

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:

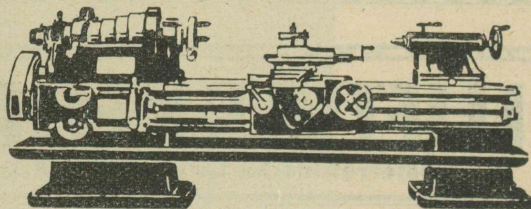
Alle einschlägigen Abgüsse für Automobil-,
Flugzeug- und Bootsmotorbau aus Alu-
minium, **Silumin** und **Elektron**.

Neuzeitliche
Werkzeug-Maschinen
für

Autobau

Flugzeugbau

Schiffsbau



H. Sartorius Nchfg.

Gesellschaft m. b. H.

Wien VIII. Laudong. 12

Bootswerft Rudolf Slivka

An der unteren alten Donau 29
Gegründet 1898

Bau von Segelbooten, Segelkanus, Ruder-
booten jeder Art. Übernahme von Repa-
raturen etc. Großes Winterlager.

REICHHOLD FLÜGGER & BOECKING

LACK- UND FARBENFABRIK
WIEN-KAGRAN



ÄROPLAN-, CELLON-LACKE
BOOTSLACKE, BUNTFARBEN

Gesellschaftsreisen

des
Oesterr. Verkehrsbureau

Nordlandsfahrten:

im Juli: a) nach dem Nordkap
b) nach Mittelnorwegen
c) nach Finnland

im August: nach Schweden;
ferner in der nächsten Zeit

Gesellschaftsreisen:

im August: a) eine Mittelmeer-Seefahrt
(zu ermäßigten Preisen)
b) eine Alpenfahrt
c) eine Dolomitenreise;

im Sept.: a) eine Reise nach London u. Paris
b) eine Balkanreise.

Auskünfte und Anmeldungen:
Oesterr. Verkehrsbureau
Wien, I. Friedrichstraße 1
und in seinen sämtlichen Zweigstellen und
Vertretungen.

**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 an	GENF ZÜRICH	an ab			13.30 11.30
	9.45	14.15			ab		an	14.45		11.00
8.30 10.15					ab an	FRANKFURT FÜRTH (NÜRNBERG)	an ab			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		an ab	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 an	WIEN BUDAPEST*)	an ab		9.30 7.30	18.00 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 " " 1.760.000.—
Wien—Genf " " 2.350.000.—

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
Österreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberöstr. Vereines für Luftschiffahrt

Union-Yacht-Klubs

Österreichischen Motor-Yacht-Verbandes
Österreichischen Motor-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.

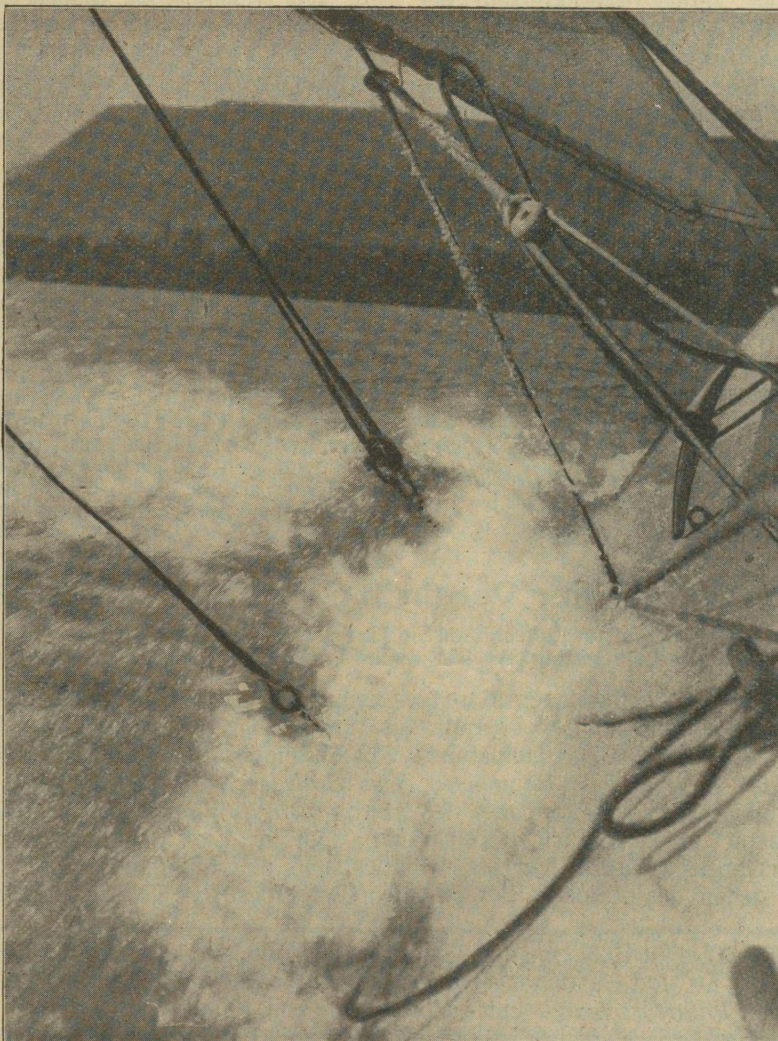
ABONNEMENTS:

Für Österreich und Deutschland jährlich	60.000 ö. K.	Für das übrige Ausland jährlich	15.— Schw. Frs.
Einzelnummer	6000 ö. K.	Einzelnummer	1'50 Schw. Frs.

Jahrgang 1924

Wien, Juni

Nr. 6



Bugwasser.

MITTEILUNGEN.

Österreichischer Aeronautischer Verband.

Die letzte Ausschußsitzung vor den Sommerferien (Juli und August) fand am 12. Juni l. J. statt. Dieselbe war verstärkt durch die Hüttenausschußmitglieder. Auf der Tagesordnung standen: Personalfragen, Propaganda, nächstes Programm, Finanzbericht, Holzhütte auf dem Waschberge bei Stockerau u. a.

Nächste Sitzung am 12. September l. J. 18 Uhr.

Es wird allgemein bekannt gemacht, daß die Hütte Eigentum des österreichischen Aeronautischen Verbandes ist, den Segelfliegern gegen Entrichtung der Selbstkosten für die Erhaltung zur Benützung steht und alle auf die Verwaltung und Benützung der Hütte bezüglichen Agenden, im Sinne des „Hüttenregulativs“ der Hüttenausschuß besorgt, dem gegenwärtig je drei Ausschußmitglieder der Segelflugvereinigungen des österreichischen Aeroklubs und des Flugtechnischen Vereines angehören.

Österreichischer Aero-Klub.

Auszug aus dem Protokoll der Ausschußsitzung am 23. Mai 1924.

Vorsitzender: Präsident Baron *Economio*.

Anwesend waren zwei Vizepräsidenten und zehn Ausschußmitglieder.

Neuaufnahmen: Komm.-Rat *Robert Czerweny-Arland*, *Josef Pompe*, *Ernst Gottschling* als ordentliche Mitglieder, ferner die Herren der Fliegersektion: *Dr. Alois Robert Böhm*, *Bogut Burian*, *Erich Kahlen*, *Josef Klement*, *Hans Löw*, *Bruno Moltini* und *Ernst Till*.

Es wurde der Beschluß gefaßt, jene Herren, welche sich seinerzeit als Mitglieder angemeldet, die Eintrittsgebühr und den Beitrag jedoch nicht geleistet haben, unter nochmaliger Verständigung zu streichen.

Austritte: *Nikolaus Dumba*, *Anton Urban*.

Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte die Konstituierung der Ausschüsse, welche die gleichen blieben wie im Vorjahre. In die Sportkommission wurden noch die Herren *Baron Ethhofen* und *Graf Hardegg* gewählt.

Der Präsident brachte noch zur Kenntnis, daß an der Sitzung der F. A. I. in Paris die Herren *Baron Ethhofen* und *Geometer Fritz Eisenmann* als Delegierte des Clubs teilnehmen werden.

Schluß der Sitzung $\frac{1}{2}$ 8 Uhr abends.

Österr. Flugtechnischer Verein.

In der Ausschußsitzung am 6. Juni 1924 wurden zunächst interne Angelegenheiten erledigt, dann über die Anträge des Fünferkomitees Beschluß gefaßt.

In den Verein wurden als ordentliche Mitglieder neu aufgenommen, u. zw.: Die österreichische *Amilcar-Automobil A. G.*, Herr Kaufmann *Franz Rolf Kaliwoda*, die Seeschiffahrtsgesellschaft *Lloyd Triestino*, die Herren *Josef Lutz & Co.* „*Dunlop*“ und Ingenieur *Rudolf Sobek*.

Wie alljährlich, so werden — äußerst dringende Ursachen ausgenommen — auch heuer in den Sommermonaten Juli und August keine Ausschußsitzungen abgehalten werden. Die nächste, als erste Ausschußsitzung im Herbst, wurde für den 12. September 1924, um 17 Uhr, im Bibliothekssaale des Vereines, festgesetzt.

Die Bibliothek des Österreichischen Flugtechnischen Vereines bleibt, wie alljährlich, während der Sommermonate Juli und August l. J. gesperrt.

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.

* * *

Bei der am 1. und 2. Juni l. J. in Hannover stattgefundenen Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure hat den Österreichischen Flugtechnischen Verein unser Ehrenmitglied, Professor *Dr. Ing. A. Pröhl* in Hannover vertreten. Auch hat unser Präsidium am 31. Mai l. J. nachmittags an die Hauptversammlung ein entsprechend verfaßtes Telegramm abgesendet.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. d. D.

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

Bei der am 16. Mai stattgefundenen Monatsversammlung gelangte der Film „Die I. österreichische Segelflugwoche am Waschberge bei Stockerau“ zur Vorführung. — Am 23. Mai fand die XIX. Ausschußsitzung des Vereines statt. — Neuaufnahmen von Mitgliedern: *Rudolf Zehetner*, *Wilhelm Köstler*, Drogist, Oberingenieur *Emil Föderl*, Baumeister *Karl Schwarz* und Direktor *Max Liengmé*. — Die Vereinsbibliothek erfuhr durch eine Spende des Herrn *Alfred Wögerbauer*: „Eiffel, Untersuchungen über den Luftwiderstand“ eine wertvolle Bereicherung. Die im Café Schönberger für Mitglieder aufliegenden Vereinszeitschriften wurden laut Ausschußbeschuß den Mitgliedern des Oberösterreichischen Automobilklubs und denen des Vereines der Ingenieure in Oberösterreich zur Verfügung gestellt.

Vortrag. Am 27. Juni 1924, um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr abends, findet im kleinen Saale der Wiener Urania ein Vortrag des Herrn *Dr. Joe Hoffmann-Ostenhof*, Direktor der Luftverkehrs-A.-G. über „*Das Flugzeug im Dienste der Polarforschung*“ unter Vorführung von Filmen statt.

Vierhundert Jahre nach Magellan.

Eine Betrachtung zum Weltrundflug nach seinem Stand am 5. Juni 1924.

Von Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.

Fortsetzung von Nr. 5

Seit die Amerikaner und Engländer zur Vollendung des Weltrundfluges gestartet sind, sind mehr als zwei Monate verflossen und noch ist kaum ein Viertel der Flugstrecke von ihnen überwunden worden, deren ganze Länge sie in mindestens vier Monaten zwingen wollten, oder besser gesagt zwingen müßten.

Nachdem das amerikanische Geschwader in seiner Gesamtheit durch längere Zeit verschollen war und auch dessen Geschwaderführer, Major *Martin*, nach einer Irrfahrt in Nordamerika wieder frisch und munter zurückgekehrt ist, kam eines Tages die Meldung, daß die drei restlichen Flugzeuge des amerikanischen Weltrundfluggeschwaders japanischen Boden erreicht haben. Die Leistung der Amerikaner ist außerordentlich hoch zu werten, denn die von ihnen zurückgelegte Strecke über den nördlichen pazifischen Ozean gehört zu den schwierigsten des ganzen Fluges und wie die amerikanischen Flieger melden, war auch das Wetter ihnen durchaus nicht günstig. Dichter Nebel machte die ohnedies einförmige und uninteressante Strecke noch unfreundlicher und die Nerven der Flugzeugbesetzungen wurden auf diesem Wege über die Kurilen bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Am 22. Mai haben sie auf diesem Fluge in vierzehn Flugstunden eine Strecke von 1400 km zurückgelegt und sind in Kasumiga nördlich von Tokio gelandet.

Die amerikanischen Maschinen befinden sich also scheinbar in bester Verfassung. Ob den Amerikanern die Vollendung des Weltrundfluges noch in diesem Jahr gelingen wird, hängt davon ab, ob sie noch vor der Taifunperiode im Chinesischen Meer und vor dem Einsetzen der Regenzeit in Indien aus diesen Gegenden herauskommen.

Aber selbst dann, wenn infolge des Wetters der Weltrundflug in diesem Jahre von ihnen nicht vollendet werden kann, so kann die von ihnen vollbrachte Leistung doch nicht hoch genug gewertet werden. Die Amerikaner haben bisher weit

mehr als alle anderen Teilnehmer am Weltrundflug den Beweis erbracht, daß das moderne Flugzeug, vom richtigen Mann gesteuert, die gefährlichsten und schwierigsten Aufgaben zu bewältigen vermag und heute schon das wertvollste und sicherste Hilfsmittel für die Erforschung fremder oder bisher wenig bekannter Gebiete ist.

Sehr wichtig für die Beurteilung des praktischen Wertes des amerikanischen Rundfluges ist der Umstand, daß alle Beobachtungen dreifach gemacht wurden und alle Ergebnisse also dadurch, daß sie dreifach vorliegen, Vergleichsmöglichkeiten bieten.

Der englische Weltrundflug geht nicht in der erwarteten und gewünschten Art und Weise vor sich, trotzdem die Flugstrecken, die *Mac Laren* bisher zurückgelegt hat, durchaus keine übertriebenen Anforderungen an seine Maschine und deren Motor stellten.

Trotzdem der Napier'sche Lion-Motor schon zweimal ausgewechselt wurde, hat das *Mac Laren'sche* Flugzeug neuerdings eine Notwasserung machen müssen, die gleichfalls wieder durch den Motor verschuldet war. Nachdem *Mac Laren* am 21. Mai Kalkutta verlassen hatte, erreichte er noch am selben Tag das 700 km entfernte Akyab. Beim Start in Akyab stürzte der Apparat aber plötzlich ins Meer. Die Besatzung blieb unversehrt, aber der Apparat wurde so schwer beschädigt, daß er eigentlich aus der Konkurrenz ausscheiden muß.

Will *Mac Laren* den Weltrundflug fortsetzen — und diese Fortsetzung verlangt das englische Prestige eigentlich — so muß er das Eintreffen eines neuen Apparates in Akyab abwarten. Daß in den 10 bis 14 Tagen, die er dadurch zu warten gezwungen ist, die Wetterlage (Regen und Taifun) schon so ungünstig sein wird, daß er ihretwegen den Rundflug aufgeben muß, ist zu befürchten.

Ganz abgesehen von dem allgemeinen Eindruck, den das Aufgeben dieses Rundfluges hervorruft, ist dieses Versagen auch ein Moment, das das Vertrauen der Kolonien zur Flugtechnik des Mutterlandes nicht gerade fördert.

Der Verlag „Flugzeug und Yacht“ beabsichtigt die Herausgabe eines

„JAHRBUCHES FÜR LUFTFAHRT“.

Dasselbe soll in erschöpfender Weise den gegenwärtigen Stand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Luftfahrt in internationalem Rahmen behandeln. Durch Erfassung sowohl der Theorie wie der Praxis soll dasselbe zu einem **Hand- und Nachschlagebuch** für alle Kreise der Luftfahrt werden. In Form und Umfang wird das Jahrbuch jenem gleichen, das seinerzeit der Österreichische Flugtechnische Verein herausgab.

Wir laden hiemit alle Interessenten zur Vorausbestellung höflichst ein, damit wir die Auflagenhöhe feststellen können. Der voraussichtliche Preis wird 3 Schillinge kaum überschreiten.

Verlag „Flugzeug und Yacht“.

Die sportlich und verkehrstechnisch schönste Leistung hat der Franzose *Pelletier d'Oisy* vollbracht. Er hat nicht nur gezeigt, daß das Flugzeug auch auf weite Strecken selbst ohne besondere Vorbereitungen das schnellste und sicherste Verkehrsmittel ist, sondern er hat auch bewiesen, daß ein entsprechend konstruierter Apparat selbst den zerstörenden klimatischen Einflüssen gewachsen ist.

Das Geheimnis seines Erfolges ist Schnelligkeit. Er hat mit einem ganz normal gebauten, für das mitteleuropäische Klima berechneten Apparat tropische Zonen durchflogen und den Witterungseinflüssen durch die wahrhaft fliegerische Schnelligkeit, mit der er seinen Flug absolvierte, die Spitze geboten. 16540 km hat er in 90 Flugstunden zurückgelegt. In diesem 200 km-Tempo hat der Bréguet-Apparat 19 A2 mit seinem 400 PS Dietrich-Lorrain-Motor Vorder- und Hinterindien überquert und Shanghai erreicht. Am letzten Flugtag, den 20. Mai, flog die französische Maschine in weniger als 9 Stunden die 1400 km von Kanton nach Shanghai. Stürmisch bejubelt landete sie am Golfplatz von Shanghai.

Über Meere und Wüsten, durch Sturm und Gewitter hatte *Pelletier d'Oisy* sein Flugzeug geführt und alle Gefahren, die die bisher zurück-

gelegte Strecke mit sich gebracht hatte, siegreich überwunden.

Am Golfplatz von Shanghai geriet die Maschine nach glatter Landung beim Ausrollen mit einem Rad in eine verdeckte Grube und zerbrach.

Pelletier d'Oisy wollte nur bis Tokio fliegen und die Tücke des Objekts hat ihm unmittelbar vor Erreichung seines Zieles ihre Macht bewiesen. Ein Apparat, der von ihm geflogenen Type war so rasch nicht zu bekommen, wohl besitzt aber das chinesische Flugwesen Bréguet-Apparate 14 A2. Trotzdem diese schon länger in chinesischen Diensten stehen und wesentlich langsamer sind als der 19 A2, wird *Pelletier d'Oisy*, wenn auch in kleineren Etappen und in einem langsameren Tempo als bisher, sein Ziel erreichen. Bis auf die Ergebnisse des englischen Rundfluges sind die erzielten Resultate sehr befriedigend. Die Meldungen vom günstigen Fortschreiten des Welt-rundfluges sind nicht nur ein ehrendes Zeugnis für den hohen Grad, den die Entwicklung des Flugwesens erreicht hat, sondern ein wesentliches Moment der Aufklärung über fliegerische Möglichkeiten und ein Faktor, der der breiten Öffentlichkeit das Vertrauen zum Luftverkehr einflößt, dessen er zu seiner Weiterentwicklung so notwendig bedarf.

Signaleinrichtungen auf Flugplätzen.

Fortsetzung und Schluß von Nr. 5.

Erfordert das Fliegen bei Tag schon gewisse Maßnahmen mit Rücksicht auf die Sicherheit von Mensch und Material, so ist dies beim Nachtfliegen noch in weit höherem Masse notwendig. Die Orientierung während des Fluges allein ist in mondlosen Nächten schon äußerst schwierig und nur durch Gewässer, Flußläufe, welche stets einen schwachen Reflex zeigen, sowie durch beleuchtete Ortschaften, Bahnhöfe u. dgl. möglich.

Es handelt sich daher bei der prinzipiellen Lösung der Frage des Nachtfluges in erster Linie darum, die zu befliegenden Strecken so einzurichten, daß die Orientierung auch in nebligen und mondlosen Nächten jederzeit gewährleistet ist. Ferner muß der Flugplatz auch bei Nacht so gekennzeichnet sein, daß er schon auf größere Distanzen wahrgenommen und angesteuert werden kann. Das zum Landen notwendige Terrain muß beleuchtet sein und die Wind- bzw. Landungsrichtung für den Flugzeugführer gekennzeichnet werden. Besondere Hindernisse in der unmittelbaren Nähe des Flugplatzes, welche niedrig anfliegenden Flugzeugen gefährlich werden könnten, müssen als solche zu erkennen sein.

Das Starten bei Nacht ist wesentlich einfacher, da nach Feststellung der Windrichtung und bei einiger Lokalkenntnis dasselbe auch ohne weitere künstliche Beleuchtung durchführbar ist. Nichtsdestoweniger sollen auch in solchen Fällen die

zum Landen notwendigen Hilfsmittel aktiviert sein, um bei einer eventuellen Notlandung oder Rückkehr des Flugzeuges eine Katastrophe zu verhindern.

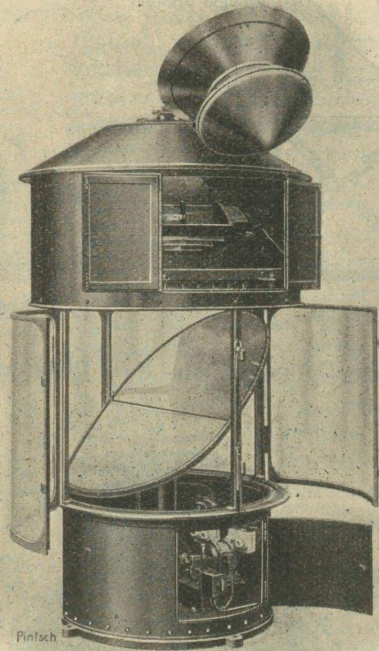
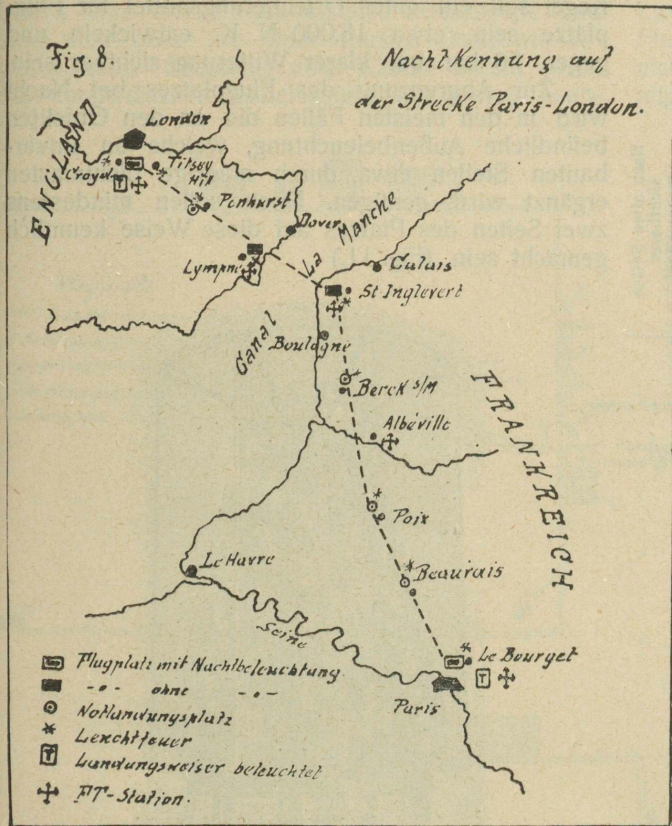
Schließlich müssen auch die Flugzeuge selbst zur Durchführung von Nachtflügen besonders ausgerüstet sein.

Aus dem allen ist zu erkennen, daß zum Nachtfliegen sehr viel Licht notwendig ist. Je mehr Licht, desto besser! Doch muß bei allen getroffenen Maßnahmen vermieden sein, daß durch irgend eine nicht sachgemäß aktivierte Beleuchtungsanlage eine Blendung des Flugzeugführers eintritt, der in einem solchen Falle bekanntlich jeden Sinn für das Gleichgewicht verliert.

Die Orientierung bei Nachtflügen nach Flüssen, Orten etc. ist, wie bereits erwähnt, als unzureichend, weil unverläßlich, zu bezeichnen; auch können Luft-routen über größere Landstriche führen, woselbst solche Orientierungsmittel überhaupt nicht vorhanden sind. Es müssen daher solche künstlich geschaffen werden. Ähnlich den in der Seeschifffahrt in Verwendung stehenden Leucht- und Blinkfeuern hat man auch auf Nachtluftrouten derartige Lichtsignale aufgestellt und dieselben mit großem Vorteile verwendet. Die Sichtbarkeit dieser Leuchttürme beträgt bei gutem Wetter durchschnittlich 40 km, so daß mit deren Aufstellung auf je 60 bis 70 km gerechnet werden muß. Wo zu ihrer Beleuchtung kein elektrischer Strom zur Verfügung steht, muß

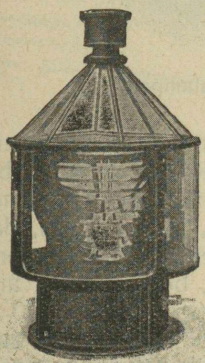
Leuchtgas oder Azetylen als Ersatz dienen. Diese Leuchttürme sollen ihre Strahlenbündel jedoch nicht nur in der Ebene des Horizontes werfen, sondern dieselben auch nach oben streuen, was ihre Sichtig-

keitsweite, der nach allen Richtungen hin freies Gesichtsfeld hat, ist die sogenannte Laterne mit dem notwendigen Getriebemechanismus montiert. Man unterscheidet auch hier fixe Leuchtfeuer, Dreh-



Gruppenblitzfeuer mit drehendem Spiegel.

keit bedeutend vergrößert. Um Irrtümer auszuschließen, bzw. die Orientierung nach diesen Leuchtfeuern zu erleichtern, können statt stabilen Leuchtfeuern auch Dreh- oder Blinkfeuer, beide Arten kombiniert, oder auch verschiedene Farben verwendet werden. Durch letztere wird jedoch die Leuchtkraft stark beeinträchtigt. Um ferner eine kostspielige Wartung zu vermeiden, kann die Einschaltung der Lichtquelle automatisiert werden, so daß das Signal zu einer bestimmten Abendstunde in Aktion tritt, eine gewisse Zahl von Stunden in Tätigkeit ist und dann automatisch wieder in Ruhe gesetzt, bzw. ausgeschaltet wird. (Fig. 8.)



Blinkfeuer mit Azetylenbetrieb.

und Blinkfeuer. Als Lichtquelle dient an allen jenen Orten, wo elektrischer Strom zur Verfügung steht, eine starke Metallfadenlampe an Stelle des komplizierten, unverlässlichen und unökonomischeren Kohlen-Bogenlichtes. Als Streuapparat findet entweder ein Spiegelreflex- oder ein Gürtellinsensystem Verwendung. Fig. 9 zeigt uns eine Leuchtturmlaterne der Firma J. Pintsch, Berlin, mit drehbarem Reflexspiegel. Im Gehäuseoberteil sind Lichtquelle und Linsensystem untergebracht. Der Spiegel, in seiner unteren Hälfte leicht gekrümmt, wird durch ein elektrisches Getriebe im Gehäuseunterteil um eine Vertikalachse gedreht. Das gleiche Getriebe kann eine zwischen Linse und Spiegel befindliche Blende betätigen, so daß das Drehfeuer gleichzeitig auch als Blinkfeuer verwendet werden kann. Die durch diese Laterne erzeugten Strahlenbündel werden nicht nur in horizontaler, sondern auch in vertikaler Richtung gestreut, was der Effekt des gekrümmten Spiegels ist. Spiegelrotation und Blendenbetätigung sind in ein solches Verhältnis gesetzt, daß die Abblendungsmomente stets nach einer anderen Richtung weisen. Die Leuchtkraft beträgt etwa 500.000 Kerzen, die Sicht bei klarem Wetter gegen 80 km.

Diesen Leuchttürmen ähnliche Einrichtungen verwendet man zur Kennung der Flugplätze selbst bei Nacht. Auf einem turmartigen Bau, etwa auf dem Direktionsgebäude oder an einem Orte des

Andere Systeme verwenden Gürtellinsen, bei welchen die Lichtquelle zentral angeordnet erscheint und eine eventuelle Ablendung durch elektrisch

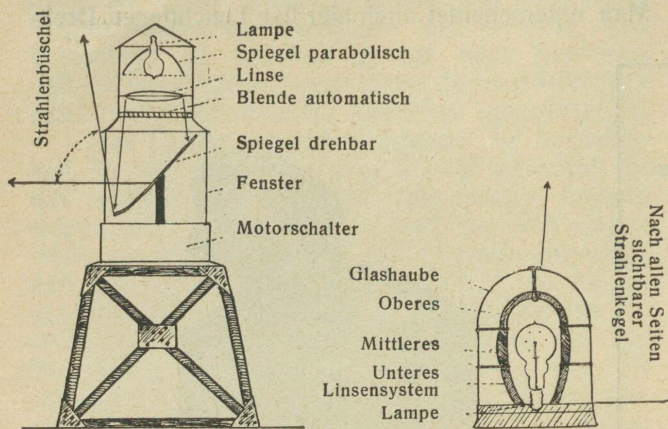
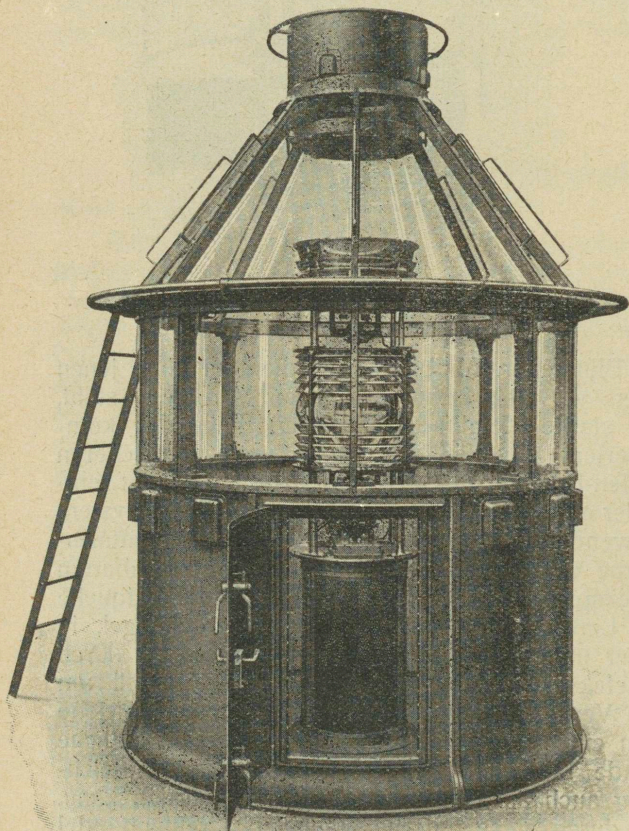


Fig. 9.

Fig. 10.

gesteuertes Ausschalten der Lichtquelle erfolgt. (Fig. 10.)

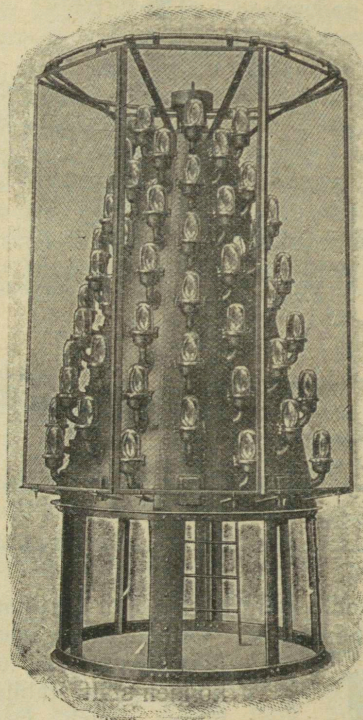


Ansicht des Leuchtfuers mit zwei Gürtel- und einer Scheinwerferlinse.

Eine hievon abweichende Art der Flugplatzkennzeichnung bei Nacht, welche in England bereits praktische Verwendung fand, ist ein etwa 4 m

hoher Kegel, welcher an seiner Außenfläche mit elektrischen Glühlampen besetzt ist. Die Kegelfläche ist entweder weiß gestrichen oder es finden Pintsch'sche Eiformlampen Verwendung, deren jede einen kleinen Reflektor besitzt. Dieser helleuchtende Kegel soll ein gutes Orientierungsmittel für Flugplätze sein, etwa 18.000 N. K. entwickeln und gegen 50 km bei klarer Witterung sichtbar sein.

Zur Abgrenzung des Flugplatzes bei Nacht wird in den meisten Fällen die an den Objekten befindliche Außenbeleuchtung, welche an unbauten Stellen etwa durch niedrige Lichtmasten ergänzt wird, genügen. Doch sollen mindestens zwei Seiten des Platzes auf diese Weise kenntlich gemacht sein. (Fig. 11.)



Blinkfeuer mit Eiformlampen.

Für die Landungsweisung stehen verschiedene Mittel zur Verfügung. Die im Kriege gehandhabte Aufstellung dreier Magnesiumlichter oder Anbrennen ebenso vieler Feuer am Boden, in der Form, daß das Flugzeug zwischen zwei etwa 30 m entfernt voneinander liegenden Lichtern, bzw. Feuern aufzusetzen und gegen ein drittes, etwa 200 m gegen den Wind liegendes Licht oder Feuer auszurollen hatte, ist für die heutigen Zwecke unzureichend und ein schwacher Notbehelf.

Befindet sich am Flugplatz ein manuell zu bedienender oder automatischer Landungsweiser, so kann derselbe elektrisch beleuchtet werden, indem nach oben abgeblendete Glühlampen über demselben angebracht werden.

Eine äußerst solide und verlässliche Ausführung sind die Landungslichter nach System *J. Pintsch, Berlin*. Annähernd im Zentrum des Flugplatzes werden

entsprechend den Himmelsrichtungen acht Kästen in einem Kreise von zirka 40 m Durchmesser und in gleichen Abständen voneinander in den Boden eingelassen. Im Zentrum dieses Kreises befindet sich ein neunter Kasten. Diese Kästen bergen im Innern eine starke Parabolscheinwerferlampe und sind nach oben mit einer starken Glasplatte abgeschlossen. Sämtliche neun Kästen stehen durch ein unterirdisches Kabelsystem mit einem neun-

Für die Beleuchtung des Terrains zum Landen gibt es heute wohl nur Scheinwerfer oder ähnliche Geräte. Dieselben werden, wenn in genügender Anzahl vorhanden, am Rande des Flugplatzes plaziert, jedoch nur jene aktiviert, welche an der Luvseite des Platzes stehen, so daß die landenden Flugzeuge über sie weg landen und die Führer nicht geblendet werden. Hat man nicht die genügenden Kabellängen oder Anschlüsse zur Verfügung, so kann man mit zwei fahrbaren, mit eigenen Aggregaten versehenen, Scheinwerfergeräten die gleiche Anordnung treffen, indem man sie in etwa 150 m Abstand voneinander aufstellt, ihre Kegel an einem Punkte am Flugfelde vereinigt und in diesen Spitzwinkel die Flugzeuge landen läßt. Eine in Frankreich praktizierte Variante ist die stabile Aufstellung dreier Scheinwerfer in Form eines gleichseitigen Dreieckes, von denen immer die zwei in Aktion treten, welche nicht gegen das landende Flugzeug streuen. Hiedurch soll ein genügend großer Flugplatzteil erhellt werden.

Wo große Kosten vermieden werden sollen, wird man schließlich mit einem stabilen 50 cm-Scheinwerfer, auf einem Hangardach montiert, auch das Auslangen finden. Nicht nur kann derselbe, gegen den Zenit geschwenkt, gleichzeitig auch als Kennungszeichen bei Nacht dienen, sondern eine geschickte, geübte Bedienungsperson wird damit das Landeterrain so beleuchten können, daß eine Blendung des Flugzeugführers nicht eintritt.

Da der Führer des Flugzeuges bei Nacht nicht wahrnehmen kann, ob das Flugfeld frei von Hindernissen ist, war es notwendig, für diesen Fall ein gewisses Signal einzuführen, welches zumindestens in den großen Staaten Verwendung findet. In einem solchen Falle wird eine

rotleuchtende Lichtquelle nach oben gerichtet und darf das Flugzeug nicht früher landen, als bis dieses Signal durch ein grünes Licht ersetzt ist. Hiezu verwendet man entweder starke, nach oben gerichtete Lampen oder zwei getrennt geschaltete Systeme färbiger Glühbirnen, welche an einem geeigneten Platze oder auf einem flachen Gebäudedach angebracht werden. (Fig. 11.)

Alle höheren Objekte des Flugplatzes sowie in der näheren Umgebung desselben, wie Stock-

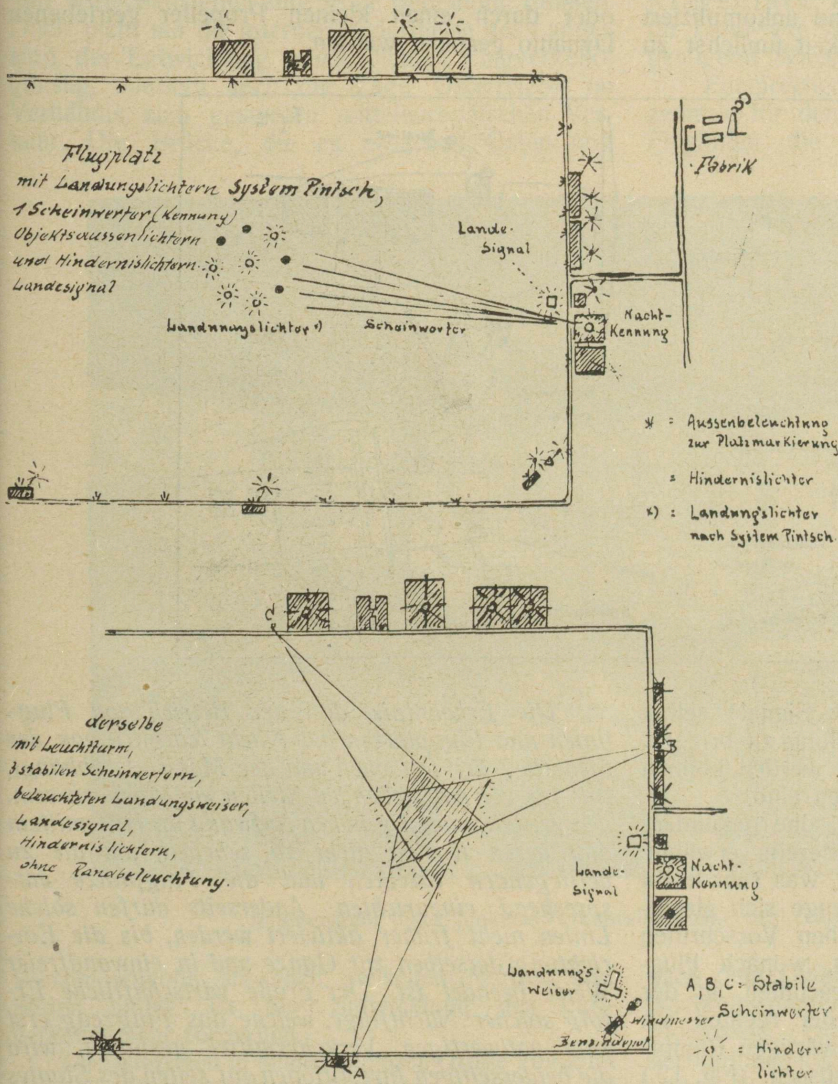


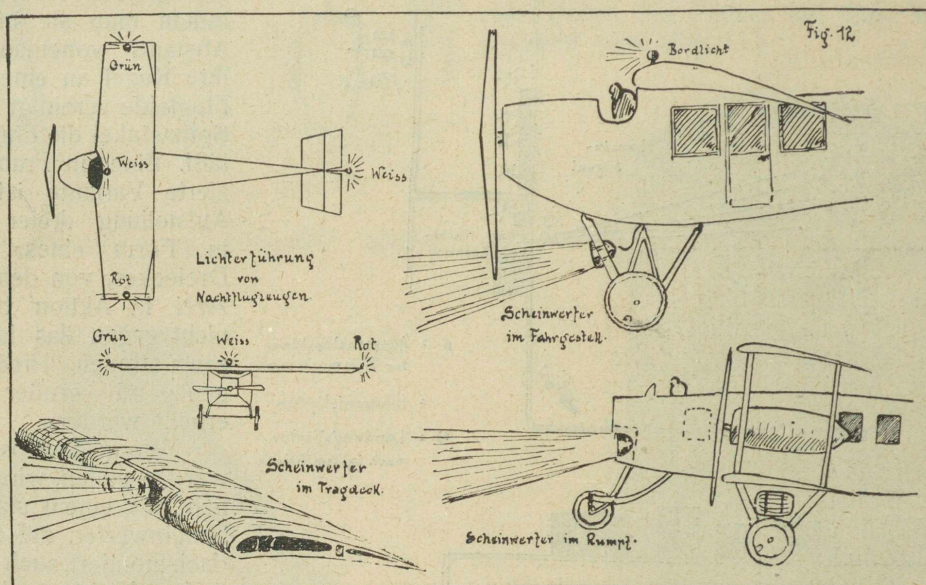
Fig. 11.

poligen Schleifkontakt, der durch eine Windfahne automatisch betätigt wird, in Verbindung. (Fig. 11.) Je nach der Windrichtung schalten sich an der Windseite des Kreises immer drei, weiters der im Zentrum liegende sowie der den drei erstgenannten Kästen gegenüberliegende Kasten automatisch ein und geben so dem landenden Flugzeugführer das Bild eines beleuchteten Pfeiles, welcher gegen den Wind zeigt. Der Kontakt ist derart beschaffen, daß keine Mißweisung eintreten kann.

gebäude, Schlotte, Türme etc. welche für niedrig anfliegende Flugzeuge bei Nacht Hindernisse bilden können, müssen als solche gekennzeichnet und für Flugzeugführer wahrnehmbar sein. Sie werden zu diesem Zwecke an ihren höchsten Punkten mit roten Glühbirnen versehen. (Fig. 11.)

Wie aus dem Geschilderten hervorgeht, ist die Einrichtung eines Flugplatzes für den Nachtbetrieb ziemlich kompliziert. Bei Schaffung einer solchen muß daher der Gesichtspunkt leiten, die Signalanlagen möglichst einfach und unkompliziert zu halten, die Bedienungsmöglichkeit tunlichst zu

Fahrgestell kleine Scheinwerfer anzubringen, welche vor der Landung eingeschaltet, den Boden beleuchten. (Fig. 12.) Der Flugzeugführer selbst bedarf im Inneren seines Raumes einer Beleuchtung für die verschiedenen Bordinstrumente und zum Kartenlesen. Auch die Passagiere werden für eine Deckenbeleuchtung in ihrer Kabine sehr dankbar sein. Zur Speisung dieser Lampen muß das Flugzeug Akkumulatoren mitführen, welche während des Fluges durch einen mit dem Motor gekuppelten oder durch einen kleinen Propeller getriebenen Dynamo gespeist werden.



konzentrieren und im übrigen die Signale selbst so zu beschaffen und zur Aufstellung zu bringen, daß sie von allen Seiten gesehen werden können und Verwechslungen ausgeschlossen sind.

Daß für Nachtflugzeuge auch eine besondere Ausrüstung notwendig ist, wurde bereits erwähnt. Um Zusammenstöße zu vermeiden, was sehr leicht möglich ist, wenn mehrere Flugzeuge sich gleichzeitig in der Luft befinden, bestehen Vorschriften nahezu internationalen Charakters, wonach Flugzeuge bei Nacht ähnlich den Seeschiffen, an der linken Tragfläche ein rotes, an der rechten ein grünes, an der vorderen und rückwärtigen Rumpfspitze je ein weißes Licht führen müssen. (Fig. 12.)

Des weiteren empfiehlt es sich, an den unteren Tragflächen, an der vorderen Rumpfspitze oder im

Die Erkenntnis, daß der Betrieb von Fluglinien und Flugplätzen bei Nacht lediglich von der Sicherheit der Personen und des Materials abhängt, soll für die maßgebenden Stellen ein Ansporn sein, den verhältnismäßig hohen Aufwand an Hilfsmitteln und deren Kosten nicht zu scheuen, um die zu befliegenden Strecken und die Flugplätze entsprechend einzurichten. Andererseits dürfen solche Linien nicht früher aktiviert werden, bis die Einrichtung derselben zur Gänze und in einwandfreier Weise beendet ist. Der große wirtschaftliche Erfolg solcher Nachtflüge, welche das Flugzeug erst zum vollwertigen Verkehrsmittel gestalten, wird die beiderseitigen Investitionen auf seiten des Staates sowie der Unternehmer voll rechtfertigen.

Schluß.

Klepsch.

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, 58.509
 FILIALE: VIII. LERCHENFELDERSTRASSE 25 · FERNSPRECHER NUMMER 30-2-62

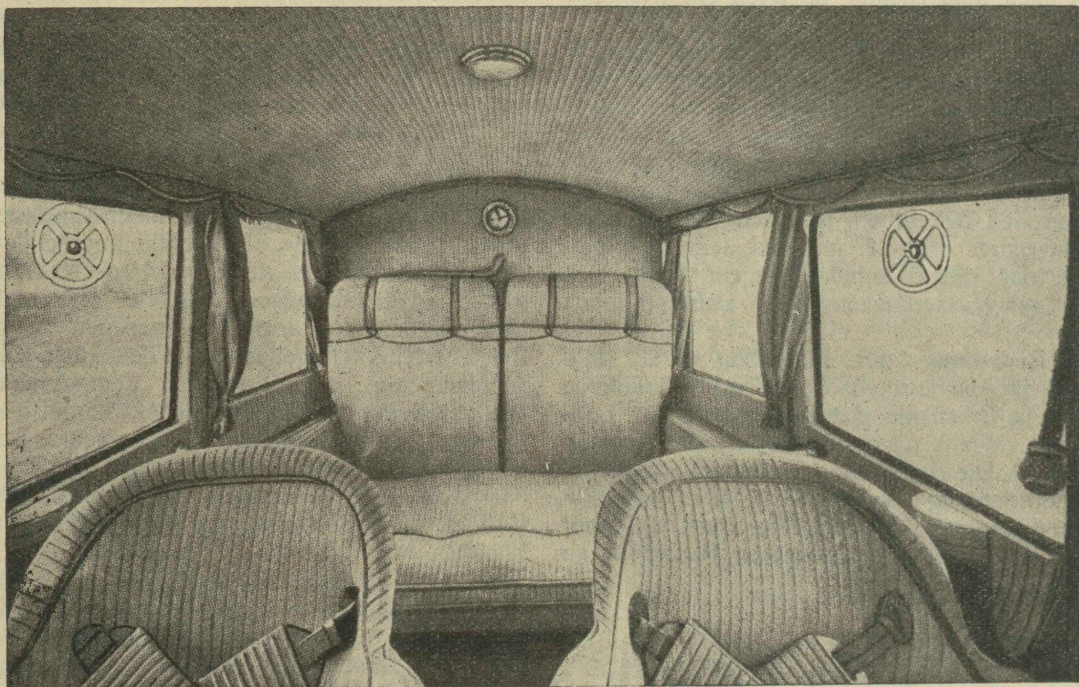
Österreich als Luftverkehrsland.

Von Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.

Die geographische Lage Österreichs, das sich am Nordhange der Alpen und an der Donau in vorwiegend westöstlicher Richtung erstreckt, läßt gerade infolge dieser Längsausdehnung dem Flugverkehr für das gesamte österreichische Verkehrs- und Wirtschaftsleben eine große Bedeutung zufallen. Doch nicht nur die internen Bedürfnisse des Landes sind der Entwicklung eines dichten Flugverkehrs günstig, sondern auch die Lage Österreichs im Verhältnis zum gesamten mitteleuropäischen Verkehr. Die Brücke, die es zwischen Osten und

Was die rein verkehrstechnischen Momente anbelangt, müßte in Österreich zur Verdichtung und Ausgestaltung des Flugverkehrsnetzes noch sehr viel geschehen. Österreich besitzt bis jetzt nur drei Flughäfen, nämlich Wien, Graz und Klagenfurt. Wien ist als Flughafen gleich günstig für Land- wie Wasserflugzeuge, die auf der Donau genügend Wasserungsmöglichkeiten besitzen.

Entsprechend der Bedeutung Wiens als Handelszentrale für den nahen Orient ist auch der Wiener Flughafen die Ausgangsstation für den Verkehr



Innenansicht einer Junkers-Verkehrslimousine der Trans-Europa-Union.

Westen sowohl, als auch zwischen Norden und Süden bildet, ist der Entwicklung des Luftverkehrs sehr förderlich.

Da Österreich in seiner heutigen Größe keinerlei politische Aspirationen entfalten kann, fallen auch für das österreichische Luftverkehrsnetz politische Motive der Luftlinienführung weg. Österreich selbst hat nur das große Interesse daran, möglichst zahlreiche Luftlinien über sein Gebiet legen zu lassen, um so seiner wirtschaftlichen und politischen Mission als Vermittler besser gerecht werden zu können.

Wenn oben von besonders günstigen Vorbedingungen für den österreichischen Luftverkehr gesprochen wurde, so bezog sich das auf die allgemeinen verkehrspolitischen und geographischen Verhältnisse.

nach dem Osten und für die Verbindung mit den Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Bedeutung der günstigen Luftverbindungsmöglichkeiten von Wien nach dem Osten ist mehrfach erkannt worden. Heute fliegen bereits drei Gesellschaften: *Trans-Europa-Union*, *Ungarische Luftverkehrs-A. G.* und die *Franco Roumaine* von Wien nach Budapest.

Die Linie der *Franco Roumaine* ist das Verbindungsstück auf der Strecke Paris—Straßburg—Prag nach Konstantinopel. Die Linie der *Trans-Europa-Union* von Wien nach Budapest schließt an den in diesem Jahre auf zwei Flüge in jeder Richtung verdichteten Luftverkehr Wien—München und seine Anschlüsse nach Zürich—Genf und Frankfurt an. Das Bemerkenswerte an dem Verkehr der *Trans-Europa-Union* nach Budapest ist

die Verwendung von Junkers-Wasserflugzeugen. Die Verwendung von Hydroplanen ermöglicht auf dieser verhältnismäßig kurzen Strecke (280 km Wasserstrecke) eine große Zeitersparnis, da das Flugzeug nicht nur in der größten Stadtnähe aufsteigen, sondern auch in größter Stadtnähe niedergehen kann, so daß ein weiter Weg zum Flugfeld, der die erzielte Zeitersparnis bei dieser kurzen Strecke zum Teil wieder aufheben würde, vermieden wird.

Ein weiteres wichtiges Moment für die Verwendung eines Wasserflugzeuges auf dieser Strecke ist die Sammlung von Erfahrungen, die bei einer weiteren Ausgestaltung des Verkehrs nach dem Osten, der sich in der Hauptsache an den Donaulauf halten wird, von hohem Wert sind.

Damit wird für den Weiterausbau des Flugverkehrs nach dem Balkan in Wien ein wichtiger Stützpunkt geschaffen.

Auch für den innerösterreichischen Verkehr wäre stets eine weitere Ausgestaltung des Wasserflugdienstes von Bedeutung, denn es wäre damit die Möglichkeit gegeben, von Wien an der Donau entlang bis Linz zu fliegen und von hier aus einen Verkehr auf den Salzkammergutseen einzurichten. Bei der großen Beliebtheit, der sich die Seen des Salzkammergutes erfreuen und bei dem Fremdenpublikum, das diese Gegend besucht, ließe sich ein derartiger Wasserflugzeugdienst sicher rationell gestalten.

Die Bedeutung der Flughäfen Graz und Klagenfurt für die europäischen Verkehrsprobleme wird erst in Erscheinung treten, wenn ein Luftdienst von Wien nach Triest, bzw. Venedig aktiviert wird. Die Ausgestaltung eines Flugverkehrs in der Hauptrichtung Nord-süd wird sicher kommen. Die Vorbedingungen für diesen Flugdienst sind aber neben der Schaffung entsprechender Flughäfen im

Alpengebiet auch die Einrichtung neuer und die Ausgestaltung bestehender Wetterbeobachtungsstationen im Gebirge.

Die Fluglinie, die Prag und damit Norddeutschland am raschesten an die Adria bringen wird, führt über Linz an der Donau. In dieser Stadt sind auch schon Bestrebungen im Zuge, ein entsprechendes Flugfeld anzulegen und damit die Vorbedingungen für diese Luftlinie zu schaffen.

Auch Innsbruck, das an der direkten Strecke München—Adria liegt, müßte zum Flughafen ausgebaut werden.

Zusammenfassend ist vom österreichischen Luftverkehrsgebiet zu sagen, daß es im Rahmen des großen europäischen Luftprogrammes eine Bedeutung besitzt, die weit über die Größe seines Gebietes hinausgeht, daß bisher aber bedauerlicherweise nur die Westost-Richtung berücksichtigt ist, daß aber die Ausgestaltung des Verkehrs in der Nord-süd-Richtung nur sehr stiefmütterlich behandelt wurde — nicht etwa deshalb, weil das Bedürfnis für derartige Linien nicht vorhanden wäre, sondern deshalb, weil die verkehrstechnischen Vorbedingungen noch nicht entsprechend sind und weil dem Flug übers Gebirge bisher mehr Mißtrauen entgegengebracht wurde, als eigentlich berechtigt wäre. Die Erfahrungen der *Ad-Astra-Areo-Gesellschaft* in der Schweiz beweisen, daß bei entsprechender Bodenorganisation auch in den Alpen mit größter Betriebssicherheit geflogen werden kann. Zu den Möglichkeiten, die Österreich dem Ausbau des europäischen Luftverkehrs bietet, käme noch die Schaffung eines lokalen Luftverkehrs, der in einem Lande, wie Österreich, das bestrebt ist, den Fremdenverkehr in jeder Weise zu fördern, diese Bestrebungen wirksamst unterstützen könnte.

A U S D E R F L U G W E L T .

Seit 10. Juni ist der Luftverkehr mit Junkers Wasserflugzeugen seitens der *Österreichischen Luftverkehrs A.-G.* wieder aufgenommen. Abflug und Landung Wien-Reichsbrücke.

* * *

Der erste italienische Flugmodellwettbewerb fand unter sehr reger Beteiligung am 18. I. J. in Taliedo statt. Gewertet wurden Entfernung, Dauer und Stil. Wegen des großen Interesses, das Fachkreise dieser Veranstaltung entgegenbrachten, soll sie im Oktober I. J. wiederholt werden.

Der Wettbewerb um die Coppa Baracca, ausschließlich italienischen Militärfliegern vorbehalten und mit Preisen im Gesamtbetrage von 50.000 Lire dotiert, findet am 19. Juni I. J. statt.

Der zweite deutsche Küsten-Segelflugwettbewerb in Rositten wurde in den ersten Tagen des Mai I. J. abgehalten. Von den für Probe- und Übungsflüge gemeldeten 12 Flugzeugen waren 10, von den für den Hauptwettbewerb gemeldeten 6 Leichtflugzeugen mit Hilfsmotor alle erschienen. Das Hauptinteresse nahm in letzterer Gruppe *Martens* auf „*Max*“ in Anspruch. Der 5 PS Ilomotor setzte jedoch mehrfach aus. Nicht besser erging es den B. M. W. Motoren. Daraus erhellt, daß die Frage des leichten Flugmotors noch der Lösung harrt. Dagegen hat der Volksschullehrer *Ferdinand Schulz* auf einem Segelflugzeug eigener, sehr einfacher Bauart, am 11. Mai mit einer Flugdauer von 8 Stunden, 42 Minuten und 9 Sekunden, nachdem er schon einige Tage vorher durch 1 Stunde 22 Minuten in der Luft geblieben, einen neuen Weltrekord aufgestellt.

Flugwettbewerb (Geschicklichkeitsfliegen) in Hamburg-Fuhlsbüttel am 1. Juni 1924. Über Anregung der Flughafenverwaltung *Fuhlsbüttel* fand unter der sportlichen Leitung des Hamburger und Altonaer Vereines für Luftfahrt am 1. Juni 1924 um 3 Uhr nachm. ein Wettbewerb im Geschicklichkeitsfliegen mit Sportflugzeugen statt. Vom Wetter begünstigt, traten unter Teilnahme einer großen Zuschauermengen 9 Piloten zur Konkurrenz an. Es galt innerhalb einer Zeit von 10 Minuten in einer Höhe von nicht unter 300 m Kunstflüge vorzuführen. Neben der benutzten Maschine gaben elegante Ausführung, Pünktlichkeit und gezeigte Leistung den Ausschlag für die Bewertung. Den ersten Preis (eine große kristallene Bowle des Hamburger Vereines für Luftfahrt) errang *P. W. Bäumer* auf „Dietrich-Gobiet DP IIa“ mit 80 PS Siemens Motor.

Alle weiteren Angaben zeigt nachstehende Übersicht.

Namen	Flugzeugtyp	Motor	Preis
1. Hr. W. Schulz	Dietrich-Gobiet DP II	80 PS Siemens	6.
2. „ Rienau	„ „ DP II	80 PS Siemens	2.
3. „ Bohne	„ „ DP I	80 PS Gnome	7.
4. „ E. Köhler	„ „ DP II	80 PS Siemens	9.
5. „ Förster	Fokker D VII	185 PS B. M. W.	3.
6. „ Münich	„ D VII	185 PS B. M. W.	4.
7. „ P. W. Bäumer	Dietrich-Gobiet DP IIa	80 PS Siemens	1.
8. „ Tüxen	Markeindecker R IVa 23	45 PS Haake	8.
9. „ Carganicc	„ R IVa 23	28 PS Haake	5.

* * *

Am 15., 23. und 25. Mai fanden westlich von *Lyon* großartige Schallversuche in der Weise statt, daß jedesmal 10.000 kg Ekrasit zur Sprengung gelangten. Die Schallwellen wurden in fast ganz Österreich, selbst im Burgenland wahrgenommen; auch die aus früheren Beobachtungen bekannte

„Zone des Schweigens“ war feststellbar. Paris lag beispielsweise in ihr. Mit Rücksicht darauf, daß das Schallphänomen für die Aerologie von großer Bedeutung ist und auf diese Weise mit der Theorie der Luftfahrt eng zusammenhängt, werden wir über den Gegenstand noch eingehend berichten.

* * *

Ein Luftverkehr Konstantinopel — Angora wurde kürzlich mit deutschen Maschinen eingerichtet und beträgt die Flugdauer für diese Strecke 3 Stunden.

* * *

Flugkalender.

15. Juni: Int. Ballon Wettfahrt Gordon Benett Belgien.
21. Juni: Jahreskonferenz d. F. A. J. Paris.
22. Juni: Int. Coupe Comodore Beaumont, Istres, Frankreich.
28. Juni: Flugschau der kgl. Luftstreitkräfte, Hendon, England.
5. bis 6. Juli: Int. Wettbewerb Zenith, Frankreich.
24. Juli bis 10. August: Tour de France für Leichtflugzeuge.
4. August: Luft-Derby und Leichtflugzeughandicap in Lypne.
- August: (Termin wird erst bestimmt) Gleit- und Leichtflugzeugschau, A. N. P. A. Flugmodell-schau, beide in Rom.
8. bis 13. September: Leichtflugzeugausstellung in Lypne.
20. September: Coupe von Italien für Sport- und Schulflugzeuge in Mailand.
2. Oktober: Herbst Meeting der Aero Golfing Society.
2. bis 4. Oktober: Annual Convention der National Aeronautic Association, Dayton, Ohio.
24. bis 25. Oktober: Coupe Schneider, Baltimore, Md.

OLSO

FLUGZEUG-AKKUMULATOREN

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



Janauschek Grammophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

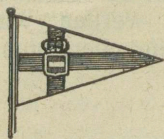
Spezialität: Fabrikate der The Gramophone Co. Ltd. in England
Koffer- und Reise-Apparate



YACHT - SPORT.

Union = Yacht = Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Frühjahrswettfahrten des Union-Yacht-Club Stammverein.

So erfreulich die große Zahl der Nennungen war, so wenig befriedigten die Windverhältnisse. Alle drei Wettfahrten fanden zwar bei schönem Wetter statt, aber Wind zeigte sich nur sehr spärlich. Es war an allen drei Tagen Flaute und von West über Nord bis Ost drehende leichte Brise.

Eine ganze Anzahl von gemeldeten Yachten fehlte beim Start, teils infolge Verzögerung in der Fertigstellung durch die Werft, teils infolge persönlicher Verhinderung, so daß das Ergebnis auch aus diesem

Grunde kein einwandfreies genannt werden kann. Insbesondere über die Neubauten ist ein Urteil nicht möglich.

Schnellstes Boot aller Klassen wurde „Rudi III“ des Herrn Knoblich. Es war interessant, daß bei den herrschenden Windverhältnissen für diesen Preis fast nur die Zehner in Betracht kamen und daß die größeren Yachten vielfach in der Reihenfolge erst nach den Kanus kamen.

Von den preistragenden Yachten sind hervorzuheben: der 15er „Naglfar“ nach Walkerschen Rissen; der 10er „Rudi III“, von demselben Konstrukteur im Jahre 1918

entworfen, dem als äußerst gefährliche Konkurrenten die „Lo“, ein vorjähriger Neubau nach Harms'schen Rissen, dem die Umtakelung als Cat außerordentlich gut angeschlossen hat, sowie der neue „Pan“ gegenüberstanden, der nach eigenen Rissen des Besitzers gebaut, mit einem drehbaren, stark gebogenen Marconi-Mast zwar die Skeptiker herausforderte, aber bisher recht vielversprechende Beweise seiner Qualitäten gab.

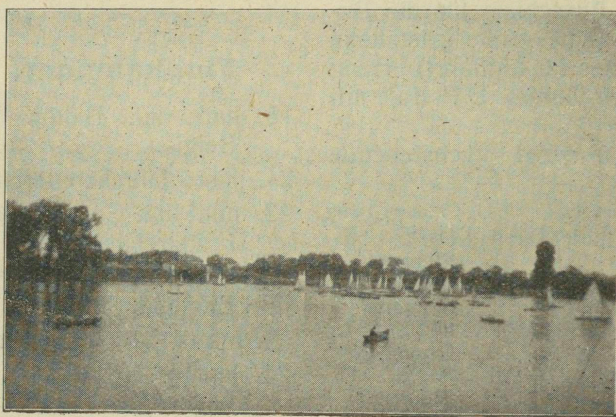
Unter den Fünfern scheint mit Klunzingers „Wo“ ein neuer Stern aufgegangen zu sein; die „Putzile“ konnte nur einmal

so sieggewohnte Erste werden.

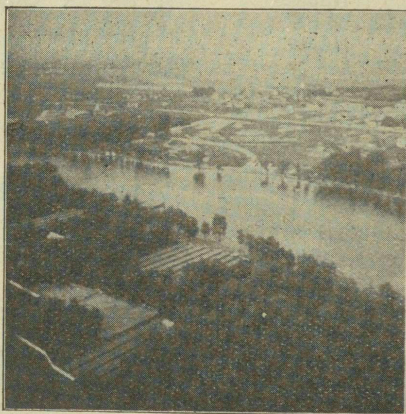
Besonders hervorzuheben ist die ganz ausgezeichnete Tätigkeit der Starter und Zielrichter, welche bei der großen Zahl von 20 einlaufenden Booten in fast einer Minute schier Unvergleichliches geleistet und sich den Dank der Segler im reichsten Maße verdient haben.

* * *

Die Zeiten, sowie die Zahl der erhaltenen Punkte und die Preisträger ersieht man aus der auf nächster Seite folgenden Tabelle:



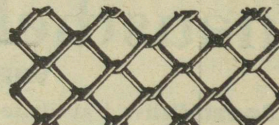
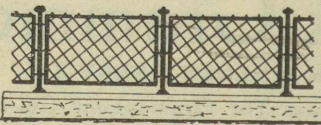
Start zur Regatta.



Alte Donau, aufgenommen vom Flugzeug während des Begrüßungsfluges.

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

Startplatz	W. S. R. C.	W. S. R. C.	W. S. R. C.	
Kurs	V	W	W	
Windrichtung	OW	NO	N	
Windstärke	0-2 m	0-2 m	0-2 m	

Club	Eigner	Name	Zeichen	18. Mai	25. Mai	1. Juni	Summe der Punkte für	
							die Klassenpreise, bzw. den Friebeisz- und den Schlenk-Gedenkpreis	das Segelzeichen

22 qm Rennklasse

W. S. R. C.	C. Brunner	Woglinde	J 272	n. g.	1. 53. 01.	n. g.	5	—
W. S. R. C.	G. G. Hager	Junge	J 277	2. 08. 12. I.	1. 43. 02. I.	2. 05. 47. I.	24 Klassenpr.	—
W. S. R. C.	R. Reisinger	Rumi	J 278	—	—	—	—	—

15 qm Rennklasse

U. Y. C. St. V.	R. v. Halle	Rudi IV	M 203	2. 10. 52	1. 50. 26. II.	2. 02. 46. II.	13	—
W. S. R. C.	L. Riedl	Nagfar	M 207	2. 04. 21. II.	1. 40. 15. I.	2. 00. 25. I.	21 Klassenpr.	1
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Kismet III	253	1. 57. 45. I.	1. 50. 40.	2. 05. 41.	13	8
Teutonen	F. Flickschuh	Senta II	M 470	2. 11. 32.	1. 52. 23.	2. 03. 13.	7	—

10 qm Rennklasse

U. Y. C. St. V.	E. Scholz	Afferl	IV 47	2. 15. 25.	1. 42. 32.	1. 52. 44. II.	5	5
U. Y. C. St. V.	Dr. B. Stark	Doornzwijn	IV 49	n. g.	1. 39. 10. VII.	2. 04. 21.	—	—
W. S. R. C.	L. Winds	Fanfu	IV 50	2. 01. 53. II.	1. 35. 56. IV.	2. 01. 54. VI.	7	5
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi I	IV 54	2. 15. 12.	1. 42. 49.	2. 03. 47.	—	—
Teutonen	J. Wedl	Forelle	IV 57	2. 17. 25.	1. 47. 29.	2. 14. 45.	—	—
W. S. R. C.	W. v. Benedikt	Tipsy	IV 59	2. 20. 04	1. 43. 44.	2. 14. 06.	—	—
Donauwacht	F. Knoblich	Rudi III	IV 61	2. 03. 20. III.	1. 33. 45. I.	1. 54. 53. V.	12	11
U. Y. C. St. V.	W. Riedel	Willy	IV 103	2. 15. 10.	1. 35. 33. II.	2. 04. 44.	5	5
W. S. R. C.	C. Knoblich	Föhn	IV 104	2. 16. 54.	1. 46. 42.	2. 03. 45.	—	—
U. Y. C. St. V.	Ing. L. Mandich	Lo	IV 124	1. 59. 41. I.	1. 35. 52. III.	2. 02. 20. VII.	11	8
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi II	IV 126	n. g.	1. 45. 10.	1. 52. 45. III.	3	3
Monds. S. C.	F. Pruckmüller	Kaspar	IV 131	2. 22. 10.	1. 47. 31.	n. g.	—	—
Monds. S. C.	N. Kunze	Ditha	IV 153	2. 33. 08.	1. 47. 48.	2. 18. 19.	—	—
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Walker	Rudi V	IV 154	n. g.	n. g.	1. 53. 42. IV.	2	2
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Schlenk	Pan	IV 179	n. g.	1. 36. 18. VI.	1. 50. 16. I.	8	8
U. Y. C. St. V.	F. Trenka	Spatz	IV 185	2. 14. 57. VI.	1. 36. 01. V.	2. 03. 41.	1	1
U. Y. C. A. S.	Dr. R. Weinheimer	Welle	IV 186	2. 15. 00. VII.	1. 42. 58.	2. 09. 12.	—	—
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Kismet V	IV 187	2. 13. 56. IV.	1. 45. 05.	aufgegeben	2	—
W. S. R. C.	R. Karl	Gretl II	IV 195	2. 14. 43. V.	1. 48. 16.	n. g.	1	—

7-5 qm Doppelkanus

Donauwacht	Gebr. König	Silberweisslein I	12	2. 11. 36.	1. 42. 40.	2. 03. 22. I.	—	—
Donauwacht	Gebr. König	Silberweisslein II	13	2. 11. 35. I.	1. 40. 12. I.	2. 03. 46.	—	—

5 qm Rennklasse

U. Y. C. St. V.	Ing. W. Drexler	Putzile	V 3	2. 04. 51. I.	1. 37. 08. II.	1. 55. 37.	15	—
U. Y. C. St. V.	Ing. F. Schlenk	Daphnia II	V 6	2. 05. 31. II.	1. 37. 42.	1. 55. 34. III.	9	—
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Schlenk	Akka IV	V 8	aufgegeben	n. g.	n. g.	—	—
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Wo	V 9	2. 06. 19. III.	1. 37. 07. I.	1. 55. 09. I.	19	—
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Knaur	Thomas K II	V 10	n. g.	n. g.	n. g.	—	—
U. Y. C. St. V.	V. Thausing jun.	Elsa	V 13	2. 15. 16.	1. 37. 24.	1. 55. 33. II.	9	—
U. Y. C. St. V.	Ing. V. Thausing	Wahatawah	V 15	2. 21. 34.	1. 37. 22. III.	1. 58. 16.	5	—
Monds. S. C.	Norbert Bauer	Natrix II	V 20	n. g.	n. g.	n. g.	—	—

Schlenk.

FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

SPEZIALIST IN SPORTDRESSEN für Ruder- und Segelsport, Flug- und Automobilwesen.

Zweigverein Wörthersee.

Der österreichisch-ungarische Länderwettkampf.

Das Zustandekommen des in der Märznummer von „*Flugzeug und Yacht*“ angekündigten österreichisch-ungarischen Länderwettkampfes für die 22 m² Rennklasse ist nunmehr gesichert. Die vom Union-Yacht-Club dem Vorstand des Deutschen Seglerverbandes vorgelegten Bestimmungen für diesen Wettkampf wurden vom Verbandsvorstand, wie wohl zu erwarten war, ohne Abänderungen genehmigt; dieselben lauten wie folgt:

Der Magyar-Kiraly-Yacht-Club (Königl. Ungar. Yacht-Club) und der Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee vereinbaren die Veranstaltung eines regelmäßig alljährlich wiederkehrenden österreichisch-ungarischen Länderwettkampfes auf Grundlage der nachfolgenden Bestimmungen:

1. Der Länderwettkampf ist abwechselnd auf dem Plattensee oder auf dem Wörthersee auszutragen; das erste Mal findet derselbe im Jahre 1924 auf dem Plattensee statt, das nächste Mal im Jahre 1925 auf dem Wörthersee, von da an wird ohne Rücksicht auf den jeweiligen Sieger Jahr für Jahr zwischen diesen beiden Gewässern abgewechselt.

2. Jedes der beiden Länder hat das Recht, sich an dem Länderwettkampf mit drei Booten zu beteiligen, die den Bauvorschriften und Vermessungsbestimmungen des D. S. Vb. über die 22 m² Rennklasse entsprechen, einen gültigen Meßbrief besitzen und im Bootsregister eines anerkannten Yacht-Clubs eingetragen sein müssen.

3. Jedes Boot muß, um an dem Länderwettkampf teilnehmen zu dürfen, jenem Lande ange-

hören, von welchem es für den Wettkampf gemeldet wurde; die Zugehörigkeit zu einem der beiden Länder wird festgestellt nach dem Sitz der Werft, auf welcher das Boot erbaut wurde, dem Wohnsitz des Eigners, dem Sitz des Vereines, bei welchem das Boot eingetragen ist, sowie nach ihrem Heimatwasser.

4. Die Führer eines jeden teilnehmenden Bootes müssen ausübende Mitglieder, die Mannschaften ausübende Mitglieder oder Junioren jenes Vereines sein, für den das betreffende Boot startet.

5. Der Zeitpunkt des Länderwettkampfes ist unter Rücksichtnahme auf die Wind- und Wetterverhältnisse des für die Austragung bestimmten Segelreviers einerseits, die größeren segelsportlichen Veranstaltungen beider Länder andererseits alljährlich einvernehmlich auf die Zeit zwischen 1. Juli und 31. August so festzusetzen, daß den auswärtigen Teilnehmern Gelegenheit geboten wird, auch an einer größeren Reihe offener Wettfahrten (Wettfahrtwoche) auf dem betreffen-

den Segelwasser teilzunehmen. Die Vereinbarung des Wettfahrttermines soll nach Tunlichkeit längstens Ende Dezember jedes Jahres für das nächste Jahr erfolgen.

6. Der Länderwettkampf ist in jedem Jahre in drei Wettfahrten auszutragen. In jeder Wettfahrt zählt der I. Platz 100, der II. Platz 65, der III. Platz 35, der IV. Platz 20 und der V. Platz 10 Punkte; jenes Land, dessen Boote in allen drei Wettfahrten zusammen die höchste Gesamtpunktzahl erzielen, gilt als Sieger des betreffenden



„Röntakwinta“ 35 m² Renn-Yacht
konstruiert und erbaut bei V. Feinig & Co., Velden.

Jahres. Bei gleicher Punktzahl entscheidet die größere Zahl der errungenen I. Plätze.

7. Die drei Boote, welche das siegreiche Land vertreten haben, erhalten Ehrenpreise, ihre Führer und Mannschaften Erinnerungszeichen. Bei jeder Einzelwettfahrt erhalten die ersten drei Boote Cockpit-Schilder.

8. Jeder anerkannte österreichische oder ungarische Yacht-Club hat das Recht, bei ihm eingetragene Boote zur Teilnahme am Länderwettkampf anzumelden, diese Anmeldung hat längstens 2 Monate vor der ersten Wettfahrt seitens ungarischer Vereine beim M. K. Y. C., seitens österreichischer Vereine beim U. Y. C. Z. W. mittels eingeschriebenen Briefes zu erfolgen. Die Auswahl der Vertreter jedes Landes hat erforderlichenfalls durch Auswahlrennen zu erfolgen, welche, sofern nicht sämtliche beteiligte Vereine sich anderweitig einigen, für Ungarn auf dem Plattensee, für Österreich auf dem Wörthersee stattzufinden haben. Längstens 8 Tage vor der ersten Wettfahrt hat einerseits der M. K. Y. C. dem U. Y. C. Z. W., andererseits letzterer dem ersteren die zur Vertretung seines Landes bestimmten Boote unter Angabe der Daten des Meßbriefes bekannt zu geben, desgleichen die Namen der Vertreter seines Landes für Wettfahrtausschuß und Schiedsgericht.

9. Der Wettfahrtausschuß und das Schiedsgericht für die Länderwettkämpfe sind aus Vertretern beider Länder so zusammenzusetzen, daß beide Länder gleich stark vertreten sind. Nach dem gleichen Grundsatz erfolgt die Zusammensetzung des Wettfahrtausschusses und des Schiedsgerichtes für die Auswahlrennen aus Vertretern der beteiligten Vereine.

10. Im Übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des DSVb.

11. Derjenige der beiden Vereine, auf dessen Heimatwasser der Länderkampf zur Austragung gelangt, übernimmt die Verpflichtung, für die Dauer des Länderwettkampfes und der unmittelbar vorausgehenden oder anschließenden offenen Wettfahrten (vergleiche Punkt 5) für die kostenlose Unterkunft der Mannschaften des anderen Landes, sowie seiner Vertreter im Wettfahrtausschuß und Schiedsgericht bis zur Gesamtzahl von 12 Personen Sorge zu tragen.

12. Allenfalls erforderliche zeitgemäße Abänderungen vorstehender Bestimmungen werden dem Einvernehmen beider Vereine vorbehalten und unterliegen auf Seite des U. Y. C. Z. W. der Genehmigung des DSVb.

t. y.

ÖSTERR. UNG. OPTISCHE ANSTALT

C·P·Goerz

Ges. m. b. H.

WIEN X₁ SONNLEITHNERGASSE 5

Optische u. wissenschaftliche Instrumente

Höhenmesser, Neigungsmesser, Trieder-Binocles

Zielfernrohre, Flugzeug- und Boot-

Kompasse

Flug-, Yacht- und Motorsport-
freunde lesen und abonnieren

„**FLUGZEUG UND YACHT**“

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

Redaktionsschluß am 4. jeden Monats.

Zweigverein Attersee.

Ausschreibung der Attersee-Woche 1924.

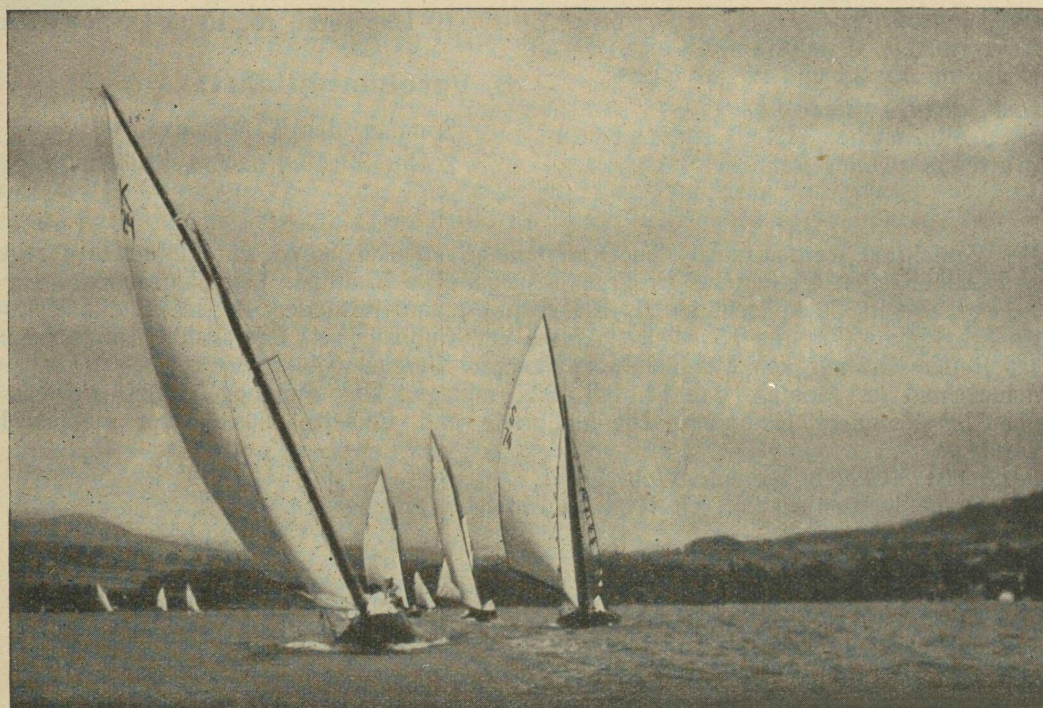
A. Offene Verbandswettfahrten.

Art	Verbandswettfahrten.
Verein	Union-Yacht-Club Attersee.
Tag und Stunde	8., 10., 11., 12. und 13. August, 10 Uhr vormittags.
Bahn	Am Attersee laut Programm. <i>Länge</i> : 3 Sm für die 5 qm-Rennklasse, 10 Sm für die übrigen Klassen.
Klassen	Sämtliche Rennklassen und Altersklassen.
Meldungsbeschränkung	Mindestens 2 Meldungen (ausgenommen hievon ist die 40 qm-Rennklasse für welche 1 Meldung genügt.)
Besatzung	Nach Vorschrift, erlaubte Höchstzahl bei der 22 qm-Rennklasse drei Personen. Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten.
Ruderführung	Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yacht-Clubs.
Preise	Nach Vorschrift, außerdem Punktpreise.
Einsätze	Für die Sonderklasse, 40 qm-Rennklasse, 35 qm-Rennklasse und 6 m R-Klasse: K 50.000, für die 30 qm-Klassen, 22 qm- und 15 qm-Rennklasse und 20 qm-Altersklasse: K 30.000, für die 10 qm- und 5 qm-Rennklasse: K 20.000 pro Boot und Wettfahrt.
Meldeschuß	9. Juli 1924, 12 Uhr mittags.
Meldestelle	Ing. Reinhold Schultz, Wien, X. Pernerstorfergasse 65.
Unterscheidungsnummern	Laut Verbandsvorschrift vom Bootseigner zu beschaffen.
Programm	Ab 4. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

B. Interne Vereinswettfahrten.

Art	Interne Wettfahrten.
Verein	Union-Yacht-Club Attersee.
Tag und Stunde	14. August 6 Uhr früh, 9., 16., und 17. August 10 Uhr vormittags, 9., 11., und 13. August 3 Uhr nachmittags.
Bahn	Am Attersee laut Programm. <i>Länge</i> : 10 Sm, mit Ausnahme der Wettfahrt am 14. August, bei welcher die Bahnlänge 20 Sm beträgt.
Klassen	Die Wettfahrten sind offen bei den: <i>Internen Wettfahren am 11. und 13. August</i> für die Ausgleichsklasse (mit Vergütung), <i>Wettfahrt um den August-Dehne-Erinnerungspokal</i> am 9. August, 3 Uhr nachmittags für die Sonderklasse, <i>Damenwettfahrt</i> am 9. August, 10 Uhr vormittags für alle Klassen (mit Vergütung), <i>Interne Wettfahrt am 14. August</i> für die Sonderklasse 40 qm-, 35 qm- und 22 qm-Rennklasse und 20 qm-Altersklasse, <i>Sternfahrt</i> am 16. August für alle Klassen, <i>Klubhaushandicap</i> am 17. August für alle Klassen (mit Vergütung).
Meldungsbeschränkung	Mindestens 2 Meldungen, (mit Ausnahme der 40 qm-Rennklasse, für welche für die Wettfahrt am 14. August eine Meldung genügt.)
Besatzung	Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten. Bei der Damenwettfahrt am 9. August hat die Besatzung ausschließlich aus Damen zu bestehen.
Ruderführung	Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yacht-Clubs.

- Preise* Nach Vorschrift. — Wanderpreise: Für die Wettfahrt am 9. August, 3 Uhr nachmittags August-Dehne-Erinnerungspokal, für die Wettfahrt am 9. August, 10 Uhr vormittags Schrugerlpokal und für die Wettfahrt am 14. August für sämtliche Rennklassen je ein Wanderpreis (Halunk-, Woglinden-, Helga- und Scamp-Pokal), alle in drei aufeinanderfolgenden Jahren von demselben Boot zu gewinnen.
- Einsätze* K 30.000 pro Boot und Wettfahrt.
- Meldesluß* 9. Juli 1924, 12 Uhr mittags.
- Meldestelle* Ing. Reinhold Schultz, Wien, X. Pernerstorfergasse 65.
- Unterscheidungsnummern* Ab 4. August gegen einen Einsatz von K 50.000 im Klubhause. Die Nummerntücher müssen bis 21. August 1924 wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.
- Programm* Ab 4. August im Klubhause in Attersee erhältlich.



Attersee. Ansegeln 1924. K. 24 - 6 m Rennyacht „Halunk“; S 74 Sonderklassenyacht „Tilly XVII“.

Yacht- und Schiffsagentur.

An- und Verkauf sowie Kommissionsaufträge von Booten, Yachten und Schiffen, Anschrift „Flugzeug und Yacht“, Abtlg. Schiffsagentur, Wien, I. Elisabethstraße 3.

ANGEBOTE.

Motorboot, Eiche, 1922 erbaut (Möve-Eos-Werft Wien), 12 m lang, 2,90 m breit, 2 Tonnen Tragfähigkeit, als Schlepp-, Fracht- und Passagierboot geeignet, mit 60 PS B. M. W. Motor, nebst kompletter elektrischer Anlage, Zeisepropeller, fahrtbereit.

Donauschleppschiff (Stockplätte), gedeckt, Holz, 112 Tonnen Tragfähigkeit, 1922 erbaut (Möve-Eos-Werft).

Donauschleppschiff (Trauner), offen, Holz, 160 Tonnen Tragfähigkeit 1922 erbaut (Möve-Eos-Werft).

Donauschleppschiff (Trauner), offen, Holz, 90 Tonnen Tragfähigkeit, 1922 erbaut (Möve-Eos-Werft).

Alle Schiffe komplett mit Geschirr. Preise auf Anfrage.

35 m² Rennkielyacht, 1923 erbaut (Wörtherseewerft), komplett, billigst abzugeben.

15 m² Yacht, Klinker, komplett, billigst abzugeben.

ZU KAUFEN GESUCHT.

Segelboot ohne Takelage, 6 m.

Zweigverein Traunsee.

TRAUNSEE - WOCHE 1924.

Ausschreibung der Verbands- und Vereinswettfahrten.

A) Verbandswettfahrten:

1. Sonntag, den 27. Juli:
6 Uhr 30 Min. vorm. 35, 22 und 20 m² Klasse;
2. Uhr 30 Min. nachm. 15, 10 und 5 m² Klasse.
2. Montag, den 28. Juli:
6 Uhr 30 Min. vorm. 35, 22 und 20 m² Klasse;
2. Uhr 30 Min. nachm. 15 m² Klasse Klubhauspreis erstes Rennen.
3. Dienstag, den 29. Juli:
10 Uhr vorm. 15, 10 und 5 m² Klasse;
3 Uhr nachm. 35, 22 und 20 m² Klasse.
4. Mittwoch, den 30. Juli:
2. Uhr 30 Min. nachm. 15 m² Klasse Klubhauspreis zweites Rennen.

5. Donnerstag, den 31. Juli:

2. Uhr 30 Min. nachm. 35, 22, 20 und 15 m² Klasse. Klubhauspreis drittes Rennen.

6. Freitag, den 1. August:

2. Uhr 30 Min. nachm. 15, 10 und 5 m² Klasse.

7. Samstag, den 2. August:

10 Uhr vorm. 15, 10 und 5 m² Klasse.

B) Vereinswettfahrt:

Sonntag, den 3. August:

2. Uhr 30 Min. nachm. Klubhandicap.

* * *

1. Die Wettfahrten werden nach den Bestimmungen des D. S. Vb. vor Gmunden gesegelt. Alle besonderen Bestimmungen werden bei Programm-Ausgabe im Klubhaus bekanntgegeben.

2. Die Preise sind Cockpitschilder als Klassenpreise und besondere Preise für alle Klassen nach Angabe des Programms. Für die 15 m² Rennklasse ein Klubhauspreis (Herausforderungspreis).

3. Das Ruder darf nur von Mitgliedern anerkannter Vereine geführt werden.

4. Meldeschluß ist Montag, den 14. Juli 1924 mittags. Die Meldung ist zu richten an den *Union-Yacht-Club Traunsee*, Gmunden. Die Meßbriefe und Einsätze müssen vor Meldeschluß beigebracht werden.

5. Einsatz ist 50.000 K für jede Wettfahrt.

6. Programme werden ab 25. Juli 1924 im Klubhaus ausgegeben.

* * *

Ausschreibung des Clubhaus-Preises.

1. Der Union-Yacht-Club „Traunsee“ stiftet einen wertvollen Herausforderungspreis, genannt

Clubhaus-Preis

um den alljährlich von den Booten der 15 m² Rennklasse während der Traunsee-Woche gesegelt werden soll.

2. Um den Clubhaus-Preis wird in drei eigenen Wettfahrten gesegelt.

3. Der Clubhaus-Preis ist ein Punkt-Preis. — Jedes Boot, das für den Clubhaus-Preis genannt hat, erhält für jeden Start einen Punkt, für das einwandfreie Beenden einer Wettfahrt einen weiteren Punkt. Der Sieger einer Wettfahrt erhält außerdem soviel Punkte, als Boote für den Preis genannt sind. Jedes folgende Boot, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, um je einen Punkt weniger. Die größte Punktzahl aller drei Wettfahrten zusammen ergibt den Gewinn des Preises. Bei Gleichheit entscheidet das letzte Rennen. Der Gewinner ist verpflichtet, den Preis dem U. Y. C. Traunsee vier Wochen vor Beginn der nächsten Traunsee-Woche zurückzugeben.

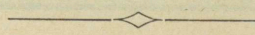
4. Der Clubhaus-Preis geht endgiltig in das Eigentum derjenigen Bootseigner über, die ihn, gleichviel mit welchem Boot, zweimal gewonnen haben. — Sind mehrere Bootseigner vorhanden, so geht er, falls sie sich nicht gütlich anders einigen, auf den Ältesten derselben über.

5. Die Besatzung muß aus Amateuren bestehen, der Steuermann muß Mitglied des Vereines sein, bei dem das Boot beheimatet ist.

6. Die Meldung für den Clubhaus-Preis hat zugleich mit der Meldung für die Traunsee-Woche zu erfolgen. Der Einsatz wird alljährlich in der Ausschreibung bekanntgegeben.

7. Sollte die 15 m² Rennklasse zu bestehen aufhören, so fällt der Preis dem letzten Gewinner zu.

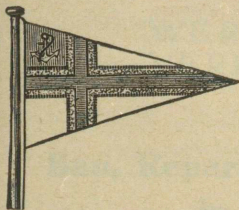
8. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Ausschluß des U. Y. C. Traunsee vorbehalten.



OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender-Stellvertreter: *Julius Curjel*, *Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer: *Robert Salcher*, *Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner*, *Dir. Willy Herbst*, *Ing. Viktor Lazarus*, *Fritz Eppel jun.*, *Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Carl Banfield*, *Ing. Eduard Posepny*, *Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humhal*, *Ignaz Urbach*. — Sekretär: *Otto Zähl.* — Geschäftsstelle: IV., Schwindgasse 8. — Telephon: 55.505, 55.506.

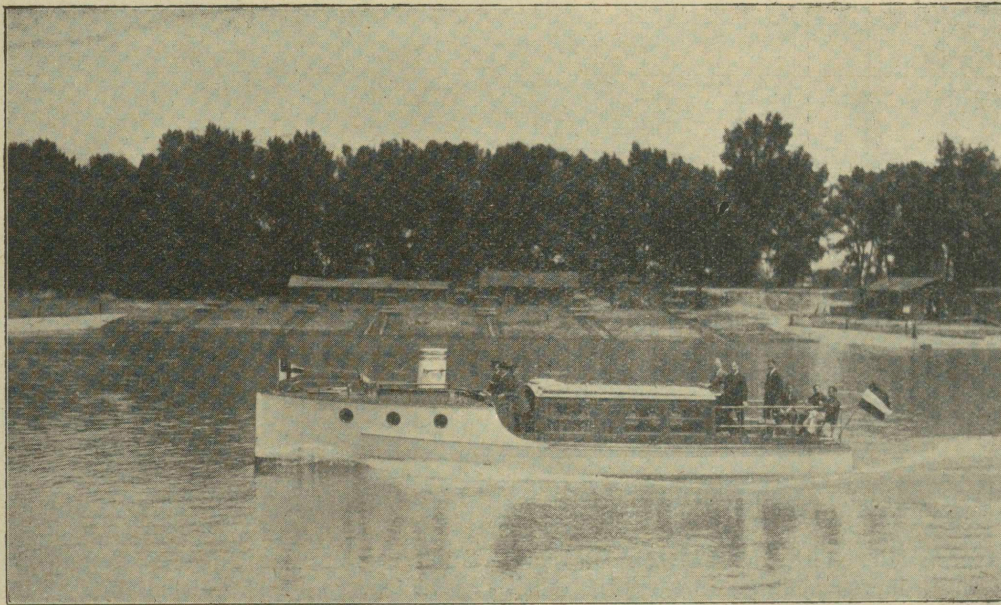


* * *

Österreichischer Motor-Yacht-Club.

Ehrenpräsident: *Anton Eugen Dreher*. — Vizepräsidenten: *Dir. Carl Brenneis*, *Dr. Paul Cohn*, Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorstandsmitglieder: *Fritz Eppel jun.*, *Dr. Willy Herbst*, *Franz Humhal*, *Ing. Otto Katzinger*, *Dr. Emil Kun* (Kassier), *Ing. Viktor Lazarus*, *Hermann Otte*, *Ing. Eduard Posepny* (Schriftführer), *Ing. Josef Rittenauer*, *Ing. Geza Szuborits*, *Ing. Viktor Warchalowski*. — Mitglieder der Sportkommission: *Ing. Geza Szuborits* (Sport- und Fahrwart), *Hermann Otte* (Zeugs- und Bootswart), *Ing. Ludwig Richter*, *Ing. Ottokar Rössel*, *Ing. Max Szombathy*, *Ing. Viktor Warchalowski*, *Otto Winds*. — Generalsekretär: *Otto Zähl.* — Generalsekretariat: IV., Schwindgasse 8, Teleph.: 55.505, 55.506. — Postsparkassenkonto: 98.252. — Stander und Clubabzeichen sind im Generalsekretariate erhältlich.

Der Österreichische Motor-Yacht-Club hat in seiner Sitzung vom 7. Mai l. J. den Beschluß gefaßt, die Zeitschrift „Flugzeug und Yacht“ als offizielles Cluborgan für seine Ehrenmitglieder, lebenslänglichen und ordentlichen Mitglieder zu abonnieren.



Clubyacht „Butterfly“ des Österreichischen Motor-Yacht-Club.

Clubyacht. Durch das außerordentliche Entgegenkommen unseres Clubmitgliedes Herrn *Charles B. Mac Daniel* war es möglich, seine Yacht „Butterfly“ für den Club käuflich zu erwerben. Die hiezu erforderlichen Mittel wurden zum Teile durch Ausgabe von Anteilscheinen aufgebracht.

Diese Yacht, welche einer vollkommenen Renovierung unterzogen wurde, wird ab Pfingsten unseren Mitgliedern gegen eine entsprechende Leihgebühr zur Verfügung stehen. Da diese Yacht sehr komfortabel eingerichtet ist, über eine geräumige Kajüte, sowie Pantry und Toilette

verfügt, eignet sich dieselbe auch für längere Fahrten auf der Donau z. B. in die Wachau oder auch weiter stromaufwärts bis Passau, ebenso auch stromabwärts in beliebiger Entfernung. Die Yacht, welche unter Führung eines erfahrenen Donaukapitäns steht, hat eine Länge von 13 m und eine Breite von 2.50 m, ferner einen 60 PS Motor und einen Fassungsraum für zirka 16 bis 20 Personen. Bei längeren Fahrten, wo eine Nächtigung auf dem Schiffe wünschenswert erscheint, können 4 Personen in der Kajüte Schlafgelegenheit finden. Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges ist die gleiche

wie die der Eildampfer der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auskünfte über die Miet-Bedingungen der Clubyacht werden im Generalsekretariat erteilt. Die Herren Mitglieder werden eingeladen, von der Benützung der Yacht regen Gebrauch zu machen. Ansuchen um Benützung der Club-Yacht sind im Generalsekretariat (IV., Schwindgasse Nr. 8) einzureichen. Die Zuteilung der Clubyacht erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen. Den Clubmitgliedern steht es frei, auch Gäste zur Teilnahme einzuladen.

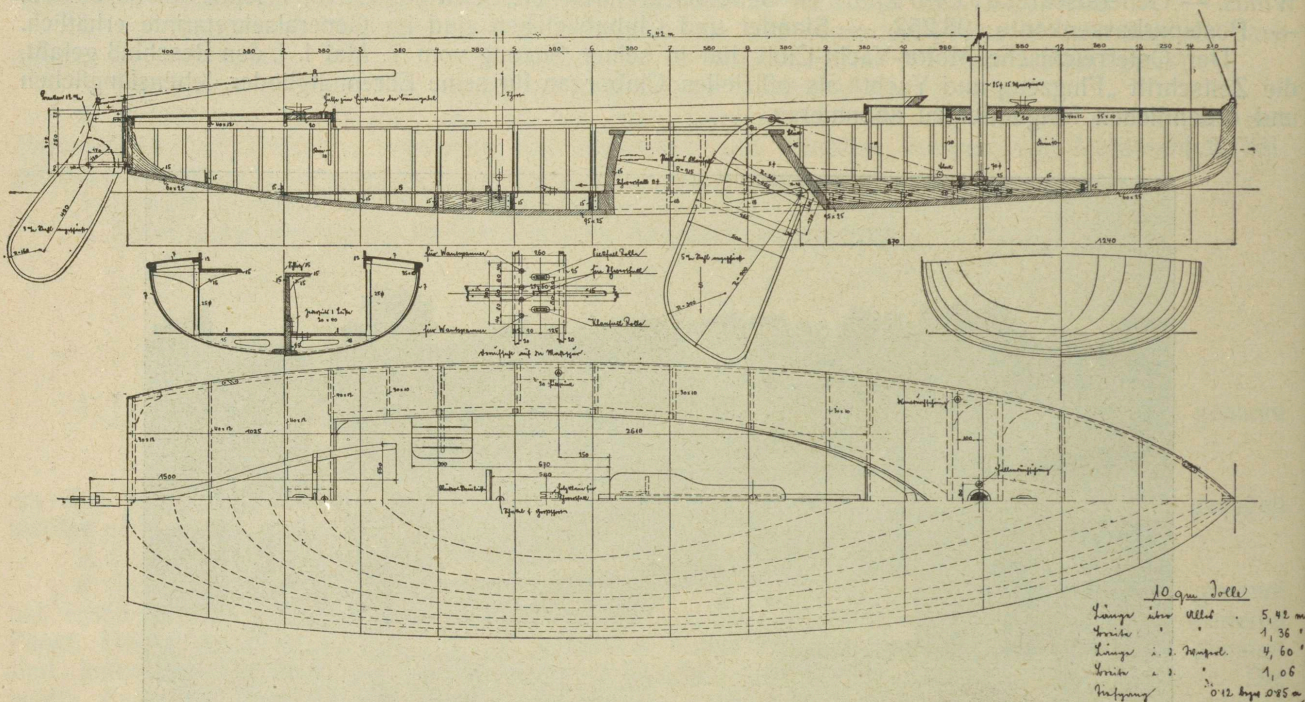
10 m² Rennjolle »Rudi III«.

Von Ing. Rudolf Walker, U. Y. C. St. V.

Bei den Frühjahrswettfahrten des Union-Yacht-Club Wien, errang die 10 m² Jolle „Rudi III“ unter Führung ihres derzeitigen Eigners, Herrn *Knoblich*, außer dem Punktpreis ihrer Klasse auch den

12 erste Preise, — so glaube ich, daß die Linien dieses Bootes interessieren werden und stelle daher die Risse der Zeitschrift gerne zur Verfügung.

„Rudi III“ ist speziell für die Wind- und Wasser-



Schnelligkeitspreis aller startenden Klassen. Da das Boot auch in früheren Jahren immer zu den schnellsten Fahrzeugen der „Alten Donau“ zählte, — es errang schon seinerzeit unter meiner Führung

verhältnisse auf der „Alten Donau“ gebaut worden. Die Linien, frei von jedem Extrem, stellen einen weich gerundeten Körper von normalen Abmessungen dar. Dem Kenner wird sofort die starke

WIEN, 1. BEZIRK
KOLOWRATRING 1

Restaurant Franz Falk FERNSPRECHER
NUMMER 1769

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



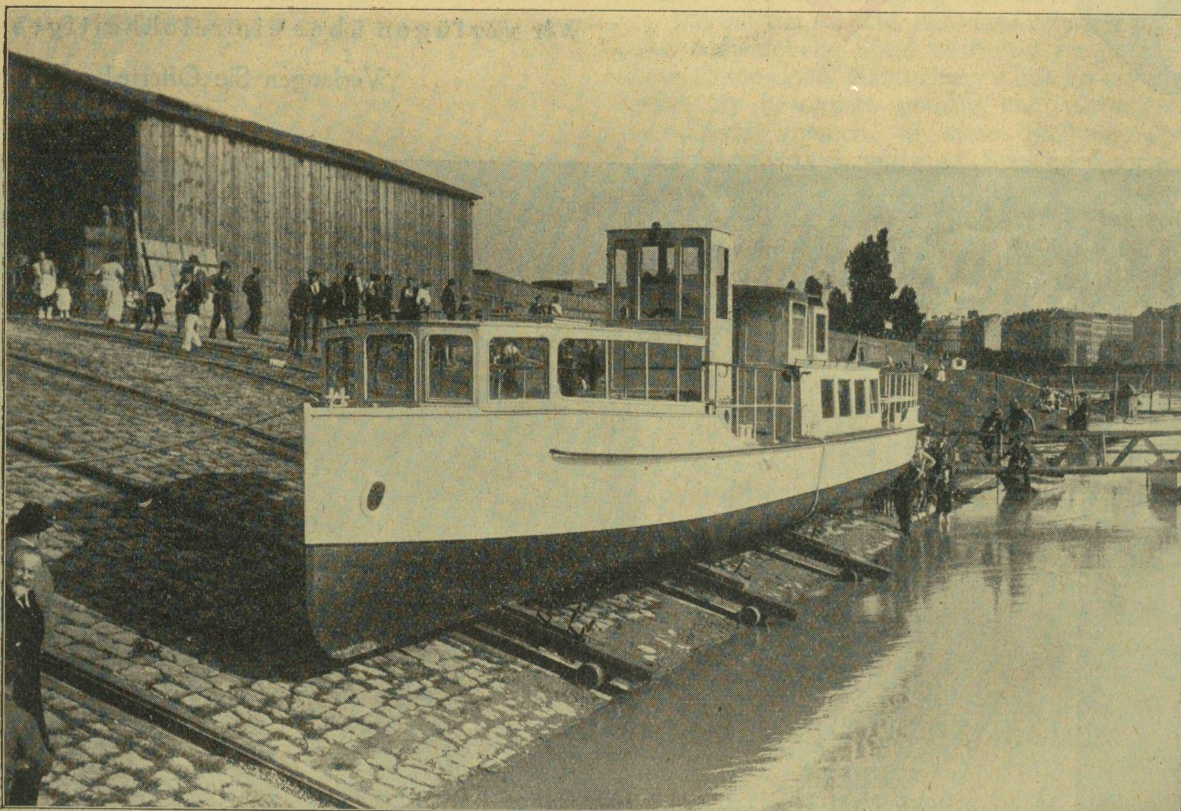
DONAUWERFT WIEN

GES.M.B.H.

WERFT: WIEN XX. TREUSTRASSE 75 TEL: 47-1-14
VERKAUFSBÜRO: WIEN III. MAROKKANERGASSE 25
TEL: 78-3-63

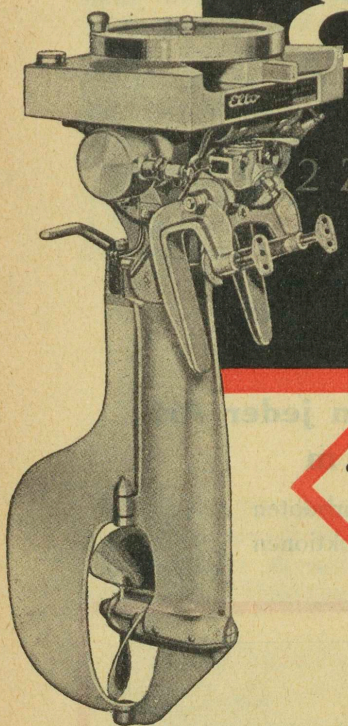
Bau, Reparatur und Einlagerung von Wasserfahrzeugen jeder Art in Holz und Stahl bis zu einer Länge von 30 m

Serienerzeugung von Canadiern, Segel- und Paddel-Canoes, Leichtmotorbooten
und 7 m Autobooten * Bau nach eigenen und fremden Konstruktionen



Stapellauf des Passagier-Motorbootes „Koschat“ am 24. Mai 1924 auf der Stipanlage der Donauwerft

Neubau der Donauwerft Wien; Länge 18,7 m, Breite 3,2 m, Bootskörper Stahl,
Motor 45/60 PS, Bayern Motor für Rohölbetrieb, Fassungsraum 100 Personen,
Geschwindigkeit 17 km. Ein zweites, gleiches Boot gelangt in Kürze zur Ablieferung



Elto

3 PS
2 ZYLINDER
24 Kg

Einfach
in der Hand-
habung, geräuschloser,
erschütterungsfreier Gang

**In der Leistung
allen überlegen!**

Der ideale
Familien-
motor



ING. H. MÜNCH & A. FOEST

GESELLSCHAFT M. B. H.

WIEN III, MAROKKANERGASSE NR. 25

TELEPHON NR. 78-8-63 - TELEGRAMM-ADRESSE: FOESTFRED WEN

Wir vertreten die führenden Marken von

Außenbordmotoren von 2—6 PS

Innenbootmotoren von 1¹/₂—200 PS

für Benzin-, Benzol- und Rohölbetrieb

liefern Wendegetriebe u. Wendepropeller,

Bootsausrüstungsartikel, Bootsbeschläge
sowie den gesamten **Bootsbauer- und Werk-**
bedarf und

bauen ein (auch auswärts) kompl. **motorisier-**

Antriebsanlagen für alle Arten von Wasser-
fahrzeugen, **Licht- und Starteranlagen** an
Systeme

Wir verfügen über ein reichhaltiges Lager

Verlangen Sie Offerte!

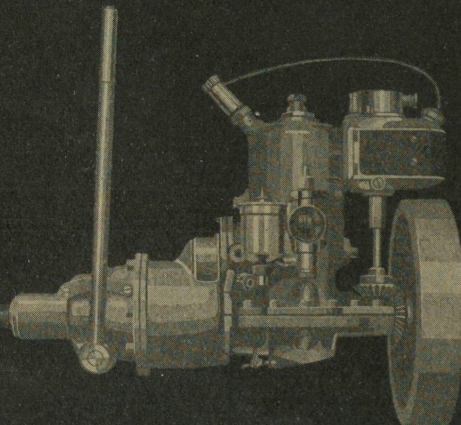
»**BUB**«

**KLEIN-
BOOTS-
MOTORE
VON 1¹/₂-10 PS**

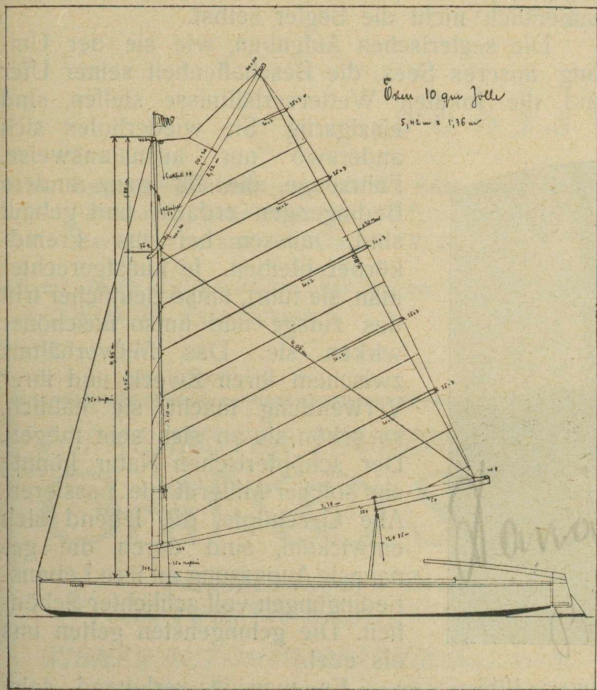
MIT
EINGEBAUTEM
UMSTEUERGETRIEBE

LEICHT,
SPARSAM UND
BETRIEBSSICHER
IN JEDES BOOT
EINZUBAUEN

ING. H. MÜNCH & A. FOEST GES.
WIEN III, MAROKKANERGASSE 25
TEL. 78363



Betonung der Leichtwettereigenschaften auffallen; tatsächlich kann das Boot nur bis etwa 5 m Wind sein volles Zeug tragen und wenn es stark böig weht, so muß wohl schon früher ans Reffen gedacht werden. Wegen der sehr umspringenden Winde und dem kleinen Revier, mußte gute Wendigkeit erreicht werden und tatsächlich wendet das Boot am Fleck und springt bei einsetzendem Wind überraschend leicht an. Da bei der ständig wechselnden Windstärke der „Alten Donau“ ein Boot fortwährend seine Krängungsanlage ändert, wurde der Rumpf fast spindelförmig gemacht, ohne jedoch hiedurch ein allzu stumpfes Vorschiff zu erhalten. Bei allen praktisch auftretenden Krängungswinkeln kommen hiedurch schöne, nahezu symmetrische Bootsformen zu Wasser, deren Symmetrielinien fast



parallel zur Kiellinie verlaufen. Solche Formen, unter Verwendung verschieden gestalteter Spanten, haben sich speziell für die Verhältnisse der „Alten Donau“ immer ausgezeichnet bewährt, wogegen Bootsformen, welche weniger oder gar keine Rücksicht auf gute Schiffslinien bei Krängungen legen, bis nun keine, oder nur Zufallserfolge aufweisen.

Die Besegelung wird vielleicht etwas altmodisch anmuten, die für den heutigen Geschmack zu flach stehende Gaffel wird auffallen. Für die „Alte Donau“ ist solch ein Segel nach meiner langjährigen Erfahrung das Gegebene und besonders die älteren Segler werden mir recht geben, daß kein anderes Segel bei böigen Winden gleich vorzüglich arbeitet. Das stärkere Auswehen der Gaffel eines solchen Segels, der hauptsächlichste Grund, warum es in Mißkredit kam, ist dessen besonders zu schätzender Vorteil. Die automatische Entlastung der Segel

von zu hohem Winddruck bei einsetzenden Windstößen trägt sehr viel zu einem ungestörten, ruhigen und daher schnelleren Gang des Bootes bei, wovon ich mich schon hundertfach praktisch überzeugt habe. Daß jedoch solch ein Segel bei böigen Winden, wie sie ja auf unserem Wiener Revier die Regel sind, weit ökonomischer arbeitet, als ein steifes Huari- oder Marconisegel, wird ebenfalls gewiß schon vielen Seglern, die Gelegenheit hatten, verschieden geformte Rigs zu erproben, aufgefallen sein. Bekanntlich kommt beim Kreuzen auf das Segel der sogenannte scheinbare Wind zur Wirkung, dessen Richtung die Resultierende aus Windgeschwindigkeit und Fahrgeschwindigkeit bildet. Bei einsetzender Boe raumt daher der Wind für das Segel und würde einen Schrick der Schooten oder ein momentanes Höheranliegen verlangen. Eines von beiden wird ja auch vom guten Segler gemacht, aber man kommt gewöhnlich zu spät und das Resultat ist meist Killen des Tuches. Das mit flacherer Gaffel versehene Segel nützt die Boe viel besser, indem sich der obere Teil des Segels, der im allgemeinen ja auch den stärkeren Wind erhält, entsprechend verdreht und die Krängung des Bootes verringert.

Ich bin der Ansicht, daß das Gaffelsegel wieder seine Auferstehung feiern wird und zwar halte ich einen Kompromiß Marconisegel mit kurzer flacher Gaffel für besonders günstig und aussichtsreich. Schüchterne Versuche in dieser Richtung wurden bereits von Franzosen und Schweden gemacht, deren Resultate mir allerdings noch nicht bekanntgeworden sind. So etwas darf man aber heute nicht aufzeichnen, denn man würde die heutige Mode verletzen. Ja, die Mode, die gibt es auch im Yachtbau. Ich halte z. B. auch die heutige übliche modernen Jollenformen für eine vorübergehende Erscheinung. Die modernen Jollen besitzen bei aufrechtem Schiff ausgezeichnet günstige Schwimmlinien, doch schon bei geringen Krängungen verzerrt sich der eingetauchte Bootskörper und es ist interessant, was in diesem Falle oft für absonderliche Formen durchs Wasser geschleift werden. Der Konstrukteur verlangt daher, daß sein Boot aufrecht gesegelt wird. Das meist V-förmige aufrechte Schiff besitzt aber natürlich keine Formstabilität, denn diese kommt ja erst in der Krängung zur Wirkung. Beim Prahm, der vorläufig gänzlich ad acta gelegt wurde, ist das Umgekehrte der Fall. Diese Form muß zur Erzielung einer günstigen Schwimmlinie auf der Kante gesegelt werden, also in der Nähe seiner Stabilitätsgrenze. Es kann daher, soll das Boot flott laufen, weder die Endstabilität des V-Spantes, noch die Anfangstabilität des Prahmspantes ausgenützt werden. Meines Erachtens liegt auch hier, wie bei allen Dingen auf der Welt, das Richtige in der Mitte und die Zukunft gehört auch hier sicherlich den guten Kompromissen. Die heutige extreme Richtung bei unseren Jollenformen ist jedoch gewiß eine notwendige Erscheinung im Zuge einer weiteren gedeihlichen Entwicklung.

Ich habe seit dem Entwurf der „Rudi III“ eine große Anzahl erfolgreicher Jollen gezeichnet und gebaut, die manchmal zu Studienzwecken recht extrem ausfielen, aber ich muß sagen, daß ich solche Formen immer gegen

meine Überzeugung und mit schwerem Herzen gewählt habe. Es machte mir daher viel Freude, daß eines meiner gemäßigtsten Kinder mit guten alten Formen heuer zu Worte kam.

Eine Betrachtung

von H. Thausing, U. Y. C. A. S.

„Ein Schwert zu tragen,
das meine ganze Kraft durchs Ziehn erschöpft.“
(aus Hebbels: Gyges)

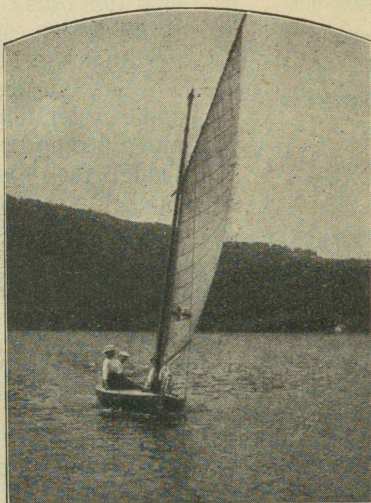
Es gibt wohl kaum einen Sport, den man in jeder Beziehung so selbstständig und dabei doch mit Vollendung betreiben kann, wie die Segelei auf einem Binnensee mäßiger Größe. Man konstruiert sich das Fahrzeug ganz nach Wunsch, läßt es womöglich aus dem edelsten Material von einem geschickten Tischler oder einer guten Werft bauen und takelt es sich selbst viel besser als es eine Werft könnte, die mit den speziellen Bedingungen nicht ganz vertraut ist. Je besser das Boot zum See paßt, umso leichter ist ein bequemer und sicherer Liegeplatz gefunden, desto einfacher sind Überwinterung, Auf- und Abschleppen und Reparaturen, umso unabhängiger ist seine Handhabung von fremder Hilfe. Wer viele Diener braucht, ist vieler Diener Knecht.

Daß auf dem Attersee diese Richtung seit jeher überwiegt, ist sehr erfreulich. Leider tauchen seit einigen Jahren immer mächtigere Yachten auf, die schon wegen der primitiven industriellen Hilfsmittel der ländlichen Gegend und der Kürze der Saison zumeist gelähmt vor Anker liegen. Segeln sie aber, so stört ihre unverhältnismäßige Größe die Harmonie der Landschaft. Elektroboot und Dampfer sind zwar auch nicht sehr schön, aber als Verkehrsmittel schon seit langem nicht mehr zu entbehren. Die eilig dahinschießenden Motorjachten aber sind in Anbetracht der Kürze unserer Seereisen umso komischer, je eiliger sie es haben. Eine Viertelstunde mehr oder weniger kommt in den Ferien wohl kaum in Betracht.

Elegante Motorboote, die im Notfall noch gerudert werden könnten, wären nur wenig langsamer, viel betriebssicherer und störten alle Welt weniger, namentlich nicht die Segler selbst.

Die seglerischen Aufgaben, wie sie der Umfang unseres Sees, die Beschaffenheit seiner Ufer und die lokalen Wetterverhältnisse stellen, sind einzigartig. Sie wiederholen sich anderswo nur ausnahmsweise. Fahrzeuge, die für ganz andere Bedingungen erdacht und gebaut sind, müssen bei uns Fremdkörper bleiben. Je kunstgerechter man sie führt, umso deutlicher tritt das zutage und umso unschöner wirken sie. Das Mißverhältnis zwischen ihrem Zweck und ihrer Verwendung macht sie häßlich, so schön sie an sich sein mögen. Der schöpferischen Natur könnte ein solcher Mißgriff nie passieren. Alle Geschöpfe, die lebend sich entwickeln, sind durch die genaueste Anpassung an ihre Lebensbedingungen voll schlichter Schönheit. Die gelungensten gelten uns als edel.

Es mag ja verlockend sein, die absolute Überlegenheit des größeren Segelbootes zu gelegentlichen kleinen Triumphen auszunützen. Guter Sport ist das nicht. Dafür sollte unser Verein keine Opfer bringen. Jetzt schon gar nicht, wo es eher eine Ehre ist, gerade nur das nötigste zu besitzen. Jenen übergroßen Yachten zuliebe muß der Klub seine Anlagen beständig vergrößern und bekommt immer schwerer genügend viele Hilfskräfte. Das alles ohne die geringste Aussicht, je



„Paranis“ — Attersee 1913
H. Thausing.

Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde

lesen und abonnieren

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

wahrhaft Vollkommenes zustande zu bringen. Zur Vollkommenheit der Leistung gehört auch, daß Sportmittel und Aufgaben zu einander passen. Daher ist es unrichtig, Segelvereine getrennter Segelreviere zu Verbänden zusammenzuschließen und ihre sportlichen Veranstaltungen unter dieselbe Meßformel zu stellen. Dieses Streben nach dem Idealboot für alle Welt ist utopisch und schafft höchstens ein lahmes Kompromiß, das nirgendwo paßt. Der Attersee ist nun einmal nicht die Kieler Förde. Wir lieben ihn so, wie er ist, und möchten keinen Augenblick gezwungen sein zu wünschen, er wäre größer oder gar die See.

Für jeden Segelverein wäre es dagegen eine ernste Kulturaufgabe, durch geeignete Anlagen und klug eingerichtete Wettfahrten das Streben nach dem idealen Spezialboot für sein Segelrevier zu wecken und zu fördern, wie das z. B. dem U. Y. C. St. V. so vortrefflich mit seiner Canoe-Flotte gelungen ist. Solche Ziele sind hoch genug und könnten bei der künstlerischen Begabung und der Originalität des Österreicher, dem hohen Stand seines Handwerks, der Vortrefflichkeit des heimischen Materials, des vorwiegend günstigen Segelwetters und bei der Schönheit des landschaftlichen Rahmens aus dem Attersee ein Mekka der Seglerwelt machen.



BOOTSVERKEHR.

- 6 m Segellängenboot** mit 60 m² Besegelung, neue Luftkästen, Zustand fast neu, tadellose Segel und neue Persenning, sehr preiswert, sofort zu verkaufen. — Auskunft und Besichtigung bei E. Fink, Segelmacher, Attersee, Ob.-Öst., U. Y. C.
- 10 m² Jolle** zu kaufen oder gegen 7½ m² Segelkanu zu tauschen gesucht. — Anfragen an Dr. Fuchs Wien, IX. Ferstelgasse 5.

VORNEHMSTER TOURENWAGEN

Gräf & Stift

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

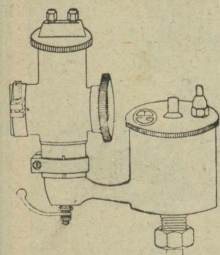
WIENER AUTOMOBILFABRIK A.G. vorm.

GRÄF & STIFT

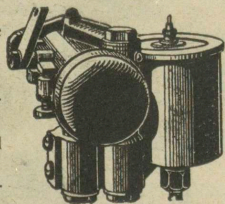
WIEN XIX. WEIßERGGASSE 58/76

Rekord- u. GB.-Sparvergaser

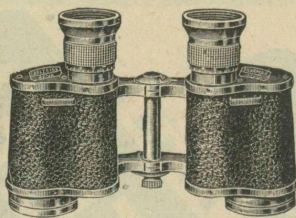
für alle Arten Motoren
und für jeden Brennstoff verwendbar.



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



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



Ihr Reisekamerad

Selbst die entferntesten Objekte bringt der Zeiss-Feldstecher, dieses vorzügliche Glasauge, nahe heran und erhöht damit die besonderen Reize eines Fluges oder einer Segelpartie. Die neuen Zeiss-Weitwinkel-Feldstecher eignen sich hervorragend gerade für Beobachtungen in der Luft und auf dem Meer, da sie bei nicht verringerter Lichtstärke ein wesentlich größeres Gesichtsfeld bieten.

ZEISS Feldstecher

Bezug durch den optischen Fachhandel.

Auf Wunsch erhalten Sie gratis und franko
illustr. Druckschrift »T 605« von Carl Zeiss,
G. m. b. H., Wien, I. Ferstelgasse Nr. 1.



AUTOMOBILWESEN.

- Autokalender.

23. bis 27. Juni: Int. Wertungsfahrt des poln. A. C.
23. bis 28. Juni: Engl. Tourist Trophy für Motorräder.
23. bis 29. Juni: Rundfahrt durch die C. S. R.
29. Juni: Lancia-Allee-Rennen für Motorräder, Swinemünder Bäderrennen, großer Wanderpreis für Deutschland (Motorräder), Kleinautorennen auf der Avusbahn, holländische Regelmäßigkeitsprüfung.
1. bis 6. Juli: Schweiz. Coupe des Alpes.
5. Juli: Brooklandrennbahn-Rennen für Automobile.
6. Juli: Flach- und Bergprüfung bei Darmstadt; int. Bergrennen bei Leipa (Schoberbergrennen), Rennen Kapfenberg—Aflenz—Kapfenberg der Motorfahrersektion des alpenländischen Radfahrerbundes Graz; Bahnrennen des Kärntner Motorfahrerklubs in Klagenfurt.
6. bis 13. Juli: 12-Stundenrennen für Motorräder in Madrid.
7. (oder 13. bis 14.) Juli: Belgischer Grand Prix.
7. Juli: Klubfahrt des B. A. C. München—Baden-Baden.
8. bis 12. Juli: Automobiltourier in Baden-Baden.
10. Juli: Sternfahrt der Danzinger A. C.
13. Juli: Eventualtermin für Bahnrennen in Baden; Bahnrennen der Motorfahrersektion des Linzer Athletiksportklubs.
14. Juli: Klubfahrt des B. A. C. Baden-Baden—Nürnberg.
14. (oder 19.) Juli: Grand Prix der Motorräder Frankreichs.
17. Juli: Belgischer Grand Prix für Automobile in Spa.
20. Juli: Int. Bäderrennen Karlsbad—Marienbad; Bergrennen Susa-Mont Cenis (Frankreich).
25. (oder 31.) Juli: Vogesenfahrt für Motorräder Belgiens.
27. Juli: Bahnrennen in Graz des Rad- und Motorfahrervereines Schönau; int. Bergrennen Karlsbad; Rekordrennen für Motorräder in Frankreich; belg. Motorrad Grand Prix, Bergrennen Aosta-Gr. St. Bernhard.
28. Juli: Beiwagen Grand Prix in Belgien.
30. Juli: Großer Preis von Europa für Motorräder nach Lyon.



BERLIN:
ED. MESSTER, Kanonierstraße 1

AMSTERDAM:
N. V. AEROFOTO, Singel 62

Reihenbildner: (Pat. Messter) für automatische Aufnahme von zusammenhängenden Luftbildern.

Geräte zur Vermessung auf der Erde und aus der Luft nach *System Prof. Hugerhoff-Heyde.*

AUTOKARTOGRAPH.

Auswertegerät für stereophotogrammetrische Aufnahmen mit beliebig gerichteter Achse zur Herstellung von Schichtenlinienplänen u. Reliefs sowie zur Zeichnung von Profilen und Stereokarten.

**Alleinvertrieb durch
MESSTER-KONZERN**



Eine praktische Neuerung für Besitzer von Kraftfahrzeugen. Nur zu oft wird ein Kraftfahrzeug gerade im Moment dringenden Bedarfes unbrauchbar. Ähnliches ist bei Schreibmaschinen zu bemerken. Dort wurde in der Weise abgeholfen, daß besondere Reinigungs- und Reparaturanstalten entstanden, die sich heute schon eingebürgert und bewährt haben. Den gleichen Gedanken hat Ing. *Blaha* durch Schaffung eines Reparaturen-Abonnements für Kraftfahrzeuge verwirklicht. Kraftfahrzeugbesitzer erhalten durch Benützung dieser Einrichtung Gewähr für schnelle, solide und sachgemäße Wiederherstellung und Instandhaltung ihrer Wagen. Dadurch kommen sie in die Lage, nicht unbedeutende Summen zu sparen und die Lebensdauer ihrer Fahrzeuge zu verlängern. Zu begrüßen ist auch, daß die Mitglieder sämtlicher Vereinigungen, deren offizielles Organ „Flugzeug und Yacht“ ist, weitgehende Begünstigungen genießen. Wir können daher unseren Lesern nur nahelegen vom Reparatur-Abonnement ausgiebigen Gebrauch zu machen.

* * *

Die Coppa Florio 1925. Bekanntlich kommt die Coppa Florio nächstes Jahr zum achten und letzten Male zum Austrag. Als Datum wurde der erste Sonntag im Mai 1925 gewählt.

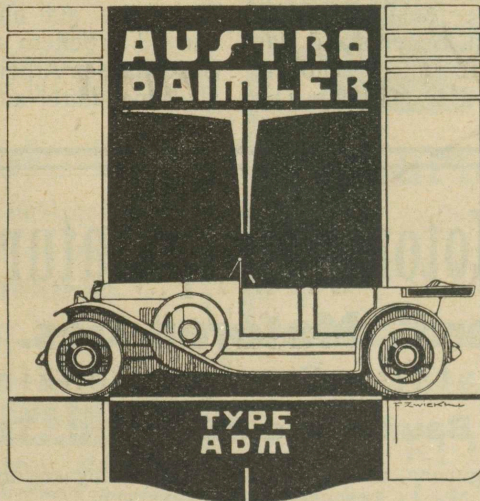
* * *

Bremsband „Top-Dog“

Alleinverkauf der
Hubert H. P. Trist-Company

In Qualität unerreicht!

ECCO G.m.b.H.
Wien VIII. Langegasse Nr. 74



OESTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

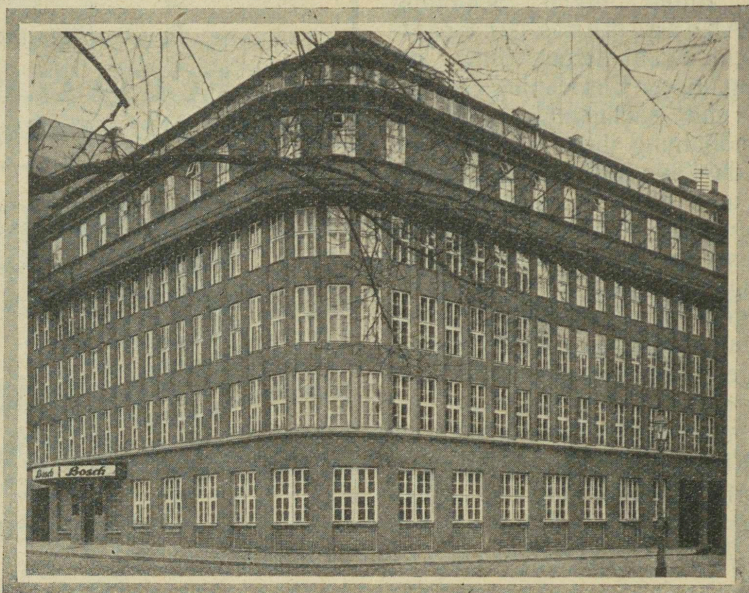
WERK: WIENER-NEUSTADT
Zentral-Verkaufsdirektion: Wien I. Schwarzenbergplatz 18
Niederlage und Ausstellungslokal: Wien I. Kärntnering 13

Das Wiener Boschhaus an der Brigittabrücke.

Im Jahre 1918 entschloß sich die Robert Bosch A. G. Stuttgart in Wien ein Verkaufsbüro für das Gebiet der ehemaligen Monarchie zu errichten. Nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten gelang es in Wien III. Weißgärberlande 20 Räume zu finden, die nach nicht unbeträchtlichen Umgestaltungen Raum für 33 Angestellte und 12 Arbeiter boten. Der Umsturz schränkte den Betrieb ganz wesentlich ein, das Aufblühen der österr. Automobil- und Motoren-Industrie brachte ihn wieder hoch. Die Folge hiervon war, das Unzulänglichwerden der bisherigen Räume. Nach vergeblichen Versuchen, andere zu finden, mußte der Entschluß gefaßt werden, einen

Neubau aufzuführen. Entwurf und Bauleitung wurde dem bekannten Architekten Örley, die Ausführung der Ö. U. Bau G. m. b. H. übertragen. So entstand das hier abgebildete Boschhaus mit 2 Untergeschoßen, Erdgeschoß, 4 Stockwerken und Dachboden. Die

Erdgeschoße beherbergen Lager- und Packräume, sowie die Niederdruckdampfanlage nebst 3 Heizkesseln. Im Erdgeschoß liegen das Verkaufsbüro, die Reparaturenannahme, die Einbauhalle; eine Treppe höher die Pförtnerwohnung, die Warte- und Sprechräume; dann die Räume der Leitung, wie die der technischen und kaufmännischen Abteilungen. Im 2. Stock sind die Reparaturwerkstätte, eine Löt-küche, eine Spritzlackiererei, eine Sandstrahlerei, das Ersatzteillager und der Ausstellungsraum untergebracht. Der 3. Stock ist für Betriebs-erweiterungen vorgesehen; im vierten Stock befinden sich Wohnungen und Fremdenzimmer. Der Dachboden gewährt einen entzückenden Blick auf



Wiener Bosch-Haus.

den Kahlen- und Leopoldsberg. Dergestalt haben die heute auf einen Stand von 54 Angestellten und 43 Arbeitern angewachsenen Bediensteten des Boschhauses Arbeitsräume, die in jeder Beziehung als einwandfrei anzusehen sind.

Auto- und Motorrad-Reparatur-Abonnement

„Standard“ Motoren Ges. m. b. H.

Reparaturwerkstätte, Garage, Benzin- und Ölstation

Wien, III. Baumgasse 25—27 :: Tel. 77-7-88

Mitglieder der Vereinigungen, deren offizielles Organ „Flugzeug und Yacht“, ist, genießen besondere Begünstigungen.

Röhrenwerk Franz Herczka

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

Wien XIII/2 Lützowgasse 12-14

Fernruf 36310 — Telegr.-Adresse: Erzprodukte, Wien