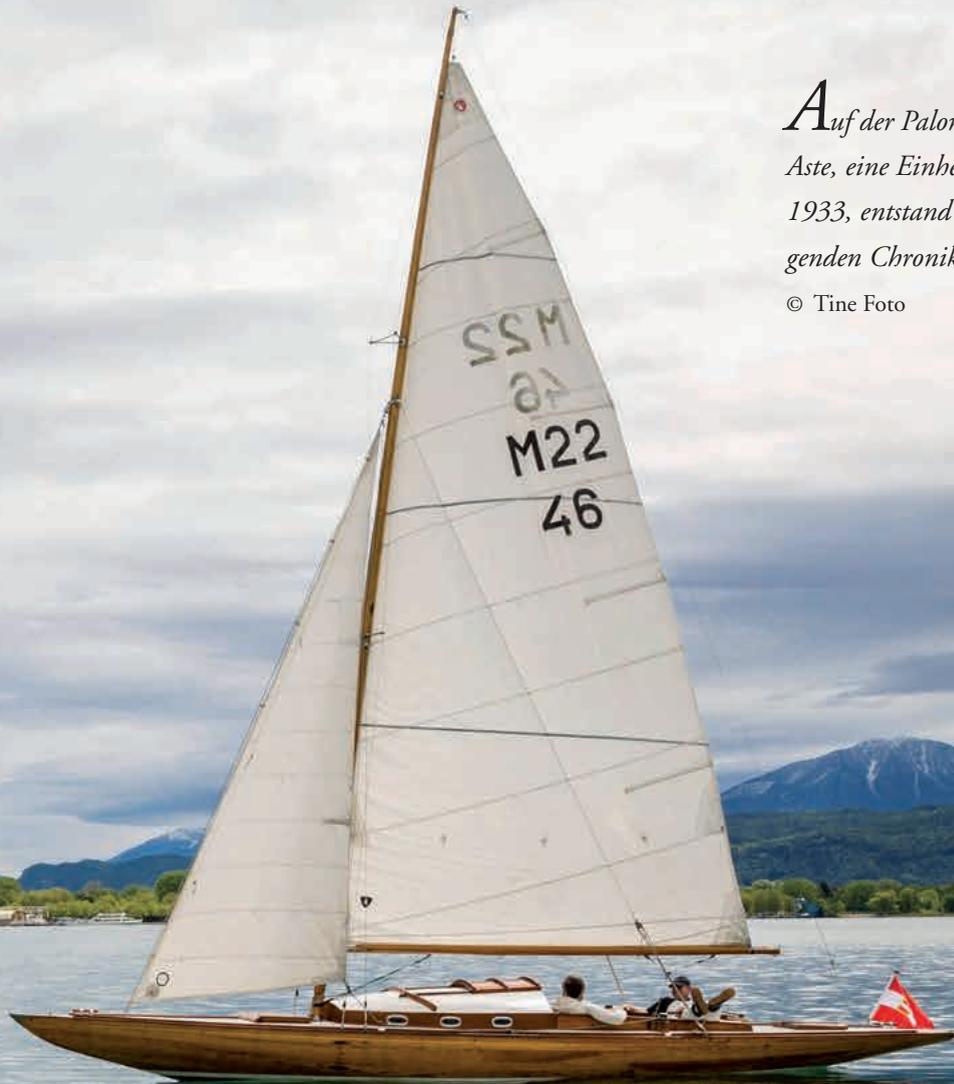


*Auf der Paloma des Christoph
Aste, eine Einheitsklasse des Jahres
1933, entstand die Idee zur vorlie-
genden Chronik*

© Tine Foto





SEENsucht Segelsport

90 JAHRE KÄRNTNER
YACHTCLUB KLAGENFURT



AERA II

KYCK



*Die Aera II begleitet auch
die Ära des KYCK. Die 22er
Rennjolle des Harald Kern ist
segelnde Zeitzeugin ...*

© Tobias Störkle

Impressum

Redaktion: Franz Kopr, Christian Egger, Philipp Novak, Martin Kropfitsch

Lektorat: Verena Wernbacher, St. Veit an der Glan

Grafik, Layout & Satz: Reinhold Grimschitz, Klagenfurt

Coverfoto: © Archiv Atzwanger

Druck & Herstellung: Christian Theiss GmbH, St. Stefan im Lavanttal

© Verlag Johannes Heyn, Klagenfurt 2018

ISBN 978-3-7084-0613-8

Inhalt

Die Anfänge	13
1929–1939: Die ersten zehn Jahre	31
1938 ist der Beginn der Ära der Aera II	39
1939–1945: Schwere Zeiten	43
1945–1960: Ankommen im Heimathafen	49
1960–1972: Stürmer und Dränger	61
Ein Segler und seine Welt	70
Der KYCK auf der Erfolgswelle	78
KYCK-Hafen wird winterfest	104
Wende ins dritte Jahrtausend	115
Weltenbummler, Obmann, Spitzensegler	119
KYCK setzt auf Jugend und Infrastruktur	128
Von Jungmannen und Optimamas	135
Zurück in die Zukunft	155
Funktionäre des KYCK	157
Unsere besonders Erfolgreichen	158
90 Jahre KYCK	162



Vorwort des Landeshauptmannes von Kärnten

Sport verbindet Menschen – auch über topografische und Altersgrenzen hinweg. Und unser Sportland Kärnten in all seinen Ausprägungen, wie beispielsweise mit dem Segelsport, kann nur bestehen, weil sich Menschen für den Sport, für das Vereinsleben und damit für unser gesellschaftliches Zusammenleben begeistern und weil sie bereit sind, ehrenamtlich tätig zu sein. Sport hat damit nicht nur eine hohe Bedeutung für die Erhaltung und Förderung unserer Gesundheit. Das Erleben von Gemeinschaft und das Streben nach Leistung mit fairen Mitteln dienen dem sozialen Lernen, dem Umgang der Menschen miteinander. Diese Grundlagen für unser Zusammenleben wären ohne die Freiwilligkeit, ohne das Ehrenamt, nicht möglich.

Der Gemeinschaftssinn, der Wille, auch in der Freizeit aktiv zu sein und die Mitmenschen, egal welchen Alters, für den Sport, speziell für das Segeln, zu begeistern, liegt dem Kärntner Yachtclub Klagenfurt zu Grunde. Nur durch diese Komponenten, durch die Liebe zum Segeln, kann der Yachtclub heuer sein 90-jähriges Jubiläum feiern.

Ich wünsche Martin Kropfitsch, Obmann des Yachtclubs Klagenfurt in Kärnten, weiterhin die Begeisterungsfähigkeit fürs Segeln, für den Verein. Denn er schafft es, dass dem Club die Mitglieder nicht ausgehen und dass sich vor allem viele Jugendliche für den „weißen Sport“ begeistern!

Ich danke an dieser Stelle allen, die sich in den letzten Jahrzehnten engagiert haben, die das Ruder in die Hand genommen haben, damit der Yachtclub besteht und damit dieses Jubiläum überhaupt möglich wird.

Landeshauptmann
Peter Kaiser



Vorwort der Bürgermeisterin von Krumpendorf

Als gebürtige Krumpendorferin liegt meine Verbundenheit mit dem Wasser auf der Hand, ebenso wie die Faszination für sämtliche Aktionen im und um das nasse Element. Auch wenn ich persönlich bestenfalls als Vorschoterin oder für den Startschuss beim Regattasegeln zu gebrauchen bin, bin ich eine begeisterte Anhängerin des Segelsports, denn Segler sind Optimisten! Nicht nur, dass jeder Segler seine sportliche Laufbahn im Optimisten startet. Auch das Messen mit den Elementen und die sportliche Herausforderung sind ein reizvoller Mix, der eine gesunde Portion Optimismus erfordert. Positiv – nach vorne blickend – vorausschauend: Attribute, die sich das Seglervolk mehr als verdient, durch den ständigen Glauben an Wind und Wetter, das Hoffen auf Vorwärtskommen und die Erwartung auf den einen oder anderen Erfolg bei den Regatten.

Allen Seglerinnen und Seglern sowie allen Mitgliedern des KYCK wünsche ich stets „Gut Wind und eine Handbreit Wasser unterm Kiel.“ Und herzliche Gratulation zu 90 Jahren Segelgeschichte am Wörthersee.

Hilde Gaggl
*Bürgermeisterin der Gemeinde
Krumpendorf am Wörthersee*

Von der GAFFEL zum FOIL

Wenige Sportarten leben so sehr von der Tradition wie der Segelsport. Bootsklassen, erschaffen von Visionären, prägen über Jahrzehnte das internationale Regatta-Geschehen und die olympischen Wettkämpfe. Starboot, FD, Finn, aber auch Optimist erfreuen sich nachhaltig großer Beliebtheit auf den Regattabahnen und in der Jugendausbildung. Profis wie Amateure matchen sich bei internationalen und regionalen Events, organisiert von Idealisten und Freunden dieses wunderbaren Sports.

Die Weiterentwicklung ist eine atemberaubende. Foilende Ein- und Zweirumpfeschosse, deren Geschwindigkeit der von Motorbooten gleicht, spannend inszeniert und professionell vermarktet. Das ist Segelsport heute. Action und Spannung pur – zu Hause vor dem Fernseher, live und in HD. Das High End des Segelsports ist aktuell nur wenigen Athleten und Könnern vorbehalten. Doch die neuen Technologien entwickeln sich weiter und findige Konstrukteure bauen bereits foilende Boote für den Amateur und Hobbysportler – eine spannende Entwicklung mit neuem, sensationellem Potential für unseren Sport. Eine große Chance, junge Adrenalin-Junkies für den Segelsport zu begeistern. An uns liegt es, die Rahmenbedingungen zu schaffen, die Möglichkeiten einer fundierten Ausbildung zu bieten und so dem Sport eine neue Wertigkeit zu verleihen.

Der Sog der Erfolge von Lara Vadlau und unserer aktuellen Jugend-Mannschaft soll dabei helfen.

So bedanke ich mich im Namen aller unserer Mitglieder sehr herzlich bei Philipp Novak für den immensen und unentgeltlichen Einsatz bei der Erstellung dieser Chronik und bei allen Förderern und Sponsoren, die das Finanzieren dieses Buches möglich gemacht haben.



Herzlichen Dank auch an Martin Steinhäler, der unsere Segler professionell und kreativ in Szene gesetzt hat.

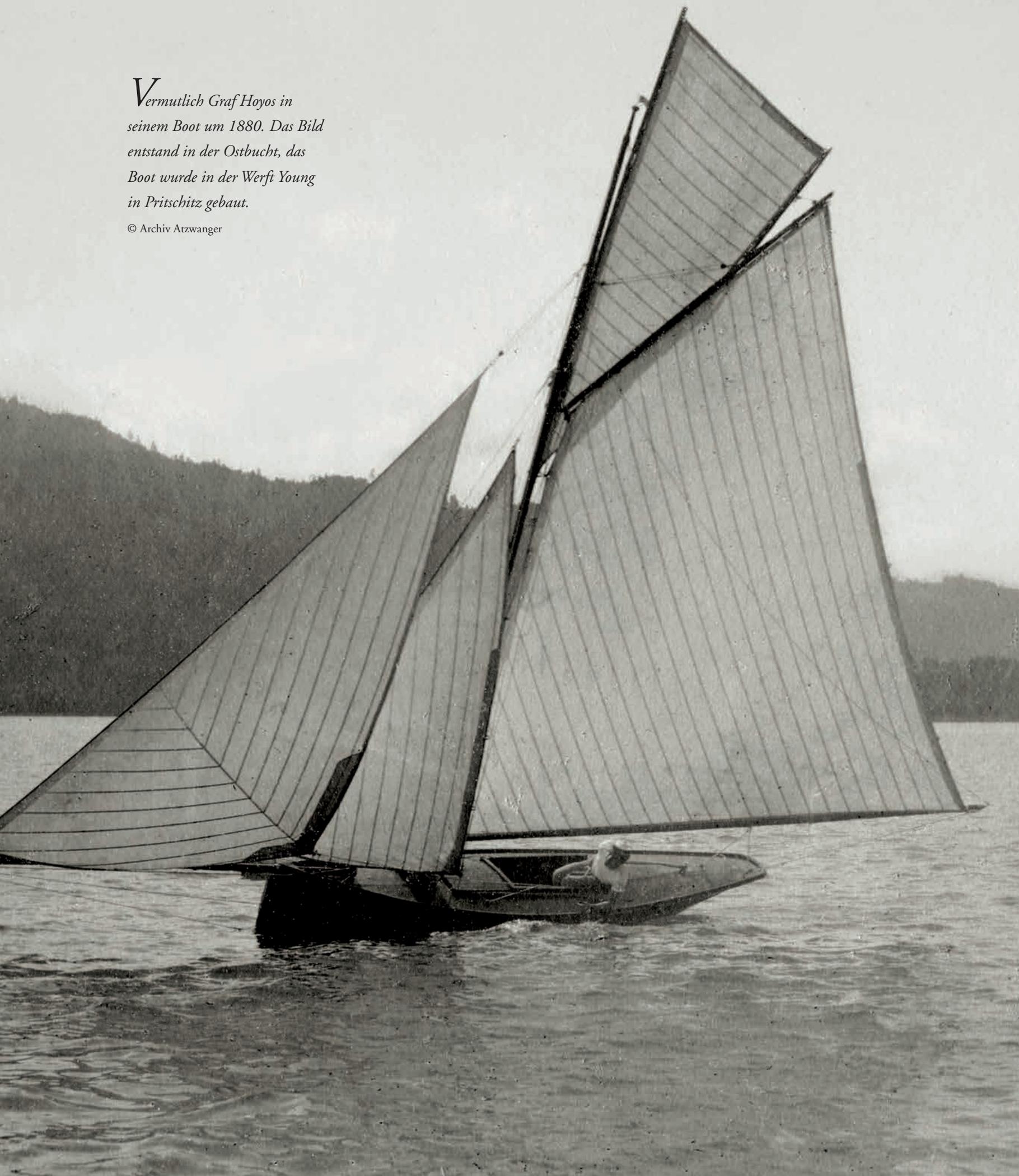
Ein dreifaches Hupp, Hupp, Hurra gilt allen Segel-Legenden für deren Erfolge – ersegelt unter dem Wimpel des KYCK – und ganz besonders Valentin Stösser für die Bereitstellung seines unendlichen Wissens über die damalige Zeit.

Der Ertrag dieses Buches fließt ausschließlich in die Jugendarbeit. Möge die nächste Chronik, erstellt durch unsere Nachfolger, berichten über die foilenden „Akrobaten“ vom KYCK, die der internationalen Szene ihren Stempel aufdrücken.

Herzlichst,
Ihr
Martin Kropfitsch

*Vermutlich Graf Hoyos in
seinem Boot um 1880. Das Bild
entstand in der Ostbucht, das
Boot wurde in der Werft Young
in Pritschitz gebaut.*

© Archiv Atzwanger



Die Anfänge



Admiral von Sterneck, Baron von Walterskirchen, die Brüder Gunzer, Viktor Hauser und erste Segelboote am See. Die Gründerväter unseres Vereins sind die Klagenfurter Apotheker Dr. Viktor Hauser und Mag. Gunzer. Bereits hier beginnt das Dilemma des Chronisten. Von Viktor Hauser ist kein Bild aufzutreiben, nichts! Und dann: welcher der drei in Frage kommenden Herren Gunzer war es?

*Die Gunzers:
v.l.: Mag. Hubert,
Dr. Ludwig und
Dr. Arnulf Gunzer
© Archiv KYCK*

*Arnulf Gunzer, Otto Winds,
Hubert Gunzer*

© Archiv KYCK



Im „blauen Buch des KYCK“ wird in einem Text aus dem Jahr 1978 Mag. Gunzer Senior genannt. Der Vorname fehlt. Möglicherweise könnte es Mag. Ludwig Gunzer gewesen sein. Denn ein Bild aus dem Jahr 1928 zeigt ihn mit Dr. Hubert Gunzer und Dr. Arnulf Gunzer. Am Foto erscheint mir Ludwig Gunzer der Senior zu sein. Alle drei waren sicher Gründungsmitglieder des Kärntner Yachtclubs, den ich hier vorerst KYC nenne. Das zweite „K“ im heutigen Clubnamen KYCK kommt erst später dazu. Früh gab es Bestrebungen, einen Yachtclub in der Ostbucht zu gründen, 1928 war es dann soweit.¹

See ohne Segel

Welche Erlebnisse führen aber dazu, in einer Bezirksstadt 1928 einen Segelclub zu gründen? Wer oder was waren die Impulsgeber? Der Wörthersee als Segelrevier?

Die Nutzung des Wassers für Freizeitvergnügen war gesellschaftlich kaum etabliert. 1804 tadelt J. A. Schultes in seiner „Reise auf den Glockner“ „die elenden Wiesen und elenden Hütten am Wörthersee und seine Fischer, die sich nicht einmal der Hilfe des Windes bedienen.“² Schultes spricht da vermutlich Bauernschiffe an, die 1807 als Lastkähne am See unterwegs waren.³ Und der legendäre

Josef Kyselak bemerkte 1825 über den Wörthersee: „Trotz seiner zwei Meilen langen und größtenteils einer halben Meile breiten Ausdehnung gewährt er nichts weniger, als anmutig abwechselnde Partien.“ Beide stimmen darüber überein, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis im Wörtherseegebiet ein sehr negatives sei.⁴

Es muss Faktoren gegeben haben, die junge Männer seglerisch prägen konnten. Waren es Erzählungen über erste Flößer, die im 18. Jahrhundert den See befuhren? Es galt damals Holz, Kohle und andere Waren von West nach Ost und umgekehrt über den See zu schaffen. Am Rückweg nach Velden begannen die „Wörtherseefahrer“ irgendwann den damals am späten Nachmittag stabil wehenden Ostwind zu nutzen. Sie montierten auf ihre Plätten Masten, takelten sie mit Luggerseglern und trieben auf Vorwindkurs heim nach Velden. Dort ist man dann ungespitzt ins morastige Ufer gekracht. – Frühes Hafenkino sozusagen. Die Fährmänner sollen oft betrunken heimgetrieben sein: „Die Besatzungen wurden von ihren Frauen mit einem Guss kalten Wassers geweckt. Angeblich galt bei den Schiffern der Wahlspruch ‚Wind auffa, Schnops obe‘.“⁵



Plätten dominierten das Bild des Wörthersees. Einfache Fährleute transportierten Rohstoffe von West nach Ost und retour ...

© Archiv Stossier

Der Baron, sein Admiral, ein erster Yachtclub am See

War es das Landschaftsbild oder weckte der bezirksstädtische Stolz die Lust aufs Segeln der Klagenfurter? Denn ein Sohn der Stadt war Maximilian von Sterneck (1829–1897). Er war einer, von dem Buben träumen konnten, ein Held, ein Vorbild, einer, über den die Zeitungen schrieben. Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein, so hat er ganz genau geheißen, wurde am 14. Februar 1829 geboren. Sein Vater war Gerichtspräsident in Klagenfurt.⁶ Maximilian von Sterneck war Marineschüler mit Heimweh nach Klagenfurt. Jedes Jahr kam er zur Erholung in seine Heimatstadt. Das hat ihn dann noch beliebter gemacht. Der Kapitän, Admiral und Seefahrer, der von der Adria heim zum See fährt! Am 18. Mai 1864 wurde Maximilian von Sterneck Kommandant der SMS Schwarzenberg und Flaggenkapitän von Admiral Tegetthoff. Die Seeschlacht vor Lissa, am 20. Juli 1866, sollte von Sterneck einen Platz in den Geschichtsbüchern sichern. Folgendes passierte: „Sterneck rammte zwei feindliche Panzerschiffe, die bedeutende Havarien erlitten. Um 11.00 Uhr vollführte Sterneck ein für unausführbar gehaltenes Manöver. Mitten unter den heftig feuernden Schiffen ortete der an Bord stehende Sterneck das Pan-

zerschiff *Re d'Italia*. Er hielt mit voller Kraft auf die *Re d'Italia* zu und rammte sie Backbord. In weniger als zweieinhalb Minuten versank der Stolz der italienischen Kriegsmarine samt Besatzung.“⁷



Später wurden die Plätten mit Segeln ausgerüstet. Heimtreiben am Vorwindkurs. Erstes Segeln.

© Archiv Atzwanger



Baron Walterskirchen (Mitte) vor einem Boot mit einem Herreshoff-Riss. Bootsbau-Standard um 1890.

© Archiv Stossier

hatte vermutlich ein Naheverhältnis zum Klagenfurter Admiral Maximilian von Sterneck. Denn Christian Steeb und Thomas Sterneck belegen in ihrem Buch „Die Daublebsky Freiherrn von Sterneck und Eberstein“ verwandschaftliche Bande zwischen den Familien. Robert von Walterskirchen jedenfalls war bei der Gründung des „Union Yacht Clubs Zweigverein Wörthersee“ in Wien dabei. Er wird auch als erster Obmann des Union Yachtclubs Zweigverein Wörthersee (UYC-Wö) genannt.⁸

Solche Heldentaten beeindruckten damals junge Menschen wie Viktor Hauser oder Ludwig Gunzer. Möglich, dass die Gunzers, Hauser und Konsorten auch von Robert Wilhelm Freiherr von Walterskirchen erfahren haben. Dieser war nämlich dafür verantwortlich, dass schon vor der Jahrhundertwende einige Segelboote am Wörthersee kreuzten. Freiherr von Walterskirchen (20.2.1839–12.6.1920)

Freiherr von Walterskirchen war auch Mitglied des 1878 in Klagenfurt gegründeten Ruder- und Segelclubs Nautilus. Begeisterten ihn, der ab 1882 auf der Lakonig Hube in Pritschitz lebte, die Segler des Ruderclubs? Kannte er vielleicht die Segler und die Boote des damals schon legendären k. u. k.



Maria Wörth 1906. Segelvergnügen mit Segellängenbooten, bevor die Jollen dem „kleinen Mann“ den See als Segelrevier erschließen.

© Archiv Atzwanger

Yachtgeschwaders in Pula aus Erzählungen oder durch persönliche Besuche? Immerhin war Maximilian von Sterneck ja ab Dezember 1869 Hafenskapitän von Pula. Die dort gesegelten Boote könnten ihn und von Walterskirchen beeindruckt haben. Hatte einer der beiden erkannt, welche glückliche Symbiose zwischen der Wörtherseelandschaft und dem damals aufkeimenden Freizeitspaß Segeln entstehen kann? Hat Freiherr von Walterskirchen von Maximilian von Sterneck über den in Wien und am Neusiedlersee praktizierten Segelsport Informationen erhalten? Es kann schon so gewesen sein. Denn am 21. April 1886 folgte die konstituierende Sitzung des UYC. Mit dabei: Robert von Walterskirchen. Er wird als Ausschussmitglied des UYC⁹ geführt und Ehren-Commodore war Vize-Admiral Baron von Sterneck.¹⁰

Aus dem UYC, dem Elternhaus des geregelten Yachtsports in Österreich,¹¹ entstand der Union Yacht Club Zweigverein Wörthersee (UYCZV-Wö). Genau am 14. Juni 1886. Der UYCZV-Wö und der KYC teilen sich also die ersten 32 Jahre der Segelgeschichte als jene Clubs am Wörthersee, die sich ausschließlich dem Segelsport widmen.

Segelnder Adel, ruderndes „Volk“

Die ersten Freizeitsegler am See kamen vermutlich aus Klagenfurt und gehörten dem Ruder- und Segelclub Nautilus an. Der feierte am 15. Juli 1928 das 50. Bestandsjubiläum. Das wurde auch in den Zeitungen groß bejubelt. Da wurde viel über Ruderer geschrieben, aber so gut wie gar nichts über Segler. Dabei sorgten auch diese für reges Treiben am See. Der „Admiral“ Hans Kopper, ein Postbeamter, wird hier als erster Segelfunktionär erwähnt.¹² Er besaß mit *Hannibal* eine schöne Segelyacht am See. So schreibt das „Kärntner Tagblatt“ am 16.10.1928: „Die ersten Mitglieder des Nautilus waren Julius und Gustav von Moser, Ambroß Umlauf, Josef Schiberth, Emil Spitra und andere.“¹³ 1893 entstand im Nautilus eine Segelsektion.

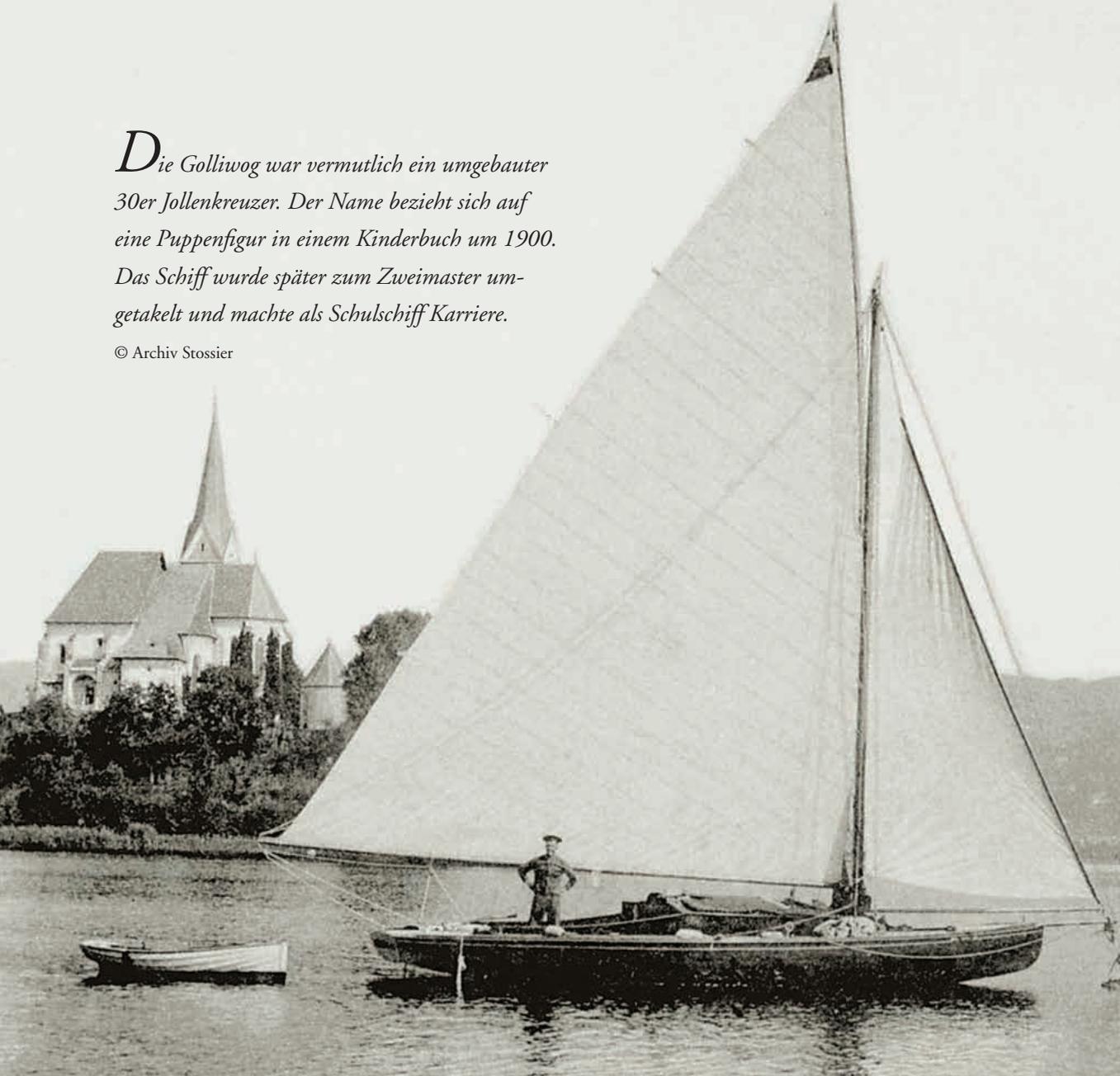
Der Klubschoner Robert war eines der ersten Boote am See, das zum gesellschaftlichen Segeln genutzt wurde. Sein Liegeplatz war vor dem Schrottenturm. Das Boot wurde 1887 bei Young in Pritschitz gebaut.

© Archiv Stossier



Die Golliwog war vermutlich ein umgebauter 30er Jollenkreuzer. Der Name bezieht sich auf eine Puppenfigur in einem Kinderbuch um 1900. Das Schiff wurde später zum Zweimaster umgetakelt und machte als Schulschiff Karriere.

© Archiv Stossier



Es verwundert nicht, dass der umtriebige von Walterskirchen beim Nautilus Ehrenmitglied war. Auch der kaiserliche Rat C. Angerer und dessen Sohn A. C. Angerer werden als Mitglieder genannt.¹⁴ Herren, die auch beim KYC eine nicht unwesentliche Rolle spielen werden.

Wie es den ersten Seglern am See erging, zeigt eine Sequenz aus der Klagenfurter Zeitung vom 12. Oktober 1928, Nr. 234. Der Ruderer Ernest Wlattnig schreibt von den Anfängen des Rudersports, die sich ja zeitlich mit dem Beginn des Segelsports in Kärnten decken: „1928 geben junge Herren und Damen im notdürftigen Trikot ihre gebräunte Haut ungeniert den Blicken preis.“ Der Dresscode für Rudersportler der 1880er Jahre wurde von Wlattnig im selben Artikel folgend beschrieben:

„Niedere Bootsschuhe, blaue, über die Knie gehende Strümpfe, weißleinene Hosen über die Knie herabreichend mit zwei oder drei Knöpfen unter den Knien. Ein rot weißes Trikot mit halbkurzen Ärmeln, um den Hals sehr bescheiden ausgeschnitten. Als unanständig galt es, die Hosen aufzukrempeln und die Strümpfe unter die Knie herunter zu rollen. Als Ruderer ohne Leibchen auftauchten, rief die Entblößung allgemeine Entrüstung hervor.“

Die Segler am Ende des 19. Jahrhunderts waren jedenfalls züchtig verhüllt. Das zeigen auch die Bilder.

Eine bezahlte Mannschaft segelte, die Herren Eigentümer ließen sich wie von Fiakern am Wasser herumkutschieren. Das änderte sich bald: „Jeden packt einmal die Idee der Schnelligkeit – den einen früher, den anderen später – und lässt ihn dann nicht



wieder los. Und das ist gut so. Denn in diesem Augenblick wird aus dem Wasserfahrer der Segler geboren.“¹⁵

Die Schnelligkeit des Bootes und die Möglichkeit, dieses selber zu beherrschen, wird immer mehr zur Begier der Herrensegler.

Der UYCZV-Wö hatte viele Jahrzehnte kein eigenes Zuhause. Die Segler lebten in Wien, in Graz oder in anderen Teilen der Monarchie. Die 1864 gebaute Eisenbahnlinie ermöglichte es Wienern und Wienerinnen in sieben bis acht Stunden von Wien nach Kärnten zu dampfen. Die Mitglieder des Yachtclubs trafen sich in ihren Villen. Das Clubleben gestaltete sich höchst privat. Und da das „Spazierensegeln“ für einige bald zu langweilig wurde, mussten erste Rennen, Regatten, organisiert werden. Um die Jahrhundertwende wurden viele

Annie: So schön kann das Segeln sein.

Ingo Hopfgartner vom UYC-Wö an der Vorschot. Sein Boot wurde 1895 gebaut, es ist ein Herreshoff-Riss, gebaut in der Werft des Richard Young in Pritschitz. Annie, ein Wulstkieler, hieß vermutlich früher „Peter“, wechselte mehrmals den Besitzer, ehe Ingo Hopfgartner das Boot kaufte und aufwändig und originalgetreu restaurieren ließ. Annie ist 2018 das älteste am Wörthersee gebaute Segelboot und somit segelnde Zeitgeschichte.

© Ben Scheurer

Preise für diese Regatten vom bereits erwähnten k. u. k. Yachtgeschwader gestiftet. Sogar Boote, die bei Regatten des k. u. k. Geschwaders in Pula starteten, nahmen an Regatten am Wörthersee teil.

Für gut situierte Bürger, wie die Gebrüder Gunzer und ihren Freund Viktor Hauser, war das alles beeindruckend. Aber Segeln war der Sport der Superreichen, da gehörten Klagenfurter Apotheker vermutlich nicht dazu. Die Mitgliederliste des UYCZV-Wö las sich damals „fürstlich“. Fürst Heinrich Orsini Rosenberg war 1897 Vereinsvorstand, Baron Longo sein Stellvertreter. Wilhelm Ritter von Ehrfeld war Schriftführer. Carl und Ernst Angerer, die „Nautilianer“, waren auch hier dabei.¹⁶ Als Oberbootsmann fungierte, wen wundert's, Robert Freiherr von Walterskirchen. Der Umtriebige war also im Wiener Stammverein UYC wie auch im Zweigverein UYC-Wö aktiv. Das legt nahe, dass von Walterskirchen die treibende Kraft hinter der Einführung des geregelten Segelsports am Wörthersee war. Und der Segelsport nahm rasant Fahrt auf.

Gesegelt wurde in diesen seglerischen Anfangstagen mit extrem labilen Schwertbooten (Fludern und Swallows) sowie mit schweren, getakelten Kuttern.¹⁷ Erste Segelboote am Wörthersee dürften englische und deutsche Konstruktionen gewesen sein. 1886 gründete Richard Young seine Werft in der Pritschitzer Bucht. Bis 1962 verdienten an diesem Standort die Herren Miller, später Heinrich Rehse und zum Schluss Josef Hammer als Bootsbauer ihr Geld. Richard Young baute den 1888 fertig gestellten Schoner *Robert*. Das zehn Meter lange Schwertboot hatte seinen Liegeplatz vor Freyenthurn, also in der Ostbucht. Robert Johanny schrieb: „Der am 15. April 1888 vom Stapel gelaufene Clubschoner war als schwimmender Mittelpunkt der Förderung geselligen Clublebens und der Vertilgung der wegen Alkoholgehalts schädlichen Flüssigkeiten und der Übung sonstiger Tugenden im Einsatz. Da es sich um ein Schwertboot handelte, musste man mit sehr viel Mannschaft segeln. Es war damals auch üblich, als Ballast Sandsäcke mitzuführen, die auch verlagert wurden.“¹⁸

1909 berichtet die „Yacht“ von der absolvierten 100. Segelwettfahrt des Nautilus.¹⁹ Vielleicht haben ja diese Wettfahrten bei den Klagenfurtern Lust auf „mehr“ gemacht, was den Segelsport betrifft. Von 1896 bis 1901 war Ladislaus Graf Hoyos Präsident des UYC-Wö²⁰ und die Westbucht dominierte das seglerische Geschehen. Von Juli bis September wur-

den Regatten, oft vor Publikum, gesegelt. Wichtige Wettfahrten waren bald in einer Wörther-See-Woche zusammengefasst. Bis 1917 wurden zu Ehren des Kaisers an dessen Geburtstag am 18. August Geschwaderfahrten organisiert. Während viele Boote jener Zeit irgendwann „untergingen“, blieben andere in Erinnerung. Etwa die amerikanische Swallow *Spatz*. Franz Freiherr von Preuschen brachte das Kielboot 1900 an den Wörthersee. Das Boot war eine richtige Rennmaschine.²¹ *Spatz* wurde später, 1910, von Dr. Dr. Robert Johanny gekauft. Er taufte den *Spatz* in *Teixl* um. Der Begriff *Teixl* hat übrigens nichts mit dem Teufel zu tun.²² Das Boot wurde nach einem schönen Mädchen benannt. Heute noch gibt es in Maria Wörth die Teixlbucht. Das Schiff *Teixl* verschwand und lebt als Ortsbezeichnung weiter.

Es wurde nicht nur in der Westbucht des Wörthersees gesegelt: Die Wettfahrten fanden zwischen Maria Wörth und Sekirn statt, sie konnten immer gut beobachtet werden.

„Es herrschte kräftiger, böiger Südwind, bei dem es ein ungemein interessantes Bild bot, wie sich die 14 am Start erschienen Yachten mit anerkannter Zähigkeit durchkämpften. Doria des Grafen Nugent legte die ungefähr fünf Seemeilen lange Strecke in einer Zeit von 48,52 zurück. Außerdem gewannen in den einzelnen Gruppen die Yachten Dietz, Tartarus, Finesse und Hilde je einen ersten und Harald einen zweiten Preis. Der Segelsport am Wörthersee nimmt, dank der unermüdlichen tatenfrohen Bemühungen des beide Arten des Wassersports pflegenden ‚Nautilus‘ einen entscheidenden Aufschwung.“²³

Berichte wie diese werden wohl allgemein die Leidenschaft für das Segeln geweckt haben. Dazu kommt, dass Segeln 1900 olympische Sportart wird. Das kann langfristig Ehrgeiz wecken. Vielleicht waren die späteren KYC-Gründer bei diesen in der „Yacht“ geschilderten Törns ja durch einen glücklichen Zufall mit an Bord, oder sahen sie die Segelboote vom Ufer aus? Am 19. Juli 1910 fand eine weitere vom Nautilus organisierte Regatta statt. Diesmal wurde zwischen Maria Wörth und Töschling bei starkem Schlechtwetter gesegelt.



Das Boot mit dem Kleeblatt ist die Gefion II, das Vorläuferboot der Gefion III.

1907: Im Duell um einen Regattasieg gegen die Doria des Grafen Nugent unterlag die Gefion II, weil ihr Großsegel gestohlen wurde. Das passierte in der Nacht von 8. auf 9. August. Der Matrose Nikolo Riffi wurde verhaftet, befragt und nach einem Monat wieder freigelassen. Man konnte ihm nichts nachweisen, das Segel tauchte nie mehr auf. © Archiv Stossier

Im Sommer 1913 sah man am Wörthersee die erste R-Yacht und die ersten nationalen Jollen. Regatten mit bis zu 23 Meldungen wurden normal. Bei der Wörtherseewoche 1913, vom 21. bis 28. Juli, starteten in der 6 m-Klasse zehn Yachten, in der Jollenklasse sieben Boote, darunter viele Neubauten. „Auf diesen Aufschwung darf der k. k. Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee gewiss stolz sein“, schrieb der Chronist jener Tage.²⁴

Crews mit Hochseerfahrung konnten bei diesen Regatten nicht die erwarteten Siege einfahren. Als Begründung wurde angegeben, dass die Bootsführer weder die Boote noch den Wörthersee und seine Windtücken gut kannten. Die nationalen Jollen begeisterten, sie erschienen auch weniger „Betuchten“ erschwinglich. Doch das Segeln mit Jollen wurde damals in weiten Kreisen noch als Ausbund „seniler Tätigkeit“ bezeichnet. Eine Einschätzung, die sich sehr schnell ändern sollte.

R-Yachten und nationale Jollen

1906 vereinbarten die europäischen Segelnationen in London und Berlin Bauvorschriften für Segelboote der „Meter-Klassen“. In Paris wurden dann 1907 die Segelanweisungen entschieden

und die International Yacht Racing Union (IYRU) gegründet. Die First Rule (erstes Regulativ) galt ab dem 1. Januar 1908 zunächst für zehn Jahre und beschrieb die erste Formel der Meter-Klasse. Diese Formel besteht aus den Parametern Schiffslänge, Schiffsbreite, Wasserlänge, Tiefgang, Freibord und Segelfläche. Nach dem Einsetzen der entsprechenden Werte erhält man als Ergebnis eine Zahl, zum Beispiel 6.



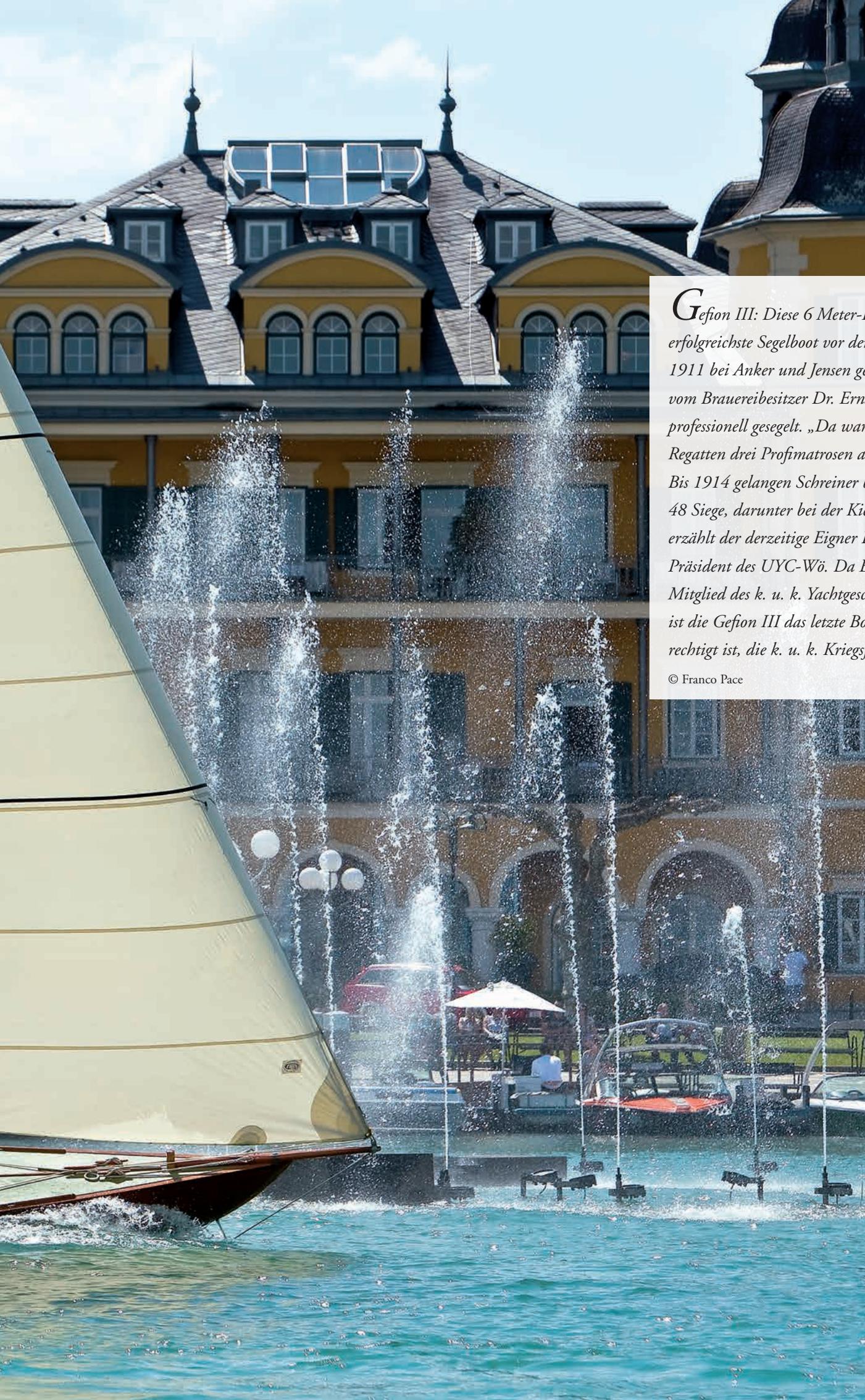
Segelrunde um 1910

© Archiv Stossier

K37

K37





Gefion III: Diese 6 Meter-Klasse war das erfolgreichste Segelboot vor dem 1. Weltkrieg. 1911 bei Anker und Jensen gebaut, wurde es vom Brauereibesitzer Dr. Ernst Schreiner professionell gesegelt. „Da waren bei allen Regatten drei Profimatrosen aus Triest an Bord. Bis 1914 gelangen Schreiner bei 85 Starts 48 Siege, darunter bei der Kielerwoche“, erzählt der derzeitige Eigner Dr. Schmid, Präsident des UYC-Wö. Da Ernst Schreiner Mitglied des k. u. k. Yachtgeschwaders war, ist die Gefion III das letzte Boot, das berechtigt ist, die k. u. k. Kriegsflagge zu führen.

© Franco Pace