchert
1923	D 11	„Tutankhamen“	Traunsee	R. Brosch
1924	D 28	„Harald“	Traunsee	A.v.Pranter
25qm-BINNENFAHRT-KLASSE				
1926	C 22	„Sonnenkind“	Neusiedler See	
1926	C 23	„Soredo II“	Neusiedler See	

22qm-RENNKLASSE:				
1922	J 165	„Dorle“	Attersee	
1922	J 227	„Mariuccia“	Attersee	
1922	J 227	„Pussi II“ ex „Ferry“	Alte Donau	
1924	J 312	„Ella III“ ex „Traunsee“	Traunsee, später Wörthersee	
1926	J 389	„Traunsee II“	Traunsee	H.v.Gutmann
20qm-RENNKLASSE:				
1921	Z 146	„Don Juan“	Attersee	
1921	Z 18	„Maus III“	Wörthersee	
1922	Z 17	„Gladys III“	Grundlsee	
1922	Z 19	„Bim“	Grundlsee	
1922	Z 20	„Daggy II“	Grundlsee	
1922	Z 21	„Kismet II“	Grundlsee	
1922	Z 22	„Traweng“	Grundlsee	
1922	Z 24	„Ingo II“	Grundlsee	
1922	Z 276	„Mozzo“	Attersee	
1922	Z 62	„Pique As“	Traunsee	V.Warchalowski
1923	Z 61	„Mignon“	Traunsee	E. Müller
1924	Z 163	„Harald“	Traunsee	A.v.Pranter
1925	Z 213	„Zauberflöte“	Wolfgangsee	
1925	Z 266	„Wiking II“ (später „Venus“)	Traunsee, später Attersee	A. Danninger
1926	Z 269	„Noli“ ex „Welle II“,	Wolfgangsee	
1928	Z 315	„Bambi“	Traunsee	Dr. H.S. Natter
1928	Z 331	„Wiking III“	Traunsee	Dr. H. Fereberger
15qm-RENNKLASSE:				
1921	M 263	„Grane II“	Wolfgangsee	
1921	M 169	„Hugin“	Attersee	
1921	M 239	„Nöck“	Attersee	
1921	M	„Möve III“	Attersee	
1921	M 238	„Rambha“	Attersee	
1921	M 195	„Rikkidikidavi“	Traunsee	UYCTs
1921	M 196	„Hugin“	Attersee	
1921	M 252	„Kismet II“	Traunsee	Max Schmidt
1922	M 253	„Kismet III“	Traunsee	Max Schmidt
1922	M 254	„Kuki“	Traunsee	H. Stulier
1922	M 250	„Lisl III“	Traunsee, sp. Mattsee	Dr. H. Fereberger
1923	M 370	„Albatros II“ ex „Kismet IV“	Wolfgangsee	
1923	M 381	„Neck“	Traunsee	Ing. L. Hansy
1923	M 373	„Teja“	Traunsee, später Mattsee	Ing. V. Thausing
1923	M 371	„Klein-Falkenstein“ ex „Lisl IV“	Mattsee	
1924	M 471	„Lisl V“	Wolfgangsee	
1924	M 522	„Klein-Falkenstein II“	Wolfgangsee	
1925	M 553	„Kismet VI“	Traunsee	Max Schmidt
1925	M 603	„Liserl“	Traunsee	Paul Wittgenstein
1926	M 681	„Lisl VI“	Traunsee	Dr. H. Fereberger
1926	M 661	„Nixe“	Traunsee	Max Schmidt

10qm RENNKLASSE:				
1922	IV	„Swift“	Traunsee	Dr.A.v.Pranter
1923	IV 138	„Joj“	Traunsee	Thomas Poll
1924	IV 187	„Kismet V“	Mattsee, später Alte Donau	
1924	IV 186	„Saida“	Alte Donau	
1924	IV 185 / N 331	„Spatz“	Alte Donau	
1925	IV 270	„Kismet VII“	Alte Donau	Max Schmidt
1926	IV 269	„Hexl“	Alte Donau	Max Schmidt

JOLLENKREUZER (SCHWERT-YACHTEN)

1921		„Lumpi“	Attersee	
1923		„Neck“	Traunsee	L. Hansy
1923		„Falter“	Attersee	H. Thausing

A&R-Bauten in Gmunden:

MALTESERKREUZER:

1933	✳ 1	„Mime VI“ (später „Trudl“)	Traunsee	E. Köchert
1933	✳ 2	„Kismet VIII“	Traunsee	Max Schmidt

20qm-RENNKLASSE:

1931	Z 390	„Sturmvogel“	Traunsee	H. Brixel
1932	Z 398	„Oanda“	Traunsee	W.v.Solvis

EINHEITSZEHNER:

1931	N 380	„Flirt 1931“	Mattsee	
1931	N 381	„Isekin“ ex „Surly“	Mattsee	
1932	N 409	„Elf“	Millstätter See	
1932	N 410	„Rih III“	Mondsee	
1932 ?		„Grantian“	Millstätter See	
1933	N 431	„Harima“ ex „Flott II“	Mondsee / Mattsee	
1933 ?		„Xandrinusl“	Wörthersee	
1933	N 437	„Falke IV“	Wörthersee	

15qm-SCHARPIE-JOLLEN

1932	Mind. 2 Einheiten			
------	----------------------	--	--	--

25qm-BINNENFAHRT-KLASSE:

1932	Mind. 1 Einheit			
------	--------------------	--	--	--

STAR-BOOT:

1935	1093	„Arcturus“	Wörthersee	
------	------	------------	------------	--

Die 20er und 30er Jahre.

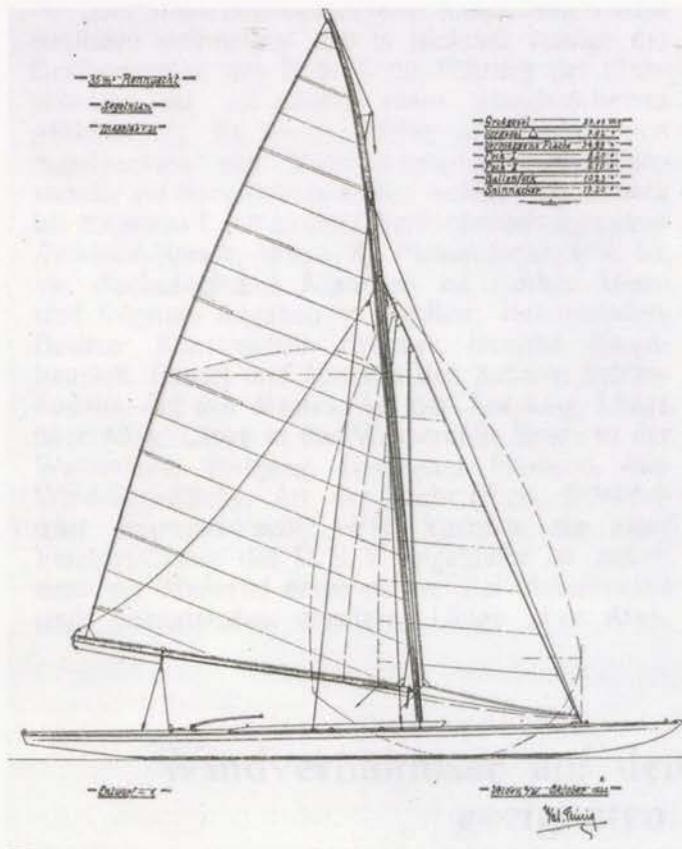
Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg war trotz der massiven wirtschaftlichen Schwierigkeiten des neuen kleinen Staates Österreich geprägt von einem enormen Aufschwung im Segelsport, der sich in beträchtlich angewachsenen Startfeldern bei den Regatten schon Anfang der 20er Jahre widerspiegelt. Mit dem Untergang der Monarchien in Österreich und Deutschland kam es auch zu einer auffälligen „Demokratisierung“ des Segelsports: dies manifestiert sich nicht nur in den vielen Eignerwechseln bei alten Yachten, die sich mit dem Ende des I. Weltkriegs vollzogen, sondern auch mit dem

Erscheinen ganz neuer Namen und Familien in den Yacht-Clubs, besonders aber mit dem erstaunlichen Zuwachs an Jollen und Jollenklassen, welche Österreich schon Anfang der 20er Jahre erlebte.

So verzeichnen die Regattaberichte des UYCTs von 1923 zwar nur zwei 10qm-Rennklassen und drei 20qm-Rennklassen, aber bereits 11 Teilnehmer bei den 15qm-Rennklassen (und die ersten beiden 35qm-Renn-Kielyachten). Eine gedruckte Ausschreibung für die Wettfahrten des Sommers 1925 vom 27. Juli – 3. August im UYCTs gibt einen guten Überblick über die



Start der 20er im Verbandswettrennen am Traunsee 1930, Photo von Fritz Nöstlinger. Von rechts nach links: Z 368 „Harry“ Dr. Hermann Fereberger; Z 264 „Rudi“ Dr. Ing. A. Danninger; Z 332 „Ernest Fink“ Dr. H. Hein (UYCAs); Z 315 „Bambi“ Dr. Siegfried Heinrich Natter; eine 15qm-Rennjolle; Z 338 „Pique As II“ Viktor Warchalowski; Z 331 „Wiking III“ v. Solvis.



Riss einer 35qm-Rennklasse von Valentin Feinig, 1924.

damals sich rasch verbreitenden Klassen: am Start waren fünf 35qm-Rennklassen, zwei 22qm-Rennjollen, zwei 20qm-Rennjollen und immerhin sieben 15qm-Rennjollen. Letztere, 1924 auch mit Teilnehmern von der Alten Donau (Ing. R. Walker) und vom Wolfgangsee (Dr. Strohschneider) beschickt, sollten sich als die bestimmende Jollen Klasse auf dem Traunsee für das nächste Jahrzehnt herauskristallisieren. Die andernorts damals sehr verbreiteten 10qm Rennjollen konnten sich am Traunsee dagegen nicht durchsetzen, obwohl in Gmunden 10er gezeichnet und gebaut wurden:

In der 10 m²-Klasse bringt die Gmunder Werft [1924] vier Neubauten heraus, die wohl alle für die Alte Donau bestimmt sein dürften, die Risse stamen von den Konstrukteuren der Werft.¹⁾

Bei den Kielbooten dauerte es merklich

länger als bei den Rennjollen, bis sich nach dem I. Weltkrieg neue Klassen etablierten. Am Anfangs stand dabei die Idee, eine „freie“, d.h. bis auf wenige vorgegebene Parameter beliebige Klasse als Nachfolger der in Österreich sehr verbreiteten 5-, 5,5- und 6-Segellängen-Yachten zu schaffen, da sowohl diese Segellängenyachten als auch die Sonderklasse zu diesem Zeitpunkt schon auf eine über 20-jährige Geschichte zurückblicken konnten und damit als weitgehend veraltet angesehen wurden. Nach langen Diskussionen in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts hatte man sich nämlich damals international (also unter dem Dach der besonders in Deutschland nicht immer geliebten IYRA) zu einer Vermessungsformel durchgerungen, welche die wesentlichsten Maße von Yachten in einer Formel vereinigte, deren Ergebnis den sogenannten Rennwert ausmachte. Wurden aber die Segellängenyachten noch nach einer relativ einfachen Formel von 1898 berechnet²⁾, deren Ergebnis die sogen. Segellänge (SL) war, so brachte nur wenig später die wesentliche komplexere Formel (mit so schwierig zu eruiierenden Parametern wie der Differenz zwischen Kettenumfang und Schmiegeumfang am Hauptspant!) von 1906 (mit dem Ergebnis R = Rennwert) die sogenannten R-Yachten hervor, deren größere Exemplare bis fast in die Gegenwart im internationalen Renngeschehen eine Rolle spielte und auch im UYCTs in Form der 6-m-R-Yachten „Teresa II“ und „Windspiel XVIII“ noch lange bis in die 50er Jahre weiterlebten.

Auf Grund des Einbruchs des Segelsports während des I. Weltkriegs in Österreich nach dem Ende der Donaumonarchie und den damit offenbar auch verbundenen

¹⁾ R[obert] J[ohanny]: Neues vom österreichischen Yachtbau. In: Flugzeug und Yacht Jg. 2 (1924), Nr. 4 (April 1924), S. 19-20: S. 20.

²⁾ Richard Lohmann: Bootskonstruktion, Bootsbau, Bootstypen. 3., verb. Auflage Berlin 1925, S. 107.



Zwei 35er: „Windspiel X“ (D 27, Bj. 1905) und „Harald II“ (D 16, Bj. 1925).

Verlusten im Bootsmaterial entstand eine Diskussion darüber, welche Kielboot-Klasse nun die schon in die Jahre gekommen SL- und R-Yachten ablösen sollten. Diese Diskussion sollte die ganzen 20er-Jahre bis in die frühen 30er hinein recht emotionell andauern und wurde mehr behindert als gefördert durch die Tatsache, dass der UYC (ebenso wie die wenigen anderen relevanten österreichischen Vereine) dem Deutschen Segelverband als Teilverein *angehörte* (und nicht etwa gleichberechtigt zur Seite stand). Anfangs konnten sich die österreichischen Vertreter im DSV allerdings noch soweit durchsetzen, dass die Sonderklasse als eigene Klasse bestehen blieb. Auf Grund der eifrigen Bemühungen des damaligen Obmanns des Gesamt-UYC, Viktor Thausing sen., gelang es sogar, 1922 eine den österreichischen Bedürfnissen entsprechende neue „freie“ Klasse, nämlich die 35-qm-Rennklasse als Ersatz für die alten offenen Kielboote zu schaffen;

daneben entwickelt sich aber an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine weitere „freie“, aber gedeckte 35qm-Klasse, welche sich jedoch von vornherein als seetüchtige Kreuzerklasse etablierte, die den österreichischen Seglern zu schwer, zu langsam und zu teuer war, sodaß das ursprünglich für alle diese 35er (also Rennklassen wie gedeckten Kreuzern) gemeinsam festgelegte Segelzeichen „T“ ab Frühjahr 1924 für die auf den Binnenseen gebauten offenen 35-qm-Rennklasse-Yachten zu „D“ verändert wurde.³⁾

Diese 35er erlangten auf dem Traunsee und dem Wörthersee, wo Valentin Feinig den ersten Riß gezeichnet hatte, ihre größte Beliebtheit. Schon im Jahre 1923 wurden etliche neue Boote dieser Klasse auf österreichischen Werften an Traunsee (ÖSG) und Wörthersee (V. Feinig und Wörtherseewerft)

³⁾ Über die Geschichte der 35er und der älteren Segellängen-Yachten vgl. Rudolf Simek: Die 35qm-Rennklasse. In: K.u.K. Yachtgeschwader. Jahresbericht 2005-2006, S. 37-56.

sowie eine bei W. v. Hacht (Hamburg) auf Stapel gelegt, 1925 zwei weitere bei Abeking & Rasmussen (Lemwerder), sodaß zwischen 1923 und 1927 mindestens 18 neue 35er gebaut wurden. Die Konstruktionszeichnungen der 35er zeigen, dass innerhalb der vorgegebenen Parameter (35qm Segelfläche am Wind bei einer maximalen Länge von 10 m und einem Mindestgewicht 600 kg) gewisse Traditionen der alten SL-Yachten übernommen wurden.

Der Beginn der neuen freien 35-qm-Rennklasse in den 20er Jahren war nicht auf ganzer Linie erfolgreich: abgesehen von der Teilung der Klassen in die Renn- und die Kreuzerklasse schon nach einem Jahr wurden vom Deutschen Segelverband – obwohl die Klasse fast ausschließlich auf

den Alpenseen zu Hause war –, auch immer neue Eingriffe in die Vermessungsbestimmungen gefordert, die der Klasse ebenso wenig förderlich waren wie einige frühe extreme, aber wenig erfolgreiche Neubauten von österreichischen Werften (in der Folge in der Literatur öfters als „Mißgeburten“ bezeichnet⁴), darunter der 1923 von der ÖSG-Werft in Gmunden gebaute *Tutankhamen*).

Besonders am Traunsee wurde bald versucht, die anfangs eher kleinen Felder an 35ern durch Umriggen älterer 6-Segellängen-Yachten vergleichbarer Größe zu vergrößern und somit auch den Besitzern älterer Boote die Teilnahme an Regatten mit nur relativ kleinen Adaptionen, in erster Linie durch Verkleinern der riesigen alten Takelagen, zu ermöglichen. Da die alten SL-Yachten nicht nur recht solide gebaut, sondern auch mit den verkleinerten Segeln durchaus kompatibel waren, waren diese Versuche als durchaus gelungen zu bezeichnen, da sich zwischen SL-Yachten und 35ern keine nennenswerten Geschwindigkeitsunterschiede feststellen ließen, auch nicht zwischen einigen gaffelgetakelten Exemplaren (wie „Pierrot II“) und den hochgetakelten Schiffen, wie folgender Regattabericht über die Regatten auf dem Traunsee vom August des Jahres 1925 zeigt:

Die 35-m²-Klasse wies 4 Meldungen auf. Der Sieger des Vorjahres „Mime“ startete leider nicht, obwohl er sicher auch in diesem Jahre die besten Aussichten gehabt hätte. Es zeigte sich, daß die alten mit 35m² getakelten 6-Segellängenyachten den Kampf mit den langen, neugebauten 35m²-Yachten, namentlich bei Flaute, gut aufnehmen können, da sowohl „Schelm



35qm-Rennklasse „Harald“, Eigner Dr. A. Pranter, 1929.

⁴ Otto Grill: Die 35-qm-Renn-Klasse. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 5, S. 3-8: S. 4.

III“, ein altes Linton-Hope-Boot, wie auch „Pierrot“ (früher Segellängenyacht „Pux“) am erfolgreichsten waren.⁵⁾

Bald zeigte sich, dass wenigstens am Traunsee im Streit um eine neue Kielbootklasse die Entscheidung eindeutig zugunsten der 35er gefallen war: Das Regattabuch des UYCTs weist für 1927 bis 1931 Felder von sechs bis acht 35ern auf, dabei mit je einer Ausnahme alle vom Traunsee. Dies waren recht respektable Felder, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass auch die 20qm-Rennjollen in diesen Jahren nur Felder von 5-8 Booten am Start versammelten.

D 6	„Seraphita“	A.v. Sax
D 11	„Darling“	Clanner, dann Nöstlinger
D 12	„Pierrot II“ ex „Pux“	O.v. Trauttenberg
D 13	„Mime V“	E. Köchert (später „Sakuntala“, E.v.d.Wense)
D 16	„Harald II“ ex „Erika“	A.v. Friedinger-Pranter
D 26	„Schelm III“	Max Schmidt
D 27	„Windspiel X“	S. H. Natter
D 28	„Harald“	A.v. Friedinger-Pranter

Die Diskussion über die 35er war symptomatisch dafür, dass die 20er Jahre in der Ersten Republik, und zwar nicht nur bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise, in Österreich (aber auch in Deutschland) eine Zeit heftigster Diskussionen über neue Bootsklassen war, was dann bald auch mit dem (weitgehend) neuen Konzept von Einheitsklassen einherging. Nie wieder wurde in Clubs und Vorträgen, in Zeitschriften und Yacht-Club-Jahrbüchern so hitzig über die Einführung, den Wert und die Brauchbarkeit neuer Klassen diskutiert, auch nicht Ende des 20. Jahrhunderts, wenn es um neue olympische Klassen im Segelsport ging. In erster Linie ging es dabei damals aber natürlich um die Rennjollen.

Zwar hatte schon seit 1910 die 22qm

⁵⁾ V[ictor] Th[ausing]: Traunsee-Woche. In: Flugzeug und Yacht Jg.1925, Nr. 10 (Okt. 1925), S. 15-16: S. 15.

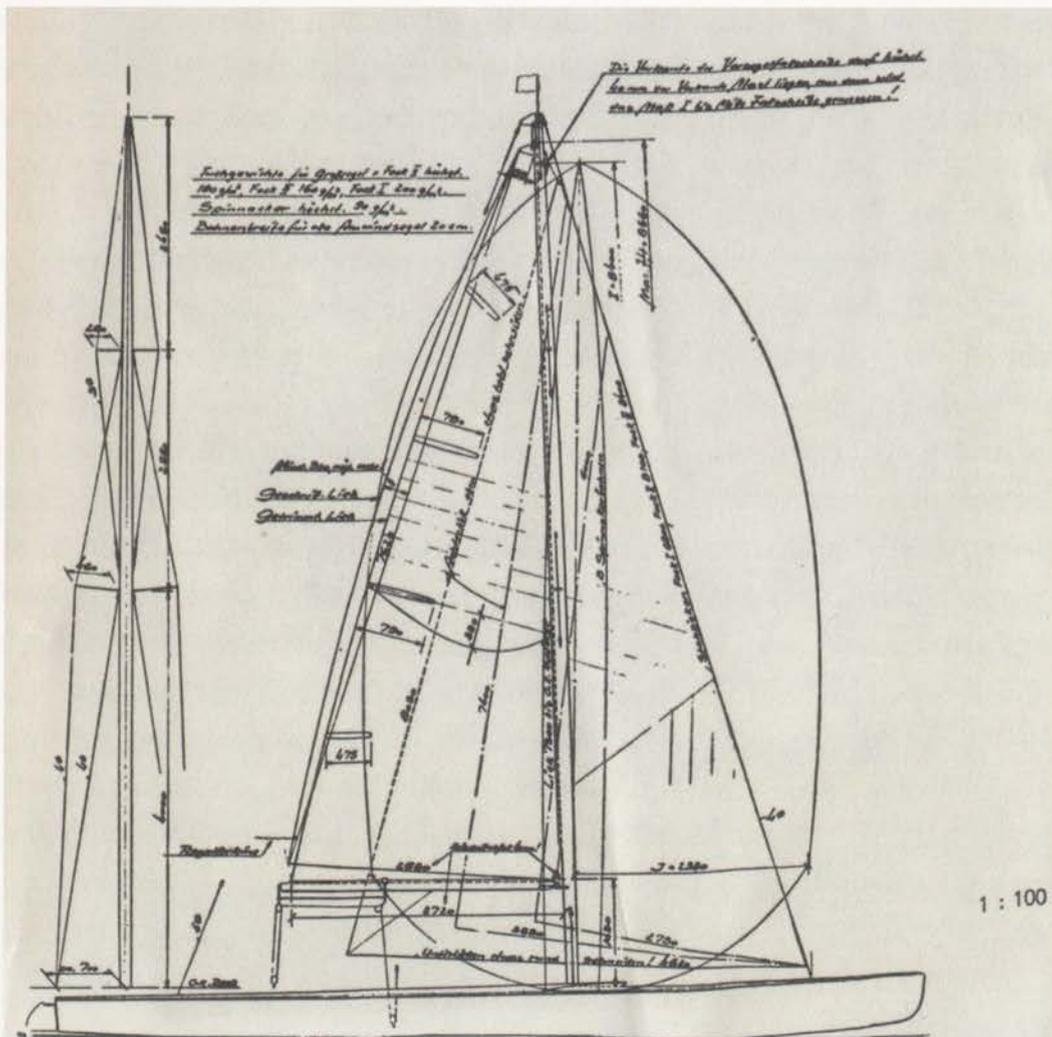
Rennjolle (Segelzeichen J) existiert, 1914 kam die 15qm Rennjolle dazu (Segelzeichen M), aber Verbreitung erreichten von diese Klassen vor dem Ersten Weltkrieg nur mehr die 22er, von der bis in den Krieg hinein 300 Nummern registriert wurden, die in Österreich damals aber noch so gut wie keine Rolle spielten.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde schon am 25. Ordentlichen Deutschen Seglertag, am Sonntag, den 27. November 1921 im Hotel Kaiserhof, Berlin, unter anderem beschlossen, dass die diversen schon früher existierenden Jollen, meist mit Cat-Takelung, die man zur Abgrenzung von Segelcanoes „Gigs“ nannte, in bestimmte Klassen eingeteilt werden sollten,⁶⁾ besonders die 10qm Gigs als 10qm-Rennklasse oder 10qm-Rennjolle (erst Segelzeichen IV, später N) und die als Klasse jüngeren 20qm-Rennjollen (Z). Das Jahr 1921 kann also als das eigentliche Geburtsjahr dieser Jollenklassen genannt werden, auch wenn diese Klasseneinteilungen sich ebenfalls noch auf Konstruktionsformeln bezogen. Noch 1927 wurden zwar Materialien und Materialstärken vorgeschrieben, aber keine einheitlichen Abmessungen:⁷⁾

Hinsichtlich dieser Schwertklassen wird im wesentlichen an den am 1. November 1926 veröffentlichten Bestimmungen festgehalten, nur soll die Planken- und Deckdicke für die 20er auf 10 mm, für die 15er auf 8 mm herabgesetzt werden, die Abmessung der Spanten für die 20er auf 12x18, für die 15er auf 10x15 mm, also für die 15er mit denselben Ziffern wie für die 10er und für die 20er mit jenen Ziffern, die der erste Entwurf für die 15er in

⁶⁾ [Artur Vlasaty:] 10qm-RennJolle – Einheitszehner: Geschichte. Unter: <http://www.n-rennjolle.org/geschichte.html>, Abgerufen am 11.4.2013.

⁷⁾ R[obert] Johanny: Das neue Meßverfahren. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 1 (1927), Heft 2, S. 6-9: hier S. 7.



Riss einer 20qm-Rennjolle nach Miglitsch, 1950.

Aussicht genommen hatte; diese Dimensionen haben die beratenden Fachmänner für ausreichend erklärt.

Ob für die Alpenseen wie Traunsee und Attersee die „alten“ 22er, oder die neuen 15er oder 20er die geeignetste Klasse wären, darüber wurde ebenfalls heftig diskutiert, wobei besonders die Ergebnislisten der Traunseewoche von 1925 hergenommen wurden, bei der Dr. Hermann Ferebergers neuer 20er „Wiking II“ bei allen Windstärken das schnellste Schiff überhaupt war und sogar deutlich schneller als die schnellsten 35er war.⁸⁾

Die 20qm-Rennklassen galten auf Grund ihres enormen Geschwindigkeits-

⁸⁾ Vgl. dazu V[ictor] Th[ausing]: Traunsee-Woche. In: Flugzeug und Yacht Jg. 3 (1925), Nr. 10 (Okt. 1925), S. 15-16, und H[anns] F[unke]: Die freie 20m² Klasse. In: Flugzeug und Yacht Jg. 4 (1926), Nr. 3 (März 1926), S. 12.

potentials als die Königsklasse unter den Schwertbooten, auch wenn die Felder nicht so groß waren wie bei den 15ern (das Photo der Verbandsregatten von 1930 zeigt sechs 20er am Start). Die größten Felder mit 11 Booten gab es im August 1932, als zu den sieben 20ern vom Traunsee auch noch eine Reihe von auswärtigen Yachten dazukam, darunter Manfred Currys berühmte weiße „Aero“ (Z 322), deren gewölbtes, leinenüberzogenes Deck und abgerundeten Kanten ihr ein futuristisches Aussehen gaben. Der Besuch des Münchner Arzts und Erfinders Manfred Curry (1899-1953) war insofern eine Sensation, weil Curry – amerikanischer Staatsbürger, aber Mitglied im Augsburgener Segelclub – schon damals auf Grund seiner Erfindungen (wie der Curry-Klemme) und Publikationen zur Aerodynamik des Segelns⁹⁾ eine Berühmtheit war. Da er mit Frau und Tochter anreiste, wurde ihnen zu Ehren am 8. August 1932 auch erstmals eine Damenregatta abgehalten.

Am Traunsee am erfolgreichsten von all diesen Jollenklassen waren aber offenbar die 15er, von welchen bis zum II. Weltkrieg international etwa 800 Stück gebaut

⁹⁾ Am wichtigsten davon: Manfred Curry: Die Aerodynamik des Segels und die Kunst des Regatta-Segelns. München 1925.



„Aero“ von Curry im UYCTs 1932.



„Aero“ von Curry 1928.

wurden, und welche auch am Traunsee die größten Stückzahlen aufwiesen: Das Regattabuch weist für 1928 immerhin Felder von 12 Booten aus, und die ÖSG im Weyer baute zwischen 1921 und 1926 mindestens 20 Einheiten dieses Typs, allerdings keineswegs nur für den Traunsee,

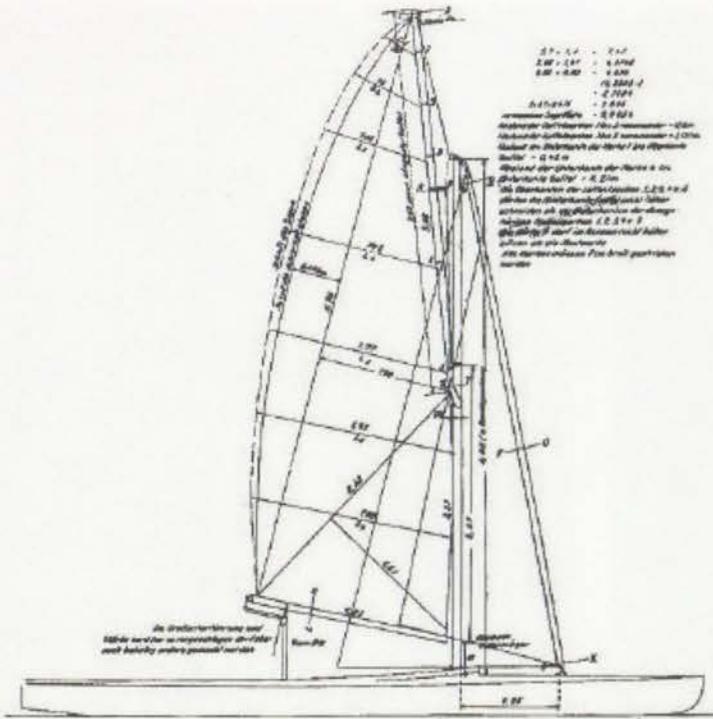
und das Yachtregister des UYCTs weist für 1930 ein Dutzend 15er auf (gegenüber nur acht 20ern).

Ende der 20er und Anfang der 30er Jahre wurde aber der Ruf laut, neben diesen „freien“ Rennklassen auch Einheitsklassen zu schaffen, was jedoch gleichzeitig die Diskussion lostrat, *welcher* der alten Risse der geeignetste für die neuen Einheitsklassen wäre. Nur die Einheitszehner wurden aber tatsächlich zu einer Einheitsklasse - 1931 fiel hier die Entscheidung für den Riss von Reinhard Drewitz aus Berlin - aber auf dem Traunsee spielten die 10qm-Rennjollen, egal ob „freie 10er“ oder „Einheitszehner“ nur eine sehr geringe Rolle.

Auch bei den Kielyachten zog die Verbreitung der 35er keineswegs einen Schlussstrich unter die Diskussion: die geringe Verbreitung (neben Traunsee und Wörthersee gab es nur einige wenige Exemplare an Attersee und Wolfgangsee) und die recht beschränkten Starkwindeigenschaften verhinderten eine größere Popularität.



Besuch von Manfred Curry am Traunsee 1932.





25qm-Einheitskielyacht „Kismet VIII“ des Max Schmidt, 1933.

sich auf Traunsee, Bayerische und Schweizerische Seen und die Berliner Gewässer.¹⁰⁾

Im UYCTs bestand jedoch, wie dieses Beispiel zeigt, immer eine gewisse Bereitschaft, sich mit neuen Klassen auseinanderzusetzen, und es gab immer Club-Mitglieder, die neue Trends ausprobierten und bereit waren, in den Bau neuer Yachten zu

investieren. Das Paradebeispiel war wohl Max Schmidt, der zwischen 1918 und 1941 neun Yachten bauen ließ, alle mit Namen „Kismet“. Aber auch Dr. Pranter, die Familie Köchert und Hermann Fereberger ließen immer wieder neue Schiffe bauen. –

Der dominante Regattasegler der späten 20er und 30er Jahre war Dr. Hermann Fereberger (Jg. 1893), der in den schnellen Rennklassen der 15er, 20er und 22er zahlreiche Erfolge verbuchte, und ebenfalls bereit war, immer neue Boote

¹⁰⁾ Rudolf Simek: Die 25qm-Einheitskielyacht („Malteserkreuzer“). In: K.u.K. Yachtgeschwader. Jahresbericht 2011-12, S. 32-37 (abgedruckt auch als: Die 25qm-Einheitskielyacht („Malteserkreuzer“). In: Klassiker. Das Magazin vom Freundeskreis klassischer Yachten 2012, S. 56-63.



Dr. Hermann Fereberger, 1932, vermutlich am Ruder des 20ers „Harry“.

dafür zu finanzieren. Er gewann für den Club sowohl den Malepartuspreis 1924 als auch den Adriapreis 1932. Noch dazu war er – so wie in den Jahrzehnten nach dem II. Weltkrieg sein Sohn Harry – nicht nur ein ausgezeichnete Segler, sondern auch mit einem losen Mundwerk versehen. So schreckte er noch spät im Leben, als er seinen schnellen 20er „Oanda“ einem Clubmitglied verkauft hatte, das sich mitunter durch unglückliche Schläge auszeichnete, nicht davor zurück, seinem ehemaligen Boot und dessen neuen Eigner hinterherzurufen: „Oanda, Oanda, wo fährt's denn umanada?“ Durch seine Teilnahme an internationalen Regatten kam er

aber auch in Kontakt nicht nur mit neuen Ideen, sondern auch mit interessanten Persönlichkeiten wie etwa Manfred Curry und Henry Rasmussen, den Gründer von Abeking & Rasmussen, und er bewies auch beträchtliches Geschick während des II. Weltkriegs bei der Bewahrung des Clubs und seiner Yachten. – Der zweite herausragende Regattasegler der 30er Jahre war Viktor Thausing jun. (Jg. 1910), der 1933 und dann wieder 1934 auf dem Wörthersee Europameister im 22er wurde, und nach 1936 besonders in der O-Jolle Erfolge feiern konnte. Nach dem II. Weltkrieg folgte er seinem Vater und Dr. Hermann Fereberger als Obmann des UYCTs.

Eine (sehr) kurze Episode: Die Eisyacht des UYCTs im Februar 1929.

Der Traunsee friert auf Grund seiner grossen Tiefe nur sehr selten zu, historisch belegt ist ein komplettes Überfrieren für die Jahre 1477, 1624, 1683, 1739 und 1730, 1830, 1880 und eben 1929; seither war der See nur mehr 1963 zugefrozen, während in der jüngsten Vergangenheit 2006 nur die Orter Bucht und teilweise die Gmundner Bucht von Eis bedeckt war.

Trotz der also keineswegs idealen Bedingungen für Eissegler, die den See höchstens zweimal im Jahrhundert nützen könnten, gab es 1929, als der See vom 12. Feber bis zum 1. März zugefrozen war, auf dem See eine Eisyacht, über die Oswald von Trauttenberg detailliert berichtet:¹⁾

Die erste Eisyacht am Traunsee.

Unser See hat uns heuer zu den sommerlichem Freuden auch winterliche beschert. Das Ereignis, das nach alter Ueberlieferung nur alle 50 Jahre einzutreten pflegt, ist zur Wirklichkeit geworden. Der Traunsee hat sich zur Gänze mit einer Eisdecke bedeckt.

Dieses Elementarereignis hat aber auch für unseren See eine sportliche

Errungenschaft mit sich gebracht: Die erste Eis-Yacht.

Als die lange andauernde Kälte die Wahrscheinlichkeit immer grösser erscheinen liess, dass der See zur Gänze zufrieren würde, galt es zunächst, die Eisverhältnisse kennenzulernen. Dies geschah



Der zugefrozene Traunsee im Jahr 1929.

zunächst auf Schlittschuhen.

Mit wachsender Eisdecke unternahmen unsere Club-Mitglieder immer weitere Vorstösse.

Am 10. Februar wurde bis Püreth auf der damals stellenweise noch kaum 2 bis 3 cm starken Eisfläche vorgedrungen; dort bot aber ein von Ufer zu Ufer reichender Streifen offenes Wasser von cirka 200 m Breite Halt.

2 Tage später war auch diese Stelle zugefrozen und es konnte am

¹⁾ Für das Typoskript dieses Texts und die dazugehörigen Photographien bin ich Gen.i.R. Hubertus von Trauttenberg zu besonderem Dank verpflichtet.



Die 15qm-Eisyacht von 1929 vor dem Clubhaus. Faschingdienstag den 12. Februar eine Gruppe von 2 Damen und 3 Herren, davon 4 aktive Clubmitglieder, die erste Fahrt auf Schlittschuhen über den See von Gmunden bis Ebensee unternehmen.

Der Start fand um 2 Uhr nachmittags beim Clubhause statt. Immer am westlichen Ufer fahrend, wurde um 3 Uhr Traunkirchen erreicht und um 4 Uhr in Ebensee an Land gestiegen, zur Zurücklegung der zweiten Etappe wurde verhältnismässig solange Zeit gebraucht, weil das Eis auf dieser Strecke fast ganz unter festgefrorenem Schnee lag.

Nun wurde natürlich der Wunsch nach einer Eisyacht lebhaft diskutiert.

Ueber Anregung der Gmundner Clubmitglieder erbaute der bestbekannte einheimische Bootsbauer J. Vogtenhuber in Gmunden nach einem in der „Yacht“ publizierten Riss eine 15 m²-Eisyacht, welche nach nur 3tägiger Bauzeit am 10. [recte: 16.] Feber am Rathausplatze in Gmunden

auf das Eis gebracht wurde.²⁾

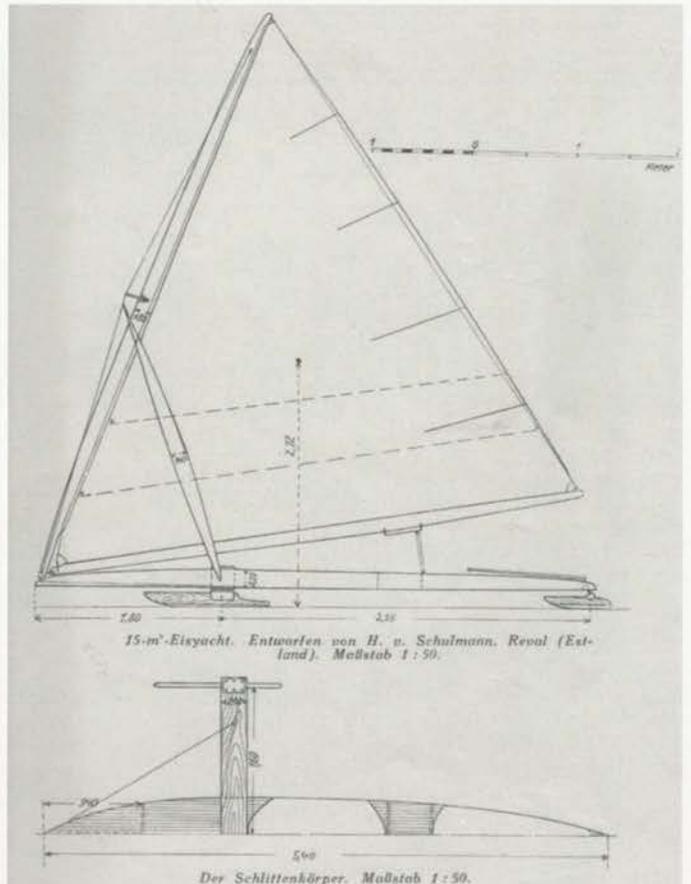
Sie wurde zunächst beim Clubhause stationiert.

Leider war inzwischen Schneefall eingetreten, welcher das Eis mit einer mehrere Centimeter hohen Schichte bedeckte. Auch herrschte bei trübem Himmel Flaute.

Trotzdem wurde die Eisyacht an diesem Tage nachmittags das erstemal gestartet und legte in der Richtung gegen Schloss Orth die ersten 100 Meter bei verhältnismässig guter Fahrt zurück, von den Anwesenden mit einem dreifachen „Hipp, Hipp Hurra“ begrüsst.

An den folgenden Tagen kreuzte die Eisyacht bei etwas besserem Winde in der Bäckerwinklbucht beim Strandbad.

Dann hatte es den Anschein, als wäre es mit der Herrlichkeit vorbei, denn das offene Wasser inmitten des Sees schien sich zu vergrössern.



²⁾ Bei diesem hier als Ergänzung abgebildeten Riss dürfte es sich um den in *Die Yacht* Jg. 1928, Heft 46, S. 12-13, vom 17.11.1928 unter dem Titel „15-m²-Eisyacht“ des deutsch-estnischen Konstrukteurs Hans von Schulmann handeln.



Die 15qm-Eisyacht von 1929 im Detail.

Die neu einsetzende Kälte schloss aber bald darauf die Eisdecke vollkommen und entstand in der Gmundner Bucht insbesondere zwischen Rathausplatz und Schwimmschule Weyer schönes Spiegel-eis.

Diese[r] Teil des vereisten Sees blieb auch sodann das hauptsächliche Segelrevier der Eisyacht, welche auf dieser Strecke an manchen Tagen mit beträchtlicher Geschwindigkeit kreuzte.

Allen unseren Clubmitgliedern, welche Gelegenheit hatten, eine Fahrt auf der Eisyacht mitzumachen, dürfte dieses sportliche Ereignis in unvergesslicher Erinnerung bleiben und ist jetzt schon der Wunsch geäußert worden, diesen Sport auch im kommenden Winter wiederum zu pflegen.

Da aber kaum anzunehmen ist, dass wir auch nächstes Jahr wieder das seltene Schauspiel erleben werden, den Traunsee zufrieren zu sehen, hört man

jetzt schon die Absicht äussern, von Gmunden aus ein anderes, in dieser Hinsicht günstigeres Wasser, etwa den Neusiedler-See, aufzusuchen.

Einige diesen Zeilen angeschlossene Bilder sollen dem Leser die „namenlose Eisyacht“ und die daran interessierten Clubmitglieder vor Augen führen.

Gmunden, im März 1929

Oswald v. Trauttenberg

Da der Traunsee erst 1963 wieder völlig zufror, blieb es beinahe bei dieser Episode. Aber obwohl der Traunsee 1946 nicht ganz zufror, konnte Harry Fereberger mit einem von Engelbert Frauscher – wohl in der Hoffnung auf stabilere Eisverhältnisse – gebauten Eisschlitten mit einem O-Jollen-Rigg in der Weyrer und Gmundner Bucht experimentieren. Auf Grund der vorherrschenden Flaute wurde er jedoch von in der Fliegerschule inhaftierten SS-Offizieren, die zur Arbeit in der von den Amerikanern bei der Frauscherwerft errichteten

Werkstatt abkommandiert waren, an Leinen geschleppt.

Eine weitere auf einem Photo des Bootsvermieters Johann Gaigg zu sehende Eisyacht des Jahres 1946 trägt ebenfalls nicht das Rigg eines 15ers, sondern das wesentlich größere Segel eines 22ers, und zwar das des 1926 von Haitzinger am

Attersee für Ing. H. J. Vogt vom UYCA's gebauten Bootes „Erika“, welches in den 30er Jahren von den Gmundner Bootsvermietern angekauft worden war. Beide Versuche mit Eisyachten im Jahre 1946 waren also noch kurzlebiger als der von 1929, da das Eis auch der Gmundner Bucht nicht lange hielt.



Die Eisyacht des Johann Gaigg mit dem Rigg eines 22ers im Jahre 1946.

Der UYCTs im „Anschluß“ und im II. Weltkrieg.

Schon die ganzen 20er und 30er Jahre hatte auch unter Seglern eine publizistisch ausgetragene Kontroverse darüber angehalten, ob sich die österreichischen Segler auf nationaler Ebene im Rahmen des kleinen Deutsch-Österreich organisieren sollten oder den Zusammenschluß mit dem Deutschen Segelverband suchen sollten. Ohnehin waren alle Österreichischen Yachten nicht in einem eigenständigen Yachtregister, sondern dem des DSV erfasst, wo sich regelmäßig alle Neueinträge in den offiziellen Veröffentlichungen innerhalb der Zeitschrift „Die Yacht“ fanden.

Die Diskussion über die Zugehörigkeit der Segler „Deutsch“-Österreichs entzündete sich nicht nur an der sich in den 20er Jahren entwickelnden und heiß diskutierten Klassenpolitik, in der es um neueinzuführende nationale und internationale Klassen ging. Darüber wurde schon oben gesprochen, und die auf Grund der unterschiedlichen Revierbedingungen durchaus und legitim divergenten Interessen norddeutscher Segler und österreichischer (wie bayerischer) Binnensegler manifestierten

sich in so kleinlichen Streitigkeiten wie über das Klassenzeichen der 1922 neu eingeführten 35qm-Klasse: ursprünglich ein T, war man schon nach zwei Saisonen gezwungen, zwischen der norddeutschen 35qm Kreuzer-Klasse (nunmehr T) und der von Berlin bis Wörthersee verbreiteten 35qm-Rennklasse (nunmehr D) zu unterscheiden.¹⁾

Die publizistischen Kontroversen bekamen aber schon in den 20er Jahren einen merklich politischen Unterton, da die deutschnational gesinnten Segler in Österreich, vorwiegend aus Kärnten, den möglichst engen Zusammenschluß mit dem DSV suchten, dem die österreichischen Yachtclubs als Teilvereine und nicht etwa als Partnervereine angehörten. Symptomatisch mag dafür eine Festansprache des Prof. Dr. Hans von Frisch sein, damals (1926-1933) Präsident des UYC Wolfgangsee, die er schon 1926 hielt²⁾:

Und noch aus einem Grunde kann die Sportwelt Oesterreichs zufrieden sein mit ihrem Segelsport: sind es doch die flinken Segler, die den Zusammenschluß mit dem



Durchgestrichen und überstempelt: die Spuren des Anschlusses im Regattabuch von 1938.

¹ Als 1954 vom DSV die 35qm-Rennklassen zu den Altersklassen herabgestuft wurden und das „D“ auch in Österreich den Drachen zugeteilt wurde, gestand man den ja noch einigermaßen verbreiteten 35ern das Recht zu, das „D“ nach der Ausgleichsklassen-Nummer zu führen, daher trägt „Skiöblaönr“ auch X 146 D als Segelnummer.

² Hans von Frisch: Das Jubiläum des Union-Yacht-Club. In: Flugzeug und Yacht, Jg. 1926, Folge 7, S. 13.

Deutschen Reich schon seit Jahren restlos durchgeführt haben.

Dagegen standen eine Reihe von loyal zu Österreich stehenden Vertretern der seglerischen Interessenvertretungen, allen voran Ing. Viktor Thausing sen., der als Vertreter der Österreichischen Segelvereine einen Sitz im Vorstand des DSV hatte und dort nimmermüde die eigenständige Rolle und die nationalen Interessen der Österreicher verteidigte, ohne sich für die deutschnationale Sache vereinnahmen zu lassen.

Eine ganz unrühmliche Rolle nahm dabei auch Dr.Dr. Robert Johanny vom Wörthersee ein, welcher in der Zeitschrift „Die Yacht“ von 1938 eine Reihe österreichfeindlicher und sogar antsemitischer Artikel veröffentlichte. Als relativ harmloses Beispiel sei hier sein Propaganda-Leitartikel in der Zeitschrift „Die Yacht“ vom 9. April 1938 (dem Tag vor der sogen. Volkabstimmung über die Eingliederung Österreichs ins Deutsche Reich!) unter dem Titel „Was kann Deutschland den österreichischen Wassersportlern geben?“ zitiert:

Wenn sich heute die wirtschaftlichen Verhältnisse bessern – und nach allem, was man vom Dritten Reich gesehen hat, ja schon auf Grund der freudigen Zuversicht und des gläubigen Vertrauens aller Österreicher, kann man dies mit Bestimmtheit voraussagen – wird an unseren Alpenseen eine noch nie dagewesene Blütezeit für den Segelsport anbrechen.³⁾

In bewußter oder ignoranter Verdrehung der Fakten meinte der Verfasser dann noch: *die Arisierung der Vereine [wird] nur relativ geringe Schwierigkeiten und Veränderungen mit sich bringen. Es mag nicht*



Anschluss 1938: „Flaggenhissung“ am 12. Juni 1938 im UYCTs bzw. YCuD, ZA Traunsee. uninteressant sein, hier festzustellen, daß im österreichischen Sport der Arierparagraph schon lange vor dem Entstehen des Dritten Reiches eine beträchtliche Verbreitung gefunden hatte.⁴⁾

In einem anderen Artikel der ja seit 1933 gleichgeschalteten Zeitschrift „Die Yacht“ wurde sogar über den Stander des UYC hergezogen:

Dieser Club [nämlich der UYC], der durch mehr als fünf Jahrzehnte der eigentliche Träger des österreichischen Segelsports war, hat nunmehr seine ihm im Jahre 1904 vom alten Kaiser Franz Joseph verliehene Flagge mit dem Babenberger Wappen und der Kaiserkrone, das letzte Symbol für das Zurückreichen in eine alte Vergangenheit, niedergeholt. Im D.S.V. ist heute kein Platz für einen Verband – und als solcher mußte der U.Y.C. angesehen werden – und im Deutschen Reich ist kein Platz für die Symbole der zertrümmerten

³⁾ R[obert] Johanny: Was kann Deutschland den österreichischen Wassersportlern geben? In: Die Yacht 15 (1938) vom 9. April 1938, S. 329-30; S. 329.

⁴⁾ Ibid.

*Habsburger Monarchie.*⁵⁾

Hier in diesem Artikel vom Juni 1938 werden auch nüchtern-statistisch die Vorteile des sogen. Anschlusses für den DSV aufgezählt: Für die Deutschen ein Zuwachs von 10 Segelrevieren mit etwa 500 qkm und ca. 8-900 Seglern mit etwa 300 Yachten.

Sehr schnell fielen 1938 auch die Union Yacht Clubs, und damit der UYCTs, dem gewaltsamen, wenn auch großteils unblutigen „Anschluß“ Österreichs an Hitler-Deutschland zum Opfer. Mit der selben affenartigen Geschwindigkeit, mit der zwischen dem Einmarsch der Nazi-Truppen am 13. März 1938 und der zur propagandistischen Farce verkommenen sogen. Volksabstimmung vom 10. April 1938 alle staatlichen und großteils auch privaten Organisationen „gleichgeschaltet“ bzw. „arisiert“, d.h. enteignet, wurden, verloren auch die österreichischen Yachtclubs ihre legitime Existenz. Alle österreichischen Yacht- und Segelclubs wurden aufgelöst und als Zweigabteilungen des Yacht-Clubs von Deutschland wiedergegründet, sodass der UYCTs von Frühjahr 1938 bis 1945 nur als „Y.C.v.D, ZA Traunsee“, d.h. als Zweigabteilung Traunsee des Yacht-Clubs von Deutschland, dieser wieder nur mehr eine Abteilung des „Deutschen Reichsbunds für Leibesübungen“, firmierte.

Die Arisierungen hielten sich im UYCTs in Grenzen: wohl gab es Stimmen, besonders von einigen jüngeren Angehörigen der SS, die dem Zeitgeist entsprechend, aber ohne großen Nachdruck, mit dem Votum „Schmeißt's s' aussi“ für den Ausschluß jüdischer Clubmitglieder warben. Dass es dazu offenbar nicht kam, mag auch dem Umstand zu verdanken sein, dass im UYCTs eine beträchtliche Zahl von Mitgliedern



Preisverteilung unterm Hakenkreuz 1938.

nicht völlig den drastischen Ariergesetzen der neuen Nazi-Machthaber entsprachen. Eine ähnliche konsequente Anwendung der Ariergesetze wie im österreichischen Staatsdienst (alle vier Großeltern rein arisch, ebenso alle Großeltern des Ehepartners) hätte also vermutlich eine ganz beträchtliche Ausdünnung des Mitgliederbestands zur Folge gehabt, die sich nicht nur auf die bekannt (teilweise) jüdischen Familien von Dr. S. H. Natter (Mitglied seit 1898), A.v. Sax (Mitglied seit 1905), A. Buzzi-Quattrini (Mitglied seit 1932), W.v.Solvis (Jugendmitglied) u.a.m. beschränkt hätte. Von diesen ging nur die Familie Buzzi-Quattrini während des Kriegs in die Schweiz.

So aber kam es zwar auch in Gmunden, und für etliche Mitglieder auch in Wien, zu den bekannten Folgen der Arisierungen, nicht aber zu Konsequenzen für den Mitgliederstand oder internen Folgen, auch wenn äußerlich die „Gleichschaltung“ mit all den Paraphernalien der Nazi-herrschaft vollzogen wurde. Dies zeigt sich deutlich genug in photographischen Aufnahmen von Viktor Thausing aus dem Sommer 1938, welche offenbar aus Anlaß des 50-Jahr-Feiern des

⁵⁾ Flaggenhissung an allen Seen der Ostmark. In: Die Yacht 24 (1938), vom 11. Juni 1938, 543f

UYCTs gemacht wurde. Eine Beschreibung dieser Feiern findet sich in der Zeitschrift „Die Yacht“ 27 vom 3. Sept. 1938⁶⁾, welche ausgerechnet von einem alten politischen Widersacher Victor Thausings sen., dem bekannten deutschnationalen Kärntner Segler (und vom Deutschen Seglerverband schon 1934 vorausschauend zum „österreichischen Gauführer des Deutschen Segler-Verbandes“ ernannten⁷⁾) Robert Johanny verfasst wurde und zusammen mit dem 50-jährigen Jubiläum des Clubs auch die 50-Jährige Mitgliedschaft und 29-jährige Präsidentschaft des damals 68-jährigen Club(mit)gründers Viktor Thausing sen. feierte. Ob es sich um eine herablassende Geste handelte – immerhin stand jetzt Johanny auf Seiten der Sieger – oder ob auch bei ihm nach fünf Monaten Nazidiktatur in Österreich wie bei vielen ehemals illegalen österreichischen Nazis, die sich in ihren Erwartungen enttäuscht sahen, eine gewisse Ernüchterung eingesetzt hatte, ist aus heutiger Perspektive nicht mehr festzustellen, auffällig ist jedoch, dass der Artikel trotz aller vorhergegangener Kontroversen zwischen Thausing und Johanny in ausgesprochen freundschaftlichem Ton gehalten ist, sogar mit einer gewissen feinen Ironie, wenn im letzten Absatz nicht ganz klar wird, ob hier wie in der Nazidiktion üblich der „Führer“ Adolf Hitler oder der langjährige Obmann des UYCTs (jetzt hieß er im Nazi-jargon „Vereinsführer“), Viktor Thausing, beschworen wird:

Eine wichtige Voraussetzung für die Erfüllung so vieler guter Wünsche besteht zweifellos: der Y.C.v.D., Z.A. Traunsee, schart sich in beispielgebender Einigkeit um seinen Führer. Diese Einigung war

das Zeichen, unter der die 50-Jahr-Feier stattfand. Möge sie dem Verein stets erhalten bleiben ! t.y.⁸⁾

Daneben wird allerdings nicht mit Anspielungen auf die Diskrepanz zwischen altehrwürdigem Yacht-Club und der „Neuen Zeit“ gespart, wenn Jacoby über die Jubiläumsregatten vom 19.-24. Juli 1938 meint:

Und wenn der Union-Yacht-Club, Zweigverein Traunsee, unmittelbar vor Vollendung seines 50. Lebensjahres, eine Verjüngung durch seine Umwandlung in eine Zweigabteilung des Yacht-Clubs von Deutschland erfahren hat, so hat er sich in dieser Verjüngung wohl ein Beispiel an seinem langjährigen Führer und treuesten Mitglied genommen [...] Dem jubilierenden Verein war für seine diesjährigen Wettfahrten vom Verband der österreichischen Segelvereine seligen Angedenkens die österreichische Staatsmeisterschaft der Olympiajollen als besonderer Anziehungspunkt dieser Jubiläumswoche übertragen worden. Der V.d.ö.S.V. ist bei einer reinigenden Gewitterbö weggesackt, an Stelle der österreichischen Staatsmeisterschaft ist als Zeichen der neuen Zeit im ostmärkischen Segelsport die Gaumeisterschaft des Gaues 17 getreten [...]⁹⁾

Allzu schlecht scheinen anfangs die Beziehungen zwischen den neuen Machthabern und dem UYCTs unter Viktor Thausing nicht gewesen zu sein, was wohl an seinem hohen Prestige und Bekanntheitsgrad als Repräsentant Österreichs in vielen Gremien lag, denn er stand bis 1940 dem Verein vor. Sein Sohn, Viktor Thausing jun., und Harald Musil von Mollenbruck (österr.

⁶⁾ Die Yacht 36 (1938), vom 3. Sept. 1938, S. 832f.

⁷⁾ Vgl. die Überschrift in: Der Wassersportfreund 5 (1934), Heft 3, S. 1.

⁸⁾ [Rober]t [Jacob]y: Ostmärkische Gaumeisterschaft für die O-Jollen. 50-Jahr-Feier des Yacht-Clubs von Deutschland, Zweig-Abteilung Traunsee. In: Die Yacht 27 (1938), vom 3. Sep. 1938, S. 832-3: 833

⁹⁾ Ebenda, S. 832.

Staatsmeister 1937 und „Gaumeister“ (1938) fuhren auch sowohl 1937 als auch 1938 zu den Verbandsmeisterschaften und den Vereinsmeisterschaften des KSV der Olympiajollen auf der Kieler Förde. Beide lagen stets im Spitzenfeld und brachten durchwegs Plätze unter den ersten 10 ins Ziel, was bei Flotten von 54 O-Jollen auf der Kieler Förde auch in der Presse beachtliche Anerkennung erfuhr.¹⁰⁾

Offenbar änderten sich jedoch die Umstände bzw. die Haltung der lokalen Nazi-Führung, und Viktor Thausing sen. konnte, wohl nicht zuletzt wegen seiner langstehenden loyal-österreichischen Einstellung, nicht länger als „Vereinsführer“ gehalten werden, sodaß er 1940 durch einen regimetreueren Spitzensegler, nämlich den

Auch dieser, im Logbuch vom 19. August 1941 von einem unbekanntem Clubmitglied ironisch als „Neuführer“ bezeichnete Obmann verhinderte jedoch offenbar jegliche Übergriffe auf jüdische Clubmitglieder oder Sanktionen gegen diese.

Die Segel- und Regattatätigkeit des Anschlußjahres und in den ersten Kriegsjahren läßt sich noch gut an den in der Zeitschrift „Die Yacht“ veröffentlichten Regattaberichten und dem Regattabuch des UYCTs nachzeichnen. Die Jubiläumsregatten des Jahres 1938 umfassten auch vier Verbandswettfahrten vom 21.-24. Juli, an denen ausser den acht Olympiajollen der „Gaumeisterschaft“ auch folgende weitere Yachten teilnahmen: drei 35er, nämlich „Pierrot II“ (O. Dopffel), „Sakuntala“ (Baron



Europadreissiger „Kismet IX“, A&R, Bj. 1940.



Europadreissiger „Beamy“, Haitzinger, Bj. 1943.

Gmundner Notar Dr. Hermann Fereberger (1893-1948) als Obmann abgelöst wurde, der damals der wohl erfolgreichste Regattasegler des Clubs und schon seit 1927 amtlicher Vermesser für den Traunsee war.

Wense) und „Mime V“ (Köchert), drei 20er, darunter die „Oanda“ (Fereberger), und drei 15er, darunter „Teja“ (V. Thausing), sowie die zwei 25-qm Einheitskielklassen (die Malteserkreuzer „Kismet VIII“ und „Mime VI“).

Noch 1940 von A&R in Lemwerder

¹⁰⁾Vgl. dazu die Regattaberichte in Die Yacht 26 (1938), vom 25. Juni 1938, S. 613, und Die Yacht 25 (1939), vom 26. Juni 1939, S. 580f.

wurde der Europa-Dreißiger „Kismet IX“ an Max Schmidt ausgeliefert, allerdings konnte sich diese Klasse, als europäische Rennklasse unter deutscher Führung als ein Prestigeprojekt der Nazi-Führung geplant, weder im Salzkammergut (wo Haitzinger am Attersee noch im Krieg die „Beamy“ fertigte, die aber erst nach dem Krieg an den Traunsee kam, zuerst für Reimer, dann bis 2007 mit Dr. Michael Warnold als Eigner) noch sonstwo durchsetzen, bis die Klasse als Nachbau in Kunststoff in den 60er Jahren plötzlich am Plattensee wieder auferstand.¹¹⁾

Es folgten zwar noch weitere Regatten in den ersten Kriegsjahren, aber nach Auskunft des 1. Bandes des Regattabuchs des UYCTs (1927-1941) war die letzte Wettfahrt, die noch abgehalten wurde, die Ebensee-regatta des Jahres 1941, unter der Leitung von Max Schmidt und Viktor Thausing, mit nur fünf Teilnehmern: Die 15er „Bambi“ und „Teja“, der 35er „Sakuntala“, der 6er „Windspiel XVIII“ und die O-Jolle „Darling“.

Mit dem fortschreitenden Verlauf des Weltkriegs änderte sich jedoch das Bild, und es wurden immer mehr der Segler zum Kriegsdienst eingezogen, was die Segeltätigkeit auf allfällige Heimaturlaube beschränkte. Da die meisten Mitglieder des UYCTs jedoch aus Wien stammten, waren ihnen aus zeitlichen Gründen Segelurlaube in Gmunden kaum möglich. In den späteren Kriegsjahren wurde daher vorwiegend mit den Olympia-Jollen gesegelt, etwa von Wolfgang Erndl, Georg Praxmarer und Franz von Clanner.

Eine massive Bedrohung des Segelsports bildeten jedoch auch die

Metallsammlungen, mit welchen die Nazis nach Kriegsausbruch versuchten, einen Ersatz für die aus dem Ausland nun nicht mehr erhältlichen Metalle zu schaffen. Ursprünglich offenbar als einmalige Aktion vom 27. März 1940 als Aufruf zur *Spende des deutschen Volkes zum Geburtstag des Führers* geplant, setzten sich die sogenannten Metallspenden auch später fort, und noch 1943/44 fielen in anderen Clubs die Yachten selbst den Kriegsanstrengungen zum Opfer, indem die Bleikiele als „Kriegsopfer“ abmontiert und in der Kriegsindustrie als Munition mißbraucht wurden. Nicht alle Bootsbauer hatten, wie die Bootswerft Ratz in St. Gilgen, die weise Voraussicht, vor dem Vandalisieren der Yachten durch die SS- und Hitlerjugend-Kommandos auch noch Holzmodelle der Bleikiele anzufertigen.¹²⁾ Der UYCTs unter Dr. Fereberger fand aber seine eigene Lösung gegen die Bleiräuber: der Club durfte auf Grund des „sportlichen Werts“ selbst drei Schiffe benennen, die den Kiel behalten durften, und dabei entschied man sich für den Europadreißiger „Kismet IX“, den 6er „Windspiel XVIII“ und den 35er „Pierrot“. Angeblich wurden jedoch einige der Yachten, am ehesten die „Kismet IX“ und andere größere Yachten, 1943 kurzentschlossen formell an Ing. Hans Bleuler verkauft, dessen Eigentum als Schweizer Staatsbürger diesbezüglich unantastbar war; andere Zeitzeugen meinen jedoch, dieser Ankauf habe später erfolgt und dem Schutz der Yachten vor den Besatzern gedient. Verifizieren läßt sich allerdings keine dieser Versionen mehr.

¹¹⁾ Rudolf Simek: Die Europadreißiger. In: K.u.K. Yachtgeschwader. Jahresbericht 2007-2008, 17-33, abgedruckt auch als: Die Europadreißiger. In: Klassiker. Das Magazin vom Freundeskreis klassischer Yachten 2008, H. 3, 54-61.

¹²⁾ So bei der „Hidigeigei“, nun „Hidi“: Vgl. Gerold Worliz-Wellspacher: „Hidi“ X 102 - 100 Jahre, 1904-2004. St. Gilgen 2004, S. 4.

Die Nachkriegszeit: 50er und 60er Jahre.

Sofort nach dem Zusammenbruch des 1000jährigen Reichs und dem Sieg der Alliierten wurde der Yacht-Club von Deutschland mit seinen Zweigvereinen aufgelöst. Dadurch wurde aber auch rein formal eine Neugründung des UYCTs mit Statutenänderung erforderlich, der UYCTs bekam den entsprechenden positiven Bescheid vom Innenministerium (Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit) allerdings erst mit Bescheid vom 20. Februar 1951 (Zl. 37.514-4/51), für die bis 2002 geltenden Statuten.

Schwieriger als die formalen Aspekte war die Bewahrung des Bootsparks während der Besatzungszeit. Besonders am Wolfgangsee wurden die einsatzfähigen Yachten von den amerikanischen Besatzungssoldaten für Regatten im Stil von „stock car races“ hergenommen und damit zum Großteil irreparabel beschädigt oder gar versenkt. Von vielen Schiffen hatten allerdings wie schon erwähnt die „Sammeltruppen“ der Hitlerjugend und anderer Verbände

der Nazis die Bleikiele für die „Kriegsanstrengungen“ demontiert, und diese Schiffe überlebten dann die Besatzungszeit am ehesten. Dagegen konnte bei den Yachten des UYCTs dank des aktiven Eingreifens einiger Clubmitglieder das Schlimmste verhindert werden. Dafür boten einige der jüngeren Mitglieder, die nicht zur Wehrmacht eingezogen worden waren und daher im Frühjahr 1945 in Gmunden vor Ort waren, den GIs an, sie bei gutem Wetter als „Wasserfiaker“ auf den wenigen verbleibenden Yachten herumzuchauffieren. Zum Glück traf Dr. Fereberger dabei auf einen amerikanischen Major Kolisch, der selbst



„Wasserfiaker“ im Sommer 1945: W. Praxmarer mit GIs auf „Teresa“.

Starbootsegler war und daher ein offenes Ohr für die Belange der Segler hatte. Durch den Einsatz von Georg und Wolfgang Praxmarer, Georg Wense, Harry Fereberger, Heli Reischer, Josef Epply und Moni Eisl sowie des im Englischen auf Grund seiner Weltreisen höchst flüssigen Emil Schmidt, die die GIs spazierenführten, konnten durch die sachkundige Betreuung der verbliebenen Kielyachten diese mehr oder weniger unbeschädigt durch die Besatzungszeit gebracht werden. Dazu zählten der alte 35er „Pierrot II“ (eig. 5,5-Segellängenyacht) ebenso wie die 6er „Windspiel XVIII“ und „Teresa II“ und der Europa-Dreissiger „Kismet IX“ ebenso wie der Malteserkreuzer „Mime VI“ (heute „Trudl“, Eigner DI. Hermann Preinerstorfer), während das Schicksal des anderen Malteserkreuzers „Kismet VIII“ ungeklärt ist und einer der 35er, „Harald II“, am Wolfgangsee landete (jetzt „Skadi“).

Da das Bootsmaterial des UYCTs also weder durch die Nazis drastisch dezimiert worden waren – wofür wohl die guten diesbezüglichen Verbindungen des Obmanns Dr. Hermann Fereberger zumindest mitverantwortlich gewesen sein dürften – noch durch die amerikanischen Besatzungssoldaten, konnte die Segeltätigkeit früher als bei anderen Clubs nach dem Krieg wieder aufgenommen werden. Bereits 1947 wurden wieder Regatten gesegelt, und man war noch im selben Jahr, noch vor der amtlichen Wiedenzulassung im Jahr 1951, an die faktische Neugründung gegangen. Im August 1948 wurde ein neuer Vorstand gewählt, dem nun Viktor Thausing jun. als logischer Nachfolger seines 1944 verstorbenen Vaters und de-facto Nachfolgers des 1948 verstorbenen Dr. Hermann Fereberger vorstand. Dieser Nachkriegsvorstand setzte sich wie folgt zusammen:

Obmann DI Viktor Thausing

Obmann-StV Komm.Rat Erich Köchert
Schriftführer Dr. Albert Buzzi-Quattrini
Oberbootmann Paul Römer
Kassier Gotfrid Köchert
Ausschussmitglieder ohne Funktion: Dr. Robert Friedinger-Pranter, Dr. Wolfgang Erndl, Dr. Georg Frh.v.d. Wense, Dr. Ing. Alois Danninger, Helmuth Schöninger.

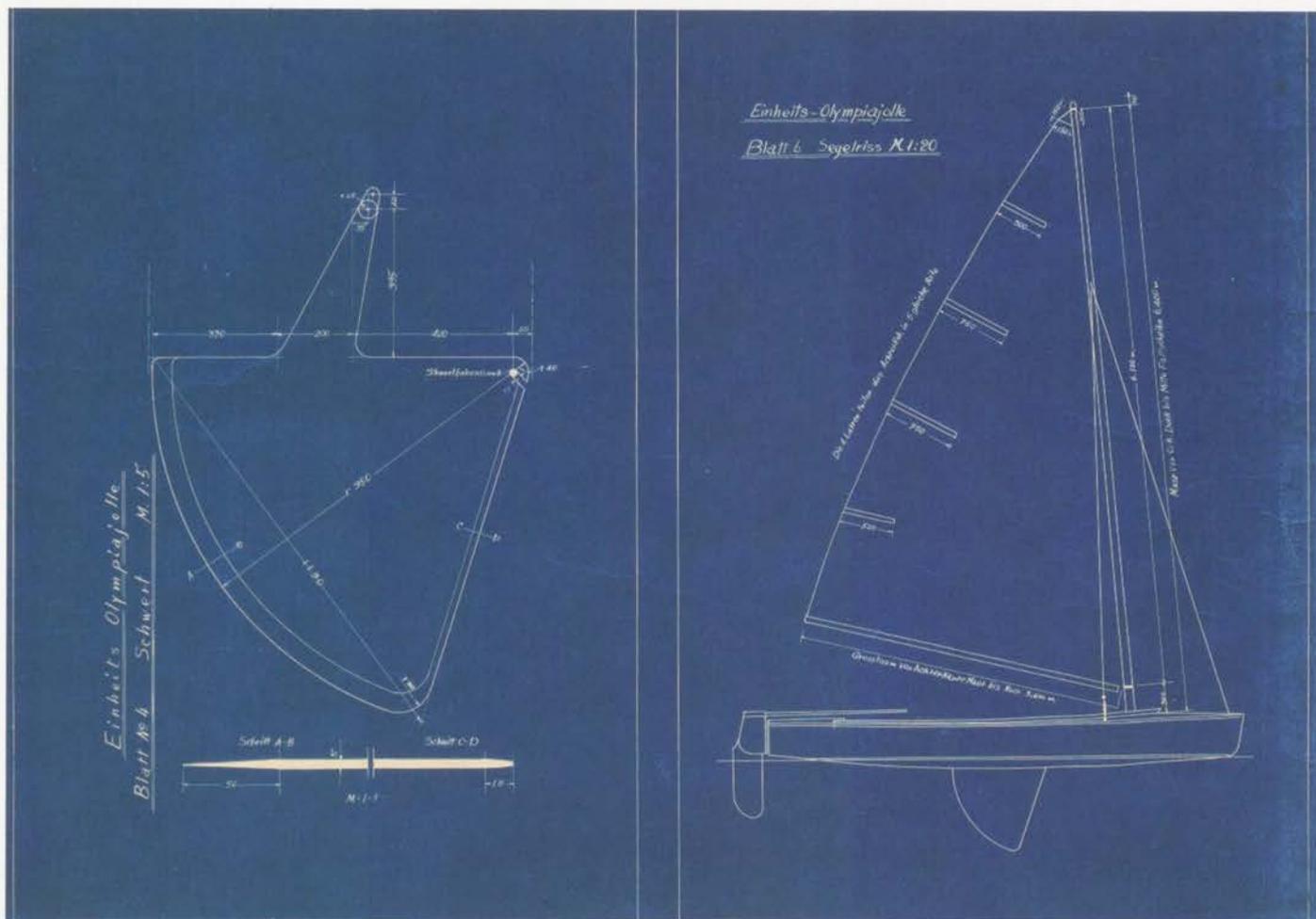
Der Mitgliedsbeitrag wurde damals mit 80.- öS festgesetzt !

Der neue Obmann, Viktor Thausing jun., hatte sich schon in den 30er Jahren nicht nur als O-Jollen Segler einen Namen gemacht und zählte neben Hermann Fereberger und Harald von Musil zu den besten Regattaseglern des UYCTs: 1934 wurde er Europameister in der 22qm Klasse 1934 (als Mannschaft von Dietz Angerer), 1937 und 1938 hatte er an den O-Jollen-Regatten der Kieler Woche teilgenommen.

Der Neuanfang nach dem Krieg war also für den UYCTs eher eine kontinuierliche Fortsetzung des Clublebens vor dem Krieg: bis mindestens 1941 war man noch intensiv gesegelt (das ja nie vollständige Logbuch verzeichnet für 1941 immerhin 103 Ausfahrten), 1945 wurde mit den GIs schon wieder gesegelt, 1947/48 übernahm Viktor Thausing jun. das Amt des Präsidenten von seinem 1944 verstorbenen Vater, und auch die kurz vor dem Krieg in Mode gekommene Klasse der Olympia-Jolle wurde nun noch intensiver gepflegt.

Die O-Jolle war 1933 von Hellmut Stauch in Berlin als Einmannjolle für die Olympischen Spiele in Berlin / Kiel 1936 gezeichnet worden, bereits 1935 waren die ersten O-Jollen am Traunsee unterwegs und 1937 und 1938 hatten Harald von Musil und V. Thausing jun. erfolgreich an O-Jollen-Regatten bei der Kieler Woche teilgenommen.

Zu den noch vor dem Krieg gebauten



Blaupause der Bauvorschriften der Olympia-Jolle.

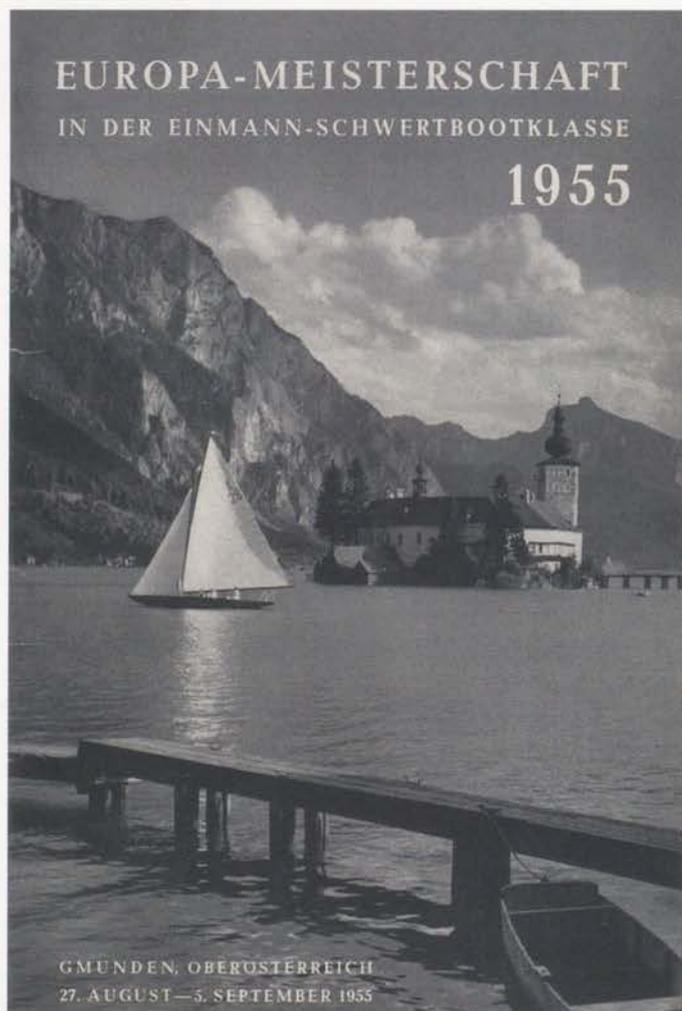
O-Jollen, nämlich „Traunsee III“, (Clubboot des UYCTs, später „Maus V“), „Harima 37“, „May-Be“ und „Grantian II“, lieferte A&R aus Lemwerder bei Bremen noch während des Krieges vier weitere Boote an den Traunsee, nämlich „Schnopsi“, „Darling II“, „Sakuntala II“ und „Alte Liebe“. Nach dem Krieg erlebte die O-Jolle im UYCTs einen enormen Aufschwung, sowohl bei Frauscher in Gmunden als auch bei anderen österreichischen Werften wurden zahlreiche O-Jollen in Auftrag gegeben, sodaß der UYCTs nach 1950 eine veritable O-Jollen-Flotte aufwies, nämlich mindestens 20 Boote, welche in den 50er-Jahren Wettfahrten bestritten (vgl. dazu die Liste am Ende dieses Kapitels ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Die O-Jolle mit ihren 5,00m LÜA, 1,66m BR und ca. 160 kg erwies sich offenbar von den 1930er Jahren bis lange in die 50er Jahre als ideale Kombination

von Regatta-Einhandjolle und sozial verwendbarem Nachmittagsboot für alle Altersgruppen. Der Entwurf von H. Stauch erwies sich allerdings für die olympischen Spiele als kurzlebig, denn schon bei den nächsten Olympischen Spielen 1948 in London / Torquay wurde die O-Jolle durch die ebenfalls kurzlebige Firefly ersetzt (in welcher Paul Elvström damals seine erste Goldmedaille gewann), bevor 1952 das langlebige Finn-Dinghy erstmals in Helsinki sein Debut als Einmann-Jolle machte, die seither bei 16 Olympiaden vertreten war.

Die O-Jolle war 1935 für die Olympiade 1936 nicht nur deswegen gewählt worden, weil es sich um eine deutsche Konstruktion handelte, sondern auch wegen ihrer besseren Einsatzfähigkeit in Küstengewässern, zudem ob ihrer Versatilität:

Auch als Ausbildungsboot ist die Olympia-Jolle gut geeignet, da sie praktisch leicht



Umschlagseiten der Ausschreibung zur O-Jollen-Europameisterschaft im UYCTs 1955.

zu segeln ist. Natürlich gehört allerhand seglerisches Können dazu, im Rennen aus dem Boot das Maximum an Geschwindigkeit herauszuholen. [...] Mit Rücksicht auf die Brauchbarkeit als Tourenboot wurde die Takelage so eingerichtet, daß das Setzen und Bergen des Segels, Mastlegen usw. denkbar einfach ist. Der Mast läßt sich beispielsweise mit stehendem Segel durch Fieren des Vorstags ganz legen und ebenso leicht wieder setzen,¹⁾

Die große Popularität der O-Jolle im UYCTs führte auch dazu, dass der Club Anfang September 1951 die Staatsmeisterschaften für die O-Jollen ausrichtete, aus welcher Harry Fereberger als Staatsmeister hervorging, auch aus den in der Woche darauf folgenden Ausscheidungen für die XV. Olympischen Sommerspiele in Helsinki

¹⁾ Hellmut Stauch: Wie das Typenboot der Olympia-Jolle „Seehund ex Adi“ entstand. In: Die Yacht Jg. 1934, Heft 33 vom 18. August 1934, S. 12.

ging er als Sieger hervor. Tatsächlich wurde allerdings 1952 erstmals das Finn-Dinghy als olympische Einmannklasse eingesetzt, und schließlich trat als österreichischer Vertreter Dr. Wolfgang Erndl in der Finn-Klasse bei der Olympiade an, der in Helsinki einen beachtlichen 5. Platz erringen konnte. Weniger glänzend erging es Harry Fereberger, der als Vorschoter von Harald von Musil im Star antreten musste, die gemeinsam 14. wurden.

Immerhin war der UYCTs damals mit zwei Olympiateilnehmern am Start, was das im nationalen wie internationalen Vergleich hohe seglerische Niveau im Club in den 50er Jahren belegt. Dazu kam noch die Teilnahme von Dr. Erndl im Finn-Dinghy bei der Olympiade in Melbourne 1956 (15. Platz), und noch besser war der UYCTs 1960 bei den XVII. Olympischen Sommerspielen in Rom bzw. vor Neapel vertreten: von den

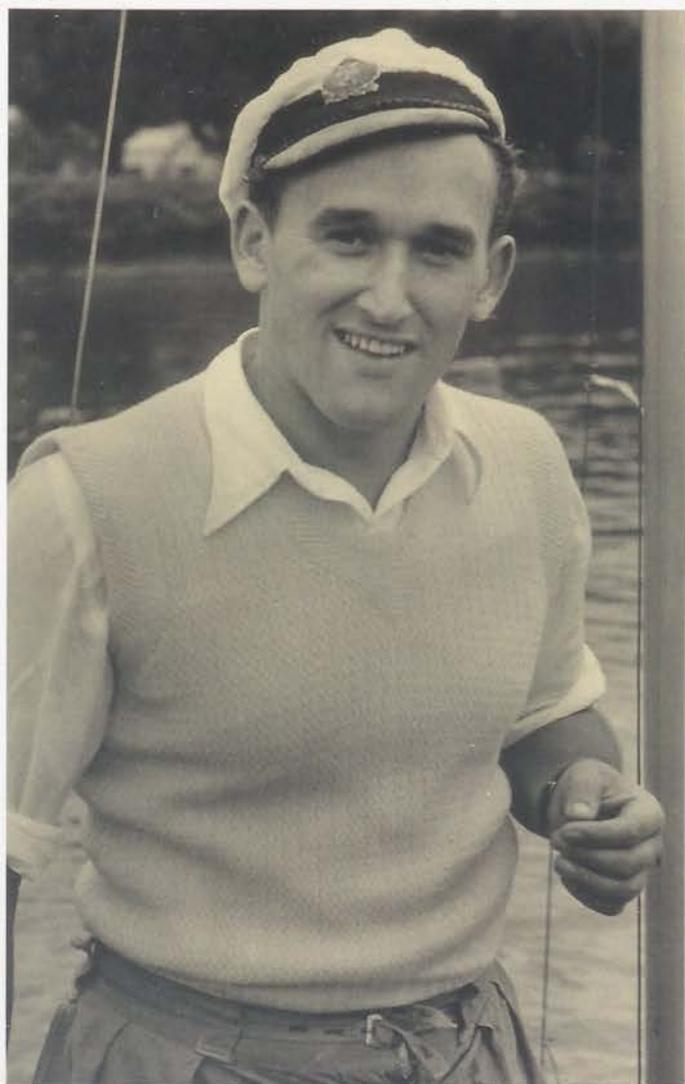
fünf teilnehmenden Klassen beschickte Österreich gleich drei mit Seglern des UYCTs: Gotfrid Köchert in der 5,5 m Klasse (17. Platz in einem mit 19 Booten recht großen Feld), Harald von Musil und Moni Eisl traten im Starboot an (15. Platz von 26) und Harry Fereberger mit Gottfried Praxmarer im FD (17. Platz von 31).



Die Olympiateilnehmer des UYCTs im Jahre 1952: Harald von Musil, Harry Fereberger und Dr. Wolfgang Erndl.

Damals wurde Köcherts Großzügigkeit legendär, als er nach der Olympiade seinen

beiden Vorschotern, Harald Huska und Erich Moritz, als Dank je ein hölzernes Finn Dinghy schenkte. –



Dr. Wolfgang Erndl als O-Jollen-Europameister 1951.

Die in der unmittelbaren Nachkriegszeit enorme Beliebtheit der O-Jollen am Traunsee wird am besten von der Tatsache bezeugt, dass sowohl 1947, 1948, 1950 bis 1954, 1957, 1962 und 1964 die Staatsmeisterschaften auf dem Traunsee ausgetragen wurden, 1948 und 1950 auch der Internationale Länderwettkampf der O-Jollen. Die Felder waren für damalige Verhältnisse mit bis zu 17 Booten ausgesprochen groß, wobei allerdings die meisten Teilnehmer aus dem UYCTs stammten, und auch der Staatsmeister fast immer aus dem UYCTs stammte: 1947 und 1948 war es Harald von Musil, 1951, 1952 und 1953 war es Harry Fereberger, 1950, 1954 und 1957 war es Wolfgang Erndl.

Das seglerische Großereignis der 50er Jahre im UYCTs war aber die Ausrichtung der O-Jollen Europameisterschaft im Jahre 1955²⁾, bei der Dr. Wolfgang Erndl bereits

²⁾ Vgl. dazu den Bericht in: Die Yacht Jg. 1955, H. 19, S. 454.



O-Jollen Staatsmeisterschaft 1953.

zum 2. Mal Europameister in der Olympia-Jolle wurde, nachdem er bereits 1951 erstmals Europameister geworden war (am 3.9.1951 wurde er im Club als Europameister gefeiert) und 1950 Harald von Musil die EM gewonnen hatte. Übrigens waren noch 1963 im UYCTs 14 O-Jollen gemeldet, und der Club konnte noch viel später, 1988, wiederum eine EM für die O-Jollen veranstalten. Der internationale Übergang zu neuen olympischen Klassen blieb jedoch nicht ohne Konsequenzen für den Traunsee: Auch im UYCTs wurden die O-Jollen als Einhandboote sukzessive durch die Finn-Dinghies ersetzt, und bereits 1967 veranstaltete der Club die Staatsmeisterschaft in der Finn-Klasse.

Die vordringlichsten Massnahmen um 1950 waren jedoch ein Ausbau der Steganlagen, um Liegeplätze für die O-Jollen zu schaffen, und der 1949-50 intensiv betriebene Ankauf des Pachtgrunds mit dem Clubhaus von der Stadtgemeinde Gmunden, was schließlich im August 1950 gelang. Allerdings wurden schon 1954 durch ein Hochwasser wieder alle Stege weitgehend zerstört, was beträchtliche

finanzielle Belastungen mit sich brachte.

Weiters wurde 1952 das Starboot „Wega“ (3045), 1950 von Haitzinger am Attersee aus Lärche gebaut, aus dem Besitz von Ing. Vogt vom UYCA als Clubboot angekauft. Noch 1951 hatte man im Vorstand (lt. Protokoll vom 8. Oktober 1951) allerdings den Ankauf der 22qm-Rennjolle „Risa“ (Eigner Altmann) oder der 22qm-Rennjolle „Nelly“ intensiv diskutiert, nachdem der Ankauf der 20-qm-Rennjolle „Ernest Fink“ vom UYCA durchgefallen war.

Obwohl die Bootswerft Frauscher schon 1949 ihren ersten Star gebaut hatte, die „Mermaid“ (3019), und Fritz Hecht bereits 1950 den Star „Saturn“ (2823) angeschafft hatte, war insgesamt der Einzug der Stare auf dem Traunsee sehr spät dran. Am Wörthersee wurden die ersten Stare schon 1933 gebaut, auch A&R lieferte 1935 einen aus Gmunden dorthin, und in Deutschland wurden Mitte der 30er Jahre bereits die ersten Regatten nur für Stare abgehalten. Allein A&R baute in den Jahren 1931-1936 45 Starboote für das In- und Ausland.

Das ursprünglich schon 1910 von Francis Sweisguth in Amerika entworfene

Starboot hatte bis zum Beginn seines Siegeszuges ab dem Anfang der 30er Jahre einige gravierende Veränderungen durchgemacht, darunter den Übergang von einem Gaffelrigg zu einer Hochtakelage 1923, zu einem höheren und flexiblen Rigg 1930, aber seine auf Grund des kleinen und unbe-



Der erste Drache auf den Traunsee, „Ran III“, von Dr. R. Friedinger-Pranter, 1953.

quemen Cockpits recht bescheidene Verwendbarkeit als „Nachmittagsboot“ (heute heißt soetwas „Daycruiser“) ließ ihn auf den Salzkammergutseen anfangs noch nicht als echte Alternative zu den bis nach dem Krieg dominanten 35ern erscheinen. Erst als diese durch eine aus österreichischer Sicht kaum verständliche Entscheidung des Deutschen Seglertags 1954 zu den Altersklassen verbannt wurden, ja ihnen wegen des Vormarsches der internationalen Drachenklasse, die gemeinsam mit dem Star 1948 in London zur olympischen Klasse wurden, sogar das Klassenzeichen „D“ zugunsten der Drachen aberkannt wurde, musste man sich auch am Traunsee mit dem Starboot anfreunden. Übrigens war der erste Drache am Traunsee die „Ran III“ (D G22), die Dr. R. Friedinger-Pranter 1953 anschaffte.

Dass im Sommer 1952 im UYCTs die Entscheidung für ein Clubboot dann also doch nicht für einen der diskutierten 20er, sondern für einen „modernen“ Star fiel, hat damals Paul Römer in einem Leserbrief folgendermassen kommentiert:³⁾

³⁾ In: Österreichische Segler-Zeitung 1954, Heft 4.

„Wenn man Abschied nimmt von allem, was schön war...“

Auf dem Deutschen Seglertag in München wurden — wie die „Yacht“ berichtet — die Einheitszehner, die Nationalen Jollen zu Altersklassen erklärt und der freie Zehner, der Europadreißiger und was weiß ich noch überhaupt gestrichen, also offiziell zum alten Eisen geworfen. Diese Entwicklung war Vorauszusehen, besser: wurde befürchtet. Nun ist sie da und stimmt mich etwas traurig.

Ich trinke einen Schluck Wein und peife ein Liedel:

„Wenn man Abschied nimmt von allem, was schön war...“

Prost! Kein neues Für und Wider der, ach, so „modernen“ Boote, wie Pirat und Star. Natürlich kann man auch mit langsamen Booten guten Sport betreiben. Arme Leute kochen mit Wasser, und wir sind ja schließlich Wassersportler. Gott geb's, daß nicht jemand auf die Idee kommt, man könne auch mit Waschrögen Rennen fahren, sofern diese nur einheitlich vermessen werden. Ihr Verantwortlichen



Riss eines Stars aus dem Jahr 1974.

im Segelsport, hebt doch wenigstens die Risse eines EZ irgendwo auf und zeigt sie der Jugend, wie die Linien eines schönen Bootes ausgesehen haben, sie wird es bald nicht mehr wissen. Sammelt Photos eines freien Zehners in rauschender Fahrt, damit die Jugend weiß, wie ein feinnerviges Rennboot einmal ausgesehen hat. Erzählt ihr davon, welches sportliche Können notwendig war, um auf einer Nationalen Jolle bei Wind und Wellen Spinnaker zu setzen. Lehrt die Jugend wenigstens theoretisch, auf einer Yacht bei schwerem Wetter Vorsegel zu wechseln; wie sonst sollte sie es erfahren? Hebt die Regattazeiten eines Europadreizigers auf und berichtet, wie schnell eine Yacht einstmals sein konnte. Tut mir, bitte, den Gefallen. Prost!

Das Glas ist leer und das Liedchen verklungen.

Ich muß zur Ausschußsitzung eilen, dort wird die Anschaffung eines Clubbootes beraten. Natürlich stimme ich für einen ... Star. Ich gehe doch mit der Zeit und gehöre noch nicht zur Altersklasse.

P. Römer, UYCTs.“

(Dem Wunsch von Paul Römer wurde posthum entsprochen und oben S. 74 der Riß eines Einheitszehners abgebildet!)

Der Einzug des Starbootes hatte wohl auch damit zu tun, dass von den alten Kielbooten der Vorkriegszeit nicht mehr viele zur Verfügung standen und ausserdem fast durchwegs unterschiedlichen Klassen angehörten: Dies waren die beiden noch von 1913 stammenden 6-m-R-Klassen „Windspiel XVIII“ von Viktor Thausing jun. und „Teresa“ des 1945 von den Russen erschossenen Eugen Micheler, der zu Berühmtheit gelangte, weil er einmal auf seinem damals korrekten Wegerecht gegenüber dem Dampfer „Gisela“ beharrte, was zu einem veritablen Leck im Dampfer und der Entmastung der „Teresa“ führte. Dazu kamen die beiden letzten überlebenden 35er, wie das ehem. Segellängenboot „Pierrot II“ (Bj. 1908, D 12) und der „echte“



Club-Star „Wega“ (2823), Herbst 1952.

35er „Darling“ ex „Tutankhamen“ (Bj. 1923, D 11) und Ing. Rudolf Slezaks vom SV Nibelungen am Wolfgangsee nach Gmunden gekommene Sonderklasse „Teja“ (S 122). Von den Europadreissigern und den 25qm-Einheitsyachten (sogen. Malteserkreuzern) gab es je zwei: bei den Europadreissigern den A&R-Bau von 1941 „Kismet IX“ und die „Beamy“ (die 1943 von Haitzinger am Attersee gebaut worden war, während des Kriegs und nachher am Wörthersee lag, nun aber 1962 durch Dr. Otto Reimer an den Traunsee kam), bei den Malteserkreuzern „Kismet VIII“ und „Mime V“ (beide A&R Gmunden, Bj. 1933). Erst um 1960 erstand Dr. R. Friedinger-Pranter den von Linge gezeichneten 5.5er „Blue-Bell“ aus Norwegen, der seither kontinuierlich am Traunsee segelt (jetziger Eigner Georg Halbgebauer). Bei dieser sehr gemischten Flotte bestand auf dem Traunsee für die Zwecke des Regattasegelns dringender Bedarf an einem neuen Kielboot, und hier kam, mit einiger Verspätung gegenüber anderen Clubs, ab den 50er Jahren im UYCTs das Star-Boot zum Zug.

In den 50er Jahren wurden im Clubhaus an der Esplanade, und zwar im Takelraum, sogar drei Stars, natürlich noch in Sperrholz, von Clubmitgliedern selbst gebaut, nämlich von Franz von Clanner, Anzi Vogt und Stelzer, alle drei nach dem selben Riss. Einer der drei, nämlich der grüne Star „Wega“ des Ing. Vogt, wurde später vom Club als Clubboot angekauft, ging dann an Conny Weinhuber, dann wiederum an Felix Blenk, der damit noch in den 70er Jahren gute und sehr gute Plätze ersegelte.

Die erste Star-Regatta wurde mit vier Teilnehmern auf dem Traunsee 1953 ausgetragen, 1954 erfolgte auf Initiative des mehrfachen Olympiateilnehmers Harald von Musil die Gründung der „Traunseefleet“

der Stare, die bis 1963 auf 10 Stare angewachsen war. Dies findet sich nicht nur auf fast allen Gmundner Ansichtskarten der 60er Jahre bestätigt, sondern wurde auch im Ausland zur Kenntnis genommen:

*The yacht club here, which is one of the oldest in Austria, has a fine collection of Stars and a good number of small dinghies.*⁴⁾

Noch 1968 konnte der damalige Kassier, Georg Wense, in einem Rundschreiben an die Clubmitglieder vom 9. Februar stolz sagen „Unsere Starflotte ist derzeit die größte Österreichs.“ Insofern war es eine logische Konsequenz, dass der UYCTs bereits 1966 erstmals die Staatsmeisterschaft im Star austrug, und 1971 zum zweiten Mal.

Den Staren ist der Club seither immer treu geblieben, auch wenn heute nur mehr Reste der ehemaligen Starflotte existieren; der Clubstar „Wega“ wurde jedenfalls schon 1963 zugunsten von zwei Korsaren für die Jugend verkauft.

Die Förderung der Korsare verlief nicht ganz wie geplant: Nach internen Differenzen trat 1967 eine Gruppe von Seglern um einen Kern junger Korsarseglern aus dem UYCTs aus. Dieser von manchen älteren Clubmitgliedern noch ironisch als „Negeraufstand“ bezeichnete Austritt führte aber indirekt mit zur Gründung des Segel Club Traunkirchen im Jahre 1967, welche von Franz Stummer sen. maßgeblich betrieben wurde; beteiligt daran waren u.a. die ehemaligen UYCTs-Mitglieder Dr. Friedl Haas und Heinz Hecke, andere blieben Mitglieder im UYCTs und beteiligten sich dennoch am Aufbau des SCT wie Michael Natter, Hans Weinberger und Günther Barzal.

Obwohl der Abriss des alten Clubschuppens im Weyer im Vorstand während der ganzen 60er Jahre diskutiert wurde, kam es aus Geldmangel noch nicht dazu;

⁴⁾ Moore: Sailing on Continental Lakes, S. 46.

allerdings wurde 1966 endlich der Kran im Weyer errichtet, um Kielboote leichter wassern zu können. Ein weiteres epochales Ereignis konnte am 14. 5. 1966 gefeiert werden, nämlich der 100. Geburtstag des Mitglieds Emil Schmidt, den dieser in völliger geistiger und körperlicher Frische feierte. Erst 1968 (bzw. Ende 1967) verstarben im selben Winter die beiden „Urgesteine“ des UYCTs, Emil Schmidt und Dr. Robert Friedinger-Pranter.

Das Ende der Nachkriegsjahre kann mit dem vorzeitigen Tod von Dipl. Ing. Viktor Thausing jun. angesetzt werden, der am 30.6.1971 nur 61-jährig verstarb. Sein Stellvertreter, Dipl. Ing. Viktor Warchalowsky, hatte daher am 18. September 1971 die Neuwahl des Vorstands zu organisieren,

aus dem der neue Vorstand für die 70er Jahre hervorging:

Obmann: Dr. Georg Wense

Obmann-Stellvertreter: Dipl.Ing. Helmuth Reischer

Oberbootsmann: Ing. Felix Blenk

Schriftführer: Dr. Erasmus Schneditz-Bolfras

Kassier: Ing. Anton Rosenkranz

Als symptomatisch für die Nachkriegszeit mag die damalige Verpflegung der Clubmitglieder scheinen. Der Clubwart und seine Frau, das Ehepaar Holzinger, bewohnten die winzige Wohnung, die jetzt von Bar und Küche eingenommen wird, und Fr. Holzinger versorgte von dort aus die Clubmitglieder mit dem einzigen Punkt auf der „Speisekarte“: Butterbrote mit Schnittlauch.

Die O-Jollen des UYCTs, 30er bis 50er Jahre:

Vorkriegsbauten:	Während des Kriegs von A&R aus Lemwerder bei Bremen geliefert:
„Traunsee III“ (O 177, UYCTs), später „Maus V“ (OE 6, R. Friedinger-Pranter), 1935, von Slivka an der Alten Donau „Harima 37“ (O 212, H. Riedl, bei Frauscher an der Alten Donau 1937 gebaut) „May-Be“ (O 230, v. Musil) „Grantian II“ (O 202, Praxmarer)	„Schnopsi“ (OE 17, Viktor Thausing, später Helmut Schreiber, Bau-Nr. 3537, 1942) „Darling II“ (Frau v. Engelshofen, Bau-Nr. 3538, 1942) „Sakuntala II“ (Dr. Frh. v.d. Wense, Wien, Bau-Nr. 3540, 1942) „Alte Liebe“ (OE 41, Dr. Frh. v.d. Wense, Innsbruck, , Bau-Nr. 3602, 1943)
Weitere O-Jollen des UYCTs in den 50er Jahren (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):	
OE 5 „Bärli“ (Ernst Herring-Frankensdorf, Frauscher-Bau) OE 6 „Thusnelda“ (Günther Colli) OE 7 „Fleur“ (Peter Spängler) OE 21 „Bibi“ (Dr. Hans Spängler) OE 22 „Sissy“ (Dr. Wolfgang Erndl) OE 24 „Hirundo“ (Dipl.Ing. Ch. Peters) OE 31 „Syssi“ (II? Ing. R. Warchalowski) OE 32 „Entlein“ (R. Hodel) OE 40 „Kuniang“ (Dr. Praxmarer) OE 50 „Hafetra“ (Harald Fereberger, ab 1954 Dr. G. Wense, später als „Maus VI“ Dr. Friedinger-Pranter; der Name ist eine Abkürzung für „Harry Fereberger Traunsee“, nach Vorbild der älteren „Harima“ des Harry Riedl vom Mattsee) OE 51 „Beamy“ OE 58 „Cognac“, Dr. Michael Natter-Hornbostel OE 60 „Schnopsi II“ (Dipl.Ing.Viktor Thausing) OE 62 „Whiskey“ (H. Matthes, geb. von Frauscher, Gmunden) OE 63 „Arnau“ OE 67 „Schnopsi III“ (Dipl.Ing.Viktor Thausing) OE 73 „Felicitas“ (Dr. W. Praxmarer) OE 75 „Poggiponsi“ (Helmuth Schreiber, später „Harima 66“, Dr. H. Riedl) „Pia“ „Namenlos“ und „Liesl“.	

Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“.

Vor der jetzigen Club-Barkasse kam für größere Arbeiten erst einmal ein privates Motorboot der Familie Preinerstorfer zum Einsatz. Es war dies ein ehemaliges Rettungsrunderboot der Kriegsmarine, das

bei Regatten als auch zum Einfangen der Schwimmstege bei Hochwasser verwendet. 1952/53 wurde sie aber an einen Traunkirchner Bootsvermieter verkauft, bei dem sie als „Marie Luise“ noch gewerblich ver-



Das Elektroboot „Elektra“ vor der Eisenau, handkolorierte Ansichtskarte, um 1910.

Hermann Preinerstorfer sen. akquiriert und mit einem ebenfalls aus Kriegsbeständen stammenden Innenborder 5-PS Coventry Dieselmotor ausgestattet hatte. Diese geklinkerte „Kontiki“ wurde im Club sowohl

wendet wurde, bevor sie zu einem Schwan umgebaut wurde, der als Werbeaktion für Gmunden vom Rheinfluss bis Holland den Rhein hinabfuhr, um später in privatem Besitz wieder nach Traunkirchen



Motorboot „Kontiki“ 1953.

zurückzukehren. –

Zur Anschaffung einer richtigen Club-Barkasse setzte den Club erst 1968 ein großzügiges Legat von Emil Schmidt in die Lage, worauf 1971 für 148.000 öS das ehemalige Elektroboot „Elektra“ angekauft wurde, welches von den amerikanischen Besitzern requiriert worden war, die damit

„Karbach“, bei Lürssen in Vegesack bei Bremen (diese Werft war mit A&R übrigens nicht nur geschäftlich, sondern auch durch Heirat verbunden) für Rudolf Ippisch aus Eiche gebaut worden (gemeinsam mit der „Lutgard“, jetzt „Stadt Gmunden“) und kostete damals 6000 Kronen. Sie verdrängte – wohl mit einem kompletten Satz Batterien – 5,7 Tonnen²⁾, bei einer LÜA von 9,5m und 2,12m BR und einem Tiefgang von 0,81m, und ihr E-Motor leistete 4,3 PS bei einer Höchtgeschwindigkeiten von 5 kn, wobei in Rindbach eine Ladestation errichtet wurde, an der das Boot in 3 ½ Stunden wieder für eine neue Laufzeit von 6 Stunden geladen werden konnte. Sie absolvierte am 31. Mai 1910 ihre kommissionelle Probefahrt und wurde von da an als Rundfahrtschiff nur im südlichen Teil des Sees zwischen Rindbach, Karbach und der Eisenau eingesetzt,



Das Elektroboot „Elektra“, um 1911.

versuchten, die Traun in Ebensee bergwärts zu befahren. Dabei wurden Welle und Elektroanlage mit dem 4kw-E-Motor irreparabel beschädigt.¹⁾

Die „Elektra“ war 1909/10, wie später auch die Rundfahrtschiffe „Sonnstein“ und

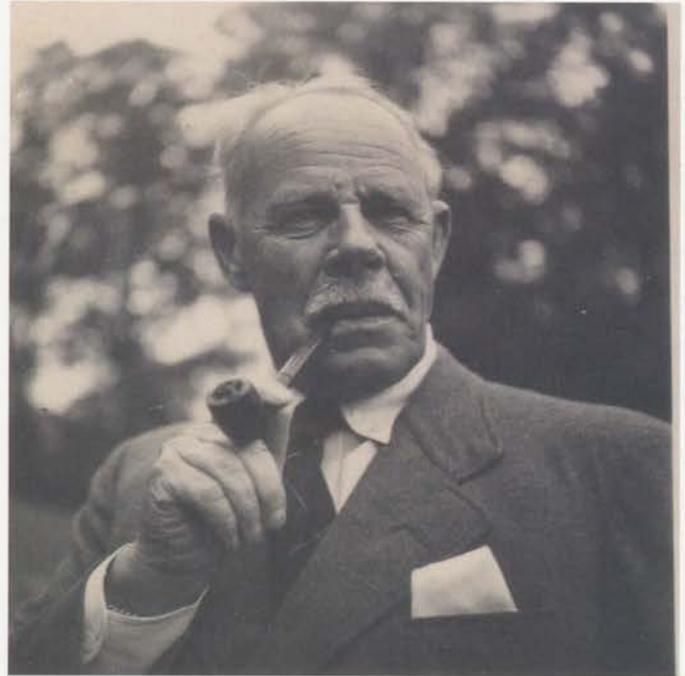
da der Nordteil des Sees den Dampfern von John Ruston vorbehalten war, bis Ippisch mit 1. Jänner 1918 das angeschlagene Dampfschiffahrtsunternehmen von Ruston für 500.000 Kronen übernehmen konnte.

Nach dem 2. Weltkrieg machten sich einige Herren der amerikanischen

¹⁾ Alle folgenden Informationen entstammen folgenden, teilweise auch widersprüchlichen Publikationen: Spitzbart, Die Schifffahrt, 1989, S. 67f; Winkler, Die Schifffahrt auf dem Traunsee 1978, S. 26; Christian Warnold: Unsere Barkasse in: Leinen los (Frühjahr 2007), S. 13-14, sowie mündlichen Mitteilungen von DI Hermann Preinerstorfer (Sommer 2012).

²⁾ Allerdings wog sie in den 80er trotz Kunststoffüberzug und Blechaufbau nur 2,5 t, sodass die alte Verdrängungsangabe möglicherweise nicht korrekt ist: Auskunft DI. Hermann Preinerstorfer.

Besatzungsmacht auf den Weg traunaufwärts und setzten das Schiff auf Grund. Die Welle war gebrochen, die Schraube verloren und der Schiffsrumpf beschädigt. Als Wiedergutmachung bauten die Amerikaner dafür einen Jeep-Motor ein, Rudolf Ippisch konnte dieses Schiff aber nicht mehr sehr lange nutzen und setzte sie die meiste Zeit an Land. Unser ehemaliges Clubmitglied, Hermann Preinerstorfer sen. bekam Wind davon, dass die Elektra zu haben war. Nach langen Verhandlungen war man erfolgreich ...³⁾



Der Sponsor Emil Schmidt, auf einer Aufnahme von 1934.

erweitert. Als der Zustand des hölzernen Aufbaus sich Ende der 70er Jahre verschlechterte, kam man auf die Idee, diesen Aufbau durch einen großflächig verglasten Blechaufbau der Traunsteinwerkstätten in Oberweis zu ersetzen, der entfernt an eine Seilbahngondel erinnerte, und mit diesem nicht nur hässlichen, sondern auch extrem seitenwindempfindlichen Aufbau



Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ in den 70er Jahren.

Die nach ihrem Sponsor „Emil Schmidt“ getaufte Barkasse konnte aber nur unter der Auflage erstanden werden, dass sie nicht in einem kommerziellen Schiffsfahrtsunternehmen eingesetzt würde. Paul Römer und Hermann Preinerstorfer sen., die den Ankauf betrieben, organisierten dafür auch einen Coventry 2-Zylinder Boxermotor, der gedeckte vordere Teil wurde durch die Firma Frauscher um einen dazupassenden gedeckten Steuerstand



Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ ca. 1978.

³⁾ Warnold 2007, S. 13.

war die „Emil Schmidt“ dann in den 80er und 90er Jahren weiterhin als Start- und Schleppschiff unterwegs, bis man sie 1993 zeitweilig ausser Dienst stellen musste. Erst nachdem man 1998 vom Bodensee einen 48PS starken 4Zylinder Dieselmotor eines Mercedes 190 besorgen konnte, wurden auch die Aufbauten wieder in einigermaßen originalgetreuen, jedenfalls

aber geschmackvollen Zustand zurückversetzt, wobei man den ungedeckten Teil nun wieder mit einem Persenningdach wie um 1910 versah. Seit August 2000 leistet die „Emil Schmidt“ nunmehr wieder ausgezeichnete Dienste als Wettfahrtleitungsschiff und selbst als Ausflugsschiff, wobei die historische Barkasse in Stil und Alter dem UYCTs voll entspricht.



Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ 2001.

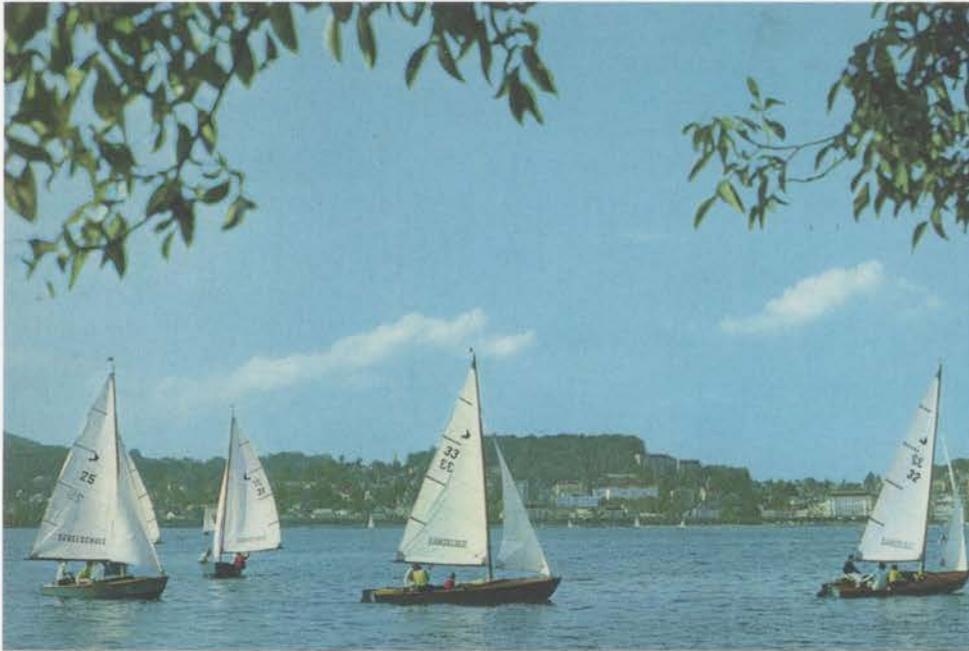
Die 70er und 80er Jahre.

Als einschneidende Veränderungen von der Nachkriegszeit zu den 70er und 80er Jahren können neben dem neuen Vorstand nach dem Ableben von Viktor Thausing jun. vor allem der Abriss des altherwürdigen Clubschuppens im Weyer, vielmehr aber noch der Übergang zu neuen Bootsklassen durch das rasche Aufkommen von Yachten aus Kunststoff kommen. Neben den vorerst ab 1962 fast durchwegs aus GFK gefertigten

Korsaren war das erste Kielboot dieser „Plastikschiße“ die Soling „Hexl“ (OE 9), die die Segelschule Frauscher nun um 1969 zu den 14 hölzernen Kielzugvögeln ankaufte. Die von den beiden Clubmitgliedern Hans Frauscher und Dipl. Ing. Dietwald Pahl 1967 gegründete Segelschule begleitete übrigens das Clubleben der nächsten 40 Jahre: nicht nur besuchten die meisten heranwachsenden Junioren im Club die



Clubsteg Anfang der 70er Jahre, noch dominiert von hölzernen O-Jollen; Ansichtskarte, nach 1970.



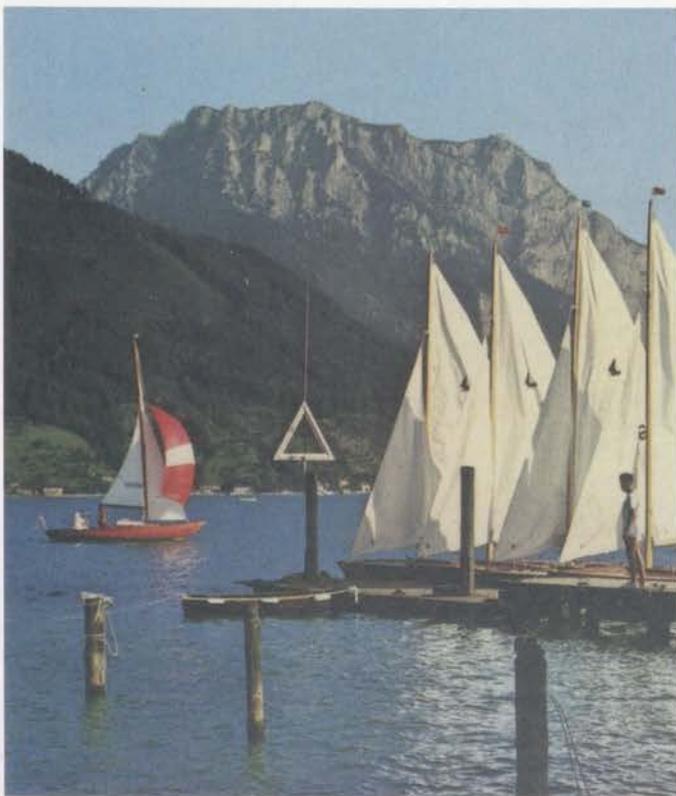
Die Kielzugvögel der Segelschule Frauscher; Ansichtskarte, um 1970.

Ausflugsdampfer „Johann Orth“ hinterliess.

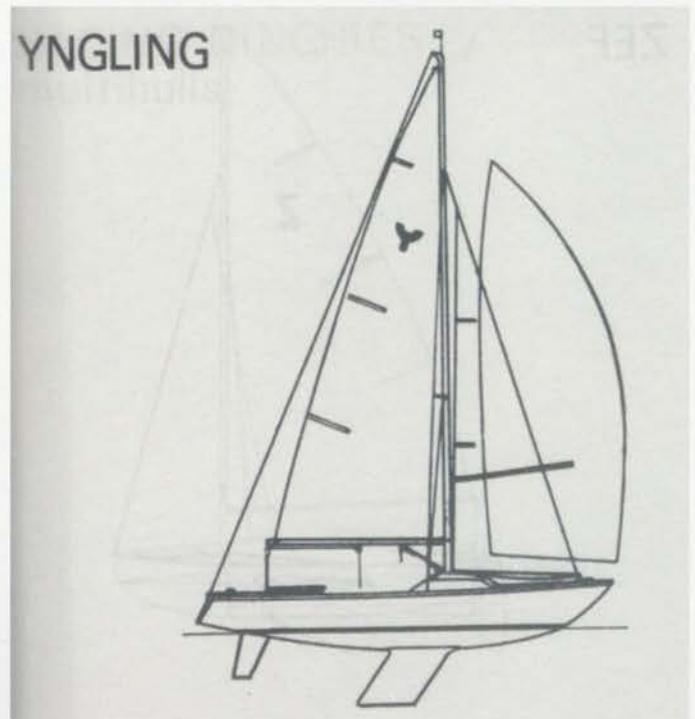
Die nun massiv überhandnehmenden Boote in GFK-Bauweise drangen aber nicht nur in die schon etablierten Klassen wie Finn-Dinghy, Korsar, Star und Optimist vor, sondern es kamen damit auch ganz neue internationale Klassen in den Club. Die Soling, internationale Klasse seit 1967, 1972

Segelschule für ihre A-Schein-Prüfung, auch zahlreiche Yachten wechselten zwischen Segelschule und Clubmitgliedern den Eigner, nicht zuletzt der Europadreisiger „Kismet IX“ und der 35er „Pierrot II“. Andere der dort laufenden alten Holzyachten sind inzwischen vom See verschwunden, so die 5-SL Yacht „Zephyr“ und die BB17 „Attila“, welche immerhin einmal mit ihrem Bug ein veritables Leck im stählernen

bis 2000 Olympisches Dreimannboot, war die erste von ihnen, aber bald kam die von der selben Werft, Borge Bringsværd in Norwegen, ebenfalls nach einem Riss von Jan Herman Linge gebaute Yngling dazu, die am Traunsee die Stare als populärste Kielbootklasse ablösen sollte. Das 1978 publizierte Yachtregister (übrigens das

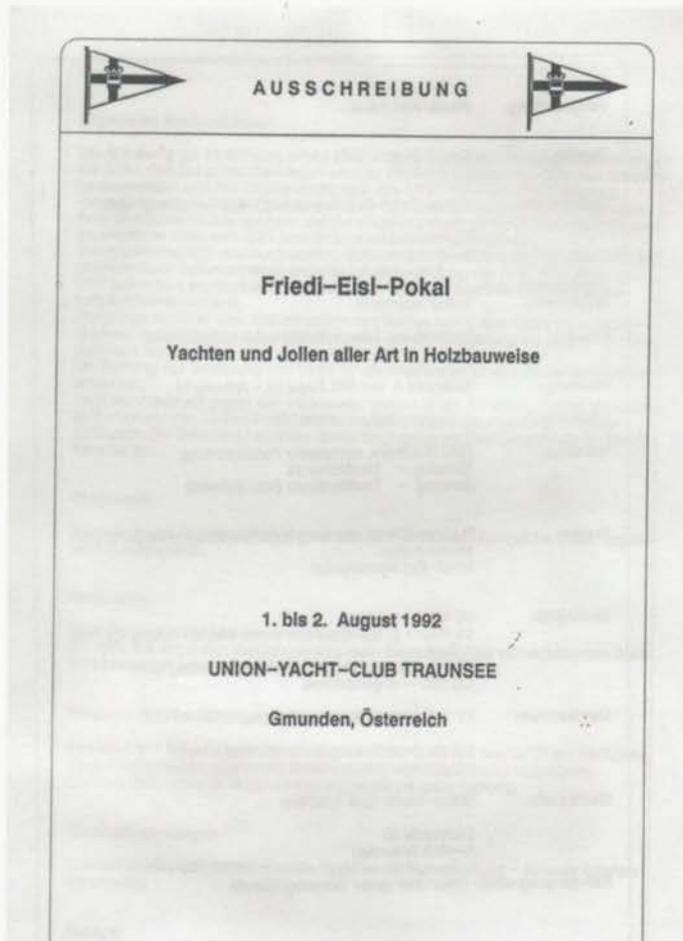


BB17 „Attila“ 1978 (heute als „Avalun“ am Attersee).



Riss der Yngling von 1974.

erste clubinterne seit 1936!) weist bereits 23 im Club registrierte Yngling-Yachten auf, gegenüber einem Dutzend Starbooten.



Andere Kielbootklassen konnten sich im UYCTs damals nicht richtig durchsetzen, weder der Drachen noch die neue Tempest oder selbst die Soling, von der aber 1978 immerhin fünf Stück im UYCTs registriert wurden. Die O-Jollen waren Ende der 70er Jahre bereits von den Finn-Dinghies abgelöst worden, von denen im Club sieben (gegenüber nur mehr vier O-Jollen) gemeldet waren. Daneben entwickelte sich im Club eine beachtliche 470er-Flotte – 1978 waren immerhin neun davon im Club gemeldet –, während andernorts sehr erfolgreiche Jollenklassen hier nie richtig populär wurden, weder die älteren Piraten (1938 von Martens gezeichnet), noch die jüngeren Zugvögel (seit 1960), 420er (1960, heutige Form seit 1971), 505er (seit 1954) oder die etwa im SCT sehr verbreitete Aquila (vulgo „Schlapfn“, 1972) von der Mattseer Werft Schöchln.

Das Aufkommen zahlreicher neuer, teils auch wenig erfolgreicher oder

attraktiver (Werft-)Klassen machte es damals auch notwendig, (erstmalig?) über eine Klassenpolitik im UYCTs nachzudenken, was dann lapidar im Protokoll der Ordentlichen Generalversammlung vom 12. August 1983 so zusammengefasst wurde:

Die Klassenpolitik des UYCTs hinsichtlich der Liegeplätze ist jeweils auf die vom ÖSV geförderten Klassen beschränkt, Ausnahmen sind Triase und Oldtimer (Ausgleicher in Holzbauweise). Aus Platzgründen werden Katamarane nicht aufgenommen.¹⁾

Da der ÖSV damals keine Kajütkielboote förderte, bedeutete dies effektiv den Ausschluß aller „Häuslschiffe“ im UYCTs.

Im selben Jahr wurde auch im Protokoll vermerkt: *Die klassischen Regattakurse des UYCTs sollen wieder zu Ehren kommen*, etwas, dass man in den 70er Jahren in der Euphorie über olympische Dreiecke völlig vernachlässigt hatte.

Entsprechend der Klassenpolitik, Holzschiffe zu fördern und klassische Regattakurse wieder aufleben zu lassen, wurde 1985 von den Brüdern Gottfried und Franz Eisl in Erinnerung an ihren 1984 verstorbenen Vater Gottfried „Friedi“ Eisl der „Friedi-Eisl-Pokal“ gestiftet. Nach diversen Unterbrechungen kam es erst nach 2000 zu einer Wiederaufnahme von Regatten ausschließlich für Holzschiffe, die derzeit als das 2007 von Stephan Puxkandl gestiftete „Sherry-Fass“ weiterhin ausgetragen werden.

Die 80er Jahre brachten auch ein völlig neues Verhältnis zur Jugendarbeit mit sich. Noch in den 50er und 60er Jahren hatte

¹⁾ Die meisten Informationen dieses Kapitels sind den Protokollen der Generalversammlungen und Vorstandssitzungen sowie Rundschreiben des UYCTs aus den Jahren 1948 bis 1988 entnommen, ohne dass dies in jedem Fall separat vermerkt wird. Zahlreichen Clubmitgliedern bin ich weiters für ihre mündlichen Informationen dankbar.

man im Club die Jugendlichen vorwiegend als „Mozzis“ (Knechte) bezeichnet, die den älteren Clubmitgliedern ihre Kielboote auf-takeln und dann gnadenhalber mitsegeln durften. Dafür kamen sie dann u.U. in den Genuss der Benützung von Clubbooten für Jollenregatten, wenn nicht innerhalb der eigenen Familie für regattataugliches Boots-material gesorgt wurde. Anfang der 80er Jahre diskutierte man zuerst ein Modell mit einem bezahlten Jugendtrainer, was aber schon aus Kostengründen scheitern musste. Ab 1985 begann man dann aber mit der heute noch extrem erfolgreichen Abhaltung einer Jugendwoche, bei der den jungen und jüngsten Seglern von etwas

Thausing jun. war 1971 ein neuer Vorstand gewählt worden, wobei unter den üblichen Fluktuationen innerhalb der Besetzung Prof. Dr. Georg Wense bis 1981 Obmann des Clubs blieb.²⁾ Unter seiner Aegide voll-zogen sich nicht nur die meisten der oben genannten Veränderungen hin zu neuen Klassen, sondern in dieser Periode wurde 1974/75 die neue Winterhalle im Weyer errichtet, ein Projekt, das schon vorher fast ein Jahrzehnt von den Vorständen disku-tiert worden war und damals als das Projekt „Hochhaus Weyer“ bezeichnet wurde. Nach der Fertigstellung der neuen Bootshalle wurde auch erstmals der Vorplatz vor der Halle geteert, wobei man heute nur schwer



Yngling WM 1982.

älteren Jugendlichen im Rahmen einer intensiven Ausbildungs- und Trainingswo-che auf verschiedenen Niveaus die Grund-begriffe des Segelns bis hin zur Praxis des Regattasegelns vermittelt werden sollen, entsprechend dem Alter und dem Stand der Vorbildung.

Nach dem frühen Tod von Ing. Viktor

Georg Wenses damalige Begeisterung wird nachvollziehen können (Rundschreiben vom 4. März 1975): *Wir besitzen damit die schönste und modernste Bootshalle*

²⁾ Auf Grund der hohen Fluktuation innerhalb der Vorstände über die Jahre kann ich aus Platz-gründen jeweils nur die erste mir aus den Unter-lagen zugängliche personelle Zusammensetzung wiedergeben, unbeschadet rascher Veränderungen.



Die 1974 errichtete Bootshalle im Weyer während des Hochwassers am 3. Juni 2013.

Österreichs. Der Kredit für den Grundkauf ist bis auf wenige tausend Schilling bereits abbezahlt.

Ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Clubs und seine notorischen Platzprobleme wurde 1974 gesetzt, als es gelang, einen Streifen des Lehenaufsatzes, angrenzend an Clubgelände an der Kaltenbrunnerstrasse, vom Forst zu pachten. Daneben wurde 1975 auch das Clubhaus komplett neu gedeckt, später auch die Balkone erneuert.

Die 70er Jahre waren auch eine Zeit der intensiven Regattatätigkeit, sowohl für die Stare, als auch schon für die Yngling. Obwohl der Club selbst wie gesagt nur eine kleine Solingflotte besass, wurde hier 1972 die Soling Staatsmeisterschaft ausgerichtet. Harry Fereberger wurde 1977 mit Heinz Drack Staatsmeister in der Yngling, 1977 mit Franz „Moni“ Eisl und Herbert Spitzbart gar Weltmeister im Drachen am Thuner See. Weitere seglerische Großveranstaltungen in dieser Periode waren 1987 die Staatsmeisterschaft für das H-Boot, das schon damals wie heute auf dem Traunsee eine beträchtliche Verbreitung erlangte,

und die 1990 abgehaltenen Distriktsmeisterschaften im Starboot.

Die höchstrangige Veranstaltung war jedoch zweifellos die Weltmeisterschaft in der Yngling-Klasse, die 1982 veranstaltet wurde, als die Yngling bei uns den Höhepunkt ihrer Popularität erreichte, obwohl damals von olympischen Ehren für diese Kielbootklasse noch lange keine Rede war. 51 Mannschaften vor allem aus Skandinavien und den Niederlanden nahmen damals daran teil.

Nach 10 Jahren der Arbeit von Georg Wense als Obmann kam es 1982 neuerdings zu einem völligen Umbau des Vorstands. Neuer Obmann wurde Dipl.Ing. Helmuth Reischer, sein Stellvertreter Dipl.Vw. Ernst Herring-Frankensdorf, Oberbootsmann Ferdinand Heidecker, Schriftführer Ing. Ralph Kinsbrunner, Kassier Ing. Anton Rosenkranz, und erstmals taucht hier die etwas eigentümlich benamste Funktion eines „Jugendrats“ auf, nämlich Harald Hieglsberger.

Unter dem Obmann Helmuth Reischer wurde erstmals seit Errichtung des Clubhauses ein massiver Umbau in Angriff



Clubhaus während des Umbaus 1987/88: Abtrennung der Garderobe vom Takelraum.

genommen, und zwar 1987 bis 1988, der bis zur 100Jahr-Feier des Clubs abgeschlossen war: der alte Beibootstall verschwand, die winzige Wohnung des Clubwarts wurde zu einer kleinen Küche umgestaltet, und statt der bislang einzigen Türe auf die Terrasse wurden großzügige Glasfronten geschaffen, die im Sommer Takelraum und Terasse seither zu einem luftigen Raum verschmelzen lassen. Die Familie des nunmehrigen Clubwarts Kaindl wurde aus der winzigen Wohnung im Erdgeschoß in das sogen. Forsthaus an der Esplanade, welches erst Ende der 90er Jahre im Zuge der Esplanadenverlängerung abgerissen wurde, übersiedelt.

Die 70er und 80er Jahre waren auch eine Zeit des gesellschaftlichen Umbruchs im Club, was die Herkunft der Clubmitglieder anbelangt. Ein Vergleich der Mitgliederverzeichnisse von 1961 und 1978 zeigt, dass am Ende dieser Periode erstmals mehr Mitglieder aus Gmunden und Umgebung (wobei hier großzügigerweise noch

Linz mitgezählt wurde) stammten als aus Wien und fernegelegenen Orten, und zwar schon fast im Verhältnis 1,7 : 1. Demgegenüber weisen die älteren Mitgliederlisten noch einen deutlichen Überhang der „Auswärtigen“ aus, selbst im Jahre 1961 gab es noch – soweit überhaupt noch die Adressen eruierbar sind – eine

Mehrheit der Wiener Mitglieder gegenüber den Gmundnern und anderen in Oberösterreich (inkl. Linz) ansässigen Seglern.



Sonderklasse „Drory“ der Fam. Epply (X 123), im UYCTs von den 1960er bis in die 90er Jahre.

Denkwürdige Persönlichkeiten: Gründer, Sieger, Olympioniken und Originale.

Anfangs war der Mitgliederstand des UYCTs deutlich durch die aus der englischen Tradition des 19. Jahrhunderts stammende Idee des „Gentleman-Sailors“ geprägt. Es ist zwar eine reine Übertreibung, wenn behauptet wird, dass sich die Mitgliedsliste des UYC liest [...] wie ein Gotha der österreichischen Hocharistokratie, aber tatsächlich waren die UYCs ein Abbild des Großbürgertums der Habsburgermonarchie:

Vertreten waren hier Unternehmer, Industrielle, Ministerialräte, General-direktoren, Fachärzte, Ministerpräsidenten und deren Ehefrauen und Kinder: Viktor Warchalowski, Ferdinand Porsche, Hans Hatschek, Alexander Lernet-Holenia, Hugo Christian Rosenthal, Hermann Mannlicher, Erwin Böhler, Hermann Chiari, Viktor Bibl, Arthur Hammer-Purgstall. Die Mitgliedszahlen der Zweigvereine waren niedrig, der größte Zweigverein am Attersee hatte 1929 insgesamt 134 Mitglieder, und der Mitgliedsbeitrag per Jahr entsprach dem halben Monatsgehalt eines Schuldirektors, beim K.u.K. Yachtgeschwader sogar ca. dem Grundgehalt eines Volksschuldirektors für sechs Monate.⁽¹⁾

Die sozialen und wirtschaftlichen, ja selbst politischen Konsequenzen dieser

Mitgliederpolitik waren unseren Mitgliedern der frühen Jahre durchaus bewußt:

Wenn wir die Namen der Gründungsmitglieder unseres Klubs betrachten, so finden wir, daß durch diese Persönlichkeiten und ihre gesellschaftliche Position selbst schon die Richtlinien gegeben waren, nach denen sich der weitere Zuwachs von Klubgenossen vollzogen hat und vollziehen mußte. In den Händen dieser Herren lag zuerst die Entscheidung über die Aufnahme neuer Mitglieder und die strengste Rigorosität in der Beurteilung der Aufnahmswerber war Grundsatz, daß nur dem der Eintritt erlaubt werden sollte, der in jeder Hinsicht in den Rahmen dieses erlesenen Kreises paßte. Dieses auch weiterhin hochgehaltete Prinzip hatte es ermöglicht, dem Union-Yacht-Club jene Struktur der gesellschaftlichen Einheitlichkeit zu erhalten, die ihm seine soziale Geltung und Stellung geschaffen hat [...] Und so wie wir alten Mitglieder es uns zur hohen Ehre angerechnet haben, der Aufnahme in unseren Klub für würdig befunden worden zu sein, so möge es auch jene empfinden, die in Zukunft unter unserem Stander segeln werden, denn [...] der Union-Yacht-Club wird niemals das Gedenken an seine Vergangenheit so weit verleugnen, daß er von seiner stets hochgehaltenen Tradition strengster Auslese abgeht. Daß in einem solchen homogenen

¹ Rásky, Béla: „Sportsmanlike“, Anmut und Disziplin. Unterschiede in der körperlichen Betätigung gesellschaftlicher Klassen in Österreich. In: Kakani Revisited 2003, S. 1-17: FN 50.

Mitgliederkreis der Wunsch besteht, auch außerhalb der sportlichen Gemeinschaft freundschaftlichen geselligen Verkehr zu pflegen, ergibt sich von selbst.²⁾

Dieser Wunsch wurde in den UYC's nicht zuletzt durch die von Anfang an gepflegte Form der Mitgliederselektion gefördert, bei der zwei ältere Mitglieder als Proponenten des Mitgliedswerbers fungieren mussten. Die in dieser Form noch immer gepflegte

Ballotage hat zwar bis heute eine gewisse Homogenität bewahrt, allerdings haben sich die Prinzipien dahinter doch auch stark gewandelt.

Aus heutiger Sicht auffällig, und m.E. bislang nicht ausreichend gewürdigt, ist die fast durchwegs kritische Haltung des UYC und seiner Teilvereine zum Nationalsozialismus. Am Wolfgangsee führte die einigen Mitgliedern offenbar nicht ausreichend deutsch-nationale Ausrichtung des UYCWS schon in den frühen 20er Jahren zu einer Abspaltung, dem „Segelverein Nibelungen“, aber auch sonst sind im UYC mit Ausnahme vielleicht Kärntens wenig Sympathien für die Nationalsozialisten nachzuweisen:

Interessant auch die Distanz des Klubs zum Nationalsozialismus, während die deutschtümelnden Turnvereine (natürlich nicht die christlich-deutsche Turnerschaft) zum Nationalsozialismus tendierten, schloss sich der Union-Yacht-Club aus rein technischen und sportlichen Gründen nach 1933 [zwar] dem Deutschen



Die Mitglieder der UYC-Teilvereine hatten anfangs engen Kontakt. Hier etliche der Gründungsmitglieder des UYCTs bei einer Preisverleihung in Neusiedl am See am Pfingstsonntag, 25. Mai 1890 (von rechts nach links): E. Drory, Dr. Thausing, Dr. Lott, Hartmann, Wustrow, G. Fritz, Stierböck, aufgenommen von Viktor Thausing.

Seglerverband an, blieb aber nach dem Sportgesetz vom 30. Oktober 1934, das den Sport gewissermaßen „verstaatlichte“, der ständestaatlichen Österreichischen Sport- und Turnfront unter Ernst Rüdiger Starhemberg verbunden.³⁾

Verantwortlich dafür dürfte nicht zuletzt sein, dass die Grundideen des UYC nie politisch orientiert, sondern gesellschaftlicher und sportlicher Natur waren. Die Gründer des UYCTs von 1888 in Gmunden stammten zwar zweifellos nicht aus den selben hochadeligen Schichten wie die Mitglieder des K.u.K. Yachtgeschwaders, aber bildeten ebenfalls einen recht repräsentativen Querschnitt durch das Großbürgertum Wiens: Gustav Fritz (und später Max Schmidt) standen dabei deutlich für die Finanzkraft der Wiener Kaufmannschaft, Ritter von Schrötter war Universitätsprofessor für Medizin, Alfred Finger ein schon recht arrivierter Musiker, der pensionierte Rittmeister Bauer stand für die k.k. Armee, von den Brüdern Thausing waren die jüngeren zum Gründungszeitpunkt noch Studenten, aber später in der Wirtschaft tätig.

² 50 Jahre Union Yacht-Club. Jahrbuch 1936, S. 26 u. S. 39

³ Rásky, FN 50.

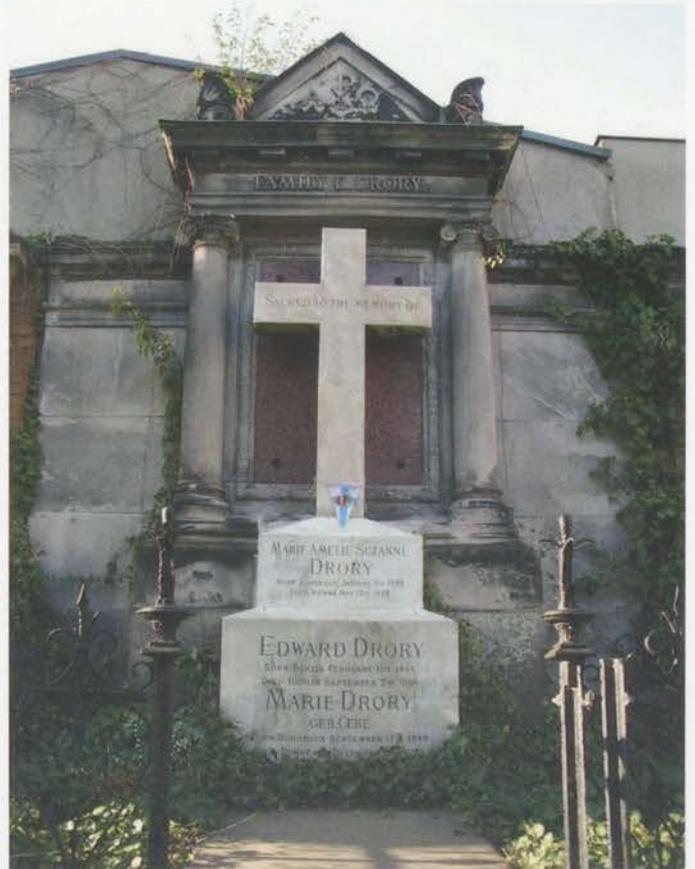


Edward Drory mit Frau und Tochter 1879.

Edward Drory (1844-1904) war wesentlich an der Gründung des UYCTs beteiligt, deswegen sei auch seiner hier gedacht, da er auch im 19. Jahrhundert häufig am Traunsee an Regatten teilnahm, unter anderen mit seiner „Nirvana“, mit der „Alice“ und auch der „Ellidhi“. Edward Drory war eines von 16 Kindern des Leonhard Drory, der schon 1830 begonnen hatte, in Berlin die Gasversorgung aufzubauen. Edward Drory trat sowohl beruflich als auch sportlich in die Fusstapfen des Vaters, und die Geschäfte mit der Gasversorgung führten ihn 1876 nach Österreich, um dort seinen Bruder Henry James Drory (1837-1899) in der Arbeit zu unterstützen, der seit 1881 Direktor der *k.k. priv. Gasbeleuchtungsanstalt der Imperial Continental Gas Association* (ICGA) war, wobei Edward schon seit den 1860er Jahren häufig in Wien zu tun hatte, bis er selbst die Direktion übernahm. Für den Neusiedlersee ließ Drory 1885

- in den Gaswerken in Wien unter seiner Anleitung - den Zweimastschoner „Leonore“ bauen (12m LWL). An Bord der Leonore dürfte der Plan für die Gründung des Union Yacht Club geboren worden sein, auf Grund des sinkenden Wasserspiegels musste die „Leonore“ aber 1890 mit einem 14spännigen Pferdegespann an den Plattensee gebracht werden. Die Segeltätigkeit der Wiener verlagerte sich dagegen zusehends an die Salzkammergutseen, für welche Drory 1886 die „Nirvana“ bauen ließ, die allerdings auch auf der Alten Donau segelte.

Im Jahre 1887 unternahm Edward Drory eine Weltreise, angeblich unter Segeln, um sich in Ceylon, Singapur und Südamerika seinen Studien über Bienen widmen zu können. Zurück in Wien, ließ er aber weiterhin eine Reihe von Yachten in den Wiener Gaswerken bauen, darunter 1891 die „Alice“. 1896 kehrte er nach Berlin zurück, seine Villa Miramar an der Alten Donau schenkte er dem UYCT, sie



Familiengrab der Drorys in Berlin.

ist bis heute Clubsitz des Stammvereins. Drory liegt in einem Familiengrab in Berlin begraben, für seinen Grabstein ist eine Erinnerungsplakette des UYC geplant.

Gustav Fritz (gest. 1924) war wohl die treibende Kraft hinter der Gründung des UYCTs, nachdem ihm seine Bekanntschaft mit Edward Drory in Wien, wo sie sich



Gustav Fritz, um 1890.

vom Ruderverein „Lia“ her kannten, den Anstoß dafür geliefert hatte. Fritz ist aus heutiger Sicht allerdings auch eine enigmatische Gestalt, denn wir kennen weder sein Geburtsjahr noch die Branche, in welcher er als Kaufmann tätig war, ja nicht einmal der Name seiner ersten Yacht, die wohl als erste Gmundner Yacht überhaupt in einem Bootshaus in der Orter Bucht lag, ist überliefert. Dies liegt wohl an seiner offenbar auffälligen Bescheidenheit, denn nicht nur war er wesentlich an den Kosten des Gmundner Clubhauses des UYCTs 1913 beteiligt, auch dem UYCA spendete er zur Gänze die Mittel für den Bau des Clubhauses 1908, was erst später bekannt wurde. Der segelbegeisterte Mäzen und Besitzer mehrerer Schiffe, darunter zweier

Doppelcanoes, wollte für beide Stiftungen nicht genannt werden, im Clubhaus am Attersee erinnert aber jetzt eine Gedenkplakette an ihn. Als er 1924 starb, hatte er sich schon seit dem Kriegsbeginn aus dem aktiven Segeln zurückgezogen, blieb aber dem UYCTs, dem UYCA und dem UYCTSt als Ehrenmitglied bis zum Ende verbunden.⁴⁾

Viktor Thausing sen. (1870-1944) war bei der Gründung des Clubs 1888 der jüngste der Gründer, wurde aber zu der dominanten Gestalt des UYCTs in den ersten 50 Jahren seines Bestehens. Seit 1909 war Ing. V. Thausing, genannt „Schnopsi“, kontinuierlich Obmann des UYCTs, bis er 1940 als bereits 70jähriger auf zunehmenden Druck der nationalsozialistischen Behörden abgelöst wurde. Auf Veranlassung von Gustav Fritz betrieb er auch den Bau des Clubhauses 1913 und leistete selbst einen nicht unwesentlichen finanziellen Beitrag



Ing. Viktor Thausing sen., 1928.

⁴ Vgl. dazu Friedrich Paulick: Erinnerungen an Gustav Fritz. In: FuY Jg. 3 (1925), H. 3, S. 17; Viktor Thausing sen.: Gustav Fritz. Einige persönliche Erinnerungen. In: Flugzeug und Yacht Jg. 2 (1924), Heft 12, S. 14-16.

in Form von Haftungen, weswegen er wie andere daran beteiligte Clubmitglieder (Max Schmidt, A. Pranter) eines der „Gäsetzimmer“ im ersten Stock in Anspruch nehmen konnte. In der Zwischenkriegszeit war er ausser als Obmann des UYCTs in vielfachen Funktionen im UYC tätig, auch als Vertreter der österreichischen Segler im DSV Ende der 20er Jahre.

Darüber hinaus war er ein akribischer Chronist der frühen Jahre des UYCTs, und ausserdem schon als Schüler und Student ein begeisterter Photograph: Der UYCTs und seine Yachtflotte sind zwischen 1888 und 1940 durch Viktor Thausings Photographien, die sich auch allenthalben im Club finden, bestens dokumentiert. Der langjährige Obmann des UYCTs war aber auch ein eifriger und begnadeter Publizist: zahlreiche Artikel zum Yachtsegeln, der Klassenpolitik, der Entwicklung des österreichischen Segelsports hat er in dieser Zeit verfasst, und diese Publikationen sind mitunter nicht nur historisch interessant, sondern auch sehr unterhaltsam zu lesen, wie etwa ein Bericht über eine Kenterung auf der Alten Donau am 10. Oktober 1889.⁵⁾ Das hohe seglerische Prestige des UYCTs in seinem ersten halben Jahrhundert verdankt der Club jedenfalls zu einem Gutteil den Bestrebungen seines Langzeitpräsidenten.

Viktor Thausing jun. (1910-1971) und **Gertrud Thausing** (1905-1997), die beiden Kinder von Viktor Thausing sen., haben dagegen den Club auf je-eigene Weise vor allem nach dem II. Weltkrieg geprägt. Hatten sich die Regattaerfolge von Thausing sen. vor allem auf die Zeit vor 1900 beschränkt,

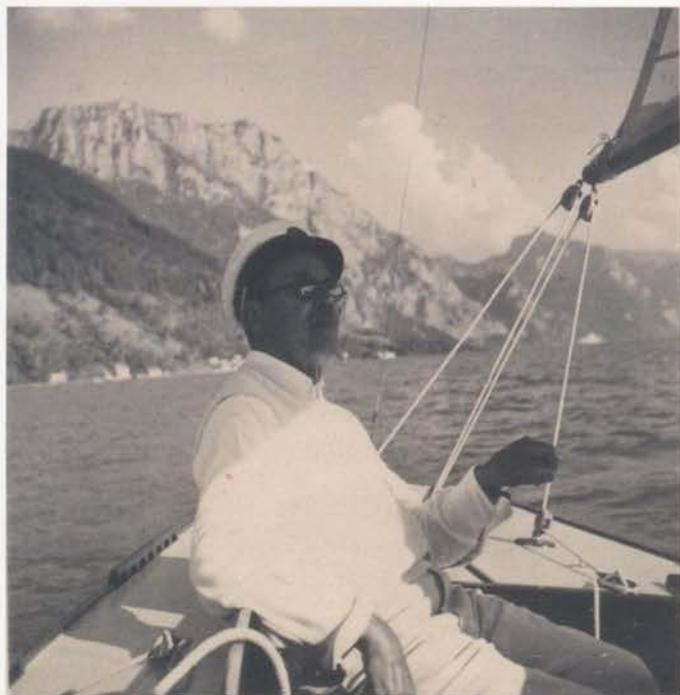
so wurde Dipl.-Ing. Viktor Thausing jun., genannt „Mösi“, in den 30er Jahren zu einem der drei besten Regattasegler des UYCTs (neben Dr. Hermann Fereberger und Harald von Musil). Er wurde 1934 als Vorschoter von Dietz Angerer Europameister in der 22qm Klasse und nahm 1937 und 1938 mit ausgezeichneten Platzierungen an den O-Jollen-Wettfahrten der Kieler Woche teil. Er war daher nach dem Ende der sieben Jahre des „1000-jährigen Reichs“ die logische Wahl, um an die Vorkriegstraditionen des Clubs anzuknüpfen, und leitete den Club in einer sehr kreativen Phase der Regatta- und sonstigen Segeltätigkeit, bevor



DI Victor Thausing jun., Hansi Thausing und Prof. Dr. Gertrud Thausing auf Windspiel XVIII 1952.

er am 30.6.1971 nur 61-jährig allzufrüh verstarb. In den 50er Jahren war er auch Verbandsbootsmann des neugegründeten ÖSV (Verbandsschriftführer war damals übrigens unser Clubmitglied Dr. Albert Buzzi-Quattrini).- Allerdings hatte auch er noch in den 60er Jahren recht konservative Vorstellungen vom Clubleben, und die Clubjugend konnte erst Ende des Sommers, wenn sie seinen blauen Fiat über die Traunbrücke Richtung Wien entschwinden sahen, sich ungerügt ein Bier bestellen und

⁵⁾ Victor Thausing sen.: Wie man nach Luv kentern kann. Eine wahre Geschichte aus alten Zeiten. In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 3 (1929), Heft 10, S. 3-7.



*Max Schmidt an der Pinne des Malteserkreuzers
„Kismet VIII“, 1935.*

Max und Emil Schmidt. Auch Max Schmidt (1865-1945), obwohl dem Club erst 1906 beigetreten, dürfte einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Errichtung des Clubhauses beigetragen haben, jedenfalls hatte der Wiener Textilfabrikant bis zu seinem Tod eines der „Gästezimmer“ im ersten Stock inne, das dann seine Frau Anny übernahm. Max Schmidt besass zwischen dem I. Weltkrieg und 1942 eine beeindruckende Reihe von Yachten, alle mit dem Namen „Kismet“, deren letzte der heute noch immer im Club im Besitz von Franz Eisl stehende Europa-Dreissiger „Kismet IX“ ist, gebaut von A&R 1940. Die erste „Kismet“ dürfte ein Anfang der 20er Jahre gebauter 20er gewesen sein, der bald an den Grundlsee verkauft wurde, „Kismet II“, „Kismet III“ und „Kismet IV“ waren alle drei in Gmunden bei der ÖSG 1921, 1922 und 1924 gebaute 15er (M 252, M 253, M 370), „Kismet V“ ein 10er (IV 187, 1924), „Kismet VI“ wieder ein 15er (M 553, 1925), „Kismet VII“ ein 1924 für die Alte Donau gebauter 10er (IV 270); alle diese Jollen wurden bei der ÖSG in Gmunden gebaut, die Firma, die Max Schmidt dann 1930 mit seinem Privatvermögen aus dem

Konkurs aufkaufte. „Kismet VIII“ hieß schließlich der 1933 bei A&R in Gmunden gebaute Malteserkreuzer, „Kismet IX“ der erwähnte Europa-Dreissiger von 1940. An ihn erinnert auch der seit 1951 bis heute noch ausgesegelte „Max-Schmidt-Pokal“ für Kielyachten. – Sein Bruder Emil Schmidt (1866-1968), Weltreisender in Sachen pflanzlicher Farbstoffe, wurde schon allein dadurch zur Clublegende, dass er noch im Alter von 100 Jahren bei bester Gesundheit im Club Bridge zu spielen pflegte, u.a. mit Friedinger-Pranter, und das ausgezeichnet, obwohl er am Ende stocktaub war. Legendär ist auch sein Verbrauch von Sekt und Wein in seinem von leeren Flaschen gefüllten Zimmer im Club, sodaß er sich im hohen Alter, obwohl ihm die Clubmitglieder eine seinem Lebensalter entsprechende Zahl Weinflaschen zum Geburtstag verehrten, sich bereits Vorschüsse auf sein Geburtstagsgeschenk ausbat. Der Rauch seiner Zigarren dürfte auch – aber nicht nur? – dafür verantwortlich gewesen sein, dass sein Auftreten mit dem Satz „es emilt“ angekündigt wurde. Sein großzügiges Legat an den Club von 1968 setzte den UYCTs in die Lage, das ehemalige Elektroboot „Elektra“ als Clubbarkasse anzuschaffen, die dann auch folgerichtig auf den Namen „Emil Schmidt“ getauft wurde. Auch ein weiterer Bruder, Richard Schmidt, war seit 1906 Clubmitglied.

Hermann und Harald Fereberger, Vater und Sohn, beide Notare, waren in der Geschichte des UYCTs die erfolgreichsten Regattasegler. Der Vater Hermann (1893-1948), 1918 dem UYCTs beigetreten, dominierte das Regattageschehen der 20er und frühen 30er Jahre wie niemand vor ihm, allerdings beschränkte er sich auf das Jollensegeln, besonders in der

15qm- und 20qm-Rennklasse. 1923 erzielte er mit seinem 15er „Liesl IV“ und auf dem 20er „Wiking“ Siege, 1930 ließ er sich in Gmunden den 20er „Harry“ (oder „Hari“, später „Rudi II“) bauen, den er schon 1932 wieder verkaufte, übernahm dann bis 1936 den 15er „Kismet IV“ von Max Schmidt und stieg 1936 auf den legendär schnellen 20er „Oanda“ von A&R um. Seine großdeutschen Sympathien (und ein Parteibuch) prädestinierten ihn dafür, während der Naziherrschaft als Obmann des Clubs von 1940-1945 zu fungieren. – Sein Sohn, Dr. Harald



Dr. Harry Fereberger als junger Sieger 1953 am Reschensee (mit Paul und Hilde Römer)

„Harry“ Fereberger (geb. 1929), ebenfalls Notar, ist der sicherlich erfolgreichste Segler in der Geschichte des UYCTs. Nach ersten Staatsmeistertiteln in der Olympiajolle in den 50er Jahren nahm er mehrfach – im Star, FD und Drachen – an olympischen Spielen teil, gewann insgesamt

37 Staatsmeistertitel in der O-Jolle, dem Star, dem FD, Yngling, Drachen und H-Boot sowie Weltmeistertitel in Drachen, Yngling und H-Boot. Mit Friedi und Moni Eisl verband ihn eine lange Freundschaft und intensive Segelkameradschaft, die sich in wechselnden Mannschaftskonstellationen der drei Segler manifestierte. Von 1990 bis 1999 war Harry Fereberger auch Obmann des UYCTs.

Gottfried Eisl und **Franz Eisl**. Die Brüder Eisl zählten zu den segelbegeistertsten



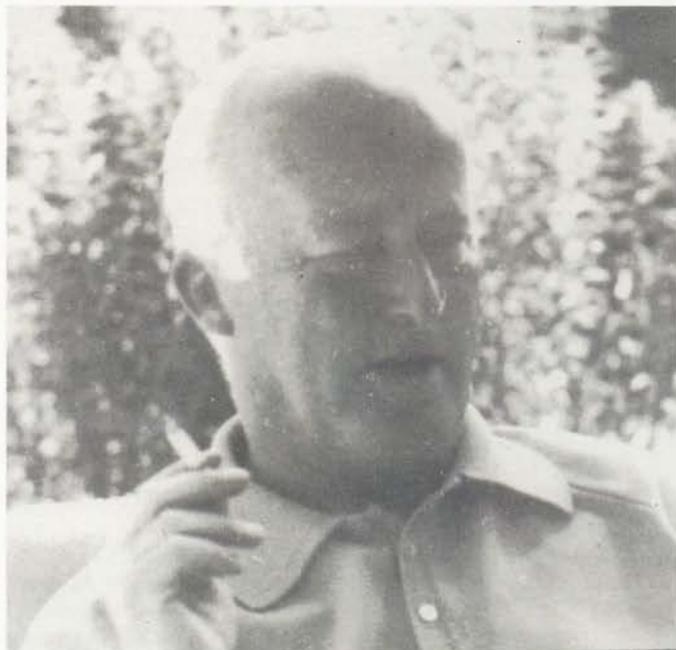
Friedi Eisl auf seinem Star „Der Otto“ (4836) 1976.

Clubmitgliedern im späteren 20. Jahrhundert. Gottfried „Friedi“ Eisl (1920-1984) hatte 1948-1974 die Bäckerei auf der Schiffslände in Gmunden von seiner Mutter übernommen, aber seine wahre Liebe galt der Segelei; er galt bis zu seinem allzufrühen Tod als der beste Kenner der launischen Winde des Traunsees und hatte auf Grund seiner regen Segeltätigkeit bei jedem Wetter eine besondere Beziehung zum Traunsee und seinen Winden. Sein bevorzugtes Regattaschiff war der Star, von denen er etliche hintereinander besaß, fast durchwegs zusammen mit seinem Bruder Moni, und die auch meist dann bei anderen Clubmitgliedern verblieben, woraus sich nicht zuletzt die beachtliche Starflotte des Clubs in den 60er und 70er Jahren erklärt. Sein erster Star war die „Mermaid“ (3019) dann folgten „May be“ (3325), „Evita“ (3668), „Twinkle“ (3980), „Schaschi“ (ex „Stern 8“, 4274), „May be II“ (4651), „Schaschi II“ (ex „Andiamo“, 4747), „Der Otto“ (4836), „Traunstein“ (ex „Roulette“, 5857) und „Dazi“ (6480). Erst nach Ende seiner aktiven Regattalaufbahn kam 1982 der schöne Europadreissiger „Kismet IX“ in den Besitz der Familie Eisl. Seine Söhne Dr. Gottfried

und Franz Eisl stifteten nach seinem Tod einen Friedi-Eisl-Gedächtnispokal für hölzerne Yachten, der erstmals 1986 ausgestellt wurde.

Dkfm. Franz „Moni“ Eisl (geb. 1921), 1938 eingerückt zu Rommels Afrika-Corps, hatte nach 1945 Welthandel studiert. Zuerst segelte er in der O-Jolle, dann wurde er Vorschoter von Harald von Musil am Star, so 1960 bei der Olympiade vor Neapel, wo die beiden den 15. Platz erreichten. Mit Harry Fereberger verbindet ihn nicht nur die Segelkameradschaft – schon 1952 fuhren die beiden mit dem Star zur Olympiade nach Helsinki – sondern auch die Tatsache, dass er Harrys Trauzeuge ist. In den 50er Jahren segelte er als Vorschoter von Harald von Musil (mit seinem Bruder Friedi als Ersatzmann) im FD. Mit Harry Fereberger und Herbert Spitzbart erreichte er 1972 bei der Olympiade in München / Kiel den 10. Platz im Drachen, 1977 wurde die selbe Mannschaft Weltmeister im Drachen. Moni Eisl war später kaum noch im UYCTs anwesend, sondern meist im UYCA, bevor er sich überhaupt mehr dem Hochseesegeln widmete und zu den Mitgründern des Yacht Club Austria zählt. Den Spitznamen „Moni“ erhielt er übrigens schon ca. 1935, als er im UYCTs segeln lernte und dabei den Namen „Mauni“ „Kleiner Mann“ ausfasste, der ihm als „Moni“ bis zum heutigen Tag anhaftet.⁷⁾

Ernst August Freiherr von der Wense (1891-1942) und **Prof. Dr. Georg von der Wense (1920-1988)**. Der Vater, seit 1913 Clubmitglied, lederhosenbekleidet und kettenrauchend, war eines der Originale des Clubs in den 30 und 40er Jahren, schon allein wegen seines ausgeprägten trockenen Humors. Sein Sohn Georg, „Schurli“, später



Prof. Dr. Georg Wense

„Onkel Georg“, Mediziner und ebenfalls starker Raucher, trat nach dem vorzeitigen Tod von Viktor Thausing jun. 1971 das Amt des Obmanns an und ist als gütiger und humorvoller sowie sozial integrativer Clubvater noch heute in Erinnerung, der in passenden Lagen auch durchaus zu volkstümlichen Ausdrücken greifen konnte.

Paul Römer (1905-1990), Bahnrat bei Stern & Hafferl und vorher kurzfristig Geschäftsführer bei der Österreichischen Schiffsbau A.G. in Gmunden (1927-28), ist den meisten Clubmitgliedern wohl nur mehr von seinen letzten Lebensjahren her als konservativer, etwas steifer Träger von Clubblousson und Schiffermütze oder als gestrenger Vermesser sowie Prüfer bei A-Schein-Prüfungen erinnerlich. Der bekennende Traditionalist Römer war allerdings in den 50er-Jahren sehr aktiver Oberbootsmann und in den 60er Jahren Schriftführer, und darüber hinaus ein humorvoller Publizist. Legendär wurden die nach ihm benannten „Römerstrassen“, die schmalen Windstriche entlang des Grünbergs, auf denen er mit seinen Segelschülern auch bei vormittäglicher Flaute immer Fahrt behielt.

⁷⁾ Vgl. dazu: Gratulation zu Moni Eisl's [sic!] 90er. In: UYCA's Logbuch 2011, S. 30-31.

Der Club in seinem zweiten Jahrhundert.

Im letzten Vierteljahrhundert, also seit 1988, ist der Club gekennzeichnet durch einen immer rascheren Wechsel der Obmänner und Vorstände: Dies ist wohl als Resultat gesellschaftspolitischer Veränderungen zu sehen, die dazu geführt haben, dass es immer schwieriger wird, einen Beruf und eine verantwortungsvolle Leitungstätigkeit im Club miteinander zu verbinden. Hatten vor 100 oder auch 50 Jahren Universitätsprofessoren, hohe Beamte oder auch Wirtschaftstreibende noch genug Freiraum, um auch längere Phasen für den Club tätig sein, so wird es im 21. Jahrhundert zunehmend schwieriger, zeitraubende und meist

auch unbedankte ehrenamtliche Tätigkeiten unter einen Hut zu bringen.

Der Vorstand mit Helmuth Reischer als Obmann wurde 1990 abgelöst durch einen neuen Vorstand mit unserem Regatta-Champion Dr. Harry Fereberger als Obmann (Stellvertreter: DVw E. Herring-Frankensdorf, Schriftführer: Franz Hufnagel, Oberbootsmann: Volker Neumeier). Unter diesem Vorstand wurde 1992 u.a. die Trias-Europameisterschaft mit 43 Nennungen abgehalten, da sich die Trias zu einem der beliebtesten Regattaschiffe des UYCTs entwickelt hatte und der seit dem Jahr 2000 nach 28 Jahren nicht mehr



Traunsee-Drachen, 10.9.2011.



Riss der Trias, entworfen von Helmut Schöberl 1967.

olympischen Soling schon lange vorher den Rang abgelaufen hatte. Dies liegt wohl auch daran, dass die Trias mit der etwas größeren Segelfläche und einem geringfügig höheren Geschwindigkeitspotenzial durch die genau ein Meter größere Länge (9.20m) als die Soling deutlich mehr Platz im Cockpit bietet.

Mit dem Jahrtausendwechsel ging auch ein Wechsel im Vorstand mit sich, Mag. Nikolaus „Niki“ Halbgebauer wurde 1999 zum neuen Obmann gewählt (Stellvertreter: Hufnagl, später Friedrichsberg, Oberbootsmann: Wolfi Warnold, Schriftführer: Farbowski, Kassier: Frisch). In seiner Funktionszeit wurde 2001/02 sowohl der Grundstückstausch mit den Bundesforsten abgewickelt, der zu einer Arrondierung der Jollenwiese und des Parkplatzes führte, als auch der neuerliche Umbau des

Clubhauses geplant und durchgeführt. Dieser letzte Umbau des Clubs resultierte in einer Abtrennung eines Garderoberraums vom großen Takelraum und einer Verbesserung der Küchensituation ebenso wie der Nassräume. Offensichtlichstes Resultat dieses Umbaus ist die seither nicht mehr wegzudenkende Bar im Südteil des Takelraums.

Ab 2001 wurden, wie in anderen Vereinen auch, die Statuten des UYCTs an das neue österreichische Vereinsrecht angepasst und dabei in einem Vorgang nunmehr auch das Amt eines Prädidenten (statt Obmanns) eingeführt.

Als Niki Halbgebauer das Amt aus beruflichen Gründen 2004 wieder abgab, folgte 2005 bis 2008 Gen. Hubertus von Trauttenberg als Präsident (Vizepräsident: Christian Warnold, Oberbootsmann: Christoph Zellingner, Schriftführer: Wolfrum, Kassier: Frisch). In diese Periode fiel auch die wegen des neuen Vereinsrechts versuchsweise Verlegung der Generalversammlung an den Jahresbeginn, was aber naturgemäß einen beträchtlichen Teil der Mitglieder, die nicht in Gmunden ansässig sind, effektiv von der Teilnahme ausgeschlossen hätte, sodass heutzutage die Generalversammlung wieder wie früher in der Segelsaison abgehalten wird.

Im Jahre 2008 wurde dieser Vorstand dann abgelöst von einer weitgehend neuen Vorstandsgruppe um Präsident Stephan Puxkandl (Vizepräsident: Friedrichsberg,

Oberbootsmann: Drugowitsch, Kassier: Schiller, Schriftführer: Thomas Puxkandl), der aber schon 2012 aus gesundheitlichen Gründen dieses Amt seinem Bruder Thomas Puxkandl übergeben mußte.

Was die Klassenpolitik anlangt, so ist die Yachtflotte des Clubs im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausend durch ein auffälliges Wiederaufleben älterer internationaler bzw. sogar olympischer Klassen gekennzeichnet, nämlich der Drachen (entworfen 1929, olympisch 1948-1972), der Finn-Dinghies (1949 gezeichnet, olympisch seit 1952), und der Yngling-Klasse (gezeichnet 1967, ebenfalls von Jan Hermann Linge, olympische Damenklasse 2004 und 2008). Die Drachenflotte umfasst ältere Holzschiffe unterschiedlichster Baujahre, daneben finden sich hochmoderne Regattaschiffe in Kunststoff. Die Finn-Flotte veranstaltete 2006 eine mit 83 Booten extrem gut beschickte Staatsmeisterschaft, dann über Jahre hinweg eine international

erfolgreiche Regatta, die „Coppa Patella“ (2008-2011), und die Yngling hat sich als Allround-Boot auf dem Traunsee als Regatataboot ebenso wie als Nachmittagsboot und selbst als Segelschulboot bestens etabliert. Aufgebrochen wurde die traditionelle Klassenpolitik des UYCTs, welche Kajütboote nicht vorsah, durch das Aufkommen der von der Bootswerft Frauscher gefertigten H-Boote und h-26, welche heute das Segelgeschehen auf dem Traunsee und zu einem gewissen Grad auch im UYCTs prägen. Immerhin stammen mit Harry Fereberger und Hans Frauscher (mit Hans Gehmayr) 1982 und Stefan Frauscher und Peter Heiningner (mit Thomas Linortner, SCA) 2002 die H-Boot-Weltmeister schon zweimal aus den Reihen des UYCTs; 2012 wurde Stefan Frauscher auf dem Traunsee dritter in dieser Weltmeisterschaft.

Dagegen spielen vereinzelte Anschaffungen von Booten neuerer Klassen, wie Platu, Melges 24, Joker und Microtonner



Österreichische Meisterschaft der Finn-Dinghies, 14.8.2006.

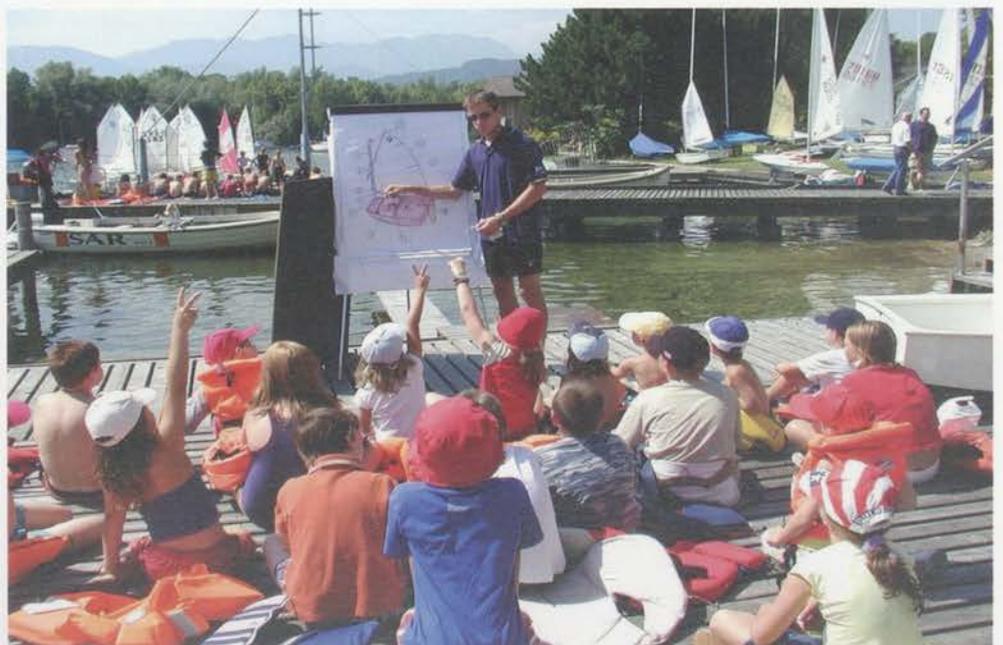


Der Optimistensteg während der Jugendwoche am 17. August 2001.

etc. nur eine geringe Rolle, vor allem, weil es sich meist um nicht akkordierte Anschaffungen handelt, die sich meist nur im Rahmen von Yardstickregatten unter recht ungleichen Bedingungen messen können. Allerdings veranstaltet der Club für diese Klassen dennoch auch hochrangige Wettfahrtserien, selbst wenn die Klassen hier nicht stark vertreten sind; Beispiele dafür waren im letzten Jahrzehnt der Joker-Schwerpunkt vom Jahr 2003 und der Joker EuropaCup von 2008, der Platu EuropaCup 2007 und 2008 sowie die WM dieser Klasse mit 46 Booten, die Micro-Worlds für Micro-Tonner im August 2012 mit 47 Nennungen vorwiegend aus Osteuropa und vor allem die 470er Europa-meisterschaft 2009 mit 97 Booten.

Eine große Rolle im Clubleben spielen jedoch die Laser- und

die Optimist-Flotten (von denen 2007 je ein Dutzend im Club registriert waren), wie überhaupt die Jugendarbeit in den letzten drei Jahrzehnten kontinuierlich an Stellenwert und Qualität gewonnen hat. Die ersten Jugend-Trainingswochen wurden schon 1982 angeboten, und seither wurden, in Abstimmung mit ähnlichen Kursen der anderen Traunseeclubs, immer umfangreichere – und mitunter auch allzugroße – Jugendwochen angeboten. Wurde in den



Wolfi Warnold, lehrend während der Jugendwoche 2002.

60er und 70er Jahren der formale Segelunterricht noch vom Club in die Segelschule ausgelagert, so ist es heute fast selbstverständlich, dass es eine wohlorganisierte Vermittlung des Segelkenntnis an die Junioren durch ältere Jugendliche im Rahmen der jährlichen Jugendwochen, von Trainingswochenenden und Spezialtrainings gibt, welche für beide Seiten und letztendlich für den Club enorm fruchtbringend sind. Erstmals sollen jedoch 2013 auf Grund der ständig wachsenden Interessenzahlen in den unterschiedlichen Ausbildungsgruppen, unter der erfahrenen Leitung von Christiane „Chrisu“ Michaelis, die Teilnehmer der Jugendwoche auf

gewonnen werden. Für die Optimisten wurde seit 2012 der seit 2003 nicht mehr ausgesegelte Snoopy-Pokal reaktiviert.

Ein Jugendhochseetörn, zweifellos ebenfalls eine effektive Form der Förderung der segelnden Jugend, ist bislang nur 1990 zustande gekommen. -

Einen wesentlichen Rückschlag erlitt die Jugendarbeit im September 2005 mit dem tragischen Tod von Wolfi Warnold, einem der mit Toby Drugowitsch engagiertesten jungen Segler in unserem Club, dessen tödlicher Unfall im Rahmen eines Militärmanövers eine schmerzliche Lücke im Club hinterlassen hat. (Die jährliche Wolfi-Warnold-Gedächtnisregatta soll ihn



Untergang von „Skiðblaðnir“ am 5. August 1999 während der Jugendwoche.

50 junge Segler in ihren eigenen Booten beschränkt werden, um diese Woche nicht zu sehr in der Richtung eines betreuten Segel-Ferienlagers abrutschen zu lassen. Bei zuletzt 70 Teilnehmern (2012) besteht auch die Gefahr, dass die Ausbildung im Kernbereich, nämlich dem Segeln selbst, zu kurz kommen könnte. Vermehrte Einführung zum Regattasegeln im Optimisten, koordiniert mit den anderen Segelvereinen am Traunsee, um regelmäßige Optimistenregatten anbieten zu können, soll künftig das Ziel der Jugendarbeit sein. So sollen auch wieder mehr Junioren für die Jugendklassen Optimist, 420er und Laser

auch späteren Generation in Erinnerung bewahren. - Andere, kleinere Katastrophen wie regelmäßige Hochwässer mit Überflutung der Steganlagen in verregneten Kurswochen oder der Untergang der 35qm-Rennklasse „Skiðblaðnir“ (ex „Stiefmütterchen“) in einer Gewitternacht am 5. August 1999 mitten in der Jugendwoche tragen dagegen eher zum Spannungspotential für die Kinder und Jugendlichen bei. Die Bemerkung des damals 10jährigen Koloman Simek, allein im Beiboot den Mast des gesunkenen Schiffs umrudernd, als er von Gen. Trauttenberg auf die Gefahren aufmerksam gemacht wurde: „Wenn ein

Familienmitglied am Seegrund liegt, dann *muss* man doch in der Nähe bleiben!“ ist bezeichnend für das Verhältnis selbst jüngerer Segler zu den alten Holzjachten.

Nicht nur die Jugendarbeit selbst, auch das Verhältnis zu Kindern und Jugendlichen selbst hat sich in den letzten drei Jahrzehnten grundlegend gewandelt. Noch in den 70er Jahren war es eher die Ausnahme, dass badende oder spielende Kinder im Club zu sehen waren, in den 60er Jahren wäre dies noch undenkbar gewesen. Bereits in den 80er und 90er Jahren gehörten jedoch Kleinkinder, die in „Mini-Bibione“, den paar Metern Kiesstrand südlich der Terrasse, ans Wasser gewöhnt wurden, und größere Kinder in Optimisten oder auf Surfbrettern vor der Jollenwiese und der Dracheninsel zum täglichen sommerlichen Erscheinungsbild des Clubs.

Apropos Dracheninsel (ex Hühnergrill): wiewohl schon ein „UYCTs-News“ vom Oktober 2001, S. 5, diese Institution (selbst)ironisch aufs Korn genommen hat, sei hier doch noch einmal auf die wichtige soziale Funktion dieser schwimmenden Badeplattform vor dem mittleren Steg hingewiesen. Zum einen befreit der entfernte Schwimmsteg die um eine angemessene Clubetikette besorgten konservativeren Mitglieder auf der Terrasse vom Anblick allzuviel gebräunter Damenhaut, zum anderen können hier, an isoliertem Ort, ungestraft alle Clubvorgänge kommentiert und diskutiert werden: von misslungenen Bojenmanövern direkt vor den kritischen Augen der jeweils anwesenden „Drachen“ bis zu misslungenen Ehen oder gar misslungenen Schachzügen des Vorstands kann hier mit Unterstützung von Kaffee, Prosecco und Aperol alles thematisiert werden. –

Abgesehen von diesen gesellschaft-

lichen Veränderungen war das letzte Vierteljahrhundert auch eine Zeit enormer technischer Aufrüstung im Club. Als Anfang der 70er Jahre im Weyer im Rahmen des Hallenneubaus auch eine Kranmole mit einem 2t-Kran errichtet wurde, war dies noch ein wesentlicher technischer Fortschritt. Seit der Hundertjahrfeier wurde ein Kransteg mit 2t-Kran auch in der Verlängerung der Kaltenbrunnerstrasse neben dem Clubhaus hergestellt, eine Takelleiter beim Beibootsteg in der Orter Bucht errichtet, eine ganze Reihe von Motorbooten und Bojenlegern angeschafft, zuletzt auch 2011 ein Hebezeug für die Clubbarkasse errichtet. Ebenfalls dank Georg Friedrichsberg konnte schon Ende der 80er Jahre eine Funkanlage angeschafft werden und 1988 die EDV-Umstellung erfolgen, 2002 erfolgte die Installation einer zentralen Schließanlage, welche nicht nur die Bewegungen in und ums Clubhaus und Bootshalle nachvollziehbar macht, sondern auch generell das Leben erleichtert.

Das Leben erleichtern und das Segeln ermöglichen sollte man auch denjenigen, die das von vornherein auf Grund körperlicher oder geistiger Behinderungen schwieriger finden. Seit 1997 gibt es daher kontinuierlich integrative Segelwochen,



Mini-12er im Sommer 2011 vor Schloss Ort.

wo im UYCTs ausserhalb der Hochsaison durch Walter Pawlis, Präsident des von ihm initiierten und dauerhaft betreuten Vereins „Mini 12 – Integrativer Segelverein“, Segel-Kurse oder Segeltage für Menschen mit Behinderungen angeboten werden, neben dem Wolfgangsee jetzt besonders auch am Traunsee innerhalb des UYCTs. Seine durch Sponsoren finanzierten 14 (!) Mini-12er sind Einmannboote, die wahlweise mit einer Pinne vor dem Steuermann oder mit Pedalen gesteuert werden können, sie sind unkenterbar und lassen sich flott wie ein echtes Rennschiff bewegen. Menschen mit Behinderungen können damit allein und selbstverantwortlich in einem vollwertig mit Großsegel und Fock geriggten Boot segeln, begleitet von einem anderen Segler ebenfalls in einem Mini-12er; nur mitunter ist auch die Begleitung durch ein Motorbegleitboot von Nöten.

Segeln mehr in das Bewußtsein der Öffentlichkeit zu rücken und es gleichzeitig für Publikum wieder erlebbarer zu machen, so wie es in der Anfangszeit des

Clubs mit Starts vom Bellevue-Steg oder Clubsteg aus und auf zuschauergerechten Regattabahnen der Fall war, das hat sich der UYCTs gemeinsam mit den anderen Traunseeclubs im Rahmen der „Segelarena Traunsee“ auf die Fahnen geschrieben. Teil dieses Konzepts ist die Abhaltung hochkarätiger Großveranstaltungen wie die Veranstaltung der Traunseewoche, bei der zuletzt im Jahre 2013 14 Klassen in fünf Clubs in der selben Frühjahrswoche Schwerpunktregatten segelten, wobei der UYCTs in diesem Jubiläumsjahr die Finns, die Laser und die Top-Cats mit zusammen 100 Booten betreute. Zu dieser 10 Jahre alten Großveranstaltung kommt aber nun schon seit sechs Jahren ein zusätzliches spektakuläres seglerisches Ereignis der Showszene: 2008 bis 2012 waren dies die Wettfahrten der RC44-Renner, die neben Dubai, Kopenhagen, Valencia, Puerto Calero und den Arabischen Emiraten auch am Traunsee eine der jährlichen Stationen einlegten, wo sie mit zuletzt schon 12 Yachten publikumswirksame Rennen



Wettfahrt der RC44-Klasse, Mai 2011.

führen. Während der Traunseewoche 2013 wurden diese RC44 Regatten abgelöst von Wettfahrten der erst im Herbst 2012 neugeschaffenen Kataran-Klasse GS32, die sich auf kurzen, ufernahen Kursen vor dem UYCTs und der Gmundner Esplanade spannende Kämpfe lieferten und solchermaßen tatsächlich für das beworbene „Sailing

in the City“ sorgen. Durch die Teilnahme von gleich zwei österreichischen unter den sechs Teams entstand ein zusätzliches Interessenpotential, und wie im weiter oben zitierten Regattabericht von 1905 begleiten auch heutzutage wieder große Rundfahrtschiffe für Zuschauer die Wettfahrten.

Dabei ist zu hoffen, dass die dabei in



Der Start einer Wettfahrt der GS32 Klasse, 11. Mai 2013

den Zuschauern geweckten Interessen nicht nur in den erhofften finanziellen Zusagen von Sponsoren – wie Mäzene heute genannt werden – sondern auch in einem gesteigerten Bewußtsein der Gmundner Bevölkerung für den Segelsport, seine infrastrukturellen Bedürfnisse und, am wichtigsten, im Nachwuchs unter den Jugendlichen resultieren.



Clubhaus im Juni 2013.

Yachtregister des Union Yacht Club Traunsee: 1913, 1922, 1930 und 1978.

1. Yachtregister des K.u.K.UYCTs in den letzten Jahren vor dem I. Weltkrieg (Auszug aus den Yachtregistern 1908, 1909, 1913 und Regattaberichten der Zeit): Nicht alle diese Yachten waren während der ganzen Periode am Traunsee, z.T. wurden sie während dieser Zeit angekauft bzw. verkauft); RW = Rennwert.

Name	Rigg	kg	LÜA	LWL	BR	Fläche	Erbauer	Eigner	RW
Schwertboote:									
„Fräulein“		Cat		4,00	0,82	5,50	Bönisch 1914	L. Neumann	
„Isolde“							1914		
„Kitty“ ex „Molly“	Sloop		1100	6,40	1,58	31,71	C. Engelbrecht, Zeuthen bei Berlin, 1896	Ing Victor Thausing	
„Mina“			6,12	4,76		19,59		Hans Schwackhöfer	5,10
„Miss E.“	Houari	500	7,76	6,16	2,01	30,40	C. & A. Bourgoine in Kingston-on- Thames	Adr. Ritter von Sax 1913: V. Cassione, L.Glocke, H. Lang	6,05
„Ran II“			6,80		2,07	52	J. Bittendorfer, Attersee, 1900	Dr. Siegfried Natter u. Oblt. H. Streintz,	5,90
„Rih“	Sloop		8,49	5,97	2,02	55,08	H. Heidtmann, Hamburg 1901	Richard Schmidt	6,65
„Senta“			6,33	5,04	2,11	44,66	H. Heidtmann, Hamburg	Hugo Ritter von Asten (Liegeplatz Rindbach)	6,10
„Spree“			7,90	7,06	2,52	66,67	H. Heidtmann, Hamburg, um 1890	Gabriele Fürstin Wrede- Herberstein und Manfred Graf Pachta	8,05
„Vici“	Sloop		6,90	6,11	2,64	54,55	H. Heidtmann Hamburg 1890	UYCTs	6,85
„Xandi“	Sloop		6,16	4,82	1,77	21,98	Eduard Feichtinger, Traunkirchen, 1902	Dr. Anton Rößler, (Liegeplatz Ebensee)	5,15



Schriftzug des UYCTs um 1911.

Kielyachten:									
„Baby“		360	5,00	4,60	1,10	12,00	J. Becker Glücksburg, 1908	Max Schmidt und Ludwig Neumann	-
„Bubble“	Sloop	1000	8,596	5,36	1,61	32,15	Nat. Herreshoff, 1893	1893 und 1906-15 am Traunsee Dr. Paul Cohn	6,15
„Cobra II“	Sloop	2618	9,70	6,68	1,76	60,15	Oslak Hansen, Drammen, 1911	Adrian Ritter von Sax	
„Delphin“	Sloop		6,83	4,88	1,78	41,38	Johann Ratz, St. Gilgen, 1907	Dr. Stefan Ritter von Clanner	5,30
„Etekar“ ex „Rakete“	Sloop mit Houari		10,20	6,80	2,18	67,7	W.v.Hacht, Hamburg, 1900	UYCTs	7,10
„Gladys“	Sloop mit Houari	1000	8,83	6,11	1,77	49,00	W.v.Hacht, Hamburg, 1907	Ing. Alfred Collmann	6,10
„Hai“	Sloop mit Houari		10,42	7,15	1,35	75,92	C. Engelbrecht, Zauthen bei Berlin, 1905	Heinrich Köchert	7,15
„Hecht“	Sloop mit Houari		7,50	5,65	1,30	50,81	Eduard Feichtinger, Traunkirchen, 1898	Heinrich Köchert	6,20
„Kitty“ ex „Molly“	Sloop	1100	6,40	4,80	1,58	31,71	C. Engelbrecht, Zeuthen bei Berlin, 1896	Ing Victor Thausing	5,00
„Möve“ ex „Helene“	Sloop	800	7,30	6,14	1,78	36,27	Karl Miller, Prischitz am Wörthersee , 1898	Rudolf von Geitler Armingen. 1913: Franz Wondrasch	6,15
„Prisca“ ex „Aranyos“	Sloop mit Houari		7,26	5,39	1,94	35,31	Giovanni Ranzatto, Pola, 1899	Dr. Max Kolisko und Dr. Siegfried Natter. 1913: S. Natter u. Ob.- Lt. V. Schuch	5,40
„Sakuntala“	Sloop mit Houari	700	6,77	5,18	1,72	28,26	Rostock	Eigner Gernaud Graf Grote. 1913: Ernst Freih. V.d. Wense	5,05
„Schelm III“ ex „Halloh“	Sloop mit Houari	900	8,68	5,91	1,70	42,08	C. & A. Bourgoine, Kingston-on- Thames, 1904	Eigner Max und Richard Schmidt. 1913: Max Schmidt u. Ludwig Neumann	
„Stief- mütterchen“ ex „Orion II“ ex „Wind- spiel VIII“ ex „Stiefmütter- chen“	Sloop mit Houari	900	9,02	5,98	1,71	51,18	W.v.Hacht, Hamburg, 1906	Dr. Natter und Fr. Ritter von Höpler. 1913: Dr. Natter u. Ob.- Lt.v.Schuch	5,95
„Wildfang“ ex „Frechdachs“ ex „Boule de neige“			8,96	6,45	1,79	57,5	De Coninck, Maisons Lafitte 1908	Leopold Karl Müller, (Liegeplatz Traunkirchen)	5,97

2. Rekonstruiertes Yachtregister für 1922:

Name		Klasse	Gew.	LÜA	BR	Segelfl.	Erbauer	Eigner
6-M-R-KLASSE:								
„Wildfang“ ex „Frechdachs“ ex „Boule de neige“		6-m-R		8,96	1,79	57,5	De Coninck, Maisons Lafitte, 1908	Leopold Karl Müller, (Liegeplatz Traunkirchen)
„Windspiel XVIII“		6-m-R				58,71	W.v.Hacht, Hamburg, 1913	Dr. F. Haymerle
„Cobra II“		6-m-R	2618	9,70	1,76	60,15	Aslak Hansen, Drammen, 1911	Adrian Ritter von Sax
„Teresa II“		6-m-R	2600		1,60	60,00	Anker & Jensen, 1913	Richard Schmidt
35qm RENNKLASSE								
„Mime V“		35er	800	10,00	1,60	35,00	ÖSG, Gmunden, 1922	E. Köchert
„Schelm III“		35er ex 6-SL	900	8,68	1,70	42,08	C. & A. Bourgoine, Kingston-on-Thames, 1904	Max Schmidt
20qm RENNKLASSE:								
„Pique Ass“	Z 62	20er		7,00	1,72	19,78	ÖSG, Gmunden, 1922	V. Warchalowski
„Wiking“	Z 38	20er		6,60	1,65	20,00	H.Oberleitner, Gmunden, 1921	Dr. H. Fereberger
15qm-RENNKLASSE:								
„Pierette“		15er		6,40	1,60	15	H. Oberleitner, Gmunden, 1919	Dr. R. Rößler
„Pierrot“		15er		6,40	1,60	15	H. Oberleitner, Gmunden, 1919	Dr. O. Frh. v. Trauttenberg
„Schelm“ ex „Dompfaff“ (sp. „Flirt“)		15er		6,02	1,78	15	Fr. Bartl	Max Schmidt, sp. E. Michalek
„Mime“		15er		6,08	1,60	15	J. Bachschwöllner 1921	E. Köchert
„Puck“	M 210 (M 110)	15er		6,42	1,51	15	J. Bachschwöllner 1922	St. Pollmann u. Ing. M. Seidl
„Else“	V 13 = M 244	15er		5,80	1,60	15	H. Oberleitner, Gmunden, 1910	Ing. V. Warchalowski
„Lisl II“	M 245	15er		6,20	1,49	15	H. Oberleitner, Gmunden, 1921	R. Brosch, 1922 F. Staudinger
„Kuki“	M 254	15er		7,00	1,29	15	ÖSG, Gmunden, 1922	H. Stulier
„Kismet II“	M 252	15er		6,00	1,60	15	ÖSG, Gmunden, 1921	Max Schmidt
„Kismet III“	M 253	15er		6,30	1,56	15	ÖSG, Gmunden, 1922	Max Schmidt
„Mücke II“	M 249	15er		6,00	1,60	15	H. Oberleitner, Gmunden 1921	H. v. Radanowicz
„Lisl II“	M	15er		6,20	1,49	15	H. Oberleitner 1921	R. Brosch
„Lisl III“	M 250	15er		6,025	1,65	15	ÖSG, Gmunden, 1922	Dr. H. Fereberger
„Lisl IV“, „Teja“ ex „Watawah“	M 371 V 15 = M 373	15er				15		Dr. H. Fereberger Ing. V. Thausing
„Rikidikidavi“	M 195	15er		7,00	1,29	15	ÖSG, Gmunden, 1921	Ing. O. Katzinger
„Slip“		15er						Dr. O. Scheel
„Dadi“		15er		6,00	1,60	15	H. Reisenberger 1921	H.v. Gutmann

„Finn“		15er	225	4,68	1,60	15	J. Haitzinger, Attersee, 1913	Dr. Fritz Pöschmann
„Loki“		15er		6,00	1,60	15	H. Reisenberger 1921	Illibauer
10qm-RENNKLASSE:								
„Swift“		10er		7,00	1,10	10	ÖSG, Gmunden, 1922	Dr. A. v. Pranter
KLASSENLOSE YACHTEN:								
„Else“								V. Warchalowski
„Föhn“								Friedländer
„Fräulein“		Cat		4,00	0,82	5,50	Bönisch 1914	L. Neumann
„Helene“		Sloop		6,40	1,95	43,66		F. Pöschmann
„Kitty“ ex „Molly“	2	Sloop	1100	6,40	1,58	31,71	C. Engelbrecht, Zeuthen bei Berlin, 1896	Ing Victor Thausing
„Möve“		Sloop	900	6,70	1,75	27,00	M. Oertz, Hamburg 1901	Prof. Dr. E. Lohr
„Priska“ ex „Aranyos“	1	Houari		7,26	1,94	35,31	Giovanni Ranzatto, Pola 1899	Dr. S. Natter
„Sakuntala“	3	Houari	700	6,77	1,72	28,26	Rostock, Naglowerft 1899	Dr. E. Freih. v.d. Wense



„Harald“ des A. Pranter 1933.

3.Rekonstruiertes Yachtregister für 1930:

Name	Segel-Nr.	Klasse	Gew.	LÜA	BR	Segelfl.	Erbauer	Eigner
6-m-R-YACHTEN:								
„Windspiel XVIII“	K 28	6-m-R		10,80	1,70	58,57	W.v.Hacht, Hamburg 1913	Fr.v.Haymerle, ab 1928 Ing. V. Thausing
„Teresa II“	T	6-m-R	2600		1,60	60,00	Anker & Jensen 1913	Richard Schmidt
35qm-RENNKLASSE								
„Mime V“ (später „Sakuntala II“)	D 13	35er	980	10,00	1,60	35	ÖSG, Gmunden, 1922	E. Köchert
„Seraphita“	D 6	35er	840	10,00	1,60	34,8	V. Feinig 1924	A.v.Sax und Ing. M.H.Seidel
„Harald“	D 28	35er		9,85	1,40	35	ÖSG, Gmunden, 1924	Dr.A.v.Pranter u. Dr. R. Friedinger-Pranter
„Pierrot II“ ex „Pux“	D 12	35er ex 6-SL	860	8,00	1,80	35	W.v.Hacht, Hamburg 1908	Dr. Oswald Frh.v. Trauttenberg
„Schelm III“ ex „Halloh“	D 26	35er ex 6- SL	950	8,68	1,70	35	C. & A. Bourgoine in Kingston-on-Thames 1904	Max Schmidt
„Harald II“ ex „Erika“	D 16	35er					A&R 1925 ??	Dr.A.v.Pranter u. Dr. R. Friedinger-Pranter
„Tutan- khamen“	D 11	35er	850	10,00	1,60	29,81	ÖSG, Gmunden, 1923	R. Brosch
„Windspiel X“	D 27	35er ex 6-SL	1600	8,64	1,87	35	Herreshoff 1905	Dr. S.H. Natter
22qm-RENNKLASSE								
„Krabbe“	J 137	22er		6,00	1,74	22	H. Heidtmann 1912	HR E.v.Karajan
„Traunsee II“	J 389	22er		6,07	1,73	22	ÖSG, Gmunden, 1926	H.v.Gutmann
20qm-RENNKLASSE 22er								
„Pique As“	Z 62	20er		7,00	1,72	20	ÖSG, Gmunden 1922	V. Warchalowski
„Pique As II	Z 338	20er				20	W. Lehmann, Berlin, 1928	V. Warchalowski
„Bambi“	Z 315	20er				20	ÖSG, Gmunden 1928	Dr. S.H. Natter
„Mignon“	Z 61	20er		7,00	1,75	19,31	ÖSG, Gmunden 1922	E. Müller
„Rudi“	Z 264	20er		7,50	1,63	20	A. Danninger, Gmunden 1926	Dr. Ing. A. Danninger
„Wiking III“	Z 331	20er		8,50	1,70	20	ÖSG, Gmunden 1928	W.u.L.v.Solvis
„Harry“	Z 368	20er						Dr. H. Fereberger
„Sturm- vogel“	Z 390	20er						H. Brixel

15qm-RENNKLASSE								
„Else“	M 244	15er		5,50	1,60	15	H. Oberleitner 1910	Ing. V. Warchalowski
„Kismet II“	M 252	15er		6,00	1,60	15	ÖSG, Gmunden 1921	Wolfgang Pollak
„Kismet VI“	M 553	15er		6,50	1,45	15	ÖSG, Gmunden 1925	Max Schmidt
„Lisl VI“	M 631	15er		6,83	1,49	15	ÖSG, Gmunden 1926	Bis 1929 Franz Ritter v. Jakonewski, dann Dr. H. Fereberger
„Lislerl“,	M 603	15er		6,25	1,63	15	ÖSG, Gmunden 1925	Paul Wittgenstein
„Mücke II“	M 299	15er		6,00	1,60	15	H. Oberleitner 1921	H. Radanowicz
„Nixe“	M 661	15er		6,50	1,65	14,60	ÖSG, Gmunden 1926	Max Schmidt
„Pierette“		15er		6,40	1,60	15	H. Oberleitner 1919	Dr. R. Rößler
„Puck II“	M 240	15er		6,20	1,65	15	V. Feinig, 1922	St. Pollmann u. Ing. M. Seidl
„Rikidiki- davi“	M 195	15er		7,00	1,29	15	ÖSG, Gmunden 1921	UYCTs
„Schraz“	M 680	15er		7,20	1,60	15	Kunisch 1928	L. Fellner
„Teja II“	M 373 / M 693	15er		7,30	1,64	15	R. Slivka 1929	Ing. V. Thausing
5qm-RENNKLASSE								
„Hadmar“		5er, Cat		4,80	0,80	4,80	J. Slivka, Wien, 1917	Max Schmidt, später G. Köchert
KLASSENLOSE YACHTEN								
„Fräulein“		Cat		4,00	0,82	5,50	Bönisch 1914	L. Neumann
„Helene“				6,40	1,95	43,66		Ing K. Pirchl
„Kitty“ ex „Molly“		Sloop	1100	6,40	1,58	31,71	C. Engelbrecht, Zeuthen bei Berlin, 1896	Bis 1928 V. Thausing, dann Heinrich Frh.v. Haymerle
„Neck““		15er		7,00	1,53	14,75	ÖSG, Gmunden, 1923	Ing. L. Hansy
„Pierrot“		15er		6,40	1,60	14,12	H. Oberleitner, Gmunden, 1919	Dr. M. Koliskor
„Sakuntala“		Houari	700	6,77	1,72	28,26	Rostock, Naglowerft 1899	Dr. E. Freih. v.d. Wense



4. Offizielles Yachtregister 1978:

OPTIMIST			
OE	149	„Susan“	Dipl.Ing. Christian Peters
OE	229	„Micki“	Michael Fried
LASER			
32602		„Opa“	Ernst Frauscher
36133			Dipl.Ing. Jochen Döderlein
37286		„Pinoccio“	Michael Urban
40416		„Affenschwänzchen“	Wolfgang Maurer
FINN			
OE	61	„Baldur“	Brigitte Schwarz
OE	86	„Evelyn“	Helmuth Daxner
OE	96	„Blaubart“	Peter Richter
OE	123	„Surprise“	Dr.Gerhard Huska
OE	140	„Solveig II“	Harald Hiegelsperger
OE	158	„Goetz“	Dr.Gerhard Gfreiner
OE	186	„Huckleberry V“	Erich Baumgartner
O-JOLLE			
OE	41	„Alte Liebe“	Dr.Georg Wense
OE	50	„Syssi II“	Dr.Wolfgang Erndl
OE	62	„Whisky“	Heidi Matthes
OE	67	„Schnopsi III“	Viktor Thausing
470			
OE	27	„Rohrspatz“	Peter Farbowski
OE	230	„Butterfly“	Ing. Helmuth Hermann
OE	246	„Mostschädl“	Georg Schöfmann
OE	272	„Schabernack II“	Michael Praxmarer
OE	274	„Obsidian“	Wolfgang Bachleitner
OE	285	„Cravallo“	Ferry Fürtbauer
OE	287	„Hurtig“	Christian Holzinger
OE	288	„Rübezahl“	Klaus Zeman
OE	302	„Kakerlak“	Ing. Rudolf Mittermayr
KORSAR			
OE	166	„Störtebeker“	Dipl.Ing.Jochen Harms
OE	245	„Putzi II“	Dr.Peter Huebener
OE	373	„Slip“	Dipl.Ing.Hellmuth Schreiber
OE	381	„Pinoccio“	Dipl.Ing. Jochen Döderlein
OE	384	„Dream“	Rudolf Schwarz
OE	634	„Seepferdchen“	Dr. Richard Vytlačil
ZUGVOGEL			
OE	765	„Ali“	Dipl.Ing. Heinz Frisch
YNGLING			
OE	8	„Pik As IV“	Dipl.Ing.Viktor Warchalowski
OE	16	„Eumenes II“	Ing. Ralph Kinsbrunner
OE	35	„Jumbo“	Dr. Herbert Reitmayr
OE	62	„Schnurzl“	Dipl.Ing. Herbert Schmid
OE	65	„Nessie“	Dipl.Ing. Norbert Weber
OE	80	„Solveig III“	Ing. Klaus Vogler
OE	85	„Kakadu“	Ernst Frauscher
OE	100	„Lauvfrosk“	Ing. Felix Blenk
OE	101	„Elfi“	Dipl.Ing. Christian Peters
OE	113	„Smaragd“	Gabi Friedrichsberg
OE	126	„Frosch“	Hans Frauscher
OE	141	„Pumuckl II“	Herbert Drack
OE	142		Dr. Franz Hufnagl

OE	153	„Freddy“	Ing. Alfred Weidinger
OE	156	„OW“	Ernst Frauscher
OE	157	„Calamaro III“	Dipl.Ing. Peter Drugowitsch
OE	171	„Freyja II“	Dr. Harald Fereberger
OE	180	„Sonnenschein“	Dr. Lawrence Matarese
OE	185	„Lisling“	Ernst Frauscher
OE	188	„Allegro“	Anton Rosenkranz
OE	200		Ing. Heinz Drack
OE	203	„Quasimo“	Ferdinand Heidecker
OE	206	„Merlin“	Dipl.Ing. Heinz Richter
TEMPEST			
OE	34	(„Fummelchen II“) „Carmen“	Dkfm. Peter Bausek
STAR			
	3854	„May be 57“	Dr. Georg Wense
	3980	„Twinkle“	Ing. Hans Bleuler
	4747	„Yacaranda“	Dr. Günther Peters
	5142	„Roulette“	Ing. Wolfgang Grabner
	5165	„Mäuschen“	Wolfgang Maurer
	5193	„Alm“	Konrad Weinhuber
	5623	„Octapus“	Ludwig Zauner
	5664	„Pinoccio IV“	Josef Urban
	5782	„Latsch'nhias“	Harald Eder
	5857	„Traunstein“	Ing. Franz Eisl
	5998	„Caligula“	Viktor Thausing
	6294	„Pozzi“	Ernst Herring-Frankendorf
SOLING			
OE	9	„Hexl“	Ernst Frauscher
OE	10	„Pinguin“	Dipl.-Ing. Roman Rosenstingl
OE	23	„Hirundo“	Dipl.Ing. Christian Peters
OE	27	„Pourquoi Pas“	Heinz und Klaus Krebs
OE	50	„Shangri-La II“	Dipl.Ing. Helmut Reischer
DRACHEN			
OE	38	„Kunjang II“	Dipl.Ing Georg Praxmarer
AUSGLEICHSKLASSE			
X	35	„Trudl“	Dipl.Ing. Hermann Preinerstorfer
X	123	„Drory“	Josef u. Maria Epply
X	146 D	„Skiðblaðnir“	Rudolf Simek
X	190	„Kleine Liebe“	DDr. Theodor Wense
X	193	„Araucana“	Dipl.Ing. Robert Neumann
X	296	„Sindbad“	Dr. Erwin Schwarz
X	304	„Libelle“	Brigitte u. Jürgen Steincke
X	393	„Rebell“	Günther Weinhofer
X	478	„Pitt“	Hans Ludwig Schneider
X	717	„Susanne II“	Roland Bittner
X	888	„Song of joy“	Ing. Karl Morhart
X	988	„Witha II“	Anton Zellinger
X	992	„Kirsten“	Ernst Kaindl
X	1282	„Alexandra“	Dr. Peter Fabian
X	1326	„Feluca“	Dipl.Ing. Hellmuth Schreiber
OE	2	„Bluebell“	Georg Halbgebauer
OE	4	„Windspiel XIX“	Dr. Gertrude Thausing
R	16	„Große Liebe“	DDr. Theodor Wense
E	1	„Kismet IX“	Ernst u. Hans Frauscher
E	4	„Beamy II“	Dr. Otto Reimer

Mitgliederverzeichnisse 1893, 1913, 1936, 1978 und 2013.

1. Mitgliederverzeichnis von 1893:

Prof. Dr. Ritter von Schrötter, Vorstand	Camillo von Türk, Ausschuß	Dr. Gustav Lott J. Overhoff
Dr. Josef Schrack, Vorstand- Stellvertreter	Active Mitglieder: Robert Baum	Dr. Alfred Pranter Ritter von Rziha
Hermann Ritter von Schrötter, Schriftführer	Wilhelm Breyer	Eduard Thausing Victor Thausing
Alfred Finger, Cassier	Edward Drory	Nicolaus Ritter von Scavani
Alois Bauer, Oberbootsmann	Gustav Fritz E.M. (= Ehrenmit- glied)	K.u.K. Yacht-Geschwader
Dr. Rudolf Thausing, Ausschuß	Prof. Dr. Kundrat	

2. Mitgliederverzeichnis von 1913:

*(geordnet nach Eintrittsdatum; die Abkürzungen beziehen sich auf
Mitgliedschaften in anderen UYCs.)*

1888	Manfr. Graf Pachta-Rayhofen	Alfred Schwackhöfer
*Gust. Fritz, *StV., *AS.	Osk. Hanßmar	Ernst Aug. Baron Wense
Alfr. Finger	Frz. Wondrasch	Joh. Hoffmann v. Ostenhof
Ing. Vikt. Thausing, StV.	Dr. Herrm. Hoevel	Dr. Franz Pranter
1889	Hugo Ritt. v. Asten	Louis Glocke
Sekt.-Chef Dr. Alfr. Pranter, StV.	Dr. Osk. Streintz	Otto Lang
1896	1907	John Baron Herring v. Frankens- dorf
Frz. Jos. Stiebitz, StV., TS.	Hans Schwackhöfer	1892
1898	Vikt. Cassinone	K. u. k. Yachtgeschwader
Dr. Siegfr. Heinr. Natter	Dr. Steph. Clanner v. Engelshofen	
1900	Karl Friedinger jun.	4 Junioren:
Dr. Karl Friedinger	Ernst Edl. v. Schuch	1907
John Ruston	1908	Ulrich Ritt. v. Asten
Ob.-Lt. Herrm. Streintz	Mor. Stummer Ritt. v. Traunfels	1909
Heinz Frh. v. Sommaruga	Jos. Graf. Waldstein	Robert Friedinger
1901	Lt. Rud. Weißbeck	1910
Dr. Emil Kugler	Dr. Karl Wisoko-Meytsky	Franz Zeller
Dr. Otto Gröger	Ludw. Neumann, StV.	1911
Gernaud Graf Grote	1909	Wilhelm Ritt. v. Guttmann
Wilh. v. Zitkovszky	Theodor Bergmann	
1902	Leop. Karl Müller	Beitragende Mitglieder:
Ing. Ignaz Gridl	Karl Wondrasch	1902
Dr. Ant. Rößler	Moritz Seidel	Fr. Ella Finger
Dr. Rich. Wolfgruber	1910	Fr. Helene Friedinger
1903	Franz v. Palugyay	Fr. Hilde Wittgenstein-Köchert
Dr. Karl v. Pausinger	Karl Goos, StV.	Fr. Ilse Köchert
Rud. Kubarth	1911	Fr. Irmina Köchert
Rud. v. Geitler-Armingen	Stephan Eisler v. Terramare	1903
Dr. Karl Wittgenstein	1912	Fritz Edlinger
1905	Michael Rosenauer	Fr. Betty v. Geitler-Armingen
Adrian Ritt. v. Sax	Josef Sommer	Theod. Frh. v. Haimberger
1906	John Avramides, Bey	Fr. Albertine v. Zitkovszky
Max Schmidt, StV.	Franz Zeller	1905
Rich. Schmidt, StV.	Karl Rolleder	

Dr. Leo Graf	1908	Emil Schmidt
Fr. Ella Natter	Walter Fried	1911
1906	1909	Alfred Collmann
Fr. Elsa Gröger	Fr. Käthe Müller	Frl. Louise Foetterle
Fr. Emma v. Sax	Hauptm. Ottok. Frh. v. Prohaska	Ernst Foest
Fr. Annie Schmidt, StV.	Fr. Rosa Freiin v. Schleinitz, geb.	Fr. Mila Foest
Fritz Willner	Ruston	Frl. Grete Koch
Fr. Else Wondrasch	Frl. Priska v. Hornbostl	Fr. Marie Gräfin Pachta-Rayhofen
1907	Dr. Ludwig Lemberger	Fr. Minny Ruston
Fr. Lotte Freiin v. Schleinitz	Dr. Ludw. Rehbock	August Schrader
Fr. Marie Agnes Gräfin Salburg	Dr. Friedrich Schubert	Alfred Finger jr.
Alfr. Streintz	Artur Tränkl	Felix Ritter v. Mendelsohn-
Frl. Elsa Wondrasch	1910	Bartholdy
Fr. Franziska Freiin v. Trautten-	Frl. Hansi Zeller	Felix Ritter v. Mendelsohn-
berg Lana	Frl. Hilda Zeller	Bartholdy jr.
Fr. Stephanie Freiin v. Wense-Grote	Ernst Kosak	1912
Fürstin Gabriele Wrede-Herber-	Dr. Wilh. Frh. v. Decken	Fritz Halmschläger
stein	Josef v. Palugyay	Rittmstr. Heinrich Frh. v. Pro-
Prinzessin Marianne Wrede	Wilh. Ritt. v. Marno	chazka.
Gustav Langer	Frl. Enolev. Mendelsohn-Bartholdy	

3. Mitgliederverzeichnis von 1936:

Ehrenmitglieder:	Friedinger-Pranter	Fr. Else Micheler
Manfred Graf Pachta-Rayhofen	Dr. Gertrude Thausing	Eugen Micheler
Komm.-Rat Max Schmidt	1925 Dr. Ing. Alois Danninger	Fritz Nöstlinger
Ing. Viktor Thausing sen.	Dr. Heinrich Natter	Armin Turek
	Wilhelm Pollak	Frl. Annemarie Warte
61 ausübende Mitglieder:	Dr. Franz Pranter	1934 Fr. Anna von Clanner
1888 Ing. Viktor Thausing	Walter Ulrich	Fr. Dora Lichtenheldt
1889 Sektionschef Dr. Alfred	1926 Lilly Fellner	Fr. Ilse Ulrich
Ritter von Pranter	1928 Konsul Adolf Fischer	1935 Komm.-Rat Ernst Bauer
1898 Dr. Siegfried Heinrich	Heinrich Frh. von Haymerle	Otto Döpffel
Natter	Ing. Viktor Thausing jun.	1936 Franz Steuer
1905 Adrian Ritter von Sax	Heinrich Zulehner	Matthias Wittgenstein
1906 Manfred Graf Pachta-	1928 Prof. Oswald Grill	Paul Wittgenstein
Rayhofen	1930 Arthur Frh. von Hammer-	
Komm.-Rat Max Schmidt	Purgstall	Jugendabteilung: 12 Mitglieder
Richard Schmidt	Dr. Hans Heinrich von	Max von Clanner
1909 Ing. Moritz Seidel	Omorowicza	Stephan Heinrich von Omo-
1912 Dr. Ernst Frh. von der	Min.-Rat Dr. Theodor Langer	rowicza
Wense	Dr. Ing. Ludwig Lichtenheldt	Gottfried Köchert
1914 Ing. Leo Langer	Dr. Hans Ludwig Lichten-	Lore Narbeshuber
1917 Ing. Hubert von Radano-	heldt	Christl Natter
wicz-Hartmann	Fr. Emma von Sax	Helmuth Pollak
Fr. Anny Schmidt	Frl. Uly von Sax	Walter Pollak
1918 Dr. Hermann Fereberger	1931 Dr. Ludwig Brixel	Georg Praxmarer
1919 Ing. Viktor Warchalowski	Wilhelm Overhoff	Werner von Solvis
1920 Hans Freiherr von	Henry Rasmussen	Helmuth Schöninger
Gutmann	1932 Harald Brixel	Alberta Thuille
Erich Köchert	Albert Buzzi-Quattrini	Georg von der Wense
1921 Emil Schmidt	Fr. Gladys Friedinger-Pranter	
1922 Min.-Rat Dr. Rudolf Halban	Dr. Siegfried Ilse	2 beitragende Mitglieder:
Alfred Schuppler	1933 Frl. Tilly Dorninger	1933 Fr. Dr. Gertrude Kolisko
1924 Dr. Robert	Fr. Myrrha Halban	1933 Lorle von Solvis

4. Mitgliederverzeichnis von 1978:

(alphabetisch geordnet.)

Auer Alfred	Heidecker Ferdinand	Seiler Martin
Bachleitner Wolfgang	Heidecker Günter	Seiler Thomas
Barzal Fritz	Hermann Helmuth Ing.	Simek Rudolf
Baumgartner Erich	Herring-Frankensdorf Ernst DVw.	Slama Helmuth Dr.
Bausek Peter Dkfm.	Hiegelsperger Harald	Spießberger Andrea
Bittner Roland	Hödel Roderich Dipl.Ing.	Spitzbart Herbert
Blenk Felix Ing.	Holzinger Harald	Springer Walter Dr.
Blenk Ulrike	Holzinger Christof	Schlucker Monika
Bleuler Hans Ing.	Holzinger Stefan Mag.pharm.	Schlucker Ursula
Buzzi-Quattrini Mario	Kottas Heldenberg Edith	Schraid Herbert Dipl.Ing.
Danzmayr Peter	Kottas Heldenberg Alexander	Schneditz Erasmus Dr.
Daxner Helmut	Krebs Heinz	Schneditz Michael
Döderlein Jochen Dipl.Ing.	Krebs Klaus	Schneider Hans Ludwig Min.Rat.
Drack Heinz	Kugler Georg Dr.	Schneider Christian
Drack Herbert	Lerch Hermann Dr.	Schneider-Wagner Heidi
Dreikom-Borelli Sabine	Lob Ernst Dr.	Schöfmann Georg
Drugowitsch Peter Dipl.Ing.	Marschhofer Manfred	Schötta Brigitte
Drugowitsch Sylvia	Matarese Lawrence Dr.	Schreiber Helmuth Dipl.Ing.
Eberhard Karl	Mateka Ludwig	Fuhrmann-Schwarz Brigitte
Eberhard Susanne	Mattes Heidi	Schwarz Erwin Dr.
Eder Harald	Maurer Bernd	Schwarz Michael
Eisl Franz Dkfm.Ing.	Maurer Wolfgang	Schwarz Rudolf
Eisl Gottfried sen.	Maurer Edith	Steinke Jürgen
Eisl Gottfried jun.	Miekautsch Gerald Prof.	Studt Hans-Joachim Dr.
Epply Josef Ob.Amtsrat	Mitterbauer Hans Dkfm.	Stulnig Andrea
Epply Maria	Mittermayr Rudolf Ing.	Stulnig Thomas
Epply Andrea	Mittermayr Herbert	Teimer Wilhelm Dipl.Ing.
Erndl Wolfgang Dr.Dkfm.	Mittermayr Klaus	Thausing Gertrude Dr. Prof.
Erndl Franziska	Morhart Karl Ing.	Thausing Johanna
Fabjan Peter Dr.	Müller-Mittendorfer Lise Mag. pharm.	Thausing Johannes
Farbowski Peter	Natter-Hornbostel Elly	Thausing Viktor
Fereberger Harald Dr.	Natter-Hornbostel Michael Dipl. Ing.	Thausing Elisabeth
Fischer Bernhard Dr.	Neumann Robert Dipl.Ing.	Traugott Georg-Florens Dr.
Fischer Norbert Dipl.Ing.	Nöstlinger Josef	Trauttenberg Georg
Flotow Gereon	Pesendorfer Johann	Trauttenberg Hubertus Obst.
Frauscher Ernst	Peters Christian Dipl.Ing.	Trimmel Robert
Frauscher Hans	Peters Günther Dr.	Urban Grete
Frauscher Michael	Peters Jochen	Urban Michael
Fried Michael	Praxmarer Georg Dipl.Ing.	Urban Otto
Friedländer-Malheim Fr. Ing.	Praxmarer Gottfried Dipl.Ing.	Urban Sepp Dkfm.
Friedrichsberg Gabriele	Praxmarer Wolfgang Dr.	Vintschgau Max Korbort
Friedrichsberg Georg	Praxmarer Michael	Vogler Klaus Ing.
Frisch Erwin	Preinerstorfer Hermann	Vytlačil Richard Dr.Dipl.Ing.
Frisch Heinz Dipl.Ing.	Preinerstorfer Hermann Dipl.Ing.	Warchalowski Viktor Dipl.Ing.
Fuchs Ulrike	Pronai Wolfgang	Warnold Christian
Fürtbauer Ferdinand	Räuschl Klaus	Warnold Michael Dr.
Galen Clemens	Reimer Otto Dr. Prof.	Weber Norbert Dipl.Ing.
Galen Christof	Reimer Gerti	Weidinger Alfred Ing.
Gerhold Rudolf Ing.	Reischer Hellmuth Dipl.Ing.	Weinberger Sieglinde
Gfreiner Gerhard Dr.	Reischer Peter	Weinhofer Günther
Gfreiner Dietmar	Reischer Florian	Weinhofer Josef
Grabner Wolfgang Ing.	Reitmayr Herbert Dr.	Weinhuber Konrad
Grimmer Eotho	Richter Heinz Dipl.Ing.	Wense Georg Dr.Prof.
Gsottbauer Robert Ing.	Richter Peter	Wense Georg jun.
Hackstock Horst Dr.	Riedl Hans Dr.	Wense Patricia
Hackstock Ingrid	Römer Paul Ob.Bahnrat	Denz-Wense Burgi
Hackstock Ilse	Römer Hilde	Wense Heidi
Hackstock Helmut	Rosenkranz Anton	Widmann Eduard
Hackstock Dieter	Rosenkranz Katrin	Wilberg Alexander Dr.
Hackstock Günter	Rosenstingl Roman Dipl.Ing.	Wolff Lukas
Halbgebauer Georg	Seiler Andrea	Zauner Ludwig
Harms Jochen Dipl.Ing.		Zehetner Werner Mag.pharm.
Haymerle Heinrich Dr.		Zehetner Roswitha

5. Mitgliederverzeichnis von 2013:

(nach Kategorien und alphabetisch geordnet.)

Jugend-Mitglied unter 10

Berger Lukas
Eichinger Rüben
Herring Enzo
Karl Antonia
Klosterer Katharina
Klosterer Maximilian
La Marca Leon Maria
Löberbauer Luise
Mastnak Anna Katharina
Mastnak Friedrich Wilhelm
Mitterbauer Emilia
Praxmarer Leonore
Sommerer Anna
Stulnig Niklas
Stulnig Tobias

Jugendmitglied von 10 -14 Jahre

Barta Maximilian
Berner Adrian
Berner Leopold
Ebner Paul Gregor
Eisl Emilia
Eisl Vinzenz
Fürst Felix
Gauster Florian
Jarisch Fabian
Karl Leopold
Krebs Nikolaus
Löberbauer Benedikt
Löberbauer Philippa
Nemec Isabel
Praxmarer Severin
Praxmarer Tassilo
Schlager Raphael
Schmid Lukas
Sommerer Theo
Strasser Martin
Stürmer Viktoria Bernadette
Tragni Camilla
Tragni Giovanna

Jugend-Mitglied unter 18

Andreewitch Philipp
Blechinger Lisa-Marie
Fritz Hartmuth
Gauster Philipp
Haas Christoph
Haas Valerie
Haginger Xaver
Herring Valerie
Holzinger Marie-Sophie
Kiesenhofer Jonas
Koch Lukas
Königstorfer Florian
Königstorfer Stephan
Krebs Sophie
Laherstorfer Paul
Mizelli Philipp
Nemec Johanna
Puxkandl Matthias
Puxkandl Viktoria
Reisenberger Anna-Sophie
Rojahn Thomas
Schober Caroline
Walter Verena
Wendelberger Michelle
Yapelli Philipp

Junioren-Mitglied

Bodisch Lucas
Csiky Matyas
d' Aligny de Moras Aglaia
Ebner Bianca
Ebner Robert Peter
Eisl Martin
Farbowski Anna
Farbowski Magdalena
Farbowski Phillip
Friedrichsberg jun. Georg
Führer Tobias
Gaupmann Isabella
Gerstmayer Florian
Haas Friedl
Halbgebauer Georg-Maximilian
Holzinger Jacob
Jöbstl Julian
Köchert Emanuel
Köchert Jakob
Köchert Sophie
Kottas-Heldenberg Maximilian
Kottas-Heldenberg Theresa
Kraschansky Stephan
Krebs Felix
Markowski Anna-Maria
Mittermayr Claudia
Nausch Philipp
Peters Nikolaus
Peters Philipp
Peydl Fabian
Praxmarer Philip
Praxmarer Sophie
Resch Peter
Simek Benedikt
Simek Rosie
Simek Koloman
Stöhr Christina
Texler Lukas
Urban Alexander
Urban Anna
Urban Lukas
Zinnburg Alexander

Vollmitglied

Ahammer Christian
Ahammer Herbert
Barta-Hablik Gabriele Anna Maria Dr.
Barzal Günther Dr.
Bergthaler Michael Mag.
Berner Anton
Blecha Karl
Blechinger Thomas
Charisius Ursula Mag.
d' Aligny de Moras Patricia
d' Aligny de Moras Philippe
Daxner Helmut
Detter Theodor
Döderlein Andreas Robert Dipl. Ing.
Döderlein Christoph Thomas Dipl. Ing.
Döderlein Jochen KR Dipl.-Ing.
Drack Heinz
Drack Herbert
Drugowitsch Peter Dipl.-Ing.
Drugowitsch Tobias Dipl.-Ing. (FH)
Dunky Attila Prim. Univ. Doz. Dr.
Ebner Robert Mag.
Eder Harald Dipl.-Ing.

Eichinger Rudolf DDr.
Eisl Franz Mag.
Eisl Gottfried Dr.
Farbowski Peter Ing. Mag.
Farbowski Peter Ing. Mag.
Frauscher Ernst
Frauscher Ernst jun.
Frauscher Hans KommR
Frauscher Michael Ing.
Frauscher Stefan Mag.
Friedrichsberg Georg KommR
Friedrichsberg Julia Mag.
Friedrichsberg Theresa
Frömel Bernhard Dr.med.univ.
Gaigg Gerald Arch. Dipl.-Ing.
Gall Henner Mag. Arch.
Gerstmayer Hubert Ing.
Gerstmayer Michael
Gfreiner Gerhard Dr.
Grabner Wolfgang Ing.
Haas Christian
Hackstock Helmut Dr.
Hackstock Horst Prof. Primar Dr.
Halbgebauer Georg
Halbgebauer Nikolaus Mag.
Haring Tobias
Harms Jochen Dipl.-Ing.
Hartl Oliver
Heininger Peter Heinrich Dr. med. univ.
Hermann Helmut Ing.
Herring-Frankensdorf Hubertus
Hofer Rudolf
Höflich Cornelius
Holzinger Christoph Dr. Univ.Doiz.
Holzinger Lukas
Holzinger Stephan
Huber Walter Wilhelm Mag.
Hueber Esther
Hufnagl Franz Dr.
Hufnagl Michael
Hufnagl Michael
Huska Harald Mag.
Kaindl Ernst
Kerres Ruth Dr.
Köchert Wolfgang
Königstorfer Thomas Dr.
Kossina Anton
Kossina Eugen
Kottas-Heldenberg Alexander Dr.
Kottas-Heldenberg Erhard Mag.
Krebs Heinz Dr.
Krebs Klaus Dr.
Laherstorfer Alfred Ing.
Laherstorfer Thomas Mag.
Lamezan-Salins Markus Dipl.-Ing.
Lang Markus
Leibetseder Christian DI (FH)
Letzbor Gerd
Letzbor Gerold Mag. Ing.
Liebl Martin
Löberbauer Heinz Mag.
Löberbauer Michael
Löberbauer Ulrike Dr.
Lössl Margund
Marschhofer Manfred
Maurer Hans-Bernd
Maurer Wolfgang
Maurer Wolfgang Mag. (FH)

Mayr Gerhard
Michaelis Christiane
Michaelis Valerie Mag.
Mittermayr Christine
Mittermayr Herbert Dipl.-Ing. Dr.
Mosgieler Jörg Mag.
Nausch Gerhard
Neumeyer Volker
Nöstlinger Josef
Oberwallner Gustav Dr.
Peters Christian Dipl.-Ing.
Peters Jochen Dr.
Poigner Johann Dr.
Praxmarer Florian Dipl. Ing.
Praxmarer Meinrad Dr. Dipl. Ing.
Praxmarer Michael Mag.
Preinerstorfer Hermann Dipl.-Ing.
Puxkandl Stephan Dipl.-Ing.
Puxkandl Thomas MBA
Reiser Wolfgang Mag. Dr.
Reitmayr Herbert Dipl.-Ing.
Richter Heinz Dipl.-Ing.
Riener Peter
Römer Sylvia
Rothenthal Julia Anna
Schiller Klaus Dr.
Schmertzing Eva-Maria
Schmertzing jun. Georg
Schmertzing Leopold
Schmid Herbert Dipl.-Ing.
Schmid Renate Mag.
Schwarz Christian Dr.
Simek Rudy Univ.-Prof. Dr.
Sommerer Dominik
Spiegelfeld Camillo
Spiegelfeld Markus Dipl.-Ing.
Spiegelfeld Valerie
Springer Ulrike-Maria
Springer Walter Dr.
Staudinger Günther Dipl.-Ing. Dr.
Steinkogler Hermann Mag. (FH)
Steinkogler Hermann Notar Mag.
Sterrer Christian Mag.
Stöhr Hubert
Stöhr Karl Dr. Dkfm.
Strasser Johann DI
Strohmer Franz Dipl.-Ing. Dr.
Strohmer Michael F. DDR.
Stulnig Thomas Dr.
Tasler-Richter Johanna
Teimer Wilhelm Dipl.-Ing.
Thapar Vikas
Thausing Charlotte Mag.
Thausing Johannes
Thausing Valerie
Trauttenberg Clemens Dr.
Trauttenberg Hubertus General i. R.
Trauttenberg Oswald
Trauttenberg Stephan B.A.
Urban Florian
Urban Josef DVw.
Urban Michael Dr.
Urban Nikolaus
Urban Otto Dr.
Waneck Kurt Dr.
Warnold Barbara Mag.
Weinberger Anastasia Mag.
Weis Günter Dr.
Weis Michael
Wense David
Wense Georg Primar Dr.

Wenzl Elisabeth
Winklehner Bernhard Ing.
Winkler Hannes Mag. Dr.
Zellinger Alfred Dr.
Zellinger Christoph
Zellinger Witha
Zeman Klaus Dipl.-Ing. Dr.
Ziegler Kurt Dipl.-Ing.
Ziegler Sebastian
Zinnburg Gabriele
Zwickl Walter Mag.

Vollmitglied auf Probezeit

Edelmann Barbara Dr.
Fritz Rüdiger Dipl. Ing.
Nemec Kurt Peter Mag.
Pahl Günther
Pöchinger Christoph
Puxkandl Christine Dr.
Schreckeneder Doris Mag.
Zeilinger Anton Univ.-Prof. Dr.

Ehrenmitglied

Eisl Franz Ing. Dipl.Kfm.
Fereberger Harald Notar Dr.
Reischer Helmuth Dipl.-Ing.

Anschlussmitglied

Berner Martina
d'Aligny de Moras François
Drugowitsch Lisa
Dunky Helga
Ebner Barbara
Farbowski Eva
Frass-Friedenfeldt Elisabeth
Friedrichsberg Renate
Gall Birgit Mag.
Gaupmann Waltraud Mag.
Gerstmayer Susanne
Glanz Stefan Ing.
Haas Karoline
Herring-Frankensdorf Anna
Hitzenberger Karin
Holzinger Therese Dr.
Huemer Brigitte
Hufnagl Gerlinde
Kinsbrunner Wilfriede
Köchert Sabine
Kottas-Heldenberg Bettina Dr.
Kottas-Heldenberg Edith
Krebs Silvia Mag.
Laherstorfer Daniela Mag.
Laherstorfer Karen
Letzbor Christine
Maurer-Kada Bettina
Mayr Ingeborg
Mittermayr Andrea Dr.
Nausch Renate
Oberwallner Berta Mag.
Peters Karin
Pinggera Winfried Dr.
Praxmarer Beate Mag.
Puxkandl Andrea Mag.
Rastinger Christian
Schmertzing Georg
Schmid Stefanie
Schwarz Elisabeth Dr.Dr.
Simek-Hall Angela Mag.
Spiegelfeld Patricia Dr.
Sterrer Julia Mag.
Strasser Astrid

Strohmer Sieglinde Ing.
Strohmer Tanja MMag.
Stulnig Ingeborg
Teimer Edda Dkfm.
Thausing Elisabeth Mag.
Trauttenberg Huberta
Urban Andrea
Urban Elisabeth
Warnold Trude
Weinberger Sieglinde
Wense Elisabeth
Zellinger Barbara Dr.

Anschlussmitglied auf Probezeit

Blechinger Andrea
Christoforetti Michaela Sonja
Gasperlmayr Roman Mag.vet.
Kaindl Roman DI
Murschitz Ursula Mag.
Oberleitner Sandra
Pabinger - Eisl Ulrike Mag.
Pahl Gudrun Mag.
Pöchinger Ulrike Mag.
Rachbauer Denise
Roth Markus
Winter Mario
Zimmer Tina Arch. Dipl. Ing.
Zwickl Susanna

Außerordentliches Mitglied

Ahammer Herbert Mag.
Bammer Barbara
Blenk Ulrike
Bodnar Judit
d'Aligny de Moras Theresa
Drugowitsch Bastian
Ehrentraut Otto Ing.
Epply Andrea
Feichtinger Christian
Fellner Markus
Flotow Gereon
Fried Moritz
Frisch Elmar
Frisch Horst Friedrich Mag.
Grabner Gabriel
Gruber Gudrun
Harms Dirk Dipl.-Ing.
Heidecker Günther Dr.
Hirschmanner-Goniva Birgit Mag. (FH)
Hitzenberger Andrea
Hitzenberger Matthias Bmst. Ing.
Hohlbrugger Gero Prof. Dr.
Höllinger David
Huska Günter Dipl.-Ing.
Huska Wolfgang Dipl.-Ing.
Hutter Maria Bakk. Komm.
Junghanß Eckhart
Junghanß Ulrike
Kahrer Peter
Kann Stefan Dr.
Kann Wilfried Dipl.-Ing.
Kiehas Ilse
Knauer Daniel MBA
Kravutske Markus Dipl. Ing.
Kravutske Stefan Dipl.-Ing.
Kunz Arno
Kunz Uwe
Lamezan-Salins Sophie
Laubichler-Maurer Edith
Liebl Robert
Löberbauer Christiane

Lugmair Edith-Maria
Märzinger Eva
Maurer Christoph-Bernd
Maurer Felix-Bernd
Maurer Sophie
Mayr Astrid Mag.
Michaelis Wolfgang Dipl.Braumeister
Miesbauer Harald Ing.
Mittermayr Klaus Dipl.Ing.
Moser Veith Dr.
Pössl Gottfried Dipl. Ing.
Preimesberger Maximilian RA
Preinerstorfer Angela
Puxkandl Rosemarie
Räuschl Klaus Ing.
Reischer Ursula C. Mag.
Riedl Kristina Dr.

Salfinger Karl
Salfinger Susanne
Sandner Christoph Mag.
Schlucker Monika
Schneditz Michael Dr.
Spitzbart Herbert
Stadler Andrea
Stadler Hannes Dipl.-Ing.
Steinkogler Peter
Thausing Antonius
Thausing Victor
Thüringer Arthur
Traugott Georg Florens Dr.
Urban Barbara
Urban Karin
Vintschgau Max-Norbert
Waldhör Nikolaus

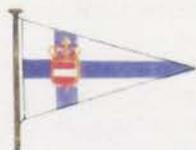
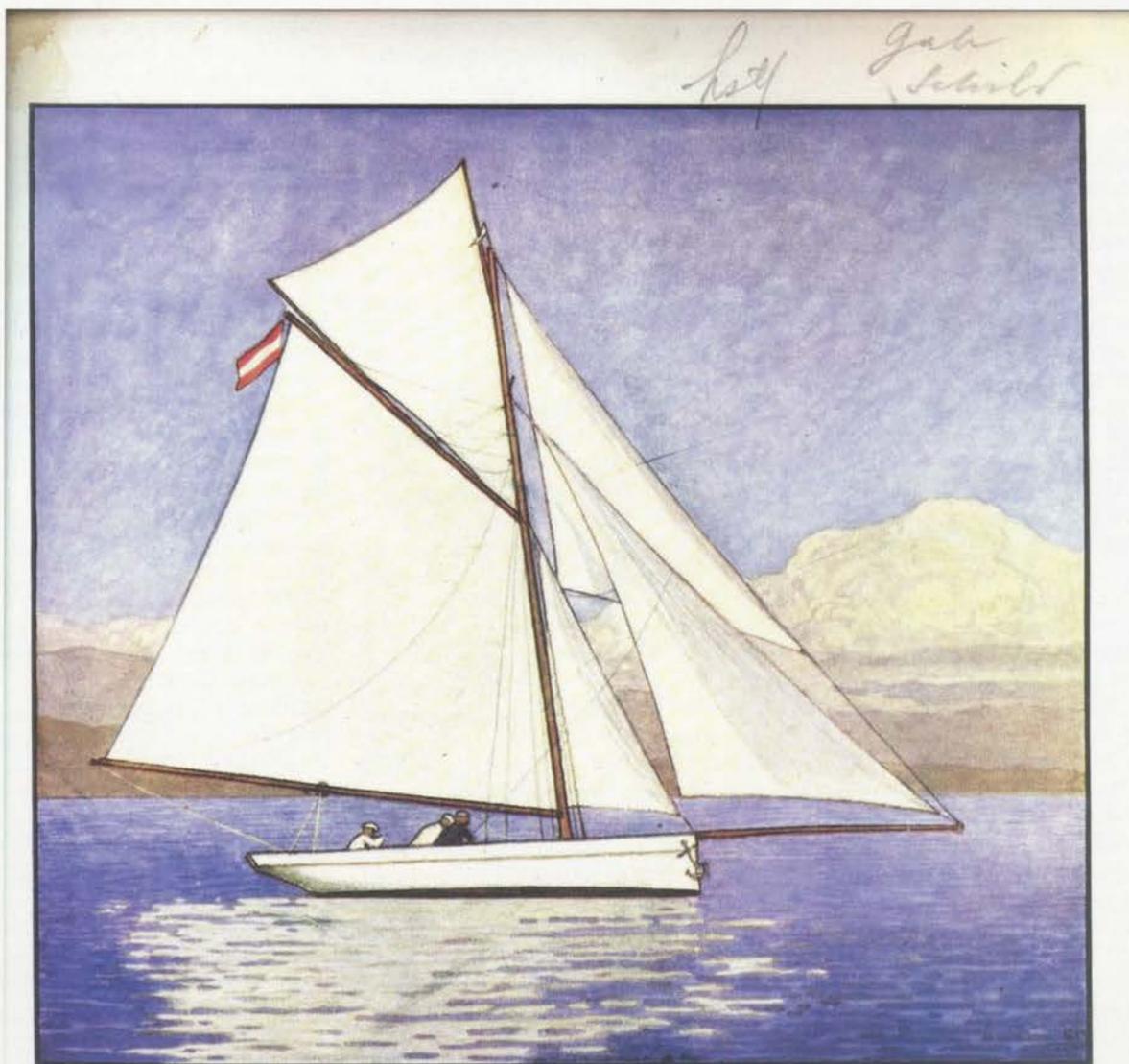
Walter Andrea Dr.
Warnold Christian
Warnold Michael Dr.
Widmann Eduard Arch. Dipl.-Ing.
Ziegler Anna Maria

Saison Mitglied

Brand Michael Dipl. BW
Fazlic Rifet
Herring Elisabeth

Förderndes Mitglied (freiw. Spende)

Fried Christian Dr.
Frisch Heinz Dipl.-Ing.
Swoboda Josef Dkfm.



**FÜNFZIG
JAHRE**



UNION-YACHT-CLUB

Bibliographie.

- Aberle, Andreas: Nahui, in Gotts Nam. Schiffahrt auf Donau und Inn, Salzach und Traun. Rosenheim 1974.
- Aichelburg, Wladimir: Das Schwimmende Flottenmaterial des „UYC“. In: Yachtrevue 8 (1981), S. 60-62.
- Aichelburg, Wladimir: K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich-Ungarns in alten Photographien. (= Festschrift 100 Jahre Union Yacht Club). Wien 1986, Neuauflage der Buchhandelsausgabe Wien: Österreichische Staatsdruckerei 1996.
- Arnold, B[éat]: The gallo-roman boat of Bevaix and the bottombased construction. In: Reinder Reinders u. a. (Hrsg.): Carvel Construction Technique. Fifth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Amsterdam 1988. Oxford 1991, S. 19-23 (= Oxbow Monograph 12).
- Auf dem Garten, Klaus: Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998.
- Belitz, Georg: Seglers Handbuch. Zweite, gänzl. umgearb. Auflage. Berlin 1898, Nachdruck Hamburg 1984.
- Brand, Klaus / Hans Joachim Kühn (Hrsg.): Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu Antiken und Mittelalterlichen Flachbodenschiffen. Neumünster 2004.
- Brix, A[dolf]: Bootsbau. Praktischer Schiffbau. 7. Aufl. Berlin 1929, Nachdruck Hamburg 2002.
- Budd, Rhonda (Hrsg.): Sailing Boats of the World. London 1974.
- Curry, Manfred: Die Aerodynamik des Segels und die Kunst des Regatta-Segelns. München 1925.
- Curry, Manfred: Yacht Racing. The Aerodynamics of Sails and Racing Tactics. 4th ed. London 1935.
- Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. In: Wassersport 1893, Heft 31 vom 3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5.
- Die Wiener Schwertsloop „Nirwana“ In: Wassersport 1892, Heft 12 vom 24. März 1892, S. 134 und 143-4.
- Domizlaff, Svante: Abeking & Rasmussen: Evolution im Yachtbau. Bielefeld 1996. 30 Jahre SCT 1967 -1997. Gmunden 1997.
- Ebner, Wolfgang: Die Traunseeschiffahrt in Tradition und Gegenwart. Gmunden 1989.
- Freyse, Hans / Hans Karr: Abeking und Rasmussen. Die Kunst des Schiffbaus. Hamburg 2010.
- [Fünfundzwanzig] 25 Jahre Segelclub Altmünster. Gmunden 1997.
- [Fünfzehn] 15-m²-Eisyacht. In: Die Yacht Jg. 25 (1928), Heft 46 vom 17. Nov. 1928, S. 12-13.

- F[unke], H[anns]: Die freie 20m² Klasse. In: Flugzeug und Yacht Jg. 4 (1926), Nr. 3 (März 1926), S. 12.
- Grill, Otto: Die 35-qm-Renn-Klasse. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 3 (1929), Heft 5, S. 3-8.
- Höllwerth, Holger und Eckhard: Gmunden 1918 bis 1945. Eine Stadt in schwierigen Zeiten. Gmunden 2012.
- [Hundert] 100 Jahre Union-Yacht-Club Wolfgangsee. [St. Gilgen 2001].
- Jirasko, Kurt (Hrsg.): Festschrift anlässlich des 75-jährigen Bestandes des Union Yacht-Clubs 1886-1961. Wien 1962/63.
- Johanny, R[obert]: Das neue Meßverfahren. In: Mitteilungen des Union Yacht Club 1 (1927), Heft 2, S. 6-9.
- Johanny, R[obert]: Die Entwicklung des österreichischen Segelsports. In: Die Yacht Jg. 24 (1927), Heft 42, S. 16-18.
- J[ohanny], R[obert]: Neues vom österreichischen Yachtbau. In: Flugzeug und Yacht Jg. 2 (1924), Nr. 4 (April 1924), S. 19-20.
- Jones, Gregory O.: Herreshoff Sailboats. St. Paul, MN., 2004
- Krackowizer, Ferdinand: Geschichte der Stadt Gmunden in Ober-Oesterreich. Bd. 1, Gmunden 1898.
- Lohmann, Richard: Bootskonstruktion, Bootsbau, Bootstypen. 3., verb. Aufl. Berlin 1925.
- Lohmann, Richard; Robert Mewes: Die Segeljolle. 5. Aufl. Berlin 1925.
- Maurus, H[ans]: Fünfzig Jahre Union-Yacht-Club. Der Union-Yacht-Club 1886-1936. Wien 1936.
- Miglitsch, A[nton]: Das Lesen von Rissen. Einführung in das Wesen und die Erfordernisse moderner Segelboot-Konstruktionen. 3. Aufl. Bielefeld / Berlin 1950.
- Mitteilungen des Union-Yacht-Clubs. Sondernummer für den Deutschen Seglertag in Wien 16. Oktober 1927. Wien 1927.
- Mittendorfer, Ferdinand: Traunkirchen, einst Mutterpfarre des Salzkammergutes. 2., erw. Aufl. Linz 1997.
- Moore, James B.: Sailing on Continental Lakes: Switzerland, Southern Germany and the Salzkammergut of Austria. London 1965.
- Neweklowsky, Ernst: Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. 1. Band. Linz 1952.
- Pauli, Ludwig: Die Kelten in Mitteleuropa. Kultur, Kunst, Wirtschaft ; Salzburger Landesausstellung 1. Mai - 30. Sept. 1980 im Keltenmuseum Hallein, Österreich. 3. Aufl. Salzburg 1980.
- Paulick, Friedrich: Erinnerungen an Gustav Fritz. In: Flugzeug und Yacht Jg. 3 (1925), H. 3, S. 17.
- Pilz, Karl: Gmunden - allezeit wichtiger Verkehrsknotenpunkt. In: Erwin Heinz Operschal (Hrsg.): Festbuch der Stadtgemeinde Gmunden anlässlich des Jubiläumsjahres 1978. Gmunden 1978, S. 149-166.
- Rásky, Béla: „Sportsmanlike“, Anmut und Disziplin. Unterschiede in der körperlichen Betätigung gesellschaftlicher Klassen in Österreich. In: Kakanien Revisited 2003, S. 1-17.
- Reischer, Helmuth: Union Yacht-Club Traunsee 1888-1988. Geschichte eines Yachtclubs im Wechsel der Zeiten. Gmunden 1988.
- Römer, Paul: „Wenn man Abschied nimmt von allem, was schön ist.“ In: Österreichische Segler-Zeitung 1954, Heft 4.
- Schüller, Richard: Unterhändler des Vertrauens. Aus den nachgelassenen Schriften von Sektionschef Dr. Richard

- Schüller. Hrsg. von Jürgen Nautz. Wien / München 1990.
- [Schultz, Reinhold]: Der Union-Yacht-Club Attersee im Jahre 1932. Wien 1932.
- [Sechzig] 60 Jahre Union-Yacht-Club Traunsee 1888-1948 (= Österreichs Wassersport Jg. 2, Nr. 7 (Juli 1948)).
- Simek, Rudolf: Segellängenyacht Skiöblånir - 100 Jahre. In: Klassiker. Das Magazin vom Freundeskreis klassischer Yachten 2007, H. 1, S. 34-39.
- Simek, Rudolf: Die Europadreißiger. In: Klassiker. Das Magazin vom Freundeskreis klassischer Yachten 2008, H. 3, S. 54-61.
- Simek, Rudolf: Die 35qm-Rennklasse. In: K.u.K. Yachtgeschwader. Jahresbericht 2005-2006, S. 37-56.
- Simek, Rudolf: Die 25qm-Einheitskielyacht („Malteserkreuzer“). In: K.u.K. Yachtgeschwader. Jahresbericht 2011-12, S. 32-37 (abgedruckt auch als: Die 25qm-Einheitskielyacht („Malteserkreuzer“). In: Klassiker. Das Magazin vom Freundeskreis klassischer Yachten 2012, S. 56-63).
- Skolaut, Helmuth: 100 Jahre Union-Yacht-Club Mondsee. St. Gilgen 2008 [ohne Seitenzählung].
- Spitzbart, Ingrid: Die Schifffahrt auf dem Traunsee. Zum Jubiläum 150 Jahre Traunseeschifffahrt. Saisonausstellung Kammerhofmuseum 1989. Gmunden 1989.
- Stauch, Hellmut: Wie das Typenboot der Olympia-Jolle „Seehund ex Adi“ entstand. In: Die Yacht Jg. 1934, Heft 33 vom 18. August 1934, S. 12.
- Thausing, V[iktor sen.]: Das Jubiläum des U.-Y.-C. Traunsee. In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 2 (1928), Heft 2, S. 1-3.
- Thausing, Viktor [sen.]: Die Entwicklung des U. Y. C. 1926-1928. In: Union-Yacht-Club. Jahrbuch 1929, S. 7-10.
- Thausing, Viktor [sen.]: Die Rennklassen und ihr Einfluß auf die Entwicklung des U.-Y.-C. In: Mitteilungen des Union Yacht Club Jg. 1 (1927), Heft 4, S. 1-8.
- Thausing, Viktor [sen.]: Erinnerungen eines Traunseers. In: 60 Jahre Union-Yacht-Club Traunsee 1888-1948 (= Österreichs Wassersport Jg. 2, Nr. 7 (Juli 1948)), 2-8.
- Thausing, Viktor [sen.]: Europa-Dreißiger auf dem Traunsee. In: Die Yacht Jg. 38 (1941), Heft 6, S. 66-67.
- Thausing, Viktor [sen.]: Gustav Fritz. Einige persönliche Erinnerungen. In: Flugzeug und Yacht Jg. 2 (1924), Heft 12, S. 14-16
- Th[ausing], V[iktor sen.]: Traunsee-Woche. In: Flugzeug und Yacht Jg. 3 (1925), Nr. 10 (Okt. 1925), S. 15-16.
- Union-Yacht-Club. Jahresbericht für 1900 und 1901. Wien 1901.
- Union-Yacht-Club Traunsee 40. 1888-1928. Hrsg. von Carl Ludwig Strnad. Wien 1928.
- Union-Yacht-Club Wolfgangsee 1901-1991. St. Gilgen 1991, 96 S.
- [Vierzig] 40 Jahre Segelclub Altmünster. Gmunden 2012.
- [Vlasaty, Artur]: 10qm-RennJolle - Einheitszehner: Geschichte. Unter: <http://www.n-rennjolle.org/geschichte.html>.
- Vodraszka, Karl: Ruston, Joseph John I. In: Peter Scendes (Hrsg.): Österreichisches Biographisches Lexikon. 1815-1950, Bd. 9, Wien 1987, S. 336.
- Vodraszka, Karl: Joseph John Ruston - eine Biographie und ein Aufruf zur Rettung des Dampfschiffes „GISELA“. In: Schifffahrt und Strom Jg. 29, H. 91 (Sept./Okt. 1983), S. 10-11.

- Warnold, Christian: Unsere Barkasse. In: Leinen los (Frühjahr 2007), S. 13-14.
- Weinlich, E[duard]: Fünfundzwanzig Jahre Union-Yacht-Club. Wien 1911.
- Winkler, Dieter: Habsburg Maritim. Wien 2000.
- Winkler, Helmut u.a.: 100 Jahre Union-Yacht-Club Wolfgangsee. Hemsbach 2001.
- Winkler, Herbert: Die Schifffahrt auf dem Attersee, Mondsee, Wolfgangsee. Mistelbach 1980 (= Marine - gestern, heute: Sonderpublikation 3).
- Winkler, Herbert: Die Schifffahrt auf dem Traunsee, Hallstätter See, Grundlsee. Mistelbach 1978 (= Marine - gestern, heute: Sonderpublikation 2).
- Worliz-Wellspacher, Gerold: „Hidi“ X 102 - 100 Jahre, 1904-2004. St. Gilgen 2004.
- Yachts by Herreshoff. The Herreshoff Manufacturing Company. [Nummerierter Privatdruck] Bristol, Rhode Island ca. 1935.
- Yachtsegeln. Eine Anleitung zum Ankauf, zur Instandhaltung und zum Segeln von kleinen Booten und Yachten. Hrsg. von der Redaktion „Die Yacht“, bearb. von Peter Haentjens und Alfred Techow. Berlin 1908.
- Zeitungen, Zeitschriften, Periodika:*
- Allgemeine Sport-Zeitung. Wien 9 (1888) - 28 (1917).
- Der Segelsport. Illustrierte Wochenschrift für die Gesamtinteressen des deutschen Segelsports. Berlin Jg. 1 (1914) - Jg. 12 (1926)
- Der Wassersportfreund. Einziges illustriertes Fachblatt für Aussenbordmotor. Motor, Paddel, Ruder und jegliche Art Wassersport, Wochenende und Eigenheim. Gmunden Jg. 1, 1 (1930) - Jg. 7 (1936).
- Die Yacht. Bielefeld. Jg. 1 (1904) - 78 (1981) online unter: <http://www.yachtsport-archiv.de/yacht.htm>.
- Flugzeug und Yacht. Jg.1 (1923), 1 (Oktober) - Jg. 4 (1926), 12 (Dezember).
- Jahresberichte des K.u. K. Yachtgeschwaders. 1988ff.
- Leinen los. Informationsblatt des Union-Yacht-Club Traunsee. Gmunden 2007 - 2013.
- Marine - gestern, heute. Wien Jg.1 (1974) - 15 (1988).
- Mitteilungen des Union Yacht Club. Wien 1 (1927) - 11 (1937).
- Österreichische Seglerzeitung. Wien Jg. 1 (1951) - 27 (1977).
- Österreichische Wassersportzeitung. Klagenfurt Jg. I, 1 (Mai 1933) - 2 (Juni 1933) [mehr nicht erschienen].
- Österreichs Wassersport. Wien Jg. 1 (1947), Dez. - 2 (1948), H.7 [mehr nicht erschienen].
- Sport- und Jagdzeitung. Officielles Organ des Kaiserl. u. königl. Yacht-Geschwader, des Union-Yacht-Club in Wien u. des Oesterreichischen Ski-Vereines Wien. Jg. 1 (1878) - 18 (1895). [offizielles Kluborgan des UYC seit 1891]
- Union-Yacht-Club. Das Jahrbuch 1909. Wien 1909.
- Union-Yacht-Club. Jahrbuch 1929. Wien 1929.
- Union-Yacht-Club. Mitgliederliste und Yachtregister 1908, 1911, 1913, 1922, 1926, 1929. Wien 1908 - 1929.
- Union-Yacht-Club Attersee. Logbuch. Attersee 2006 - 2012.
- Wassersport. Fachzeitschrift für Rudern, Segeln und verwandte Sportzweige. Berlin Jg. 1 (1882) - 61 (1943/44).

Abbildungsverzeichnis.

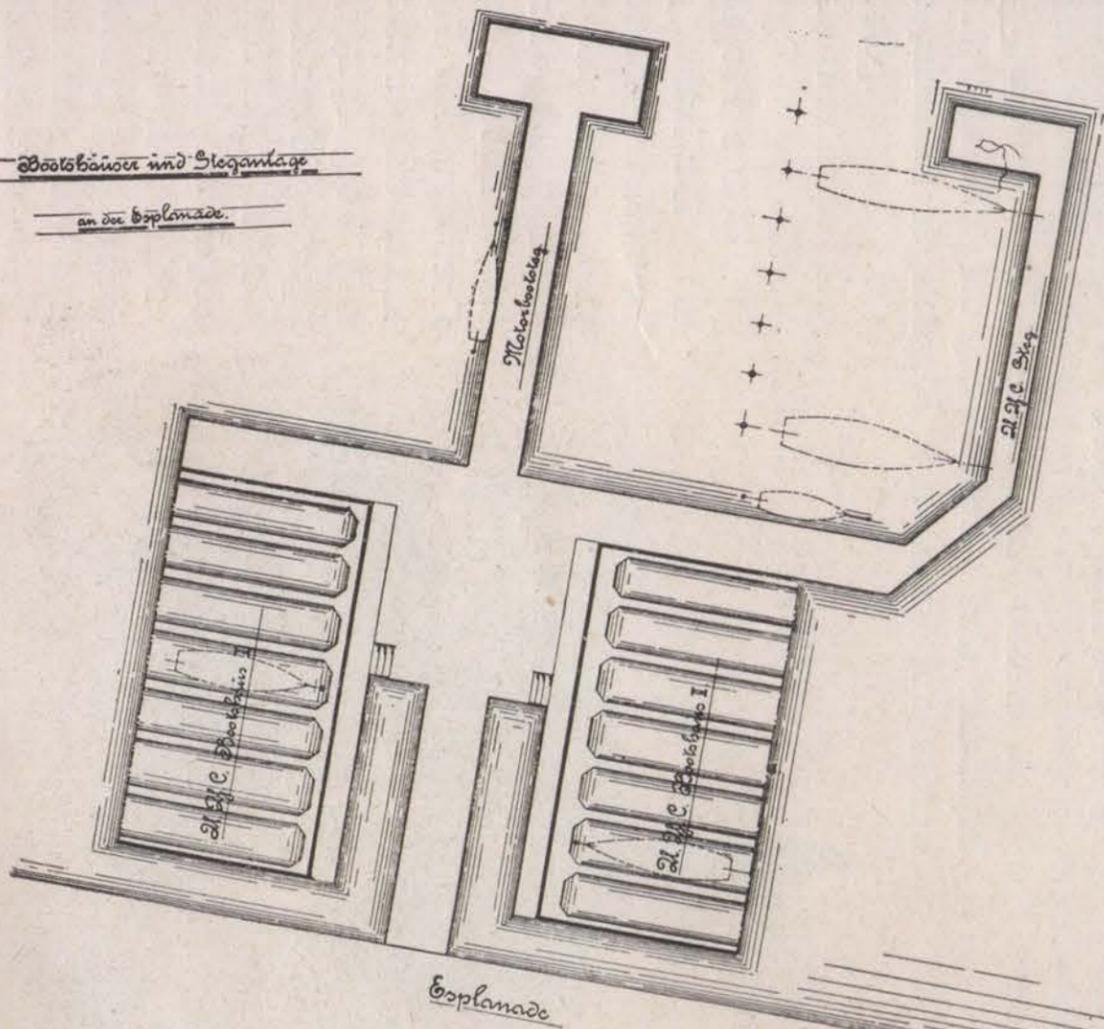
- S. 7: Karte des Salzkammerguts: Schafberg - Traunsee von 1877 (Ausschnitt) (Archiv Simek).
- S. 8: Luftbild des Traunsees von Norden (handkolorierte Ansichtskarte von 1911) (Archiv Simek).
- S. 9: Luftbild des Traunsees von Norden (Ansichtskarte aus den 70er Jahren) (Archiv Simek).
- S. 9: Keltisches Boot vom Dürnberg bei Hallein, ca. 500 v. Chr. (aus: Pauli, S. 230).
- S. 10: Ansicht des Gmundner Stadtplatzes mit Salzplätten (Stich um 1800) (K-Museum Gmunden).
- S. 11: Joseph John Ruston auf der Brücke des Dampfers Gisela (Archiv UYCTs).
- S. 12: Drei Dampfer auf Reede vor Gmunden um 1900 (Ansichtskarte, höchstwahrscheinlich retouchiert) (Archiv Simek).
- S. 13: „Schifferlvermieter“ in Gmunden auf der Esplanade, um 1900, vorwiegend mit Lateinersegeln für Ruderboote (Ansichtskarte) (Archiv Simek).
- S. 13: Bootsvermieter der Familie Gaigg in den 30er Jahren, im Hintergrund ältere 15qm-Rennklasse (Archiv Blecha).
- S. 14: Abzeichen der Gmundner Bootsvermieter (Archiv Blecha).
- S. 15: „Im Niederwind“ (Archiv Simek).
- S. 16: O-Jollen im frischen morgendlichen Oberwind, ca. 1952 (Archiv Simek).
- S. 17: Gewitterstimmung in der Orter Bucht. (Photo R. Simek).
- S. 20-21: Lageplan der Segelclubs und Regattabahnen am Traunsee bei der Traunseewoche 2013 (Archiv UYCTs).
- S. 20-21: Erinnerungen eines Traunseers (Archiv Simek).
- S. 22: Die Villa Harrach in einer Aufnahme von 1884 (Archiv Simek).
- S. 23: Der „Tristan“ der Familie Thausing im Jahre 1892 (Archiv Thausing).
- S. 24: Das Doppelcanoe des Gustav Fritz im Jahre 1886 (Archiv UYCTs).
- S. 25: Der Segelplan von Edward Drorys „Nirwana“ von 1892 (Archiv Simek).
- S. 25: Edward Drorys „Nirwana“ vor dem Traunstein 1890 (Archiv UYCTs).
- S. 27: Die „Cressida“ des Gustav Fritz um 1890 (Archiv UYCTs).
- S. 28: „Hermine“, Eigner V. Schiffner, 1891 (Archiv UYCTs).
- S. 29: Die „Alice“ Edward Drorys auf dem Traunsee 1895 (Archiv UYCTs).
- S. 30: „Etekar“ als Clubboot um 1906 (Archiv UYCTs).
- S. 33: Edward Drory 1886 (Archiv UYCTs).
- S. 34: Die Clubgründer 1890 (Archiv Thausing).
- S. 35: Die Gründer vor einem Bootshaus auf dem Clubplatz in der Orter Bucht (Archiv UYCTs).
- S. 36: Johann Orth (Mitte), ehem. Erzherzog Johann Salvator, an Bord seiner Dampfyacht „Bessie“ 1888 (aus: Aichelburg, K.u.K. Yachten, S. 71).
- S. 37: Blick vom Schloß Ort auf den Clubplatz, vor 1900 (aus: Reischer S. 16).
- S. 37: Ältestes Mitgliederverzeichnis von 1891 (aus: Reischer S. 65).
- S. 40: Kleines Zitat aus Gmundner Zeitung nr. 33 (1911) über k.k. UYCTs (K-Museum Gmunden).
- S. 40: Cockpitschild aus Anlass des 25jährigens Jubiläums (Archiv Simek).
- S. 41: 6-m-R-Klasse „Teresa II“, Bj. 1913 (Archiv UYCTs).
- S. 43: Die „Bubble“ am Traunsee 1893 (Archiv UYCTs).
- S. 44: Kleine Herreshoff Yacht für den Transport nach Europa verpackt (aus: Yachts by Herreshoff, S. 44).
- S. 44: Die Bubble vor dem Zusammenbau in Rindbach 2x (aus: Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. In: Wassersport 1893, Heft 31 vom 3. August 1893, S. 390-393, 404, 406-7, 414-5: 415).
- S. 45: Der Riß der Bubble. Aus: Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. (Ibid. S. 392).
- S. 45: Der Segelriß der Bubble. Aus: Die kleine Herreshoff-Yacht „Bubble“. (Ibid. S. 404).
- S. 46: Faksimile von Thausings Leserbrief an den „Wassersport“ vom Dezember 1915.
- S. 47: Start vom Bellevue-Steg 1935 (Archiv Thausing).
- S. 48: Orter-Bucht-Bahn (aus dem Kursheft 1932).
- S. 49: Fischerzeichen-Bahn (aus dem Kursheft 1932).
- S. 50: Orterbucht-Regatta 1907 (Zeitungsausschnitt, Archiv Simek).
- S. 50: Der Malepartuspreis (Archiv UYCTs).
- S. 51: Startmaschine der späten 50er Jahre (Archiv Trauttenberg).
- S. 51: Das „Sherryfass“ 2010 (Photo R. Simek).
- S. 52: Ebenseeregatta einst und jetzt: 29. August 1951 und 22. August 2002 (Photos P. Römer und H. Mittermaier)
- S. 54: Plan Clubhaus (Archiv UYCTs).
- S. 55: Architekt G. v. Flesch-Brunningen: Ausgeführter Entwurf (Archiv UYCTs).
- S. 56: Clubzimmer im Zustand von 1936 (Archiv Thausing).
- S. 57: A. v. Pranter und Justus Reischer beim Fechten im Clubraum, 1915 (Archiv Reischer).
- S. 57: Sylvesterfeier 1951 im geschmückten Clubraum (Archiv Römer).
- S. 58: Clubhaus auf einer offiziellen UYCTs-Postkarte des Jahres 1921 (Archiv Thausing).
- S. 58: Stilvolles Dekorationsobjekt (Photo R. Simek).
- S. 59: Interimsschein auf Aktien der ÖSG aus dem Jahr 1923 (Archiv Simek).
- S. 60: Werbung der ÖSG in Gmunden aus dem Jahre 1923 auf einer Regatta-Ausschreibung des UYCTs (Archiv Simek).
- S. 61: Alter Bootsschuppen im Weyer mit dem Malteserkreuzer „Kismet VIII“ Max Schmidts, 1933 (Archiv Blecha).

- S. 62: *Clubschuppen und Werft im Weyer mit Logo von Abeking & Rasmussen, im Vordergrund eine „Wochenente“, 1933* (Archiv Blecha).
- S. 62: *Clubschuppen mit Slipanlage im Weyer mit Ausenbordmotorboot von Abeking & Rasmussen, 1932* (Archiv Blecha).
- S. 63: *Werbeseite von Abeking & Rasmussen, Gmunden, in der Zeitschrift „Der Wassersportfreund“, Jg. 3, Heft 3 (1932), S. 13* (Archiv Blecha).
- S. 67: *Start der 20er im Verbandswetrennen am Traunsee 1930* (Archiv UYCTs).
- S. 68: *Riss einer 35qm-Rennklasse von Valentin Feinig, 1924* (Archiv Simek).
- S. 69: *Zwei 35er: „Windspiel X“ (D 27, Bj. 1905) und „Harald II“ (D 16, Bj. 1925)* (Archiv Simek).
- S. 70: *35qm-Rennklasse „Harald“, Eigner Dr. A. Pranter, 1929.* (Archiv Simek).
- S. 72: *Riss einer 20qm-Rennjolle 1956* (aus Miglitsch, Plan 8).
- S. 73: *Currys „Aero“ am Traunsee 1932* (Archiv UYCTs).
- S. 73: *Currys „Aero“ 1928* (aus Curry: Yacht Racing, S. 315)
- S. 73: *Besuch von Manfred Curry am Traunsee 1932* (Archiv UYCTs).
- S. 74: *Riss eines Einheitszehners von Reinhard Drewitz 1932* (Archiv Arthur Vlasaty).
- S. 75: *25qm-Einheitskielyacht „Kismet VIII“ des Max Schmidt, 1933* (Archiv Simek).
- S. 76: *Dr. Hermann Fereberger, 1932* (Archiv UYCTs).
- S. 77: *Der zugefrorene Traunsee im Jahr 1929* (Ansichtskarte) (Archiv Simek)
- S. 78: *Die 15qm-Eisyacht von 1929 vor dem Clubhaus* (Archiv Trauttenberg).
- S. 78: *Riss einer 15qm-Eisyacht* (aus: *Die Yacht* Jg. 1928, Heft 46, S. 12-13).
- S. 79: *Die 15qm-Eisyacht von 1929 im Detail* (Archiv Trauttenberg).
- S. 80: *Die Eisyacht des Johann Gaigg mit dem Rigg eines 22ers im Jahre 1946* (Archiv Blecha).
- S. 81: *Durchgestrichen und überstempelt: die Spuren des Anschlusses im Regattabuch von 1938* (Archiv UYCTs).
- S. 82: *Anschluss 1938: „Flaggenhissung“ am 12. Juni 1938 im UYCTs* (Archiv Thausing).
- S. 83: *Preisverteilung unterm Hakenkreuz 1938* (Archiv Thausing).
- S. 85: *Europadreissiger „Kismet IX“, A&R, Bj. 1940* (Archiv Simek).
- S. 85: *Europadreissiger „Beamy“, Haitzinger, Bj. 1943* (Archiv Simek).
- S. 87: *„Wasserfiaker“ im Sommer 1945: W. Praxmarer mit GIs auf „Teresa“* (aus: Reischer S. 24).
- S. 89: *Blaupause der Bauvorschriften der Olympia-Jolle* (Archiv Artur Vlasaty).
- S. 90: *Umschlagseiten der Ausschreibung zur O-Jollen-Europameisterschaft im UYCTs 1955* (Archiv UYCTs).
- S. 91: *Die Olympiateilnehmer des UYCTs im Jahre 1952* (Archiv Römer).
- S. 91: *Dr. Wolfgang Erndl als O-Jollen-Europameister 1951* (Archiv Römer).
- S. 92: *O-Jollen Staatsmeisterschaft 1953* (Archiv Römer).
- S. 93: *Der erste Drache auf den Traunsee* (Archiv Römer).
- S. 94: *Riss eines Stars aus dem Jahr 1974* (aus: Budd S. 92).
- S. 94: *Club-Star „Wega“ (2823), Herbst 1952* (Archiv Römer).
- S.97: *Das Elektroboot „Elektra“ vor der Eisenau, handkolorierte Ansichtskarte, um 1910* (Archiv UYCTs).
- S. 98: *Motorboot „Kontiki“ 1953* (Archiv UYCTs).
- S. 98: *Das Elektroboot „Elektra“, um 1911* (Archiv UYCTs).
- S. 99: *Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ in den 70er Jahren* (Archiv UYCTs).
- S. 99: *Der Sponsor Emil Schmidt, auf einer Aufnahme von 1934* (Archiv UYCTs).
- S. 99: *Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ ca. 1978* (Archiv UYCTs).
- S. 100: *Die Club-Barkasse „Emil Schmidt“ 2001* (Archiv UYCTs).
- S. 101: *Clubsteg Anfang der 70er Jahre, Ansichtskarte, nach 1970* (Archiv Simek).
- S. 102: *Die Kielzugvögel der Segelschule Frauscher; Ansichtskarte, um 1970* (Archiv Simek).
- S. 102: *BB17 „Attila“ 1978 (heute als „Avalun“ am Attersee)* (Archiv Simek).
- S. 102: *Riss der Yngling von 1974* (Aus: Budd, S. 105).
- S. 103: *Ausschreibung Friedi-Eisl-Pokal 1992* (Archiv Simek).
- S. 104: *Yngling WM 1982* (Archiv UYCTs).
- S. 105: *Die 1974 errichtete Bootshalle im Weyer* (Photo R. Simek).
- S. 106: *Clubhaus während des Umbaus 1987/88* (Archiv UYCTs).
- S. 106: *Sonderklasse „Drory“ der Fam. Epply* (Archiv Simek).
- S. 108: *Gründungsmitglieder des UYCTs bei einer Preisverleihung in Neusiedl am See* (Archiv Thausing).
- S. 109: *Edward Drory mit Frau und Tochter 1879* (Archiv Goetz Gaertner).
- S. 119: *Familiengrab der Drorys in Berlin* (Photo Goetz Gaertner).
- S.110: *Gustav Fritz, um 1890* (Archiv UYCTs).
- S.110: *Ing. Victor Thausing sen.* (Archiv UYCTs).
- S. 111: *DI Victor Thausing jun., Hansi Thausing und Prof. Dr. Gertrud Thausing auf Windspiel XVIII 1952* (Archiv UYCTs).
- S. 112: *Sektionschef Dr. Alfred Ritter von Pranter 1937* (Archiv UYCTs).
- S. 113: *Dr. Robert Friedinger-Pranter, 60er Jahre.* (Archiv UYCTs).
- S. 113: *Max und Emil Schmidt auf dem Clubbalkon 1936* (Archiv UYCTs).
- S. 114: *Max Schmidt an der Pinne des Malteserkreuzers „Kismet VIII“, 1935* (Archiv UYCTs).
- S. 115: *Dr. Harry Fereberger als junger Sieger 1952 am Reschensee (mit Paul und Hilde Römer)* (Archiv Römer).
- S. 115: *Friedi Eisl auf Star „Der Otto“ 1976* (Photo Dr. Gottfried Eisl).
- S. 116: *Prof. Dr. Georg Wense* (Aus: Reischer S. 68).
- S. 117: *Traunsee-Drachen, 10.9.2011* (Archiv UYCTs).
- S. 118: *Riss der Trias, entworfen von Helmut Schöberl 1967* (Archiv Simek).
- S. 119: *Österreichische Meisterschaft der Finn-Dinghies, 14.8.2006* (Archiv UYCTs).
- S. 120: *Der Optimistensteg während der Jugendwoche am 17.August 2001* (Photo T. Warnold).
- S. 120: *Wolfi Warnold, lehrend während der Jugendwoche 2002* (Photo T. Warnold).
- S. 121: *Untergang von „Skiöblaðnir“ am 5. August 1999 während der Jugendwoche* (Photo R. Simek).
- S. 122: *Mini-12er im Sommer 2011 vor Schloß Ort* (Photo R. Simek).
- S. 123: *Wettfahrt der RC44-Klasse, Mai 2011* (Archiv UYCTs).
- S. 124: *Der Start einer Wettfahrt der GS32 Klasse, 11. Mai 2013* (Photo R. Simek).
- S. 124: *Clubhaus im Juni 2013* (Photo R. Simek).
- S. 125: *Schriftzug des UYCTs um 1911.*
- S. 128: *„Harald“ des A. Pranter 1933* (Archiv UYCTs).
- S. 130: *„Skiöblaðnir“ 2006* (Photo Dr. Gottfried Eisl).
- S. 140: *Farbumschlag der Festschrift 1936* (Archiv UYCTs).



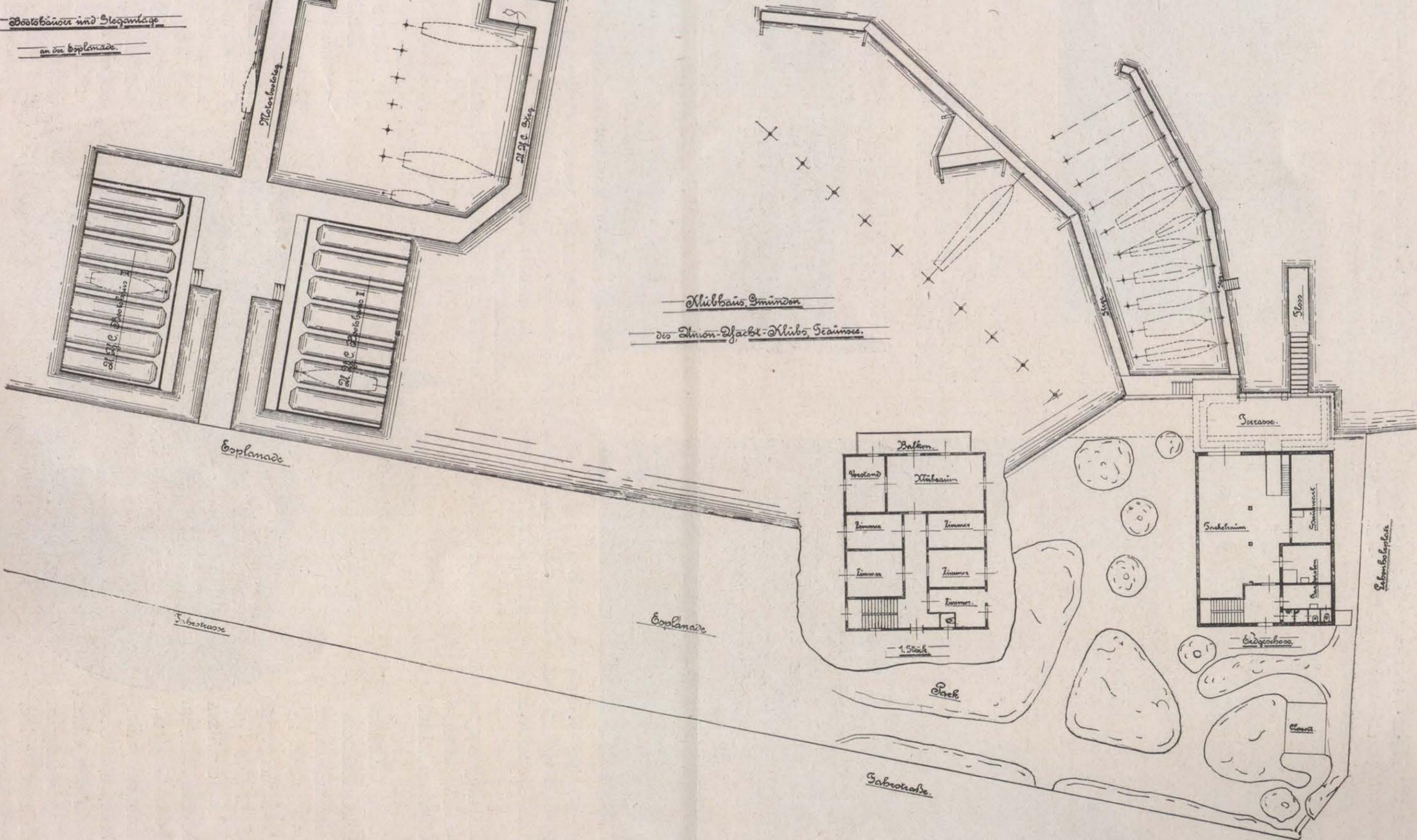
Bootsbauern und Steganlage

an der Explanade



Klubhaus, Erdgeschoss

des Union-Yacht-Clubs, Traunsee.



Clubhaus und Anlagen des Union-Yacht-Clubs „Traunsee“

(gebaut und fertiggestellt im Jahre 1914)

