

# Österreichische Metallhüttenwerke A. G.

Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 15

Telephon 951 und 978

**Lagermetalle, Spezialität Marke: „TURBO-SQUIRREL“**

*Lötzinn in Spezial-Ausführung, insbesondere für den Motorenbau,  
Abgüsse aus allen Metallen und Legierungen sowie aus Aluminium.*

## Metallwarenfabrik Aktiengesellschaft

vormals

Louis Müllers Sohn Fritz Müller

XIII/2, Gurkgasse 18—22

Telephone:  
33-1-68 (33-1-71 int.)

Telegr.-Adr.:  
„Metallmüller“



### Abteilung Metallgießerei:

Abgüsse in sämtlichen Metallen, roh und  
appretiert, in Stückgewicht bis 2000 kg.

### Abteilung Leichtmetallgießerei:

Alle einschlägigen Abgüsse für Automobil-,  
Flugzeug- und Bootsmotorbau aus Alu-  
minium und **Silumin**.

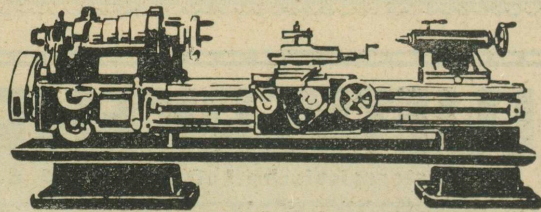
Neuzeitliche  
Werkzeug-Maschinen

für

**Autobau**

**Flugzeugbau**

**Schiffsbau**



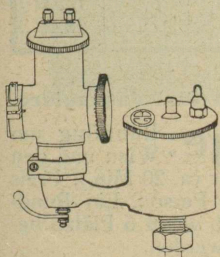
**H. Sartorius Nchfg.**

Gesellschaft m. b. H.

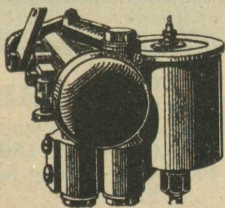
Wien VIII. Laudong. 12

## Rekord- u. GB.-Sparvergaser

für alle Arten Motoren  
und für jeden Brennstoff verwendbar.



Österreichische  
Präzisions-  
fabrikate.  
Alle Vergaser-  
Größen  
(horizontal und  
vertikal)  
sofort lieferbar



G. Barthelmie · Vergaser-Spezial-Erzeugung  
Wien IV. Goldeggasse 6      Telephon 58161

## Röhrenwerk Franz Herczka

Kupferröhren, Messingröhren, nahtlos gezogen,  
rund, vierkantig, in allen Profilen

Wien XIII/2 Lützowgasse 12-14

Fernruf 36310 — Telegr.-Adresse: Erzprodukte, Wien

# Neurührer & Gruber

WIEN I.

Ring des 12. November 6



Größtes Lager in

## Qualitäts-Werkzeugen

für Werkstätte und Ausrüstung

Präzisions-Stahlrohre

Kupfer-Asbest-Dichtungen

Blanke Schrauben und  
Muttern

Federringe und Splinten

zu Original-Fabrikspreisen

**FEUER-  
UND  
EXPLOSIONSSICHERE  
BENZIN  
LAGERUNGEN**

BENÖTIGEN  
KEIN SCHUTZGAS  
SIND DAHER  
**PRAKTISCH  
KOSTENLOS  
IM BETRIEBE**



# Dabeg

MASCHINENFABRIKS-A.G.

WIEN, VI. WALLG. 39 TEL. 94.97

## LUFTVERKEHR FLUGPLAN DER TRANS-EUROPA-UNION

Österreichische Luftverkehrs A. G. Wien I. Friedrichstraße 1 (Verkehrsbüro)

		11.45 13.45		ab GENF	an				13.30 11.30
	9.45	14.15		ab ZÜRICH	an	14.45			11.00
8.30 10.15				ab FRANKFURT an FÜRTH (NÜRNBERG)	an				16.30 14.45
10.40				ab	an				14.20
12.00	12.00	16.30		an MÜNCHEN	ab	12.30		13.00	8.45
12.30 15.30	12.30 15.30		9.00 12.00	ab	an	11.45 8.30	15.30 12.15	11.45 8.30	
16.30 18.30	16.30 18.30		8.30 10.30	ab WIEN	an				18.00
				an BUDAPEST*)	ab		9.30 7.30		16.00

\*) Die Strecke Wien—Budapest und zurück wird mit Wasserflugzeugen befliegen.

In Verwendung stehen Junkers — Ganzmetall — Limousinen mit Fassungsraum für fünf Passagiere.

**FLUGPREISE:** Wien—München . . . . . ö. K 900.000.—  
Wien—Budapest . . . . . " " 500.000.—  
Wien—Frankfurt . . . . . " " 2.000.000.—  
Wien—Fürth (Nürnberg) . . . . . " " 1.500.000.—  
Wien—Zürich . . . . . schw. Fr. 175.—  
Wien—Genf . . . . . " " 225.—

**Rundflüge:** Rundflug um Wien und den Wienerwald (Dauer ca. 20 Min.), Preis K 150.000.— pro Person. Ein Rundflug findet nur statt, wenn 5 Plätze bezahlt werden.

Flugscheine sowie sämtliche Auskünfte im Österreichischen Verkehrsbüro, Wien, I. Bez. Friedrichstraße 1

# FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

=====  
*Offizielles Organ*  
=====

des  
Österreichischen Aeronautischen Verbandes  
Österreichischen Aero-Klubs      Österr. Flugtechnischen Vereines  
Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt  
Union-Yacht-Klubs  
und des  
Wiener Segel- und Ruder-Klubs.

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I. ELISABETHSTRASSE 3  
Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921.

Manuskripte werden nicht zurückgestellt. Nachdruck  
nur mit Zustimmung der Schriftleitung und Quellen-  
angabe gestattet.

Erscheint am 15. jeden Monats

Die Verfasser sind für Form und Inhalt der von  
ihnen eingesandten Artikel und Abbildungen ver-  
antwortlich.

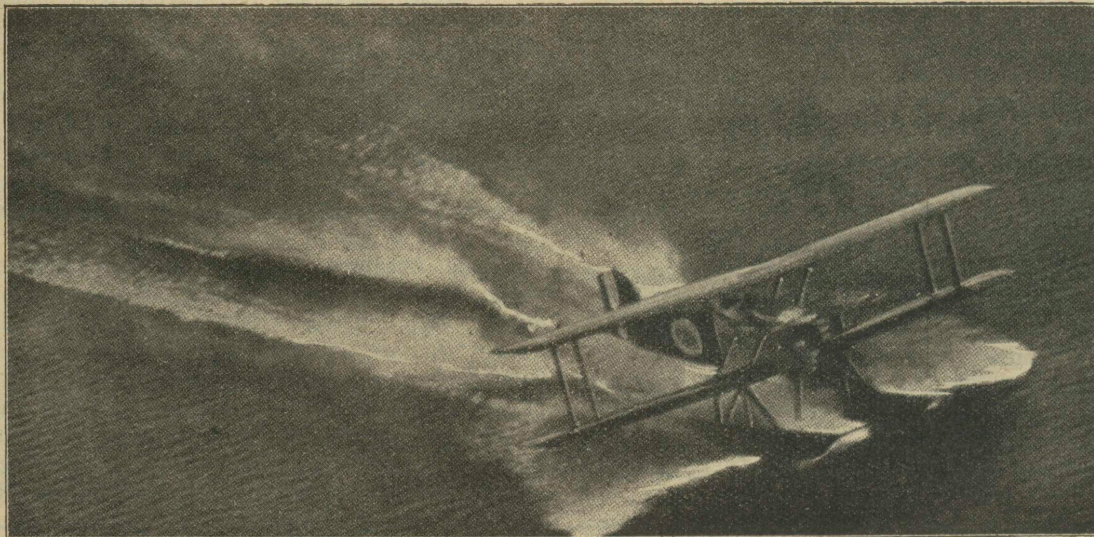
ABONNEMENTS:

Für Österreich und Deutschland jährlich . . . . .	60.000 ö. K.	Für das übrige Ausland jährlich . . . . .	15.— Schw. Frcs.
Einzelnummer . . . . .	6000 ö. K.	Einzelnummer . . . . .	1.50 Schw. Frc.

Jahrgang 1924

Wien, Mai

Nr. 5



Weltkreuzer des amerikanischen Weltfluggeschwaders „wassernd“.

## MITTEILUNGEN.

### Österreichischer Aero-Klub.

#### Viktor Silberer

Viktor Silberer, der Gründer des Österreichischen Aero-Klubs, ist verschieden. Die großen Verdienste dieses Pioniers der österreichischen Luftschiffahrt, die an anderer Stelle besonders ausgeführt werden, bleiben lebendig über seinen Tod hinaus und unvergessen. — Wir werden ihm ein ehrendes Angedenken bewahren.

\* \* \*

Aus Paris erhielten wir die Nachricht, daß der Präsident der Fédération Aéronautique Internationale

#### Prinz Roland Bonaparte

gestorben ist. Der Verstorbene hat sein ganzes Leben und einen großen Teil seines Vermögens der Wissenschaft und dem Fortschritt gewidmet. Er genießt als Geograph einen bedeutenden Weltruf; sein jeder Neuerung geneigter Geist brachte ihn auch in Verbindung mit der Luftschiffahrt, und so wurde er, Dank seiner vielseitigen Kenntnisse und seiner persönlichen Tüchtigkeit zum Präsidenten der F. A. I. gewählt, eine Stelle, welche er bis zu seinem Tode innehatte. Er war auch bei der Sitzung, die die F. A. I. im Jahre 1912 in Wien hielt, anwesend und seine Anwesenheit bei der Eröffnung des Flugfeldes Aspern und dem damaligen I. Wiener Meeting, welches sich an die Sitzung der F. A. I. anschloß, bei welchem die schönen Erfolge unserer österreichischen Piloten bewundert wurden und zwar gerade auf dem Felde, wo es Erzherzog Karl gelungen war, Napoleon I. — dem Großonkel des Prinzen Roland Bonaparte — das Schlachtenglück zum erstenmale streitig zu machen, gab vielfach Anlaß zu historischen Reminiszenzen.

Prinz Roland Bonaparte war übrigens ein ruhiger und besonnener Geist, der sich jedes Chauvinismus zu enthalten wußte, und so war es auch er, der dem Österreichischen Aero-Klub nach dem Kriege an die Hand ging, als es sich darum handelte, die Mitgliedschaft bei der F. A. I., welche während des Krieges dem Aero-Klub in ganz sonderbarer Art abgesprochen worden war, wieder geltend zu machen. — Das Andenken des Verstorbenen wird im Geiste eines jeden Luftschiffers ehrend bewahrt bleiben.

\* \* \*

**Klubnachricht.** Es ist beabsichtigt, im Laufe des Monats Mai oder Juni vom Klubplatz im Prater oder vom Linzer Gaswerk aus mit dem Ballon Hohensalzburg einen Ballonaufstieg zu unternehmen. Diese Veranstaltung soll durch Teilnahme der Autosektion des Österr. Touringklubs eine Erweiterung erfahren, indem der Ballon durch Automobile und Motorräder verfolgt wird. Für die Verfolger sind Preise ausgesetzt und hat es darauf anzukommen, wer als erster nach der Landung den Ballonkorb berührt.

### Oberösterreichischer Verein für Luftschiffahrt in Linz a. D.

Anschrift: Oberösterreichischer Verein für Luftschiffahrt in Linz a. D. Telegramm-Adresse: Luftschiffverein Linz. — Telefon-Nummern: 1083 Stelle VI (Präsidium); 953 Stelle IV (Schriftleitung). Postsparkassen-Konto Nr. 33.091.

Mitgliedsbeiträge 1924 (mindestens): Unterstützende Mitglieder K 5.000.—, ordentliche Mitglieder K 20.000.— Stifter K 250.000.—, Gründer K 500.000.— Anmeldungen unter obiger Anschrift.

### Österr. Flugtechnischer Verein.

Gelegentlich der am 2. Mai 1924 abgehaltenen Ausschußsitzung, in welcher hauptsächlich interne Angelegenheiten beraten wurden, erfolgte die Wahl eines Fünferkomités (die Herren *Kupelwieser, Dr. Bardas-Bardenau, Pittner, Dr. Scheinflug* und *Urbantschitsch*) zum Zwecke der Erstattung von Vorschlägen hinsichtlich der Besetzung von leeren Stellen im Vorstände, der Propaganda und der inneren Neugestaltung des Vereines.

In den Verein wurden aufgenommen:

- Als Gründer: Das *Kohlengroßhandlungshaus J. Petschek G. m. b. H.*,
- Als ordentliche Mitglieder: Das *Metallhüttenwerk Jakob Neurath, SKF Kugellager* und Herr *Franz Gold, Privatbeamter.*

Es sind bisher leider noch viele Mitglieder mit ihren Beiträgen im Rückstande, weshalb erneuert dringend ersucht wird, die noch ausstehenden Mitgliedsbeiträge dem Vereine baldigst zukommen zu lassen.

Ab 1. Jänner 1924 sind die Mitgliedsbeiträge wie folgt festgesetzt:

- Stifter — einmalige Zuwendung von 1000 Goldkronen;
- Lebenslängliches Mitglied — einmalige Zuwendung von 250 Goldkronen;
- Gründer — einmalige Zuwendung von 100 Goldkronen und jährlich 10 bis 20 Goldkronen, je nach Selbsteinschätzung;
- Unterstützendes Mitglied — einmalige Zuwendung von 50 Goldkronen und jährlich 5 bis 10 Goldkronen, je nach Selbsteinschätzung;
- Ordentliches Mitglied — 5 bis 10 Goldkronen, je nach Selbsteinschätzung.

Eingeschreibengebühr für neueintretende Mitglieder 1 Goldkrone.

Jedes Mitglied, das den festgesetzten Mitgliedsbeitrag für 1924 eingezahlt hat, erhält die Zeitschrift unentgeltlich zugestellt, dann genießen die Mitglieder 10 Prozent Nachlaß bei Überlandflügen sowie Begünstigungen bei aviatischen Veranstaltungen u. a.

Alle Mitglieder werden höflich gebeten, in ihrem Freundes- und Bekanntenkreise neue Mitglieder für den Österreichischen Flugtechnischen Verein zu werben, da derselbe für sein beabsichtigtes neues Arbeitsprogramm zur stärkeren Geltendmachung der Interessen Österreichs auf dem Gebiete der Luftfahrt und des Luftverkehrs der Mithilfe der weitesten Kreise bedarf, insbesondere unserer Industrie-, Wirtschafts- und Finanzkreise.

#### Auszugsweise Berichte:

1.) 8. ordentliche Generalversammlung am 9. April 1924: Präsident Ingenieur Sedlacek begrüßt die Erschienenen, spez. das Ehrenmitglied Landesamtsdirektor-Stellvertreter Hermann Attems, erstattet den Tätigkeitsbericht 1923 und bespricht das Arbeitsprogramm 1924. Der Verein zählt: 1 Ehrenmitglied, 17 Gründer, 10 Stifter, 65 unterstützende, 114 ordentliche — insgesamt 207 Mitglieder. Wie im Vorjahre wird die Haupttätigkeit des Vereines auf Schaffung eines Flughafens in Linz gerichtet sein und

ist in Bälde eine, wenn auch provisorische, so doch günstige Lösung dieser Frage zu gewärtigen. Schriftleiter Oberst Malina erörtert die Bestrebungen betreffs Aktivierung von Luftverkehrslinien in Österreich. (Österreichische Luftverkehrs A. G., Technische Werkstätten G. m. b. H., Austria-Luftverkehrs A. G.), Präsident Sedlacek bespricht die Möglichkeiten der Beschaffung eines Vereinsflugzeuges und berichtet über die bevorstehende Wahl der Zeitschrift „Flugzeug und Yacht“ als Vereinsorgan, zu deren Bezug und Unterstützung durch Insertionsaufträge er auffordert. Ausschuwahlen nach Antrag der abtretenden Vereinsleitung. Der Kassebericht des Kasseverwalters Obstl. Ikawetz wird zur Kenntnis genommen. Anträge: Keine. Die geplante Lichtbildervorführung über die I. österreichische Segelflugwoche mußte wegen Nichteintreffen der Bilder entfallen.

2.) 18. Ausschußsitzung am 28. April 1924: Vorsitzender: Präsident Ing. Sedlacek. Ausschußkonstituierung: Präsident: Ing. J. Sedlacek; Vizepräsidenten:

Oberst Th. Malina und Juwelier Josef Winkler; Schriftleiter: Obst. Malina; Schriftleiterstellv.: K. Kiehbüchler; Kasseverwalter: Obstl. J. Ikawetz; Stellvertreter: F. Lahner; Bücherwart: Mjr. Erwin Mayer-Löwenschwert; Stellv.: Architekt Prof. H. Wolfsgruber; Zeugwart: Rudolf Schießl; Stellv.: R. Strelh.

Sonderausschuß für Luftverkehr (Flughafen-Verkehrsangelegenheiten) und Luftsport. (Segelflug, Motor-Luftsport): Ikawetz, Lahner, Malina, Hptm. a. D. H. Schartner, Schießl, Josef Svecz, Hans Wannek. Ohne Funktion: Landesamtsdirektor Hermann Attems, Obstl. a. D. Philipp Blaschke, Karl Frank, Fabriksbesitzer, Walter Frank, Fabriksbesitzer, Ing. Ludwig Gallois, Fabriksdirektor, Kommerzialrat Ludwig Hinterschweiger, Vizepräsident der O. Ö. Handels- u. Gewerbekammer, Ing. Philipp Imhof, Direktor d. städt. Gas- und Wasserwerkes, Hofrat Ing. Ludwig Nejd, Ing. Prof. Dr. Josef Pirkl, Ingenieur Ernst Rausch.

### Viktor Silberer †.

Ein Übermensch, nicht im Nietzsche'schen Sinne, ein Mensch einer höheren, idealen Stufe, sondern eben ein Gewaltiger, für den nur gut ist, was er will, und der alles, was sich ihm entgegenstellt, rücksichtslos niederwirft, alles, Freund und Feind! Nur das gilt, was von ihm ausgeht, seinen Namen führt, seine Firma, die gelbe Jacke mit den roten Tupfen voraus trägt. Unter diesem Gesichtspunkte muß auch seine Tätigkeit als Luftfahrer gewertet werden.

Wir alle wissen, daß *Silberer* auf allen Gebieten des Sportes zuhause war, in fast allem Meister geworden und Hervorragendes geleistet hatte. So mußte auch die Luftschiffahrt daran kommen. Im Jahre 1881 — *Silberer* war also schon 35 Jahre alt — machte er mit *Godard* in Wien die erste Auffahrt im Ballon. Allerdings soll *Silberer* schon früher, im Jahre 1868, in Amerika an einem Ballonaufstiege teilgenommen haben. 1882 hatte er schon einen eigenen Ballon, einen eigenen Instruktor aus Paris, und machte noch im gleichen Jahre selbständige Ausflüge mit seiner „Vindobona“. Wenn man bedenkt, daß *Silberer* nicht nur Luftschiffer, sondern nebenbei Gründer und Herausgeber der so vorzüglichen, durch ihn wirklich großgewordenen „Allgemeinen Sportzeitung“, ein vielgelesener Schriftsteller war, sich politisch betätigte und noch immer nebenbei alle möglichen anderen Sporte trieb, deren Vereinen er angehörte und überall eine Rolle spielte, muß man sagen, daß dies ihm nicht leicht einer nachgemacht hätte. Und was mußte *Silberer* bei der Betätigung des Ballonsportes für Schwierigkeiten, welche die Behörden und das Volk ihm machten, überwinden.

Da er bald seinen französischen Lehrer nachhause schickte, mußte er die Erfahrungen, die in keinem Sport so schwer zu ermessen sind, wie in der Luftschiffahrt, selbst sammeln und selbst am eigenen Leibe erproben. Ein ganzer Mann!

Bei *Silberer* gab es keine Oberflächlichkeit oder gar sträfliche Unachtsamkeit. Darum war er auch der denkbar beste Lehrer in dieser Disziplin. Dabei hatte er eine Art und Weise des Belehrens, daß man immer mitkommen mußte und auch der Zaudernde mitgerissen wurde. Seine Rede war immer bestimmt, ganz eindeutig, feurig und siegessicher, gerade so wie sein Stil: immer das Richtige treffend, ohne Rücksicht auf den, dem er Wunden schlagen wollte oder mußte, immer, wie er gerne sagte, die gute Sache im Auge! Ja, die gute Sache! Die Sache, die ihm gut schien, die ihm schmeichelte, die ihm untertan war — nicht aber die gute Sache, die ein anderer geleistet! Das war „ins Handwerk-pfuschen“, „Eigenbrödelei“ etc. Auch an das mußte man sich gewöhnen und anerkennen, daß er schließlich auf dem Gebiete der Luftschiffahrt in Österreich seine Person voll zur Verfügung gestellt hat.

Seine Haupttätigkeit als „Aeronaut“ beendete er eigentlich 1891, nach Schluß des zweiten militär-aeronautischen Kurses. Er hatte inzwischen im Jahre 1888 ganz aus eigenen Mitteln eine sehr interessante Ausstellung in seiner Anstalt im Prater errichtet, die auch der Ausgangspunkt der beiden militär-aeronautischen Kurse 1890 und 1891 war; er war aber auch unterdessen — nicht durch die Luftschiffahrt — sehr reich geworden, besaß den halben Semmering, hatte Renn- und Traberperde bester Klasse, ein eigenes großes Haus in der Annagasse — daher aufrichtig gestanden, Wichtigeres zu tun, als seine aeronautische Anstalt im Prater, die schon zweimal wegen Verbauung des Praters den Platz wechseln mußte und gerade wieder vor dem Umzug stand, zu verwalten. Sie hatte wahrlich ihre Schuldigkeit getan und *Silberer* zum populärsten Mann von Wien gemacht. Mitte der Neunzigerjahre des abgelaufenen Jahrhunderts sagte *Silberer* zu mir, ich möchte mir nehmen, was ich für mich

aus seiner Anstalt haben wollte und soll ein Verzeichnis seines aeronautischen Besitzes machen. Er verkaufte alles wirklich nur um einen Anerkennungspreis dem Reichskriegsministerium, das es der inzwischen langsam heranwachsenden militär-aeronautischen Anstalt übergab. Seit jener Zeit war also *Silberer* nur mehr ein Veteran der praktischen Ballonfahrer. Erst 1900, als der ehemalige Erzherzog Leopold Salvator mit seinen beiden Ballons Meteor I und II Privatfahrten machte, regte sich in *Silberer* wieder der alte Luftschiffergeist. Es wurde durch ihn der Aero-Klub in Wien gegründet.

Den Anstoß hiezu gab Leopold Salvator, der mich zu *Silberer* mit dieser Idee schickte. Letzterer wieder beauftragte mich, Statuten für einen Verein zusammenzustellen, die er auch genehmigte und dann mit Feuereifer seine Werbetätigkeit für einen Wiener Aero-Klub begann. Salvator und ich und mit uns die Offiziere traten aus dem Klub bald aus, weil eben das Regime *Silberers* sich zu absolutistisch gebärdete. Leider mit etwas Duldsamkeit und Voraussicht — die der Jugend so gerne fehlt — hätten wir durchhalten sollen und nachgeben. Der

Aeroklub wäre dann schon im Jahre 1902 das gewesen, was er mühsam 1908 geworden war. *Silberer* hatte offenbar übersehen, daß die militärischen Luftfahrer, die ja auch ihm ihr Können und Wissen verdanken und dies gerne anerkennen, viel gelernt, viel erfahren und schließlich auch dank der langen Übung bei jeder Jahreszeit, bei Tag und Nacht, auch manches konnten, daß eben diese Soldaten ihre Selbständigkeit nicht so leicht aufgeben wollten und durften! Die Zeit heilt alle Wunden. All das gehört der Vergangenheit an und die Luftschiffer-Offiziere werden ruhiger darüber denken, wie damals in der Sturm- und Drangzeit.

Unter anderen ganz ausgezeichneten Ballonführern hat *Silberer* auch seinen einzigen Sohn

*Herbert* ausgebildet. Es ist schwer, einen größeren Kontrast sich vorzustellen wie hier zwischen Vater und Sohn. Der alte *Silberer*, ein Hüne von Gestalt, ebenmäßig und schön gewachsen, voll Willens- und Tatkraft, scharfblickend und entschlossen! *Herbert* von zartem Körperbau, mit bewaffneten Augen, weich, höchst gutmütig, der keiner Fliege leid tun möchte, schwächlich im Entschluß und voll Nachgiebigkeit! Dem suggerierte der Vater den Ballonsport! Und siehe da, *Herbert* übertraf, was Leistungen anbelangt, bald den *Viktor*, und riß als Aeronaut manchen Rekord

für sich aus dem Feuer. „4000 km im Ballon“, verfaßte *Herbert* noch ein wunderschön illustriertes Luftreisebuch und stellte dann das Ballonfahren wieder ein, zum Verdruß seines Vaters.

Der plötzliche ganz unerwartete Tod *Herbert's* versetzte *Viktor Silberer* den fürchterlichsten Schlag. Und seitdem war er nicht mehr der Alte. Armer Vater!

Wer ein Lebensbild *Viktor Silberer's* sehen will, so wie er es sich für die Nachwelt gedacht hat, lese die von *Hans Plechu*, den leider allzufrüh verstorbenen treuen Diener seines Herrn, im Jahre 1916 bei *Friedrich Beck* in

Wien I. erschienene Broschüre „*Viktor Silberer*“. Eine kritiklose Verhimmelung.

*Silberer* war ein Pflichtmensch, der sich selbst vom Morgen bis in die Nacht hinein beschäftigte, der seine Umgebung, der alle, die ihm untertan, auch zur vollsten Erfüllung ihrer Pflichten zu verhalten wußte.

Nun hat auch der Nestor der österreichischen Luftfahrt unerwartet schnell die Fahrt in die Ewigkeit angetreten. Das Gedächtnis an die Anfänge der Ballonfahrten in Österreich, an den jungen tatkräftigen *Silberer*, wird uns alle nie verlassen. Gut Land für immer!

Oberst Hinterstoßer.

Salzburg, am 13. April 1924.



Viktor Silberer †.

## Vierhundert Jahre nach Magellan.

### Eine Betrachtung zum Weltrundflug\*).

Von Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.

(Nachdruck verboten.)

Als am 6. September 1522 ein Schiff aus dem Geschwader Magellans im Hafen von San Lucar — das einzige Schiff, das von den fünf Fahrzeugen übrig geblieben war, die am 20. September 1519 auf der Suche nach der Südwestpassage die Quadalquivirmündung verlassen hatten — Anker warf, war der unwiderlegliche Beweis erbracht worden, daß die Erde die Gestalt einer Kugel hat und der Zusammenhang der Ozeane eine Weltumseglung ermöglicht. Diese Erkenntnis allein hat aber noch nicht genügt, einen Weltverkehr zu schaffen, dem erst genaue Studien der Meeresstraßen die Wege geebnet haben. Fast ein halbes Jahrhundert nach dieser ersten Weltumseglung ist *Drake* eigentlich ungewollt die zweite Weltumseglung gelungen.

Und länger als vierhundert Jahre dauerte es von der Vollendung der ersten Weltumseglung bis zum Beginn des ersten Weltrundfluges.

Im Rahmen der Geschichte des menschlichen Fluges gesehen, ist dieser weittragende und kühne Plan sehr bald aufgetaucht und sehr rasch in die Tat umgesetzt worden.

In allen Zonen der Erde ist schon vorübergehend oder regelmäßig geflogen worden, die zurückgelegten Strecken einzelner Luftverkehrsgesellschaften (Junkers, Franco-Roumaine usw.) umspannen aneinandergereiht mehrmals den Erdball und doch sind alle bisher zurückgelegten Flüge nur kleine unzusammenhängende Etappen in der Erforschung der Luftwege.

Wenn man die Entwicklung einzelner Luftverkehrslinien verfolgt, so erkennt man daraus, wie viele Erfahrungen notwendig sind, um den Luftdienst kontinuierlich aufrecht zu erhalten. Je besser und vollständiger die Bodenorganisation ist, das heißt, über je mehr Wetterbeobachtungsstationen die Flugleitung verfügt, je rascher sie die Wettermeldungen erhält, je sorgfältiger sie ihre Landungsplätze pflegt und ihre Horste ausrüstet, je verlässlicher und mit den Lokalverhältnissen, sowohl Flugzeugbesatzung als auch Bodenmannschaften vertrauter sind, desto glatter und regelmäßiger wird sich der ganze Betrieb abwickeln. Die Angliederung neuer Strecken an bereits bestehende alte ist dann schon viel leichter. Diese Erfahrung haben sich auch die meisten Luftverkehrsgesellschaften zunutze gemacht und gehen Schritt für Schritt in der Verlängerung ihrer Luftlinien vor.

Ohne Anlehnung an bestehende Luftstrecken, ohne eingearbeiteten Bodendienst bedeutet ein längerer Flug ein Wagnis, ohne eigene Kenntnis des zu überfliegenden Gebietes, ohne Kenntnis der über diesen herrschenden Luftströmungen, ohne die

Möglichkeit, die Strecke an der Hand genauer Spezialkarten studieren zu können, wird so ein Flug zur Kühnheit.

Der Weltrundflug ist ein kühner Plan, dessen Erfüllung nicht nur von Apparat und Motor das Höchstmögliche verlangt, sondern auch an die Flugzeugbesatzung die größten Anforderungen stellt.

Amerika und England haben fast gleichzeitig den Versuch unternommen, durch einen Weltrundflug die Erfahrungen zu sammeln, die die Vorbedingungen für einen Weltluftdienst bieten können. Der Weltrundflug soll ferner den Beweis dafür erbringen, daß für die Anwendungsmöglichkeit des Flugzeuges eine ganz neue Aera eingetreten ist. Auch politischen Zwecken soll dieser Weltrundflug dienen. Die Vereinigten Staaten wollen den staunenden Völkern der Erde dadurch beweisen, daß sie es sind, die an der Spitze der technischen Kultur stehen und daß ihre Industrie den höchsten Anforderungen gewachsen, das scheinbar Unmögliche möglich macht. England will auf diesem Weltrundflug das Vertrauen seiner Kolonien zum Mutterlande in doppelter Weise stärken; erstens dadurch, daß es ihnen seine Überlegenheit auf dem Gebiete des Flugwesens beweist und zweitens dadurch, daß es ihnen zeigt, daß trotz aller Hindernisse zu Wasser und zu Lande das Mutterland die Verbindung mit seinen Kolonien nicht nur aufrecht erhalten kann, sondern viel rascher mit ihnen verkehren kann als je zuvor.

So sind denn auch beide Weltrundflüge verschieden organisiert und vorbereitet worden.

Der englische Weltrundflug, dem kaum mehr als die moralische Unterstützung seiner Regierung zur Verfügung steht, will in möglichst kurzer Zeit die Runde zurücklegen. Die englischen Flieger haben den großen Vorteil für sich, daß sie die meisten ihrer Etappen über englisches Gebiet verteilen können. Sie werden daher bei jeder Landung auf englischem Boden mehr als die normale Unterstützung finden und damit erscheint auch der Vorteil, den die Amerikaner durch ihre planmäßige Vorbereitung des Fluges für sich herauszuholen suchten, größtenteils aufgewogen.

Am 25. März stieg die englische *Vickers Vulture* Maschine vom Flugfeld Calshot bei Southampton unter Führung von *Mac Laren* auf. Ein Fliegeroffizier *Plenderteith* lenkt das Flugzeug und ein Sergeant *Andrews* macht den Flug als Mechaniker mit. Der in England vielfach erprobte englische Lion-Motor von *Napier* mit 450 PS sollte das Flugzeug auf der ganzen Strecke ziehen.

Die vorgesehene Fluglinie führt quer durch Europa nach Kairo, von da über Innerasien nach

\*) Abgeschlossen nach dem Stande vom 1. Mai 1924.

Karachi. Von Karachi weiter, an der Küste entlang über Tokio und den Pazifischen Ozean, die Aleuten nach Alaska und Vancouver, quer durch Kanada über Neufundland und den Atlantischen Ozean mit einer Zwischenlandung auf den Azoren nach Lissabon und von da an der Küste entlang nach England.

Mac Laren hoffte am 7. April in Karachi (Indien) zu sein, am 28. April in Tokio, am 27. Mai in Vancouver, in Ottawa am 5. Juni und in London am 29. Juni zu landen.

Die ganze Strecke, die eine Länge von rund 24000 engl. Meilen hat, könnte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Meilen die Stunde in 240 Stunden zurückgelegt werden. Wie weit das praktische Ergebnis hinter den theoretischen Rechnungen zurückbleiben wird, wird wohl eines der interessantesten Resultate des Weltrundfluges überhaupt sein.

Wenn man für den Flugtag sechs Flugstunden rechnet und auf jeden Flugtag zwei Rasttage folgen läßt, die Motor u. Flugzeug keinesfalls brauchen dürfen, die aber für die Besatzung, die nicht gewechselt wird, ein Minimum an Ruhezeit darstellen, so werden zu diesem Flug 120 Tage notwendig sein.

Kommt das Ergebnis des Weltrundfluges auch nur annähernd an diese Berechnung heran, so bedeutet das einen ungeheuren Erfolg, denn es beweist, daß bei bereitgestellter Reservemannschaft und sektionsweisem Wechsel der Apparate die Strecke sogar in einem Drittel bis einem Fünftel der Zeit zurückgelegt werden könnte.

Die ersten Etappen des Fluges lassen aber kaum erwarten, daß das Ergebnis sich den errechneten 120 Tagen nähern werde.

Allerdings waren die europäischen Wetterverhältnisse in diesem Jahre ganz besonders ungünstig, was sich auch deutlich in den zurückgelegten ersten Flugstrecken zeigt. Am ersten Tage gelangte das Flugzeug nur bis Le Havre, am zweiten bis Rom, am dritten nur bis Civitavecchia und von hier an einem weiteren Tage bis Korfu. Beim Start von Korfu gegen Osten ließ der Motor aus, weshalb eine Notwasserung (ein Wasserflugzeug landet nicht, sondern wassert) vorgenommen werden mußte.

Der Motordefekt erwies sich so schwierig,

daß der Motor ausgebaut und das Eintreffen eines Ersatzmotors aus England abgewartet werden mußte. Über den neuerlichen Start in Korfu ist nichts bekannt geworden, wohl aber ging gegen den 23. April eine Meldung durch die englischen Blätter, die berichtete, daß Mac Laren von Bagdad kommend in einem südpersischen Ort gelandet und bald darauf wieder gegen Osten weitergeflogen sei.

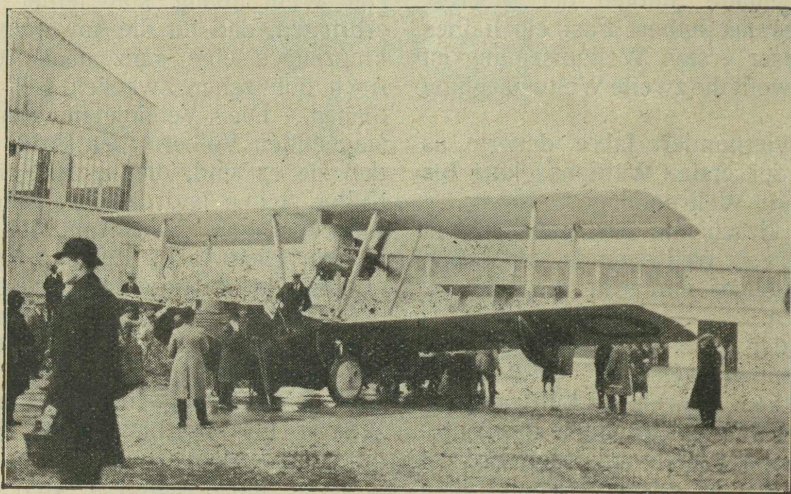
Ist der englische Weltrundflug ein Unternehmen, das die englische Regierung bei allem Wohlwollen nicht offiziell fördert und mit dem sie erst Propaganda machen will, wenn er wirklich gelungen ist, so ist der amerikanische Weltrundflug eine Angelegenheit der ganzen Nation. Die amerikanische Regierung gewährt ihm jede erdenkliche Unter-

stützung. Es ist nicht der Rundflug einer Flugzeugbesatzung oder einer Flugzeugfirma, sondern es ist der Rundflug der amerikanischen Heeresflieger.

Die Vorbereitung des Fluges geschah in der großzügigsten Weise. Nicht weniger als zwölf Offiziere wurden aufgeboten, um die Vorbereitungen in technischer, wirtschaftlicher und meteorologischer

Hinsicht zu treffen und an den wichtigsten Punkten der Flugroute größere und kleinere Hilfsstationen zu errichten und Materialdepots anzulegen.

Die nach eingehenden Studien vorgesehene Flugstrecke führt von Seattle in den U. S. A. über Alaska und die Kurilen nach Tokio. Von da weiter über Shanghai, Saigon, Bangkok, Calcutta nach Karachi. Von da aus über Südpersien und Bagdad nach Konia in Kleinasien und von San Stefano auf der Strecke der Franco Roumaine über Belgrad-Wien-Straßburg nach Paris. Von Paris soll der Flug über London, die Orkney- und Farör-Inseln, Rejkjavik-Island nach Angmagsalik auf Grönland führen. Eine Durchquerung Grönlands würde die Strecke bedeutend abkürzen, doch zwingt die Unwegsamkeit des dabei zu überfliegenden Gebietes und die Unmöglichkeit, bei einer etwaigen Notlandung in diesem vollständig unerforschten Gletschermassiv, den Fliegern Hilfe zu bringen, dazu den längeren Weg an der grönländischen Küste entlang zu wählen. Die fast 700 Meilen lange Strecke von Avigtut an der Westküste Grönlands bis Rigollet auf Labrador ist die zweitlängste Etappe auf diesem ganzen



Die englische Weltflugmaschine Vickers Vulture.



Flug. Mit dem Moment, wo zum erstenmal wieder auf amerikanischem Boden gelandet wird, ist der Rundflug eigentlich vollendet und alle weiteren Strecken sind nur mehr ein Triumphzug, der quer durch die ganzen Vereinigten Staaten von Washington über San Francisco nach Los Angeles in Californien führt.

Neben den Hauptunterstützungsstationen in Seattle (Washington) Tokio, Calcutta, San Stefano, London und Hull, die nicht nur mit allem notwendigen Hilfsmaterial, sondern auch mit ganzen Ersatzmotoren und Ersatzdrachen ausgerüstet sind, sind 15 weitere Nebenhilfsstationen auf der ganzen Strecke eingerichtet und so verteilt worden, daß in den Gebieten, in denen man auf keinerlei lokale Unterstützung rechnen kann, ganze Reparaturwerkstätten errichtet worden.

werden, auf der Strecke Japan bis Kalkutta vorgesehen. Als Landflugzeug wird die Strecke durch Klein-Asien und Europa bis Hull geflogen, wo dann wieder Schwimmer aufmontiert werden, die bis Montreal beibehalten werden sollen.

Der Flug ist von den Amerikanern bis ins kleinste Detail vorbereitet worden, wobei sich besonders die Aeronautical Chamber of Commerce durch ihre Mithilfe hervorgetan hat. Die American Express Co. hat ihre sämtlichen Filialen angewiesen, alle Teilnehmer an diesem Flug in jeder Weise zu unterstützen und alle ihnen angeschlossenen Banken zu weitestem Entgegenkommen gegen die Flieger zu veranlassen.

Amerikanische Schiffe haben an den wichtigsten Punkten Betriebsstoffe deponiert, damit der Flug nicht durch unerprobte Betriebsmittel gefährdet



Weltkreuzer des amerikanischen Weltrundfluges.

Die vorgesehene Route ist mit 25—26000 Meilen um ungefähr 2000 Meilen länger als die englische und in Abschnitte von 250—700 Meilen eingeteilt. Sie führt auf großen Strecken durch arktisches Gebiet. Diese arktischen Strecken sowohl als auch die Taifungebiete an der chinesischen und hinterindischen Küste zwingen dazu, den Flug zeitlich streng zu begrenzen, denn man muß der im Juli herrschenden Taifunperiode ebenso ausweichen, wie den um diese Zeit beginnenden Regen in Indien und dabei auch berücksichtigen, daß schon gegen Ende August die Küstengebiete um Grönland einfrieren, sodaß nicht nur ein Wassern dort unmöglich wird, sondern auch die Luftverhältnisse äusserst ungünstig werden.

Mit Rücksicht darauf, daß es im Notfalle doch bedeutend einfacher ist, zu wassern, als zu landen, hält sich auch die Strecke des amerikanischen Rundfluges, ebenso wie die des englischen vorwiegend an die Küstengebiete und Inseln.

Von Britisch-Kolumbien bis Japan fliegen die Apparate mit Schwimmern. Ein eventuelles Auswechseln der Schwimmer gegen Räder ist je nach den Wetterverhältnissen, die von den mit Radiostationen ausgerüsteten Hilfsplätzen gemeldet

werde. Die Anforderungen, die an den Motor gestellt werden, sind aber auch sehr hohe, beträgt doch die längste Strecke von Chicago bis Shimushu auf einer der Kurillen gegen 880 Meilen.

Es war nicht leicht, unter den 600 Freiwilligen, die sich zu diesem Fluge meldeten, die Auswahl zu treffen, die auf die Leutnants Smith, Nelson, Leigh Wade, Leslie P. Arnold und Le Claire D. Schulze fiel. Das Geschwader führt Major Friedrich L. Martin. Von seinen Piloten haben die meisten große und schwere Flüge hinter sich, so Leutnant Nelson, den Alaskaflug und den Flug nach Porto Rico.

Drei Douglas Weltkreuzer amerikanischer Konstruktion und Herkunft sind zu diesem Fluge am 17. März in Santa Monica (Kalif.) aufgestiegen. Leutnant Nelson mit dem vierten Apparat folgte am 19. und legte beide Tagesstrecken (ungefähr 1250 km) an einem Tage zurück, holte aber die drei erstaufgestiegenen Flugzeuge nicht ein, die schon nach Seattle weggestartet waren, von denen eines aber infolge eines nicht näher genannten Defekts unterwegs notlanden mußte. Alle vier Flugzeuge kamen dann in Seattle zusammen und starteten von hier gegen Britisch-Kolumbien.

Von diesem Zeitpunkte an sind nur mehr sehr spärliche und einander vollständig widersprechende Meldungen über den weiteren Fortgang des Fluges nach Europa gelangt.

Die verwendeten Douglas Weltkreuzer, wie der stolze Name lautet, sind Biplane. Die Type ist sowohl als Land- wie als Wasserflugzeug verwendbar. Sie kann Betriebsstoff für 20 Flugstunden mit sich führen hat als Landflugzeug eine Geschwindigkeit bis 103 und als Seeflugzeug bis 100 Meilen in der Stunde.

Ausgerüstet sind die Apparate mit einem vierhundertpferdigen amerikanischen Libertymotor. Sie führen ungefähr 200% Motorreserveteile an Bord, überdies sind 15 komplette Motoren auf die einzelnen Hilfsplätze verteilt.

Amerikaner und Engländer sind nahezu gleichzeitig gestartet und nicht nur die Fachkreise der ganzen Welt, sondern die breite Öffentlichkeit blickt mit Spannung auf die Fortschritte des Welttrundfluges. Die Größe der Leistungen und die schwere Aufgabe, die dieses Unternehmen von Mann und Material verlangt, ahnt der Laie heute noch kaum. Er wird erst ein bescheidenes Bild davon bekommen, wenn über dieses Ereignis genaue Berichte vorliegen werden.

So sehr die Presse der beteiligten Länder schon lange vor dem Start und knapp nach diesem bemüht war, die Öffentlichkeit für das Unternehmen zu interessieren und selbst über die kleinsten Details der Vorbereitung zu unterrichten, so schweigsam wurde sie, als die ersten Etappen des Fluges — die doch zu den verhältnismäßig leichtesten gehörten — nicht glatt durchfliegen worden waren.

Es war sehr interessant zu beobachten, daß die französische Fachpresse im allgemeinen den Welttrundflug totschweigt und nur ein einziges Blatt etwas länger über den amerikanischen Flug berichtet und diesen Bericht mit der Frage beschließt: „Les aviateurs américains l'accompliront ils?“

Es klingt eine gewisse Überlegenheit aus diesen Worten. Es liegt aber auch der Neid der ersten Luftmacht der Erde darin, daß sie diesen Plan nicht zuerst auszuführen versuchte.

Gerade als ich daran war, diesen Aufsatz zu schließen, ging eine Meldung durch die Blätter, daß der französische Fliegerleutnant Peltier d'Oisy den Weg von Paris nach Bagdad in zweieinhalb Tagen zurückgelegt habe. Er ist am 24. April in Paris gestartet, am Abend dieses Tages in Bukarest gelandet. Am Freitag den 25. April flog er von

Bukarest bis Aleppo, flog Samstag nach Bagdad weiter und setzte von da aus den Flug in der Richtung gegen Basra fort.

Er fliegt einen Apparat Type Bréguet, von dem Einzelheiten noch nicht bekannt sind.

Seine bisherigen Erfolge beweisen, daß er Engländern und Amerikanern schwere Konkurrenz machen wird und seine Vollendung der Weltrunde wäre ganz besonders hochzuwerten, weil ihm weder eine der amerikanischen ähnliche Vorbereitung noch die Macht des britischen Weltreichs zur Verfügung stehen.

Nicht nur vom allgemein menschlichen und vom sportlichen Standpunkt aus wäre es zu begrüßen, wenn alle Teilnehmer den Flug durchhalten könnten, sondern auch zur Erreichung des angestrebten Zieles wäre die allseitig glückliche Durchführung erwünscht. Man hätte dann die Flugergebnisse und Beobachtungen von drei verschiedenen Routen und hätte es somit in der Hand, auf der am günstigsten erscheinenden weiterzubauen. Durch Ausnützung der gemachten Erfahrungen wären die Grundlagen dafür geboten, daß der Welttrundflug nicht ein einmaliges Unternehmen kühner und begeisterter Sportsleute bleibt. Aus dem Welttrundflug könnte sich dann der Weltluftverkehr entwickeln.

Und wie schon oben angedeutet, wäre es dann durch entsprechende Organisation möglich, die ganze Runde in 25 bis 30 Tagen zu fliegen.

Die Amerikaner erklärten bei Beginn ihres Unternehmens, daß es in erster Linie der Entwicklung der Menschheit dienen solle und daß es dazu bestimmt sei, der Ausgestaltung des friedlichen Luftverkehrs neue Wege zu weisen.

Es ist sicher, daß wir selbst diesem Unternehmen noch viel zu nahe stehen, als daß wir dessen Bedeutung ermessen, ja selbst nur ahnen können.

Aber trotzdem muß selbst den Laien Ehrfurcht vor den Helden erfüllen, die dieses schwere Wagnis auf sich genommen haben, vor diesen Helden, die mit vollem Bewußtsein der Gefahren, die es zu bestehen gilt, über Hunderte von Meilen ihnen vollständig fremden, unbekanntem Gebietes über unbefahrene Meere, unbewohnte Inseln, Sand- und Eiswüsten ihr Flugzeug dem Ziele entgegensteuern.

Zu dieser Bewunderung durch den Laien gesellt sich das Verständnis und die Besorgnis des Fachmanns, der ihnen von ganzem Herzen den Fliegergruß zurnft:

„Glück ab! Gut Land!“

WIEN, 1. BEZIRK  
KOLOWRATRING 1

Restaurant Franz Falk

FERNSPRECHER  
NUMMER 1769

Jeden 1. und 3. Montag i. M. Offiziers-Flieger-Sektion

## Signaleinrichtungen auf Flugplätzen.

Jedes Fliegen erfordert zu Start und Landung gewisse Hilfsmittel, von deren Vorhandensein und Güte die Sicherheit dieser Handlungen wesentlich abhängt. Heute umso mehr, als der Moment gekommen scheint, in welchem sich immer weitere Kreise für die Luftfahrt zu interessieren beginnen und zu derselben Vertrauen fassen. Ein einziger Unfall bedeutet einen Rückschlag für Monate.

Insbesondere sollen in dieser Hinsicht nicht jene Vorrichtungen vernachlässigt werden, welche zur Angabe der Windrichtung dienen, da ein gewolltes oder aber auch ungewolltes Nichtbeachten oder Fehlen derselben schon manchem Piloten blutiges Lehrgeld gekostet, wenn nicht noch schwerere Folgen für ihn und seine Passagiere nach sich gezogen haben. Es muß erwähnt werden, daß am Landungs-orte oft ganz anderer oder aber viel stärkerer Wind herrscht, als am Abflugorte, daß knapp über dem Erdboden die Windintensität häufig plötzlich zunimmt, so daß der geübteste Pilot, für den das Wahrnehmen der Windrichtung und -stärke während des Fluges in der Luft etwas Selbstverständliches ist, dadurch kurz vor der Landung die unangenehmsten Überraschungen erleben kann.

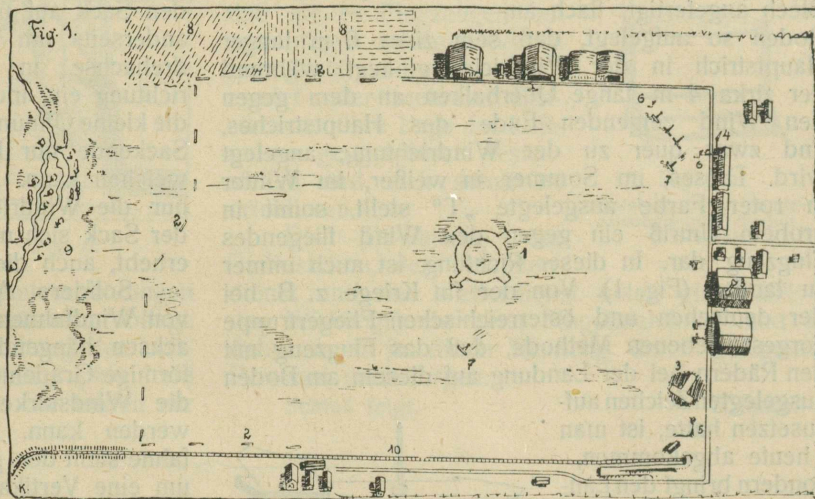
Wohl wird der Flugzeugführer im Falle des Fehlens eines Landungssignals nach der Richtung des Rauches aus Schloten, Lokomotiven, Dampfschiffen etc. die herrschende Bodenwindrichtung wahrnehmen können. Doch ist dies nur ein Notbehelf und darf derselbe nie das Nichtvorhandensein eines Landungssignals entschuldigen.

Ein Fliegen, wie es die heutige Kommerzluftfahrt ist, bedarf in weit größerem Maße aller jener Vorkehrungen, welche alles das verhindern sollen, was die Sicherheit, das Renommé und die Oekonomie des Betriebes beeinträchtigen könnte und es ermöglichen sollen, bei weit ungünstigerem Wetter zu fliegen, als dies im Kriege der Fall war.

An erster Stelle soll hier die sogenannte Kennung der Flugplätze besprochen werden, welche es Flugzeugen ermöglichen soll, den Flugplatz schon auf größere Distanz zu erkennen, direkt anzusteuern, so bald als möglich in Gleitflug überzugehen, dadurch das Suchen des Flugplatzes, insbesondere bei unsichtigem Wetter oder fremden Piloten, sowie das Schleifenfliegen zu vermeiden und dadurch wesentlich an Benzin zu sparen.

Zu diesem Zwecke wird gewöhnlich im Zentrum des Landungsterrains eine geometrische

Figur, meistens ein Kreis oder Quadrat angelegt, welche entweder den Namen des Flugplatzes, eventuell abgekürzt, enthält oder aber durch Pfeilstriche die Haupthimmelsrichtungen angibt. Die Anlage dieser Kennungszeichen erfolgt, indem der Rasenboden an diesen Stellen abgehoben und durch eine Lage reinen Kiesel ersetzt wird, den man überdies mit Kalk besprengen kann. Dadurch heben sich diese Kennungszeichen vom grünen Rasen äußerst lebhaft ab und sind auch aus größeren Höhen und weiteren Distanzen sehr gut auszunehmen. (Fig. 1). Eine Verwendung von Beton empfiehlt sich nicht, da bei leichten Bodensenkungen oder regendurchweichtem Boden, die Betonmasse ein Hindernis für darüberrollende



- |                    |                      |                  |
|--------------------|----------------------|------------------|
| 1. Kennung         | 4. Windsack          | 8. Kulturen      |
| 2. Grenzmarkierung | 5. Windmesser        | 9. Sumpf         |
| 3. Landungsweiser  | 6. Startlinie        | 10. Schleppbahn. |
|                    | 7. Startend-Flugzeug |                  |

Flugzeuge bilden kann und außerdem bei geringerer Tiefe leicht brüchig wird.

Gute Karten erleichtern natürlich das Auffinden des Flugplatzes und jeder tüchtige Flugzeugführer wird sich vor dem Abfluge über die Lage des Bestimmungsortes genauestens informieren.

In manchen Fällen wird es vorteilhaft oder notwendig, die Grenze des Flugplatzes, soweit er benützlich ist, besonders zu markieren. Dort wo derselbe z. B. in versumpftes Terrain übergeht oder die angrenzenden Geländeteile von Gräben durchzogen sind, kurz überall dort, wo eine Flugzeuglandung auch knapp außerhalb des Flugplatzes vermieden werden soll, wird diese Vorsorge platzgreifen müssen. Hierzu genügen strichartige gekalkte Kiesansammlungen, ähnlich den Kennungszeichen ausgeführt, oder aber weiß angestrichene Bretter, welche man auf niedrige, nur wenige Zentimeter aus dem Boden hervorstehende Plöcke setzt, so-

daß sie für landende Flugzeuge, falls solche darüberrollen sollten, kein wesentliches Hindernis bilden. (Fig. 1) Mit diesen Zeichen wird die Grenze des benützbaren Flugplatzteiles in Intervallen von zirka 60 m markiert.

Bei Anlage der die Windrichtung angegebenden Vorrichtungen hat man immer zu bedenken, daß dieselbe gleich wichtig für landende sowie startende Piloten ist. Aus diesem Grunde tut man wegen ihrer verschiedenen Sichtbarkeit gut, diese Signale getrennt zur Aufstellung zu bringen und sie im übrigen entsprechend ihrem Zwecke verschieden zu konstruieren.

Für landende Flugzeuge hat sich wegen seiner guten Sichtbarkeit fast international das große „T“ als Landungsweiser eingebürgert. Dasselbe wird in beliebiger Ausführung aus Stoff, Brettern, Blech angefertigt, flach am Boden so aufgelegt, daß sein zirka 6 m langer Hauptstrich in der Windrichtung liegt, während der zirka 4 m lange Querbalken an dem gegen den Wind zeigenden Ende des Hauptstriches, und zwar quer zu der Windrichtung, angelegt wird. Dieses, im Sommer in weißer, im Winter in roter Farbe ausgelegte „T“ stellt somit in großem Umriß ein gegen den Wind fliegendes Flugzeug dar. In dieser Richtung ist auch immer zu landen (Fig. 1). Von der im Kriege z. B. bei der deutschen und österreichischen Fliegertruppe vorgeschriebenen Methode, daß das Flugzeug mit den Rädern bei der Landung auf diesem am Boden ausgelegten Zeichen aufzusetzen hatte, ist man heute abgekommen, sondern bringt den Landungsweiser an einem gut sichtbaren Platze des Flugfeldes, zumeist in einer der Ecken desselben an, wo es gemäß der wechselnden Windrichtung leicht überwacht und umgelegt werden kann.

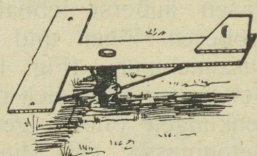


Fig. 2.

Um diese ständige Überwachung und Bedienung des Landungsweisers auszuschalten, schritt man alsbald zur Automatisierung desselben. Das Zeichen wurde in soliderer Ausführung, um eine Vertikalachse drehbar und am Ende des Hauptbalkens mit einer Windfahne versehen, zur Aufstellung gebracht. Häufig findet man es zur besseren Sicht auf dem Dache eines Hangars oder anderen Gebäudes angebracht. Infolge der

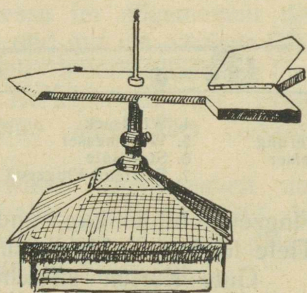


Fig. 3.

Windfahne stellt sich der Landungsweiser von selbst in die jeweils richtige Lage ein. Statt des „T“ findet man zuweilen auch einen Pfeil als Landungsweiser (Fig. 2 u. 3).

Diese in der Horizontalen liegenden Zeichen sind vom Erdboden aus selbstverständlich schlecht oder gar nicht wahrnehmbar. Aus diesem Grunde bedarf es für startende Flugzeuge zur Wahrnehmung des herrschenden Windes eines hiezu besser geeigneten Signals. Die einfachste Ausführung eines solchen ist der sogenannte Windsack. Ein zirka 4 m langer Stoffschlauch wird mit der einen Öffnung über eine aus Eisenbändern geformte Tonne gezogen, während die andere Öffnung sich zu einem zirka 20 cm weiten Loche verjüngt. Die Tonne ist um eine Vertikalachse drehbar und auf einem hohen Maste montiert (Fig. 4). Der in der Tonne sich fangende Wind bläht einerseits den Sack auf und stellt ihn andererseits um die Vertikalachse in die Windrichtung ein, indem er durch die kleine Öffnung am unteren Sackende nur langsam entweichen kann. Diese Vorrichtung gibt somit nicht nur die Windrichtung, sondern in dem Maße, als der Sack sich mehr oder weniger zur Horizontalen erhebt, auch die Windstärke an.

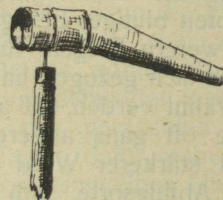


Fig. 4.

Solidere Ausführungen sind Kombinationen von Windfahnen und Windmessern. An Horizontalachsen hängende Eisenplatten spielen auf bogenförmige Gradeinteilungen ein, nach deren Skalierung die Windstärke in Sekunden-Metern abgelesen werden kann. Eine darüber angeordnete Windfahne stellt den ganzen Apparat in die Windrichtung um eine Vertikalachse gleichzeitig ein (Fig. 5).

Die präziseste Ausführung solcher Meßapparate sind die Erzeugnisse der Firma Morell, bei welchen der Wind ein Schalenkreuz in Umdrehung versetzt. Diese Bewegung übersetzt sich auf einen äußerst komplizierten Mechanismus und einen durch letzteren in Bewegung versetzten Zeiger, welcher schließlich auf einem graduierten Zifferblatt die jeweilige Windstärke in Sekunden-Metern oder Stunden-Kilometern zeigt. Auf manchen Flugplätzen bestehen solche Windmesser, welche auf einem schlanken Türmchen montiert, sich mittels Windfahne gleichzeitig in die Windrichtung einstellen und durch eine senkrechte Welle mit einem im Unterteile des Türmchens eingebauten

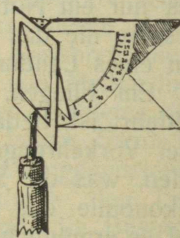


Fig. 5.

Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde lesen und abonnieren

„FLUGZEUG UND YACHT“

Redaktion u. Administration: Wien, I. Elisabethstraße Nr. 3

Registrierapparat verbunden sind, welcher auf Registrierstreifen die Windstärken in Kurven kontinuierlich zeichnet (Fig. 6).

Außer diesen beschriebenen, als für den Flugplatzbetrieb unentbehrlich zu bezeichnenden Signalvorrichtungen, findet man auf manchen Plätzen noch die verschiedensten Signale eingeführt, welche zur Bezeichnung des Startplatzes, zur Startregelung selbst, für die Einstellung des Flugbetriebes, für die Signalisierung des Schulfliens usw. verwendet werden (Fig. 7 a u. 7 b).

Je lebhafter und intensiver sich der Betrieb eines Flugplatzes gestaltet, umso notwendiger ist das Vorhandensein der notwendigen Anzahl von Angestellten, welchen einerseits die Leitung und Regelung des Verkehrs mittels der zur Verfügung stehenden Einrichtungen, andererseits die Instandhaltung der ganzen Anlage, im Besonderen aber der im Vorstehenden beschriebenen, dem Luftverkehr bei Tag dienenden Signalvorrichtungen sowie deren eventuell notwendige Bedienung obliegt.

Mit der zunehmenden Ausgestaltung des Luftverkehrs wird auch die Radiotelegraphie und -telephonie immer mehr entwickelt. Sie bilden zur

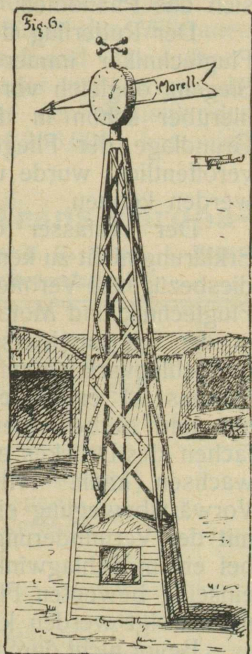


Fig. 6.

Übermittlung der Abflugs- und Ankunfts-meldungen von Flugzeugen sowie der meteorologischen Meldungen ein unentbehrliches Hilfsmittel für den Luftverkehr. Sind auch die Flugzeuge einmal mit radiotelegraphischen oder -telephonischen Stationen ausgerüstet, so wird es möglich sein, mit denselben auch während des Fluges auf der Strecke in Verbindung zu treten.

Nicht vergessen darf hier noch die sogenannte Radiopeilung werden, auf welche näher einzugehen es hier an Platz mangelt und von welcher im Prinzip nur gesagt werden kann, daß sie es Flugzeugen bei unsichtigem nebligen Wetter ermöglicht, durch Anruf zweier oder mehrerer Erdstationen ihre Lage im Luft-raume geographisch festzustellen und sich somit zu orientieren.

Die Bedienung der Radiostation, der Telephon-dienst und der Wetterdienst fallen gleichfalls in den Wirkungskreis einer Flugplatzleitung und ist daher auch in dieser Richtung durch geeignetes Personal vorzusorgen.

Schluß folgt.

Klepsch.

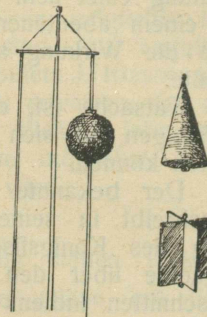


Fig. 7 a.  
Links: Signalballon für Start-  
verbot etc.  
Rechts: Verschiedene Signale  
für Schulfliens etc.

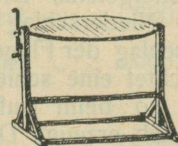


Fig. 7 b.  
Signalscheibe für Lande-  
erlaubnis oder -verbot  
(rot-weiß).

## Der Schwingenflieger.

Von Gustav Lilienthal.

In dem Aufsatz der Nummer 52, 1923, der Umschau „Die Entwicklung des Motorflugzeuges“ von Dr. Ing. von Langsdorf wird die Entstehung und Weiterbildung bis zu den heutigen hochgestellten Anforderungen an das Flugzeug in gedrängter Kürze beschrieben, die einleitenden Worte kann ich jedoch nicht unwidersprochen lassen. Hiernach werden die Schraubenflieger und Schwingenflieger in gleichem Maße als aussichtslos gekennzeichnet.

Ich halte es bei dem heutigen Stande der Flugwissenschaft für verfrüht, dem Bestreben, durch Hubschrauben oder durch den Flügelschlag das Fliegen zu erreichen, von vorneherein den Boden zu entziehen.

Bekanntlich ist es in Spanien tatsächlich gelungen, durch Hubschrauben bei Windstille senkrecht aufzusteigen. Nun sagt man ja, „mit besonders

leichten und kräftigen Motoren kann man auch ein Scheunentor zum Fliegen bringen“, ganz so absurd liegt das Hubschraubenproblem dagegen doch nicht. Die Hubschraube erfordert allerdings bei Windstille sehr viel Kraft, gewährt aber dafür den Vorteil des senkrechten Aufstieges. An und für sich ist sie kein „Novum“, sondern findet in dem Flug der Käfer ihren Vorgänger. Die Hinterflügel des Käfers können so eingestellt werden, daß sie nur senkrechten Auftrieb geben. Die Käfer gelten im Verhältnisse zu ihrem Gewicht als die kräftigsten Tiere. Dieses Flugsystem konnte sich bei den Warmblütern nicht wiederholen.

Findet bei dem Schraubenauftrieb gleichzeitig eine Vorwärtsbewegung statt oder weht ein Wind, so sinkt der Kraftbedarf bedeutend, wie dies Ing. Noyen durch Messung schon vor Jahren festgestellt hat. Leider ließ sich Noyen verleiten, das

Hubschraubensystem nicht in einfacher Form durchzukonstruieren, sondern er stellte es durch Anhäufung einer sehr großen Anzahl von Schrauben zu einem abenteuerlichen Apparat zusammen, so daß die Wirkung sich gegenseitig abschwächen mußte.

Tatsache ist, daß auch die Vögel senkrecht aufsteigen und sich in ruhiger Luft in der Höhe halten können.

Der bekannte Vogelbeobachter *Dr. Hankin* beschreibt in seinem Buch „Animal flight“ den Flug des Königsfischers, einer Eisvogelart, wie derselbe über den Bächen in den engen Taleinschnitten Indiens an einer Stelle sich in der Luft hält, um die Fische im Bache zu beobachten. *Hankin* gibt eine Darstellung über die Haltung der Flügel bei einem solchen Flug. Diese ist von dem sonst üblichen Flügelschlag völlig abweichend. Dieser Vogel besitzt eine große Verdrehbarkeit im Schultergelenk. Die Flügel werden zwischen Auf- und Niederschlag so stark gedreht, daß der Aufschlag der Flügel mit der Oberseite nach unten gerichtet eine schiefe Ebene gegen die Luft zeigt und so beim Auf- und Niederschlag denselben Auftrieb erzeugt. Der Rumpf des Vogels ist hierbei fast senkrecht aufgerichtet. Der entstehende Vortrieb durch den Niederschlag wird durch den Rückwärtstrieb des Aufschlages aufgehoben, so daß der Vogel auf derselben Stelle in der Luft stehen bleibt.

Unterzieht man einen solchen Flug einer Kräfteberechnung unter Benützung der heute noch üblichen Widerstandskoeffizienten, so erhält man

eine Hebewirkung von etwa  $\frac{1}{15}$  des Vogelgewichtes. Erst wenn man die von uns Brüdern nachgewiesene Druckvermehrung durch die schlagartige Bewegung mit in Berechnung zieht, erklärt sich das Phänomen.

Der Ruderflug der Vögel ist für die meisten Flugtechniker immer noch ein Buch mit vielen Siegel, obgleich vor vierzig Jahren die Erklärung hierüber schon in dem Buch „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“ von meinem Bruder veröffentlicht wurde und längst hätte Allgemeingut werden können.

Der Verfasser des Aufsatzes scheint diese Erklärung nicht zu kennen, ebenso wenig wie meine diesbezügliche Veröffentlichung in der Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 1915, Nr. 21, 22, in der ich unwidersprochen die Koeffizienten für die Schlagwirkung auf Grund von Messungen angab. Hieraus ist ersichtlich, daß der Widerstand der hin- und herbewegten Fläche bis zum Zwanzigfachen des Druckes einer einseitig bewegten Fläche wachsen kann. Tritt dagegen gleichzeitig eine Vorwärtsbewegung ein, so sinkt die Schlagwirkung mit der Verminderung des Schlagwinkels, bis sie bei einem Schlagwinkel unter  $5^{\circ}$  dem Druck der einseitig bewegten Fläche sich nähert, daher vernachlässigt werden kann.

Bevor nicht durch Nachprüfung unserer früheren und meiner späteren Messung der Schlagwirkung ein Fehler nachgewiesen ist, sollte man sich doch hüten, über die Möglichkeit einer Nachahmung des Ruderfluges der Vögel den Stab zu brechen.

## Flugverkehr in Österreich.

### Luftverkehrsprogramm 1924 der Österreichischen Luftverkehrs A.-G.

Im Sinne der stetigen Vorwärtsentwicklung des Luftverkehrs hat auch die zur *Trans-Europa-Union* gehörige Österreichische Luftverkehrs A.-G. ihr Flugprogramm im heurigen Jahr wesentlich erweitert.

Gestützt auf die vom Konzern gewonnenen Erfahrungen des Vorjahres wurde in erster Linie eine Verdichtung des Luftverkehrsnetzes vorgenommen, so zwar, daß die Linie Wien—München, München—Zürich und Wien—Budapest nunmehr zweimal täglich geflogen wird. Ferner wird den Reisenden Gelegenheit geboten an einem Tage auf dem Luftwege von Wien nach Zürich und umgekehrt zu gelangen, wobei die reine Flugzeit nur fünf Stunden beträgt. Neu hinzu kommt auch noch heuer die Linie München—Frankfurt, deren Anschlüsse so gelegt wurden, daß auch eine direkte Verbindung Wien—Frankfurt an einem Tage gegeben ist, wie aus untenstehendem Flugplan ersichtlich ist.

Landung und Start der Landmaschinen, welche in Richtung München verkehren, findet heuer in *Aspern*, der Wassermaschinen, welche in Richtung Budapest verkehren, unmittelbar oberhalb der Reichsbrücke statt.

Der im Vorjahr gewählte Flugplatz bei Nußdorf wurde aufgelassen, da er trotz mancher Vorteile den Bedürfnissen eines modernen Flughafens in mancher Hinsicht nicht entsprechen konnte und die entsprechende Herrichtung mangels jeder Unterstützung seitens der Behörden (so hätte die Gesellschaft für die Einrichtung eines Telephons beispielsweise 80 Millionen zahlen müssen) zu große Mittel verschlungen hätte.

Der Grund, warum die Gesellschaft im vergangenen Jahr diesen Platz gewählt hatte, lag darin, daß dies der einzige Platz in der Nähe von Wien war, an welchem ein direkter Umschlag vom Land- auf Wasserflugzeug möglich war, ein Umstand, der zweifellos vom Standpunkte der

Verbilligung der Bodenorganisation sehr berücksichtigt werden mußte. Ein zweiter Vorteil war die entschiedenen größere Nähe des Platzes vom Stadtzentrum. Die Entfernung Wien—Aspern beträgt zirka 13 km, Wien—Nußdorf über Floridsdorf zirka 9 km).

Es steht zu hoffen, daß auch das Mißtrauen des Publikums — der größte Feind des Luftverkehrs — in diesem Jahr wieder um einiges abgenommen hat. — Die Zahl der Statistik des Junkerluftverkehrs 1923: 1,266.000 km und

26.500 Passagiere ohne Unfall, beweisen zur Genüge wie ungefährlich in Wirklichkeit das gefürchtete Fliegen ist!

Da auch die Flugpreise in möglichst bescheidenen Grenzen gehalten sind, und ungefähr dem Preise eines Schnellzugsbillets I. Klasse und Schlafwagen entsprechen, ist zu erwarten, daß die bewährte Junkersmaschine in diesem Jahr dem Luftverkehr wieder eine neue möglichst große Zahl von Freunden gewinnen wird.

### Flugplan der Trans-Europa-Union

Österreichische Luftverkehrs A. G. Wien, I. Friedrichstraße Nr. 1 (Verkehrsbüro).

		11.45			ab Genf an				13.30
		13.45			an Zürich ab				11.30
	9.45	14.15			ab Zürich an	14.45			11.00
8.30					ab Frankfurt an				16.30
10.15					an Fürth ab				14.45
10.40					ab Nürnberg an				14.20
12.00	12.00	16.30			an München ab	12.30		13.00	8.45
12.30	12.30		9.00		ab München an	11.45	15.30	11.45	
15.30	15.30		12.00		an Wien ab	8.30	12.15	8.30	
16.30	16.30			8.30	ab Wien an			9.30	18.00
18.30	18.30			10.30	an Budapest*) ab			7.30	16.00

Eröffnung am 1. Mai 1924.

\*) Die Strecke Wien—Budapest und zurück wird mit Wasserflugzeugen befliegen.

In Verwendung stehen Junkers-Ganzmetall-Limousinen mit Fassungsraum für fünf Passagiere.

Flugpreise:

- Wien-München ö. K 900.000
- Wien-Budapest „ „ 500.000
- Wien-Frankfurt „ „ 2,000.000
- Wien-Fürth (Nürnberg) „ „ 1,500.000
- Wien-Zürich schw. Frc. 175
- Wien-Genf „ „ 225

Flugscheine sowie sämtliche Auskünfte im Österreichischen Verkehrsbüro.

## AUS DER FLUGWELT.

### Österreichische Luftverkehrs A.-G.

Bei der am Montag, den 31. März l. J. stattgefundenen Verwaltungsratsitzung wurde an Stelle des aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Herrn Dr. Walter Bardas-Bardenau, Herr Regierungsrat Hans Nachbaur, Generaldirektor des Österreichischen Verkehrsbüro in den Verwaltungsrat kooptiert und zum leitenden Verwaltungsrate gewählt. Mit der Geschäftsführung wurde unter gleichzeitiger Erteilung der Prokura Herr Dr. Joe Hoffmann-Ostenhof betraut.

Durch den Eintritt des Herrn Regierungsrates Nachbaur in den Verwaltungsrat der Gesellschaft wurde eine Interessengemeinschaft zwischen dem Österreichischen Verkehrsbüro und der Österreichischen Luftverkehrs A.-G. angebahnt, welche sich in erster Linie darin äußert, daß die

Büros der Luftverkehrs A.-G. in das Verkehrsbüro verlegt wurden, und daß Letzteres die Generalvertretung der Gesellschaft in Österreich übernommen hat.

Die moderne und großzügige Organisation des Österreichischen Verkehrsbüros gewährt dem Luftverkehr eine wertvolle Unterstützung und ist zu hoffen, daß das Reisepublikum sich dadurch rascher an unser neues Verkehrsmittel gewöhnen wird.

\* \* \*

### Für den Coupe Gordon-Bennett

1924, der am 15. Juni stattfindet, sind bis nun 18 Ballon-Nennungen eingelaufen, die sich auf folgende Staaten verteilen: Belgien 3, England 2, Frankreich 3, Italien 2, Spanien 3, Schweiz 2 und Amerika 3.

**Neue Höhenweltrekorde.** In Amerika erreichte der Leutnant *Mc. Ready* in Dayton (Ohio) bei einem Höhenfluge, welcher nach den internationalen Bestimmungen und unter Kontrolle von *Orville Wright* ausgeführt wurde, eine Höhe von 12.494 m. Hiedurch wurde der bisherige Höhenrekord von 11.145 m, den *Sadi Lecointe* innehatte, wesentlich verbessert.

\* \* \*

In der Klasse C wurde von *Sadi Lecointe* auf einem Wasserflugzeuge Nieuport-Delage mit einem 300 HP Hispano Suiza-Motor in Meulan (Frankreich) am 11. März 1924 eine Höhe von 8980 m erreicht.

\* \* \*

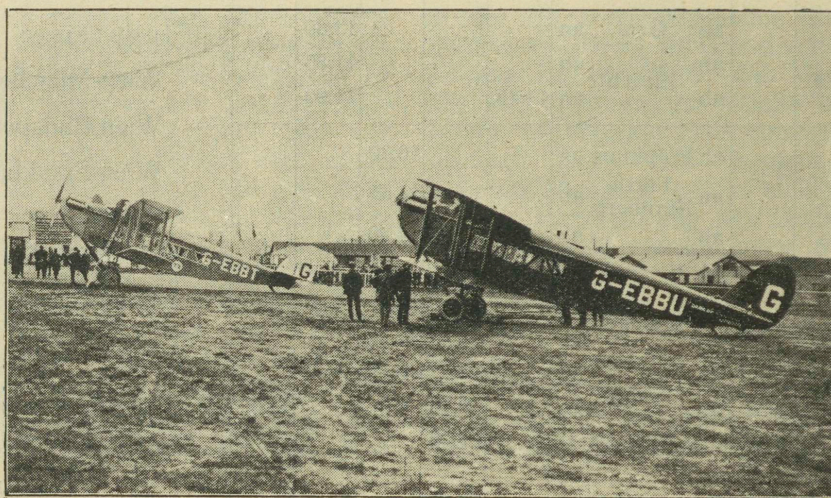
Landungsgeschwindigkeit niederzusteigen sowie auch schneller aufzusteigen.

Die Spannung und die Tiefe der Tragflächen ist vergrößert worden. Dies gibt größere Flugsicherheit, wie auch diese Maschinen mit voller Ladung auf einem kleineren Feld landen und aufsteigen können.

Es ist interessant, festzustellen, daß die Napier Flugmotoren die einzigen Maschinen sind, welche Daimler auf seinen Lufttrouten in Verwendung hat.

\* \* \*

**Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure** (V. d. I.). Die diesjährige Hauptversammlung findet am 1. und 2. Juni in Hannover statt und ist vor allem der Luftfahrt



Limousine für 35 Passagiere der Luftlinie London-Köln.

Auf einem Wasserflugzeuge F. B. A. 180 HP Hispano-Motor, mit einer Belastung von 250 kg, stellte *J. F. Laporte* in Argenteuil (Frankreich) am 24. März 1924 einen Rekord in Höhe auf, indem er 3760 m erreichte.

\* \* \*

**Neue Maschinentype auf der London-Manchester Route.** Die London-Manchester Luftlinie wurde nun wieder eröffnet. Das einzige auf der Strecke gebrauchte Flugzeug wird die wohl bekannte Type D. H. 34, welche mit einer einfachen 450 PS Napier Flugzeugmaschine ausgerüstet ist, sein. Die Maschinen dieser besonderen Linie weisen eine Änderung in einem gewissen Umfange auf und sind sie in der Lage, mit einer niedrigeren

und ihren Problemen gewidmet. Sie beginnt mit einem Vortrag von Reichsrat *von Miller* (München) über die Bedeutung des Weltluftverkehrs; *Professor Dr. Matschoß* gibt an der Hand der Entwicklung der Zeppelinwerften in Friedrichshafen einen geschichtlichen Überblick der Entwicklung des Flugwesens; *Professor Baer* (Breslau) behandelt die Entwicklung der Flugmotoren nach dem Kriege, *Direktor Mader* (Breslau) spricht über Flugzeugbau und *Dr. Ing. Schulz* (Dortmund) über das Duraluminium und die Entwicklung der Leichtmetalle.

In verschiedenen wissenschaftlichen Fachgruppen werden weitere interessante Probleme behandelt, darunter ein Thema über die Dieselmotoren und eine Arbeit über verschiedene Einzelfragen der Luftverkehrsbetriebe.

arb.

**OLSO**

**FLUGZEUG-AKKUMULATOREN**

Wien, V. Schönbrunnerstraße 56 // Tel. 9555 Serie



# YACHT - SPORT.

Union = Yacht = Club.

## OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

### Stammverein.

#### Nennungen zu den Frühjahrs-Wetffahrten 1924.

Club	Name d. Yacht	Eigner	Konstrukteur	Bauwerft	Baujahr
22 m <sup>2</sup> Rennklasse					
WSRC	Woglinde	Brunner	Feinig	Feinig	1924
WSRC	Junge	Hager	Harms	Bachschwöller	1922
WSRC	Rumi	Reisinger	?	Reisinger	1924
15 m <sup>2</sup> Rennklasse					
UYC	Rudi IV	Halle	Walker	Bachschwöller	1921
WSRC	Naglfahr	Riedl	Walker	Bachschwöller	1922
UYC	Kismet III	Schmidt	Lehmann	O. S. G.	1922
Teut.	Senta II	Flickschuh	Walker	Slivka	1924
10 m <sup>2</sup> Rennklasse					
UYC	Afferl	Scholz	Walker	Bachschwöller	1922
UYC	Doornzwijn	Stark	Feinig	Feinig	1924
WSRC	Fanfu	Winds	Feinig	Feinig	1922
UYC	Bimi I	Sturm	Walker	Weiser	1919
Teut.	Forelle	Wedl	Walker	Ratz	1921
WSRG	Tipsy	Benedikt	Neesen	Kouba	1918
Donauw.	Rudi III	F. Knoblich	Walker	Weiser	1919
UYC	Willy	Riedel	Walker	Bachschwöller	1922
WSRC	Föhn	C. Knoblich	Walker	Bachschwöller	1922
UYC	Lo	Mandich	Drewitz	Bachschwöller	1923
UYC	Bimi II	Sturm	Harms	Bachschwöller	1923
Mondseer	Kaspar	Bruckmüller	Martens	Bruckmüller	1923
Mondseer	Ditha	Kunze	?	?	1923
UYC	Rudi V	Walker	Walker	Slivka	1923
UYC	Pan	R. Schlenk	R. Schlenk	Feinig	1924
UYC	Spatz	Trenka	Fereberger	O. S. G.	1924
UYC	Welle	Weinheimer	?	O. S. G.	1924
UYC	Kismet V	Schmidt	Lammer	O. S. G.	1924
WSRC	Gretl II	Karl	?	?	?
7,5 m <sup>2</sup> Doppekanus					
Donauw.	Silberweißlein I	König	Walker	Slivka	1920
Donauw.	Silberweißlein II	König	Walker	Slivka	1921
5 m <sup>2</sup> Rennklasse					
UYC	Putzile	Drexler	Walker	Slivka	1915
UYC	Daphnia II	F. Schlenk	R. Schlenk	Bachschwöller	1921
UYC	Akka IV	R. Schlenk	R. Schlenk	Weiser	1919
UYC	Wo	Schmidt	R. Schlenk	Weiser	1919
UYC	Thomas K. II	Knaur	Walker	Slivka	1921
UYC	Elsa	Thausing	Katzinger	Heitzinger	1914
UYC	Wahtawah	Thausing	Harms	Bachschwöller	1922
Mondseer	Natrix II	Bauer	?	?	?

**Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde**

lesen und abonnieren

**„Flugzeug und Yacht“** Redaktion und Administration:  
Wien, I. Elisabethstraße Nr. 3

Um einen Überblick über die Zusammensetzung der heuer gemeldeten Yachten zu gewinnen, haben wir eine statistische Aufstellung gemacht, aus der hervorgeht, wie sich die Zahl der Yachten auf die Vereine und Konstrukteure verteilt und wie die Neubauten der verschiedenen Jahre vertreten sind.

Klasse	UYC	WSRC	Teutonen	Mondseer SC	Donauwacht	Insgesamt
22	—	3	—	—	—	3
15	2	1	1	—	—	4
10	11	4	1	2	1	19
7,5	—	—	—	—	2	2
5	7	—	—	1	—	8
Summe	20	8	2	3	3	36

Es ist erfreulich, festzustellen, daß wir heuer die Rekordzahl von 36 Nennungen zu verzeichnen haben. Die 22 m<sup>2</sup> Klasse tritt damit das erste Mal als selbständige Klasse an der Alten Donau auf und es ist zu hoffen, daß noch viele Yachten dieser Klasse nachfolgen werden. Das Hauptinteresse wendet sich natürlich der 10 m<sup>2</sup> Klasse zu; hier hätte die Zahl von 20 Nennungen erreicht werden können, wenn die leider viel zu spät eingetroffene Meldung des Herrn *Winds* rechtzeitig eingelangt wäre; er bringt einen neuen Zehner der Feingwerft und wird, das Einverständnis der Schiedsrichter und Konkurrenten vorausgesetzt, außer der Konkurrenz starten. Die von den vielen Abtrünnigen schon lange totgesagte 5 m<sup>2</sup> Klasse weist heuer wieder die beträchtliche Zahl von 8 Meldungen auf.

Die Zusammenstellung nach den Baujahren ist folgende:

Klasse	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1918	1915	1914
22	2	—	1	—	—	—	—	—	—
15	1	—	2	1	—	—	—	—	—
10	6	5	4	1	—	2	1	—	—
7,5	—	—	—	1	1	—	—	—	—
5	1	—	1	2	—	2	—	1	1
Summe	10	5	8	5	1	4	1	1	1

Hier zeigt sich eine auf fast alle Klassen verteilte lebhaft Bautätigkeit im heurigen Jahre. Von den aus den früheren Jahren stammenden Booten sind in den größeren Klassen nur ganz wenige

übrig geblieben, während die 5 m<sup>2</sup> Kanus gerade ihre erfolgreichsten Vertreter unter den ältesten haben.

Nach Konstrukteuren geordnet, ergibt sich folgendes Bild:

Klasse	Walker	R. Schlenk	Martens	Katzinger	Fereberger Lammer	Feinig	Lehmann	Neesen	Harms	Drewitz
22	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
15	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—
10	7	1	1	—	3	2	—	1	1	1
7,5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	2	3	—	1	—	—	—	—	1	—
Baujahr	und nach Baujahren aufgeteilt:									
1924	1	1	—	—	3	2	—	—	—	—
1923	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1
1922	4	—	—	—	—	1	1	—	2	—
1921	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1914—0	4	2	—	1	—	—	—	1	—	—
Summe	14	4	1	1	3	3	1	1	3	1

Außerdem 4 Boote, deren Konstrukteur nicht bekannt ist.

Nachdem in den früheren Jahren die Boote nahezu ausschließlich nach Rissen der bewährtesten Amateurkonstrukteure hergestellt wurden, ist die von Herrn Direktor *Walker* ausgegangene Anregung, zur Auffrischung der Rasse Boote nach Rissen der bewährtesten fremden Konstrukteure herstellen zu lassen, auf fruchtbaren Boden gefallen. Es hat sich jedoch schon im vorigen Jahre gezeigt, daß die für anderes Wasser und andere Windverhältnisse gebauten Boote den durch jahrelange Erfahrung entstandenen heimischen Booten nicht überlegen waren. Trotzdem sind interessanterweise heuer außer zwei einheimischen Rissen fünf von den Seewerften vertreten und es wird besonders spannend sein, den Erfolg dieser Boote zu beobachten.

Ing. F. Schlenk.

\* \* \*

**Die heurigen Herbstregatten** finden am 21. und 28. September und am 5. Oktober statt. Der Nennungsschluß wird ungefähr 14 Tage vor der ersten Regatta sein, die Ausschreibung, die im übrigen mit jener der Frühjahrsregatten gleichlautend sein wird, wird im Augustheft von „*Flugzeug und Yacht*“ enthalten sein.

**RADIO**

IM BOOTSHAUS UND AUF DER YACHT VERLANGEN SIE OFFERT  
 »PRIMORIS« TECHNISCHES MATERIAL G.M.B.H. WIEN IV. SUTTNERPLATZ 5  
 VORMALS RAINERPLATZ · FERNSPRECHER 57.069, 68.609  
 FILIALE: VIII. LERCHENFELDERSTRASSE 25 · FERNSPRECHER NUMMER 30-2-62

## Zweigverein Attersee.

Der Ausschuß beehrt sich hiemit den Yachtbesitzern mitzuteilen, daß in Hinkunft zufolge der Bestimmungen des D. S. V. die Führung des Klubstanders nur auf Grund eines Standerscheines gestattet ist. Es werden daher alle Besitzer von Segelyachten und Motorbooten, die den Klubstander auf ihren Booten führen wollen, aufgefordert, bis längstens 1. Juli an den Oberbootsmann *Ingenieur Reinhold Schulz*, Wien, X., Pernerstorfergasse 65, ein diesbezügliches Ansuchen zu richten. Hiezu sind folgende Angaben zu machen: Heimatshafen, Besitzer, Konstrukteur, Erbauer, Baujahr, Hauptbaustoff, Bauart und Material des äußeren Schiffsbodens, Art des Mastes, Art der Takelung, Länge über Alles, Länge in der Wasserlinie, Breite in der Wasserlinie, Tiefgang, Geringster Freibord, Am-Wind-Segelfläche, Art der Yacht (Kiel-, Schwert- oder Spitzgatt-Yacht). Für Yachten, die einer Verbandsklasse des D. S. V. angehören ist außerdem der Meßbrief einzureichen. Bei Motorbooten sind Heimatshafen, Besitzer, Länge über Alles,

Länge in der Wasserlinie, größte Breite, Hauptbaustoff, Bauart, Konstrukteur, Erbauer, Baujahr, Erbauer und Konstrukteur des Motors, Leistung und Art des Motors anzugeben. Wenn nicht alle vorstehenden Angaben bei Ansuchen um Standerscheine gemacht werden, kann ein solcher nicht ausgestellt werden.

Yachtbesitzer, die außerdem auf ihrer Yacht die Flagge des D. S. V. führen wollen, haben gleichfalls hiezu ein diesbezügliches Ansuchen an den Oberbootsmann zu richten.

Weiters wird den Mitgliedern in Erinnerung gebracht, daß sie verpflichtet sind Ankäufe und Verkäufe ihrer Yachten dem Oberbootsmann mitzuteilen.

Schließlich ergeht an alle Mitglieder die herzliche Bitte durch Stiftung von Punktpreisen für die Atterseewoche den Zweigverein zu unterstützen und werden Anmeldungen solcher bis längstens 1. Juli erbeten.

Der Schriftführer: *Dr. Hubert Kunz.*

## Windverhältnisse auf dem Attersee und die hierfür geeigneten Bootstypen.

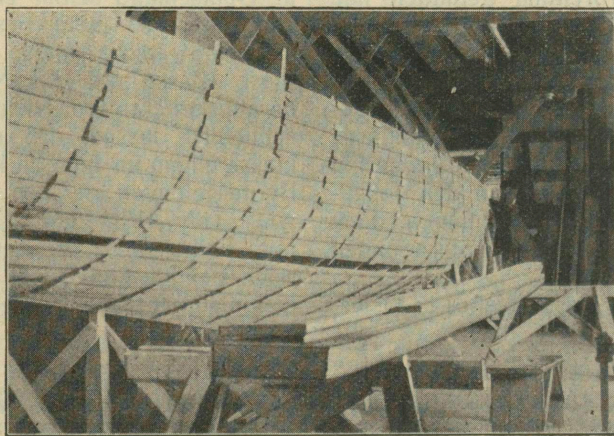
Wohl kein anderer See Österreichs ist für den Segelsport in so hervorragendem Maße geeignet wie der Attersee. Die günstigen Windverhältnisse sowie seine große Ausdehnung — steht er doch auch bezüglich der Größe unter den Österreichischen Alpenseen an der Spitze — machen ihn zu einem Segelrevier ersten Ranges und jeder Segler, der einmal Gelegenheit hatte, seinen schönen Sport auf dem Attersee auszuüben, wird gerne an diese schönen Tage denken.

Der für den Segelsport am Attersee günstigste Wind ist der Nord-Ost; dieser streicht mit großer Gleichmäßigkeit der Länge nach über den See und erlangt oft eine Stärke von 6 bis 8 Sek/m. Der Seegang ist dann namentlich im oberen Teil des Sees recht beträchtlich und erreicht vom Wellental bis zum Kamm gemessen sicherlich eine Höhe von mehr als einem Meter. Doch auch ganz schwerer Wind gehört keineswegs zu den Selten-

heiten. Der Süd-West bläst zuweilen ganz gehörig; so zum Beispiel wurde im vorigen Jahre eine Windgeschwindigkeit von 18 Sek/m gemessen. Da diese Messung vom Lande aus erfolgte, so kann mit Sicherheit angenommen werden, daß die Windgeschwindigkeit draußen auf dem See in den schwersten Böen mindestens 20 bis 22 Sek/m betrug.

Schon aus dem Vorhergesagten ist ersichtlich, daß sich somit die ganz kleinen Klassen des Deutschen Seglerverbandes, die ja beispielsweise auf der Alten Donau recht gut verwendbar sind, für den Attersee nicht recht eignen. Wohl gibt es einige wenige Segelkanoes, doch findet sich auf dem ganzen See nicht eine einzige 10 m<sup>2</sup>-Rennjolle und

auch die 15 m<sup>2</sup>-Rennklasse scheint sich mangels entsprechender Seetüchtigkeit nicht recht einbürgern zu wollen. Bisher war von den kleineren Booten nur die Nationale Binnenjolle den Anforderungen dieses Sees gewachsen, die sich bei schwerem



Erster österreichischer 40 qm Rennkreuzer „Helga“ U. Y. C. Attersee im Bau auf der Bootswerft Heitzinger nach Estlander Rissen.

Wetter gut bewährt und ein Durchhalten auch dann noch ermöglicht, wenn bei den anderen kleinen Yachten bereits die Gefahr des Vollaufens besteht. Viel verspricht man sich von der 20 m<sup>2</sup> Rennklasse, in der nun wieder gebaut werden darf und die einen für den Attersee sehr geeigneten Bootstyp darstellen dürfte.

Über die freie 35 m<sup>2</sup> Rennklasse kann ein abschließendes Urteil noch nicht gefällt werden, da erst einige wenige dieser Yachten existieren. Den einzigen Anhaltspunkt für die Eigenschaften dieser Boote bieten die Wörthersee-Regatten, wo bereits im vergangenen Jahre einige derartige Neubauten am Start erschienen. Vergleicht man die Zeiten dieser Yachten mit denen der 6 m R-Klasse, so wird man allerdings zu dem Schlusse kommen, daß diese Boote die in sie gesetzten Erwartungen bisher nicht voll erfüllt haben, da sich auf anderen Seen die Binnenjollen gegen die Sechser mindestens ebenso halten. Wie es mit der Seetüchtigkeit der Fünfunddreißiger steht, wird sich überhaupt erst erweisen können, bis diese Klasse auch noch auf anderen Segelrevieren Verbreitung gefunden hat. Eine Entwicklung dieser Yachten in die Richtung des Schärenkreuzer-Typs erscheint mit Rücksicht auf die Längenbeschränkung kaum möglich und wäre es meines Erachtens sicherlich besser gewesen man hätte bei einer „freien“ Rennklasse eine derartige Einschränkung unterlassen. Immerhin wäre es möglich, daß in Anlehnung an den Jollentyp recht schnelle Boote zustande kommen, doch ist ein derartiger Versuch noch nicht unternommen worden.

Die 40 m<sup>2</sup> Rennkreuzer waren bisher in Öster-

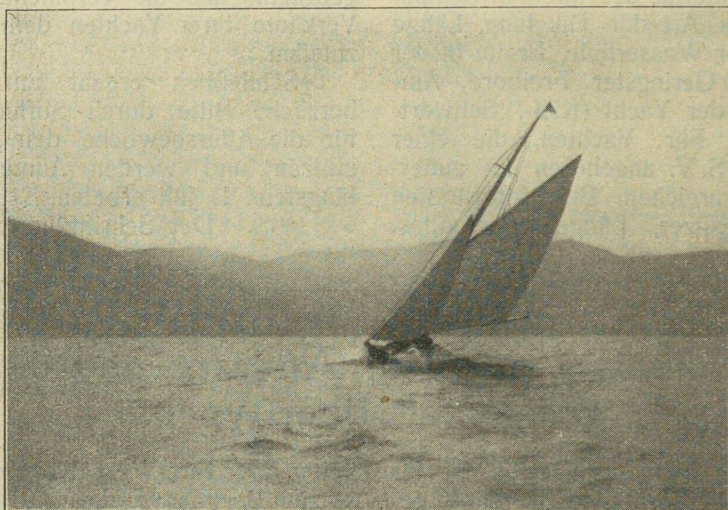
reich nicht vertreten, weshalb man zur Beurteilung der Eignung dieser Yachten für den Attersee die in Deutschland damit gemachten Erfahrungen heranziehen muß. Wie die Herbstregatten auf dem Starnbergersee gezeigt haben, entwickeln diese Boote auch recht gute Leichtwettereigenschaften; es ist ihnen hier trotz der wesentlich kleineren Besegelung gelungen, sich in fünf Rennen dreimal der Sonderklasse überlegen zu zeigen, was in Anbetracht des damals vorherrschenden leichten Windes sichtlich eine schöne Leistung darstellt. Die sechste Regatta kommt für einen Vergleich leider nicht in Betracht, weil die beiden Klassen nicht am gleichen

Tage und somit auch nicht unter denselben Verhältnissen über die Bahn gingen.

Die stärkste Klasse auf dem Attersee ist die Sonderklasse, welche auch zweifellos für diesen See hervorragend geeignet erscheint. Diese Boote leisten an Schnelligkeit und Seetüchtigkeit ganz Besonderes und war es daher sehr zu begrüßen, daß der letzte deutsche Seglertag diese Klasse auf weitere fünf

Jahre verlängert hat. Bedauerlich ist es nur, daß in Deutschland selbst eigentlich für diese Klasse kein Interesse mehr besteht, so daß Neubauten überhaupt nicht mehr herauskommen, wodurch diese Klasse auf das Niveau einer Altersklasse herabgedrückt wird. Nicht unerwähnt möchte ich es schließlich lassen, daß es gerade in der Sonderklasse einem im Inlande konstruierten und erbauten Boote gelungen ist, sich gegen die besten Yachten, wie „Tilly XVII“ und „Orplid“, welche zusammen mit „Falkenstein“ die derzeit schnellsten in Österreich befindlichen Boote dieser Klasse darstellen, in einigen Rennen siegreich zu behaupten.

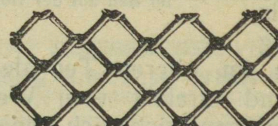
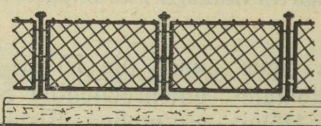
Julius Werthner



Steifer Nordost am Attersee.

**JERGITSCH**  
**DRAHT-**  
**GITTER**

**ALPENLÄNDISCHE DRAHTINDUSTRIE**  
FERD. JERGITSCH' SÖHNE A.-G.



**Drahtgitter**

Messing- und Eisenmöbel

Wien, I. Friedrichstr. 4

Telephon 7480, 1886

Graz, Annenstraße 18

Klagenfurt, Südbahngasse 12

## Warum halten wir an der Sonderklasse fest?

Von Dr. H. Kunz, U. Y. C. Attersee.

Am letzten Deutschen Seglertag wurde über Antrag des Union-Yacht-Klubs beschlossen, die Sonderklasse noch nicht in die Altersklasse überzuführen. Wohl niemand hat diesen Beschluß freudiger begrüßt als der U. Y. C. Zweigverein Attersee. Schon höre ich von den Gegnern der Sonderklasse, die dieselbe schon gerne als abgetane Altersklasse sehen möchten, den Einwand, daß sich der Attersee nur deshalb so warm für diese Klasse einsetzt, weil er eben über eine größere Anzahl dieser Boote verfügt, und nun nicht weiß, was er mit ihnen anfangen soll. Ich gebe zu, daß auch dieser nahe-liegende Grund bei unserer Stellungnahme eine Rolle spielt, denn wir haben keine Lust, unsere schönen Boote einzustampfen: wissen wir doch sehr gut, was wir mit ihnen anfangen können. Es ist kein Zufall, daß sich so viele Sonderklassenboote am Attersee ansammelten, sondern weil sich die Sonderklasse am Attersee am besten von allen bisherigen Klassen bewährt hat, darum ist sie unser Liebling geworden. Ich wage die Behauptung, daß sie „das Boot“ des Attersees ist.

Jedes Segelrevier hat seine Eigenheiten, und so wird auch naturgemäß in jedem Revier eine bestimmte Bootstypen bevorzugt. Das hängt vor Allem von der Größe des Wassers, Tiefe der Ufer, von den Windverhältnissen und von der Möglichkeit zur Wandersegelerei ab. Wir Atterseer haben das Glück über das beste Segelwasser Österreichs zu verfügen, mit Windverhältnissen um die man uns mit Recht beneidet. Dabei sind die Ufer des Attersees nicht etwa flache langweilige Gestade, sondern voll von landschaftlichen Reizen. Er ist trotz seiner überaus günstigen seglerischen Möglichkeiten ein herrlicher Alpensee. Unsere Rosenwindtage erinnern an Beständigkeit und Windstärke an das Meer. Sie bedeuten für die Wünsche eines Seglerherzens restloseste Erfüllung. Ist es da ein Wunder, daß wir Sonderklassensegler wurden? Wenn wir von Wind zu reden anfangen, dann ist eine Fahrt mit einer Jolle bereits ein recht feuchtes Vergnügen geworden und ein Sechser macht nur mehr in gereiftem Zustande gute Fahrt. Das sind die Tage, an welchen wir unsere Sonderklasse voll

und ganz genießen. Auf der Kante liegend laufen die Boote in rascher Fahrt spielend durch den oft recht gefährlichen Seegang. Man muß es nur mitgemacht haben um das Vergnügen solcher Fahrten ganz zu verstehen. Die Sonderklasse ist am Attersee, wenn wir die Windstärken der verschiedenen Segeltage durchschnittlich berechnen, gewiß das schnellste Boot. Sie ist also für die Windverhältnisse am Attersee die ideale Klasse. Mit ihr halten wir das schwerste Wetter durch, machen aber auch bei leichter Brise gute Fahrt. Wir haben daher keinen Grund von der Sonder-

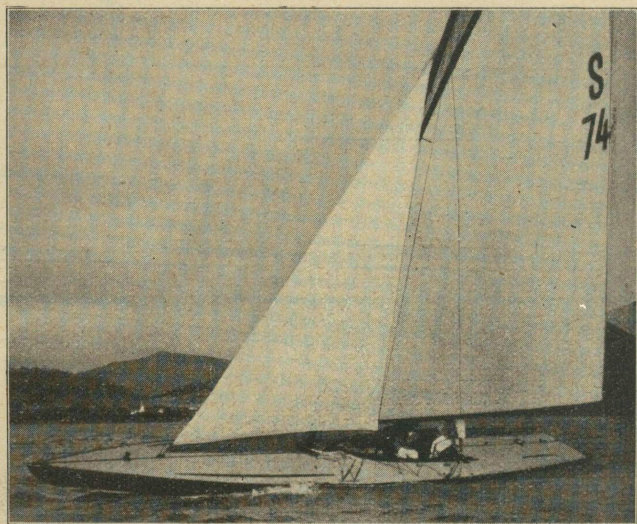
klasse abzugehen, solange uns nicht ein neues Meßverfahren die Sonderklasse nicht nur ersetzt, sondern uns noch leistungsfähigere Boote gibt.

Die sympathische und sicher sehr entwicklungsfähige 35 m<sup>2</sup> Rennklasse kann für uns kein Ersatz der Sonderklasse sein. Der sehr teure 40 m<sup>2</sup> Schärenkreuzer ist der Sonderklasse nur bei schwerem Winde überlegen. Auch dürfte er sich als Kajütboot, das an unseren Binnenseen ja doch überflüssig ist, kaum eine solche Beliebtheit erkämpfen

können wie die Sonderklasse. Die Schaffung einer 60 m<sup>2</sup> Rennklasse, die vor Allem vom U. Y. C. Wörthersee angeregt wurde, sollte vom Standpunkte des Attersees keine Unterstützung finden, denn ebenso wie an vielen anderen Segelrevieren haben sich auch am Attersee die an sich wunderschönen 6-Meterboote, deren Ersatz ja die freie 60 m<sup>2</sup> Rennklasse sein soll, nicht sonderlich bewährt. Überdies würde uns der freie Sechziger eine Bootstypen bringen, die ohne bezahlte Hand nur schwer zu halten wäre. Das aber kann unser Ziel nicht sein.

Wir halten keineswegs konservativ und engherzig an der Sonderklasse fest, auch uns liegt wie jedem rechten Segler, eine Entwicklung des Yachtbaues am Herzen, aber wir wollen uns von unserer geliebten Sonderklasse erst dann trennen, bis man uns ein noch leistungsfähigeres Boot, das ebenso wie die Sonderklasse ein Herrenseglerboot *par excellence* ist, geben wird.

Dieses Boot der Zukunft können wir nur in einer möglichst freien 50 m<sup>2</sup> Rennklasse erblicken, die uns der nächste Deutsche Seglertag hoffentlich bringen wird.

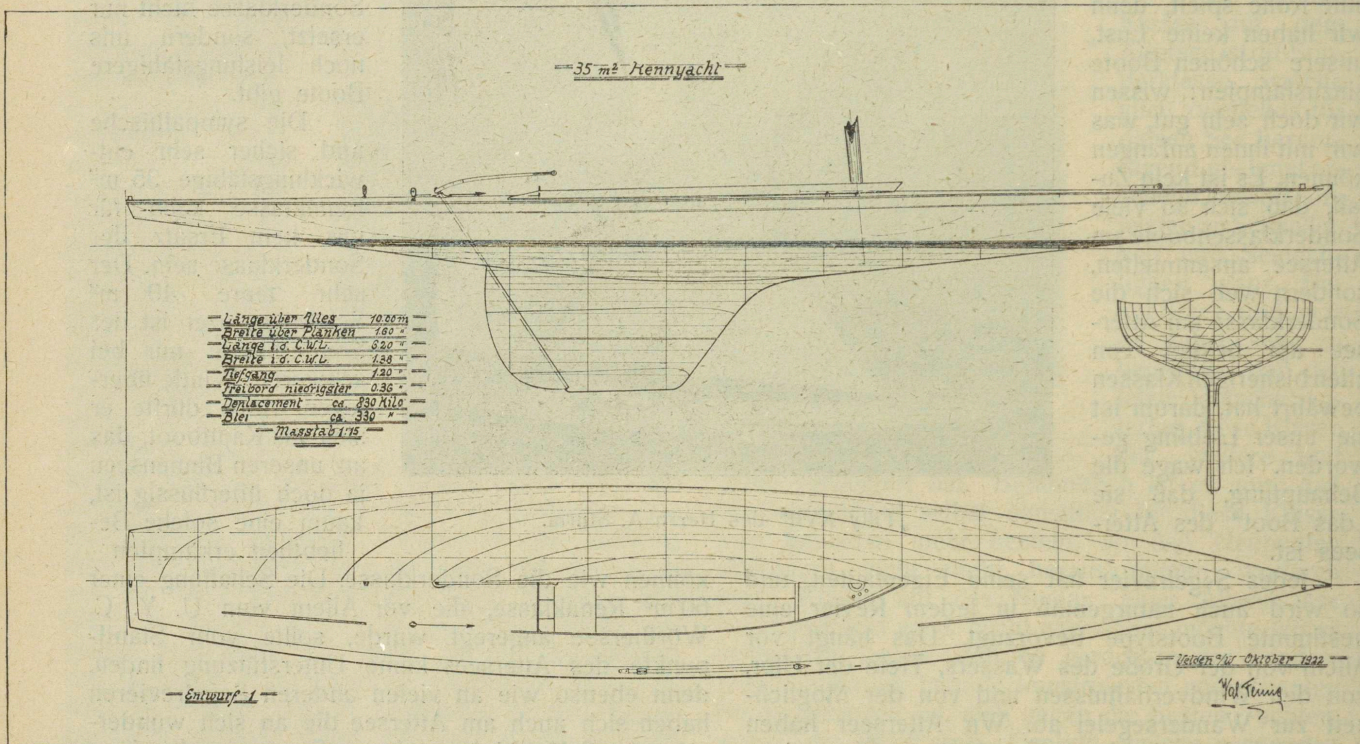


„Tilly XVII“ des Herrn A. Sturm.

## Eine 35 m<sup>2</sup> Rennyacht.

Der hier abgebildete Riß stellt eine im Vorjahre bei *Valentin Feinig & Co., Velden*, konstruierte und gebaute 35 m<sup>2</sup> Yacht dar. Das Boot sollte in erster Linie gute Leichtwettereigenschaften aufweisen, deshalb wurde eine kurze Wasserlinie gewählt, um dadurch die benetzte Fläche so klein als möglich zu gestalten. Bei Festsetzung des Deplazements wurde gleichfalls aus obigen Gründen an die unterste Grenze herangegangen. Die Linien des Bootskörpers sind sehr ausgeglichen und ergeben auch bei Lage günstige Unterwasserformen und vor allem eine bedeutende Ver-

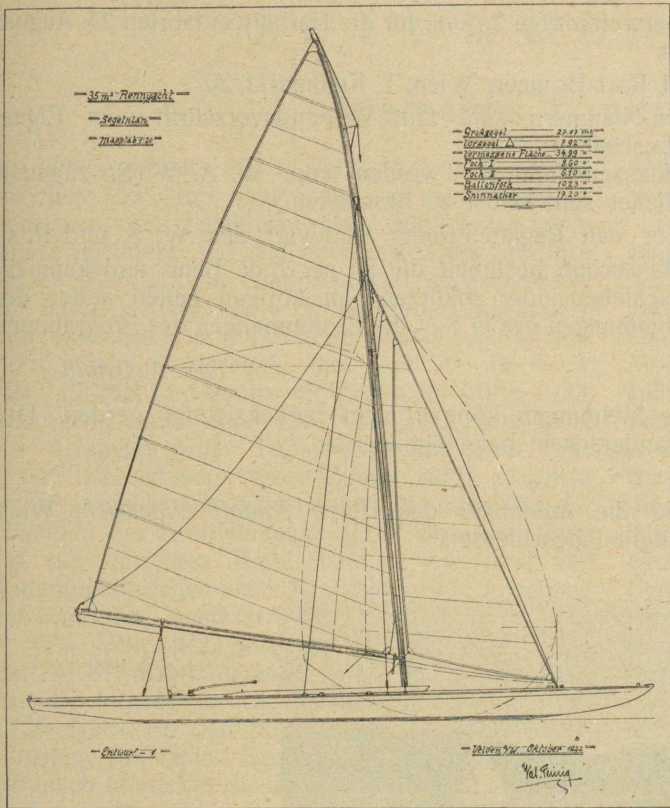
Bei dem vorliegenden Risse ergibt sich in gemäßiger Weise ein kurzes Unterwasserschiff bei geringer Windstärke und ein langgestrecktes bei stärkerer Brise und dadurch hervorgerufener schnellerer Fahrt. Die Ausnützung der maximalen Länge war daher selbst bei einem ausgesprochenen Leichtwetterboote durchaus nötig. Da auch die Frage der Herabsetzung des Deplazements im Zusammenhange mit der Festsetzung einer größeren Länge in den oberwähnten Ausführungen gestreift wurde, möchte ich dazu bemerken, daß nach den bisherigen Erfahrungen ein Deplazement von



längerung der Wasserlinie bei stärkerem Winddruck. Es ist in der April-Nummer von „*Flugzeug und Yacht*“ darüber geschrieben worden, daß in der 35 m<sup>2</sup> Klasse 10 m über Deck gar nicht erreicht werden dürften, dazu wäre zu bemerken, daß, abgesehen von Erfahrungen in anderen Klassen, auch die bisherigen Ergebnisse in der 35 m<sup>2</sup> Klasse den alten Grundsatz „Länge läuft“ bestätigt haben. Ein schlankes und in die Länge gezogenes Unterwasserschiff ergibt naturgemäß günstigere Verhältnisse für Wasser Ein- und Austritt als kurze und gerundete Unterwasserformen, die durch ihre benetzte Fläche nur bei leichter Brise Vorteile aufweisen.

800 kg sich tatsächlich als die unterste Grenze erwiesen hat, die, wenn man nicht übermäßig breite Boote bauen will, nicht unterschritten werden kann. Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Materialstärken und Einbau von zuverlässigen Verbänden ergeben sich für den Bleikiel kaum wesentlich mehr als 300 kg. Eine weitere Herabsetzung des Deplazements würde zu jollenartigen Bootsformen führen müssen, die vermieden werden sollten, da es sich bei Festlegung der Bestimmungen um die Schaffung einer Kielklasse gehandelt hat.

\* \* \*



**Begleitdampfer zu den Wettfahrten der Atterseeweche.** Einem vielfachen Wunsche, der bei den Wettfahrten zum Zuschauen verurteilten Klubmitglieder nachkommend, ist geplant, bei den heurigen Regatten einen Begleitdampfer mitfahren zu lassen, der es seinen Passagieren ermöglichen wird, die Vorgänge während der Wettfahrt aus allernächster Nähe zu sehen. Die Atterseedampfschiffahrt „Stern & Haffner“ hat sich bereit erklärt, während der Atterseeweche einen kleinen Dampfer mit zirka 70 bis 80 Personen Fassungsraum zur Verfügung zu stellen und berechnet dafür pro Stunde 100.000 K.

Um nun eine Verwirklichung dieses Planes möglich zu machen, werden alle Mitglieder, welche an den Fahrten des Begleitschiffes teilnehmen wollen, ersucht, ihren Namen, ohne sich damit zu binden, dem Unterzeichneten bekanntzugeben, da der Fahrpreis nach der Teilnehmerzahl berechnet wird.

Hanns Funke

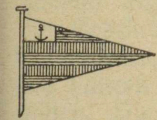
Wien, I., Stephansplatz 8/II.

## MITTEILUNGEN

des

### Wiener Segel- und Ruder-Club.

#### Ausschreibung der Wettfahrten 1924:



Art . . . . .	Verbandsfahrt und Ausgleichsrennen.
Verein . . . . .	Wiener Segel- und Ruder-Club.
Tag und Stunde . . . . .	15., 19. und 22. Juni — 7., 8. und 14. September — 10 Uhr vormittags.
Bahn . . . . .	Untere alte Donau. — Länge 2 1/2 Sm.
Klassen . . . . .	a) Rennklasse: 5, 10, 15 und 22 m <sup>2</sup> ; b) Ausgleichsklassen: 7.5 m <sup>2</sup> Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung.
Besatzung . . . . .	Laut Verbandsvorschrift; bei Doppelkanus müssen zwei Personen an Bord sein.
Ruderführung . . . . .	Nur durch Mitglieder eines Vereines des D. S. V. Keine bezahlte Mannschaft.
Preise . . . . .	Laut Vorschrift.
Punktpreise . . . . .	Je ein Punktpreis für die drei Frühjahrs- und die drei Herbstwettfahrten für die 10, 15 und 22 m <sup>2</sup> Klasse. Ein Ehrenpreis gegeben von H. L. Riedl als Punktpreis für die 6 Wettfahrten der 15 m <sup>2</sup> Klasse.
Einsätze . . . . .	20.000 K für 5 m <sup>2</sup> und 7.5 m <sup>2</sup> Klassen, 30.000 K für alle anderen Klassen für jede Yacht und jede Fahrt. Nennelder sind der Meldung beizufügen.

- Meldeschuß* . . . . . Für die Sommerwettfahrten 2. Juni, für die Herbstwettfahrten 25. August, 5 Uhr abends.
- Meldestelle* . . . . . Kommerzialrat Karl Brunner, Wien, I. Kohlmarkt 20.
- Unterscheidungs-Nummern* . . . . a) Rennklassen-Nummern sind laut Verbandsvorschrift vom Eigner selbst zu beschaffen;  
b) Ausgleichsklassen-Nummern werden vom W. A. W. S. zugeteilt. Nummerntücher sind selbst zu beschaffen.
- Programme* . . . . . Zwei Tage vor den Regatten heim Klubwart des W. S. und R. C.
- Besondere Bestimmungen* . . . . Der Wettfahrtausschuß bestimmt die zu segelnde Bahn und kann die Wettfahrt verschieben oder abkürzen. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. V. die Bestimmungen des Programmes.

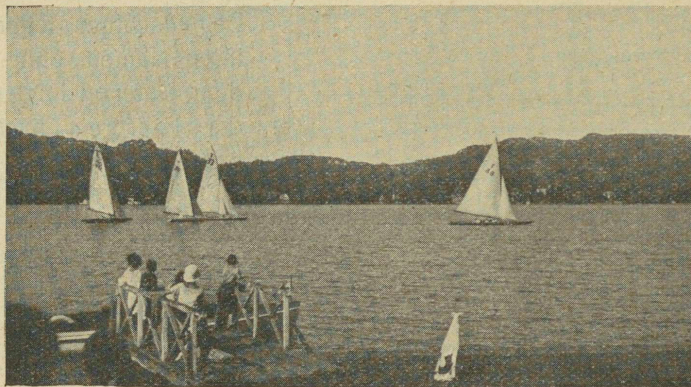
Wien, im April 1924.

Der Ausschuß.

**Zur Beachtung!** Unvollständig ausgefüllte Meldungen können nicht berücksichtigt werden. Den Meldungen **muß** ein Meldebrief oder Standerschein beigefügt werden.

\* \* \*

In der letzten Ausschußsitzung wurde die Aufnahme des Herrn *Rudolf Vidossich*, Wien, III. Boerhavegasse 12, als außerordentliches Mitglied beschlossen.



Wörthersee-Woche 1923. — Die 35 m<sup>2</sup> Klasse im Rennen.

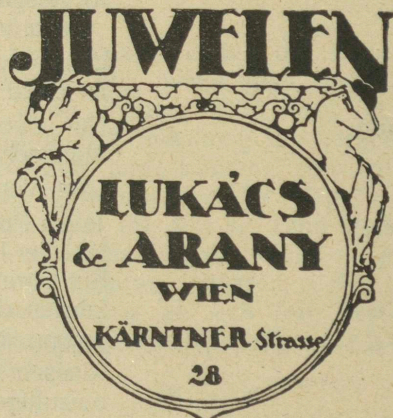
## BOOTSVERKEHR.

**15 m<sup>2</sup> Rennboot „Rambla II“**, schnelles Leichtwetterboot, 1923 in Nahtspanten Libanoncedern erbaut, Mählietzsegel, wegen Baues eines größeren Bootes zu verkaufen. — Anfragen sind zu richten an Ing. Adolf Werthner, Wien, I. Wipplingerstraße 13.

**6 m Rennyacht „Halunk“**, Länge 10 m, 60 m<sup>2</sup> Segelfläche, 2200 kg Bleiballast, zwei Takelagen, alles komplett, in tadellosem Zustande, zu verkaufen. Anfragen an Hanns Funke, Wien, I. Stephansplatz 8/II. Tel. 69-1-39.

Suche Stellung als  
**Bootswart oder Bootsführer**

bei Klub oder privat. Bin Reichsdeutscher, verheiratet, geprüfter Steuermann, langjähriger Elbelootse, in der Führung und Wartung von Booten aller Art vollkommen vertraut. Übernehme gleichzeitig die Instandhaltung des Klubhauses und allfällige Bootsreparaturen etc. Geschätzte Anträge an die Redaktion d. Bl.





## AUTOMOBILWESEN.

### Österreichs Kraftfahrzeugpark.

Das Aprilheft 1924 dieser Zeitschrift berichtete auf Seite 23 über den Stand an einheimischen Personen- und Lastkraftwagen, wie Motorrädern und Fahrrädern mit Hilfsmotoren. Dem an sich kurzen Bericht war eine Tabelle angeschlossen, die, nach Gattungen und Bundesländern gegliedert, sehr wissenswerte Aufschlüsse enthält. Besondern Wert erhält sie dadurch, daß nach der für Ende 1923 gültigen Endsumme die Daten für Mitte 1923, Ende 1922 und Mitte 1922 (im Text steht wohl nur irrtümlich Mitte 1921) angeführt sind. Eine nähere Betrachtung dieser Ziffern führt zu nicht uninteressanten Aufschlüssen über die Intensität der Zunahme der Kraftfahrzeuge, über ihre Verteilung auf die einzelnen Bundesländer, wie über die Änderungen, denen unser Kraftfahrzeugpark in Ansehung des Antriebes ausgesetzt ist.

Da Mitte 1922 insgesamt 13.692, Ende 1923 aber 21.877 Kraftfahrzeuge vorhanden waren, stellt sich die durchschnittliche Zunahme pro Halbjahr auf 3.128 Stück, so daß Mitte 1924 an 25.000 Kraftfahrzeuge im Inland vorhanden sein werden. So erfreulich immerhin diese hoffentlich auch erreichte Zahl sein wird, so bedeutet sie doch nichts anderes, als daß dann auf je 260 Österreicher 1 Kraftfahrzeug entfallen wird. Im Vergleich zum Ausland, besonders zu Nordamerika, eine wahrlich bescheidene, durch unsere infolge des Weltkrieges eingetretene Verarmung allerdings begründete Zahl. Weil jedoch der Weltkrieg auch unseren Pferdebestand arg hergenommen hat, erscheint es trotz aller Beschränkung unserer Geldmittel geboten, das Kraftfahrzeug für die Beförderung von Personen und Gütern in immer stärkerem Grade heranzuziehen. Die Belebung von Erzeugung und Verkehr muß ja als einer der wichtigsten Hebel zur Behebung unserer arg passiven Handelsbilanz angesehen und gewertet werden. Hier durch sinn-gemäße Förderungen des Baues und Betriebes von Kraftfahrzeugen aller Art einzugreifen ist Pflicht der Bundesregierung, aller Landesregierungen und Gemeindeverwaltungen, wie der sonstigen öffentlichen Körperschaften. Beim Bau wird es sich vornehmlich darum handeln, den inneren und äußeren Markt zu erweitern und so für dauernde Beschäftigung der geistigen und manuellen Arbeiter zu sorgen; während die administrativen Organe des Bundes der Länder und Gemeinden einerseits die an sich gewiß gerechtfertigten und notwendigen Steuern mit der Bedachtnahme zu bemessen haben, das Kind nicht mit dem Bade auszuschütten und die Henne nicht zu schlachten, welche goldene Eier legt. Weiter ist es auch ein moralisch vollauf berechtigtes Verlangen, daß der Ertrag der Kraftwagenabgabe in erster Linie dem Kraftwagenverkehr zugutekomme, also zur — jeder

Automobilist weiß wie notwendigen — Verbesserung unserer Landstraßen herangezogen werde.

Ein klares Bild der länderweisen Kraftfahrzeugverteilung ergibt sich, sobald die absoluten durch Verhältniszahlen (‰) ersetzt werden. Man erkennt dann, daß von je 1000 Ende 1923 in Österreich vorhanden gewesenen Kraftwagen und Motorrädern (einschließlich) der Fahrräder mit Hilfsmotor) vorhanden waren: In Wien 532, in Steiermark 101, in Oberösterreich 75, in Kärnten 36, in Tirol 31, Salzburg 27, in Vorarlberg 23 und im Burgenland 5 Stück. Aus diesen Zahlen\*) läßt sich die überragende Bedeutung der Bundeshauptstadt Wien, wie der Grad der Industrialisierung der einzelnen Bundesländer unmittelbar abnehmen. Besonders fällt die Rückständigkeit des Burgenlandes auf. Sie dürfte mit dem Umstände, das Burgenland sei erst kurze Zeit in österreichischem Besitz, nicht ausreichend zu erklären sein. Viel wird da wohl die Tatsache mitspielen, daß wir mit diesem Gebiet nicht auch seine Hauptstadt, Ödenburg, zugesprochen erhielten. Nolens volens kommt man so in das Gebiet der Politik und erkennt, wie sich diese auch auf scheinbar ihr fernliegende Dinge auswirkt. Weil uns aber ein Ausflug in politici durchaus fernsteht, sei diese Richtung nicht weiter verfolgt, sondern zu unserem Thema rückgekehrt. Die Frage, wie sich der Kraftwagenpark nach Gattungen zusammensetzt, und wie sich innerhalb der betrachteten anderthalbjährigen Periode diese Zusammensetzung geändert hat, ist es, die uns zunächst beschäftigen soll. Die Zahl der Personenkraftwagen mit Benzinbetrieb stieg von Mitte 1922 bis Ende 1923 von 7.687 auf 10.103 Stück, also um rund ein Viertel. Die elektrisch angetriebenen Personenwagen nahmen jedoch von 121 auf 92 ab; die Verminderung beträgt auch rund ein Viertel. Die benzinbetriebenen Lastautos stiegen von 3.234 auf 4.106 Stück, somit auch um ein Viertel; jene mit elektrischem Betrieb von 58 auf 116 Stück; sie haben sich daher gerade verdoppelt. Noch größere Zunahme zeigen die Motorräder. Ihre Anzahl stieg von 2.592 auf 7.460; d. h. auf das dreifache. Von je 1000 der betrachteten Fahrzeuge waren Ende 1923: 460 benzinbetriebene Personenwagen, 460 elektrischbetriebene Personenwagen, 142 benzinbetriebene Lastwagen, 53 elektrischbetriebene Lastwagen und 341 Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren

\*) Nicht minder deutlich geht Wiens Stellung aus seinen perzentuellen Anteil an den verschiedenen Kraftfahrzeuggattungen hervor. Dieser stellte sich Ende 1923 bzw. auf: 86% für elektrischbetriebene Personenwagen, 71% für elektrischbetriebene Lastwagen, 67% für benzinbetriebene Personenwagen, 41% für benzinbetriebene Lastwagen und 38% für Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren.

Man erkennt, daß das Motorrad mit und ohne Beiwagen, wie das Fahrrad mit Hilfsmotor lange nicht mehr ein Sportvehikel, sondern auch ein Verkehrsmittel von recht erheblicher Bedeutung ist. Diese Zunahme muß als recht erfreulich bezeichnet werden. Das gleiche ist von den benzinbetriebenen Personen- und beiden Arten von Lastwagen zu sagen. Die Abnahme des elektrischbetriebenen Personenwagens deutet aber auf eine ungesunde Stelle in unserem Automobilwesen hin. Die Vorzüge des elektrischen Antriebes dürfen nicht allein vom technischen Standpunkt aus beurteilt werden. Das wirtschaftliche Moment spielt da auch eine ganz hervorragende Rolle. Während elektrische Kraft nach Ausbau der Wasserkräfte im Inland in Hülle und Fülle vorhanden sein wird, muß das Benzin, wie alle ihm verwandten Brennstoffe, nach wie vor, aus dem Ausland bezogen werden. Das bedeutet eine dauernde Schwächung unserer, gerade der Stärkung bedürftigen Volkswirtschaft.

Aus dem Umstand, daß die Zahl der elektrisch betriebenen Lastkraftwagen sich, wie bereits erwähnt, in der Berichtsperiode verdoppelte, kann geschlossen werden, daß unser Personenwagenbau noch nicht auf jener Stufe angelangt ist, die er zur rationellen Ausnützung der einheimischen Wasserkraftanlagen erreichen muß. Die Schuld dürfte nicht so sehr die eigentlichen Wagenbauer, als vielmehr die Kraftquelle, die Akkumulatoren, treffen. Um es kurz zu sagen: Die angeführten Zahlen berechtigen zum Schluß: Der Bleiakкумулятор eignet sich nicht für das Personenautomobil. Nun hat Edison schon seit geraumer Zeit einen Eisenakkumulator geschaffen. Er wird auch in Frankreich fabriksgemäß erzeugt. Hier scheint die geeignete Abhilfe zu liegen. Mit dem Hinweis auf diese Konstruktion und dem Wunsche, sie im einheimischen Kraftwagenbetrieb bald eine bedeutende Rolle spielen zu sehen, sei diese Betrachtung geschlossen.

J. V. Berger

**Der Verband Österreichischer Motorradfabriken**, der am 9. April d. J. gegründet wurde, hat als Hauptgründungszweck die Wahrung der gemeinsamen Interessen der Motorradindustrie. Sein Sitz ist Wien, III. Untere

Viaduktgasse 37 und es gehören ihm an die Erdberger Maschinenfabriks A.-G., die Puchwerke A.-G., die Liesinger Maschinenfabriks A.-G., und die Steirischen Fahrzeugwerke.

\* \* \*

ÖSTERR. UNG. OPTISCHE ANSTALT

**C. P. Goerz**

Ges. m. b. H.

WIEN X<sub>1</sub> SONNLEITHNERGASSE 5

**Optische u. wissenschaftliche Instrumente**

Höhenmesser, Neigungsmesser, Trieder-Binocles

Zielfernrohre, Flugzeug- und Boot-

Kompasse

**Das Ries-Rennen.** Unter lebhaftester Beteiligung aller Sport- und Gesellschaftskreise fand am 11. Mai d. das Ries-Rennen statt, bei welchem die beiden *Austro Daimler* Wagen ganz hervorragend abschnitten und *Weydter-Malberg* auf A. D. M. alle bestehenden Streckenrekorde schlug und für *Austro Daimler* den dieses Jahr zum ersten Male zur Austragung kommenden Wanderpreis des Steiermärkischen Automobil Klubs errang. Nur um 1 1/2 Sekunden schlechter war die Zeit *Wetzkas* auf dem zweiten A. D. M. — Den Sieg in der 1,1 Lit. Kategorie errang *Amilcar* und in der 1,5 Lit. Kategorie konnte *Amilcar* den zweiten Platz besetzen. Die beste Zeit aller Vierzylinder fuhr *Lanner* auf *Austro Fiat*. In der vier Lit. Klasse siegte *Marschall* auf *Steyr*.

Die Bestleistung des Rennens sind:

Hilfsmotore bis 100 cm<sup>3</sup> 1. — Motorette 7 : 07  
Hilfsmotore bis 150 cm<sup>3</sup> 1. — Motorette Eichler  
Fifi 5 : 44

Leichtmotorräder bis 125 cm<sup>3</sup> 1. — Puch 5 : 11  
Leichtmotorräder bis 150 cm<sup>3</sup> 1. — Puch L. M. 5 : 34  
Motorräder bis 250 cm<sup>3</sup> 1. — Puch 4 : 38  
Motorräder bis 350 cm<sup>3</sup> 1. — Ziserl auf H. & H.  
Spezial 4 : 15

Motorräder bis 500 cm<sup>3</sup> 1. — Motosacoche 3 : 45  
Motorräder bis 750 cm<sup>3</sup> 1. — Brough Superior 3 : 41  
als Sieger mit Rekordleistung und bester Zeit des Tages.

Wagen bis 1,1 Lit. *Amilcar* 4 : 50

Wagen bis 1,5 Lit. *Mercedes* 4 : 42  
Wagen bis 2 Lit. *Ballot* 4 : 44  
Wagen bis 3 Lit. *Weydter-Malberg* auf *Austro Daimler* A. D. M. 3 : 43, beste Zeit aller Wagen und neuer Rekord.  
Wagen bis 4 Lit. *Marschall* auf *Steyr* 4 : 0  
Wagen über 4 Lit. *Vauxhall* 4 : 02  
Rennwagen bis 1,5 Lit. *Rappaport* auf *Ciribiri* 4 : 17

\* \* \*

**Sport- und Motorrad-Ausstellung in Wien.** Die im Vorjahre vom Österreichischen Motorfahrer Verband arrangierte Motorrad-Ausstellung wurde durch die diesjährige Ausstellung des Verbandes vom 12. bis 27. April sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch des technischen Arrangements in ganz hervorragender Weise übertroffen. Die Motorrad-Ausstellung konnte tatsächlich ein Bild des erfreulichen Aufschwunges der Motorradindustrie und des Motorsportes in Österreich geben. Ganz besonders verdient hervorgehoben zu werden, daß sich die heimische Industrie bei ihren Konstruktionen auf die Berücksichtigung Österreichischer Terrainverhältnisse eingestellt hat, wodurch der Verbreitung des Motorrades, wie auch der Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie die besten Dienste geleistet wurden, umsomehr als einige inländische Fabrikate hinter den besten ausländischen Marken nicht zurückzustehen brauchen. Mit der in jeder Beziehung erfolgreichen Aus-

## Bremsband „Top-Dog“

Alleinverkauf der  
**Hubert H. P. Trist-Company**

In Qualität unerreicht!

**ECCO G. m. b. H.**

Wien VIII. Langegasse Nr. 74

VORNEHMSTER TOURENWAGEN

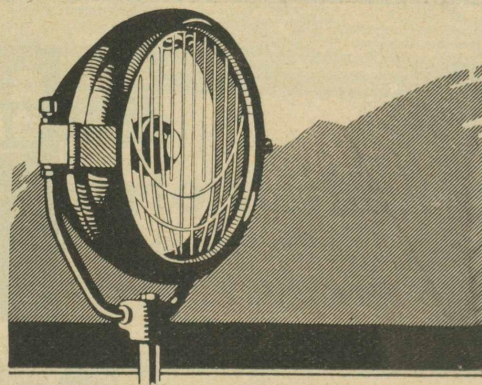
# Gräf & Stift

Personenwagen 4 Zyl.  
7/20, 14/40, HP 6 Zyl. 30/75 HP

WIENER AUTOMOBILFABRIK A. G. vorm.

## GRÄF & STIFT

WIEN XIX. WEINBERGGASSE 58/76



### Das neue ZEISS-Nebellicht

ist die ideale Auto-Beleuchtung für Fahrten in Nebel- und Regenwetter. Zur Erzielung des Nebellichtes ist die Abblende-Vorrichtung der neuesten ZEISS-Scheinwerfer-Modelle m. einem Gelbfilter ausgestattet, welches das blendend weiße Scheinwerferlicht in ein dem Auge angenehmes Gelblicht verwandelt. — Dieses Gelblicht blendet nicht mehr, ist aber trotzdem außerordentlich hell und weitreichend, zumal bei Regen und Nebel, wo es die dunstige Luft besser durchdringt als weißes. Bei Stadtfahrten entspricht die neue Gelblicht-Abblendung den verkehrspolizeilichen Vorschriften.

Bezug durch die Automobilfabriken und den einschläg. Fachhandel. Illustr. Katalog »Auto 227« gratis von der Generalvertretung der Abteilung »Auto« für Österreich:  
Ed. Trautenegg, Wien IX. Freiheitsplatz 2

stellung wurde sowohl in sportlicher als auch industrieller Hinsicht sehr wertvolle Pionierarbeit geleistet, die auch im Auslande anerkennenswerte Würdigung fand.

\* \* \*

**Targa und Coppa Florio 1924.** Die bedeutendste Autokonkurrenz Europas, ja der Welt, fand die deutsche Industrie mit Mercedes als Sieger am Ziel.

Die Konkurrenz war in diesem Jahre ganz besonders stark, und es nahmen 11 deutsche, 3 österreichische, 20 italienische und 9 französische Wagen an diesem Rennen der 7000 Kurven teil. Die Schwierigkeit dieses Rennens wurde in diesem Jahre noch dadurch erhöht, daß zugleich mit der Targa Florio auch die Coppa Florio ausgefahren und deshalb das Rennen um eine 5. Runde erweitert auf insgesamt 540 wurde, von denen die ersten 4 Runden als Targa Florio besonders gewertet wurde. Die Anforderungen, die bei diesen Rennen sowohl an die Fahrer als an die Maschinen gestellt wurden, waren ganz außerordentliche. Von den 38 gestarteten lagen in der 5. Runde nur noch 16 Wagen im Rennen, darunter alle drei Mercedes, von denen *Werner* — während die deutsche Flagge hoch geht — unter donnerndem Applaus als Sieger der Targa und Coppa Florio durchs Ziel raste.

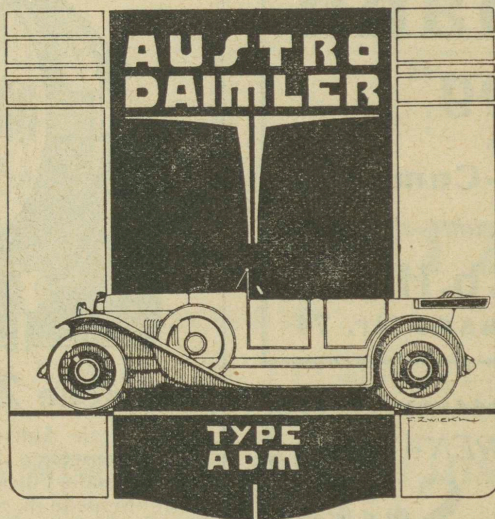
Welch hervorragende Leistungen bei dem diesjährigen Rennen vollbracht wurden, erhellt aus der

Tatsache, daß heuer *Rützler* als sechster noch eine halbe Minute weniger für diese erste Runde brauchte als *Graf Masetti* im Vorjahre, wo er auf seinem Mercedeswagen eine Runden-Höchstleistung aufstellte.

## Bücher und Zeitschriften.

**Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure,** Nr. 10, 8. März 1924, V. D. I. Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19. Die Sondernummer „Österreich“ der Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure (V. D. I.) gibt im redaktionellen und Anzeigenteil eine sehr interessante Übersicht über die österreichischen Industrien und deren Entwicklung. Über die Produktionsverhältnisse der mechanischen Industrien in Österreich handelt der einleitende Aufsatz von Generaldirektor *Ing. Oskar Taussig*, an den sich ein Aufsatz über Festigkeit und Materialprüfung von *P. Ludwik* schließt. Das Sanierungsprogramm der österreichischen Bundesbahnen entwickelt ihr Präsident, *Dr. Günther*. Der technischen Forschungsarbeit, der Lokomotiven-Industrie, dem Bergwesen, der Elektrifizierung (Sektionschef *Ing. P. Pittes*) und dem Ausbau der Wasserkräfte sind sehr interessante Aufsätze gewidmet. — Auch die österreichische Kraftfahrzeug-Industrie ist in dieser Nummer ihrer Bedeutung entsprechend vertreten und interessante Abbildungen zeigen Spezialtypen österreichischer Motoren und Kraftwagen. Ein eigener Aufsatz berichtet von der Entwicklung der Österreichisch-Alpinen Montan-Gesellschaft, deren Erzeugnisse die Grundlagen für die eisenverarbeitenden Industrien Österreichs bilden, und ein Aufsatz schildert die Veitscher Magnesitwerke, deren Produktion in die ganze Welt versandt wird. Diese Nummer der Deutschen Ingenieur-Zeitung erreicht sicher den angestrebten Zweck, über die industrielle Bedeutung Österreichs in Fachkreisen aufklärend zu wirken.

arb.



## ÖSTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

**WERK:**

**WIENER-NEUSTADT**

Zentral-Verkaufsdirektion: Wien I. Schwarzenbergplatz 18

Niederlage und Ausstellungslokal: Wien I. Kärntnering 13