

# 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:

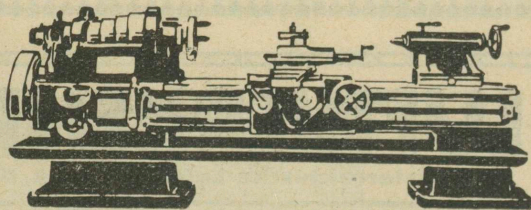
Alle einschlägigen Abgüsse für Automobil-,  
Flugzeug- und Bootsmotorbau aus Alu-  
minium, **Silumin** und **Elektron**.

Neuzeitliche  
Werkzeug-Maschinen  
für

**Autobau**

**Flugzeugbau**

**Schiffsbau**



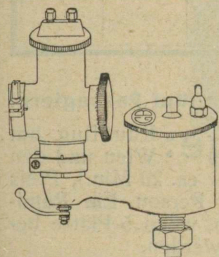
**H. Sartorius Nchfg.**

Gesellschaft m. b. H.

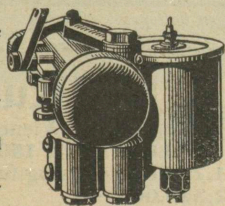
Wien VIII. Laudong. 12

## 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

## REICHHOLD FLÜGGER & BOECKING

LACK- UND FARBENFABRIK  
WIEN-KAGRAN



AEROPLAN-, CELLON-LACKE  
BOOTSLACKE, BUNTFARBEN



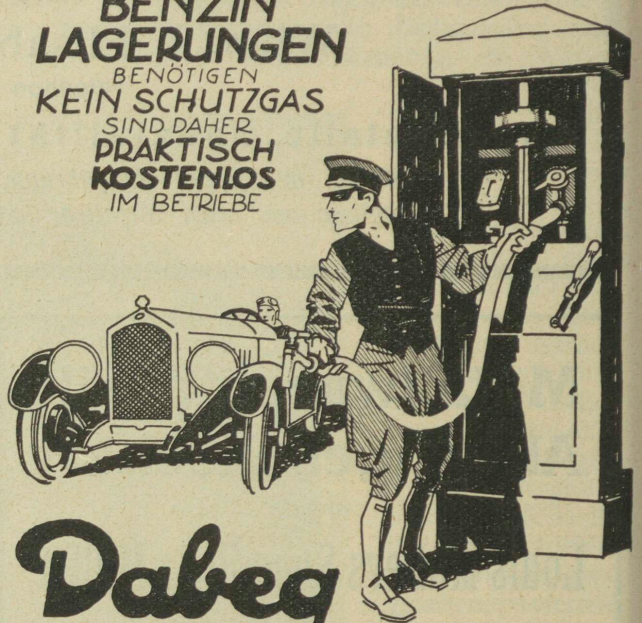
# BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.  
Linke Wienzeile 18



Schraubenfabriken  
Fassondrehereien  
Schmiedewerke  
Metallwerk

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		an	ZÜRICH	an	14.45			11.00
8.30 10.15				ab	FRANKFURT 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			ab	WIEN	an			9.30	
				an	BUDAPEST*)	ab			7.30	

\*) 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 . . . . . " " 400.000.—  
Wien—Frankfurt . . . . . " " 1,950.000.—  
Wien—Fürth (Nürnberg) . . . . . " " 1,350.000.—  
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

Österreichischen Aeronautischen Verbandes  
Österreichischen Aero-Klubs  
Österreichischen Flugtechnischen Vereines  
Oberösterr. 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.

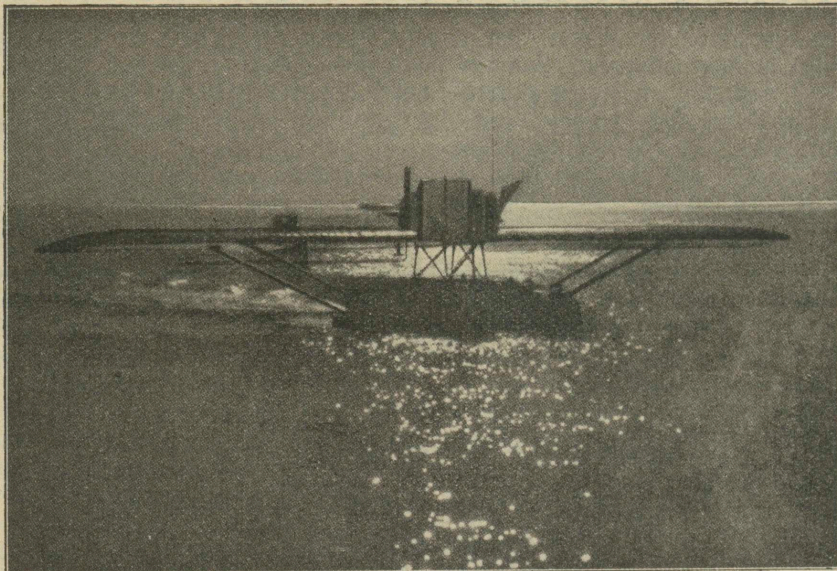
#### ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1924

Wien, Juli

Nr. 7



Dornier's Nordpol-Flugboot.



## MITTEILUNGEN.

### Österreichischer Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 383.

## Aufruf!

Der „österreichische Aeronautische Verband“ hat die „Waschberghütte“ als Fliegerhorst allen Segelfliegern zur Verfügung gestellt. Für die bestimmungsgemäße Erhaltung und Ausgestaltung dieser Hütte sind jedoch Geldmittel erforderlich, die der Verband aus eigenem nicht aufzubringen vermag. Deshalb wendet er sich an alle Freunde, Förderer und Gönner des Segelfluges mit der Bitte um Spenden. Aus ihnen soll ein „Hüttenfonds“ gebildet werden um die dauernde Erhaltung der Anlage auf dem Waschberge, der einzigen Möglichkeit zur Ausübung des österreichischen Flugsportes, sicherzustellen. Spenden nehmen entgegen

### Österreichischer Aeronautischer Verband.

#### Österreichischer Aero-Klub

Wien, I., Körntnerring 10

Telephon 53-8-35. — Postsparkassenkonto 45678.

#### Österreichischer Flugtechniker Verein

Wien, I., Elisabethstraße 3

Telephon 383. — Postsparkassenkonto 88.760.

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

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

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“.



## Eindrücke beim Luftfahren.

Im Flugzeug, Kraft-, Fessel-, Frei-Ballon.

Plauderei eines Luftschifferoffiziers.

Man wird es nicht glauben, welch geringe Kenntnisse die Menschen vom Luftzean hatten, als sie darangingen, ihn zu befahren und zu erobern. Noch zu Beginn unseres Jahrhunderts war es ein sehr undankbarer Beruf, Wettermacher, Meteorologe, zu sein. Er ist es auch heute noch. Neun Zehntel der Menschheit halten die Wetter-

kunde und deren Betrieb für etwas höchst Überflüssiges und Entbehrliches.

Ganz anders denken darüber die Luftfahrer und trachten die Mitwelt für diese so nötige, aber durchaus nicht billige Wissenschaft zu interessieren.

Man sollte es nicht für möglich halten, daß die Fragen: „Was man in der Luft eigentlich fühlt“



oder „Wie lebt man sich da oben?“ fast täglich an den Luftschiffer, oder wenn Sie es lieber hören, an den Luftfahrer, gestellt werden.

Ein gut gefederter Gummiradler wird jedem lieber sein, wie ein schwerfälliger, eisenbereifter Einspanner. Der Vergleich hinkt zwar, denn beim Luftfahren erleidet man keinerlei Stöße — außer bei der Landung — immerhin aber in rascher Folge Ortsveränderungen, die ähnlich einer körperlichen Erschütterung wirken, also körperliches Unbehagen hervorrufen. Je öfter sich diese „Ortsveränderungen“ vollziehen, umso ungemütlicher ist es da oben. Nebenbei gesagt, existieren mehr Leute als man glaubt, die um keinen Preis weder im Ballon fahren, noch im Flugzeug fliegen würden.

Der Laie, welcher sich der Flugmaschine anvertraut, wird zuerst das Fahrzeug überprüfen — soweit es seine Sachkenntnisse möglich machen — die gute Form wird ihm Vertrauen einflößen, der Führer wird für ihn zum Helden, dem er sich mit Leib und Seele verschreibt. Motor, Tragflächen, Schraube, das Instrumentarium und nicht zuletzt die Steuerorgane werden seinen prüfenden Blick zu ertragen haben. Vor Jahr und Tag mußte man, bevor man aufstieg, auch noch einen Revers unterschreiben, daß weder die Polizei, noch die Regierung eine Schuld treffe, wenn man abstürze!

So kriecht denn der Neuling mutig auf seinen Platz, in der Regel hinter oder neben dem Führersitz. Zwar gibt es schon fein gebaute, mit Glas und Rahmen vermachte, weich gepolsterte Räume in Flugmaschinen — die Passagierkabinen. In diese braucht man natürlich nicht zu kriechen, sondern man gelangt auf einer mit Teppich belegten Treppe durch eine Glastür zu ihnen. Aber da dieser Komfort auf Kosten der Tragfähigkeit des Flugzeuges geht, sehen wir davon ab und machen den ersten Flug in einem normalen Feldflugzeug, das offen und ohne viel Luxus eingerichtet, doch gewährleistet, betriebssicher und leistungsfähig zu sein. Die Luftschraube wird angelassen, der Motor arbeitet regelmäßig, auf ein Zeichen des Fliegers schießt das freigegebene Flugzeug kurze Zeit über den Boden dahin und erhebt sich, ohne daß man weiter etwas merkt, in die Lüfte. Die Zuschauer werden immer kleiner, die Häuser verschwinden und auf einmal wächst der Horizont vor uns, wird immer weiter, ohne daß wir viel Zeit hatten, auf das Abfahren, Aufsteigen oder Abstürzen zu denken. Die herrlichste Aussicht nimmt den Neuling gefangen. Allmählich gewöhnt er sich an seine Umgebung; er wagt es, die Wände des Flugzeuges abzutasten, greift herum und berührt auch den Piloten, der gar keine Zeit hat, sich des Rekruten anzunehmen, weil ihn die Führung voll und ganz in Anspruch nimmt. Zwar hat sich der Fluggast schon auf der Erde sehr gut gegen Kälte und Wind verwahrt, aber gar bald macht sich letzterer fühlbar, um bis zum Schluß der Fahrt nicht mehr zu verschwinden. Der Wind wirkt natürlich störend

im Genuß des Fluges, ebenso auch die Schwankungen im vertikalen Sinn, ganz besonders aber das Schwanken nach der Seite. Dies kann so stark werden, daß man seekrank wird. Dann ist man wohl froh — genau wie bei der Seefahrt — wenn man wieder festen Boden unter den Füßen hat. Rasche Höhenänderungen (z. B. durch Sturzflüge) verursachen Stechen in den Ohren oder auch Herzklopfen. Beim langsamen Steigen oder Fallen fühlt man nichts — ebenso gar nichts bei der Landung. Je ruhiger dabei der Führer bleibt, um so ruhiger und sicherer ist auch der Fluggast. Die letzten 20 bis 50 m rollt das Flugzeug über den Boden und bleibt dann ruhig stehen. Um nicht, wenn unglückseliger Weise bei diesem letzten Akt der Fahrt die Räder des Fahrgestelles auf ein Hindernis treffen und dadurch den Auslauf plötzlich hemmen, herausgeworfen zu werden, sollen alle Flieger an den Sitz angegurtet werden, bezw. sich selbst — jedenfalls vor der Landung — angurten.

Bei der Fahrt mit dem Kraftballon sind die Eindrücke ähnliche wie beim Fliegen, nur wird der nachdenkliche Passagier sich erinnern müssen, daß das Gefahrenmoment beim Ballon ungleich größer ist wie beim Flugzeug. Die Kraftballons sind mit explosiblem Gas gefüllt, ihre Motoren mit Explosionsstoffen betrieben — die Gefahr einer Entzündung des Ballongases, z. B. durch den Auspuff, ist daher immer vorhanden. Deshalb sollten auch alle Kraftballonfahrer die ganze Fahrt hindurch Fallschirme in Bereitschaft haben, mit denen sie im Falle der Not abspringen können. Der Fallschirm gehört übrigens für jedermann in jedes Luftfahrzeug, gleichgültig, ob schwerer oder leichter als die Luft.

Am wohlsten befindet man sich unbedingt im motorlosen Ballon während einer Freifahrt. Es weiß auch jeder, daß man im gefesselten Ballon, wie er bei Ausstellungen als Aussichtswarte oder im Felde als Beobachtungsmittel sehr häufig Verwendung fand, dann leicht seekrank wird, wenn heftiger Wind große Pendelbewegungen verursacht; aber die Erinnerung, daß man ja leicht wieder eingeholt werden kann, beruhigt den Anfänger im Ballonfahren, wie wohl gerade diese Prozedur für den Fesselballon wegen Abreißen, Platzen des Ballons infolge des Überdruckes, auch wegen der Blitzgefahr usw. das gefährlichste Manöver ist.

Nun zum Freiballon. Zuletzt, obwohl er vorne stehen sollte, denn die ersten sehr zaghaften Schritte in die Luft haben wir ihm zu danken. Natürlich wurde er längst überholt und ist nicht einmal ein Notbehelf für den Luftverkehr, aber er bildet auch heute noch ein Sondierungsmittel im Luftzean, auf dessen Grund wir leben und ein Sportobjekt.

Er ist der Liebling jedes Luftfahrers, des Fliegers und des Balloners. Welche Freude für beide, wenn sie nach getaner Arbeit die Fahrt ins



Blaue antreten können. Kein Luftschraubengeräusch und kein knatternder Motor stören den Ballonfahrer, der, vom Winde weitergetragen, nichts von diesem rauhen Gesellen spürt: Im Freiballon ist es immer windstill. Dank den Arbeiten aller denkenden Ballonfahrer ist jede Gefahr während der Fahrt und beim Landen auf ein Minimum zusammengeschrumpft. So kann sich der Luftreisende ruhigen Herzens der Freude des Erlebens neuer Welten, einem wirklichen *dolce far niente* hingeben. Der Kugelballon entführt uns in ganz unbestimmte und unbestimmbare Gegenden.

Sorgenlos geht es dahin über Stadt und Land, über Berg und Tal, über Strom und Wald in die weite, schöne Welt hinaus. Er baut Brücken in schwindelnder Höhe über die Täler und übersetzt ohne die geringste Mühe die höchsten Berge.

Zuerst blinken über den Horizont herauf die mit Schnee überzuckerten Spitzen; immer näher kommen sie, ein Riese nach dem andern; man erblickt die Eisfelder und deren unheimliche Schlünde, unersteigbare Grate und daneben endlose Steinwüsten.

Schroffe Felsentürme und zerklüftete Abgründe starren zum kugelrunden Gesellen empor, der uns im sicheren Korbe hält, über dieses grausige Wirrsal bringt, um uns schließlich weit, weit weg davon nach unserem eigenen Willen, mittels Ventil und Reißbahn, sanft auf glatten Boden zu setzen. Eine Fülle unsagbarer Eindrücke, die der Luftschiffer erlebt, die aber dem Laien noch kein Sterblicher in Worten erschöpfend schildern konnte. Glück ab! Gut Land!

*Oberst Hinterstoßer.*

## Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.

Von J. V. Berger.

### I.

Die meisten von uns erinnern sich noch der großen und weitgehenden Erwartungen, die allseits, auch von Leuten, die nicht gerade Optimisten waren, an die Aktivierung des Flugverkehrs geknüpft wurden. Jäh knickte der Weltkrieg die ersten Ansätze. Die Friedensverträge setzten das Werk fort. Bei uns und in Deutschland konnten daher die gehegten Hoffnungen nicht in Erfüllung gehen. Auffallenderweise mußten auch die Siegerstaaten Enttäuschungen erleben. Tatsache ist, daß heute kaum ein Luftverkehrsunternehmen auf eigenen Füßen steht. Fast alle sind auf Subventionen des Staates angewiesen, oder müssen mit Defizit arbeiten. Ersteres ist eine nicht unerhebliche Belastung der Steuerträger, letzteres hält auf die Dauer auch die reichste Unternehmung nicht aus. Weil es sich hier um eine Erscheinung handelt, die bei den Siegern gerade so zu beobachten ist, wie bei jenen Besiegten, die überhaupt in der Lage waren aus eigenen Mitteln einen Luftverkehr einzurichten, kann den gewiß mit mehr Mängeln als Vorzügen ausgestatteten Friedensverträgen allein die Schuld am Betriebsabgang des Luftverkehrs nicht in die Schuhe geschoben werden. Es scheint vielmehr, dieser sei nicht so sehr politisch, wie wirtschaftlich krank und deshalb wäre bei dem immer dringender werdenden Sanierungsprozeß dem Volkswirt und nicht dem Politiker, oder was in diesem Falle dasselbe ist, dem Diplomaten, die Hauptarbeit zuzuweisen, wenn es auch klar ist, daß je eher Politiker und Diplomaten mit dem Abbruch des gründlich daneben geratenen Friedensgebäudes beginnen, desto größere Vorteile für die Bevölkerung der Sieger-, der besiegten und der neutralen Staaten zu erwarten sind.

Die an die Aktivierung des Luftverkehrs gesetzten Erwartungen: große, allen anderen Transportmitteln unerreichbare Geschwindigkeit, Unabhängigkeit von der Bodengestaltung, Entfall der Notwendigkeit die Bahn für das Verkehrsmittel unter Aufwand bedeutender Kosten zu errichten, und andere, haben, so zutreffend sie an sich sind, den daraus gezogenen Schluß: Der Luftverkehr werde auch ein vorzügliches Erträgnis abwerfen, nicht bestätigt.

An der Hand vorliegender Erfahrungen ist es nicht schwer die einzelnen der eben angeführten Faktoren zu überprüfen. Beginnen wir mit der Geschwindigkeit, so ist zu sagen, daß deren Rekord dermalen bei 429 km/Std. hält. Die im Verkehrsdienst erzielten Geschwindigkeiten sind natürlich viel geringer. Gelegentlich der Eröffnung des Hamburger Luftverkehrs im 1. J. wurde beispielsweise von Issendorffer auf der 394 km langen Strecke Amsterdam-Hamburg eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 263 km/Std. erreicht. Noch geringer sind deren Werte bei den Weitflügen, z. B. dem Weltrundflug und dem Canarenflug, ausgefallen. Der schnellste Flieger in der ersteren Gruppe, der Franzose *Pelletier d'Oisy*, erzielte eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 186 km/Std., beim Canarenflug konnte Dorniers „Wal“, das einzige Flugzeug, dem Hin- und Rückflug gelang (die anderen Apparate wurden havariert und mußten mit Dampfper Heimkehr) 120 km/Std. erreichen. Mit Rücksicht darauf, daß sich der Bau von Flugzeugen und Flugbooten in ununterbrochener Entwicklung befindet, kann man aus den beigebrachten Zahlen keine allzuweit gehenden Schlüsse ziehen, sondern tut gut daran dies-



bezüglich die größte Vorsicht walten zu lassen. Wenn überhaupt etwas gefolgert werden kann, so dürfte es höchstens dies sein, daß die praktisch erzielbare Verkehrsgeschwindigkeit ungefähr den dritten Teil des bisher erreichten Höchstwertes beträgt. Für den Fluggast ist es aber beinahe wichtiger über das Geschwindigkeitsverhältnis zur Eisenbahn, als über die Größe der absoluten Schnelligkeit orientiert zu sein. Auf Grund von in Amerika angestellten Erhebungen läßt sich in diesem Belange sagen, daß das Geschwindigkeitsverhältnis unter dem Einfluss von Entfernung und Fahrplan (Anschluß- und Umsteigeverkehr) zwischen 3 und 10 schwankt und im Mittel 5 beträgt. Das besagt, daß der Flugverkehr heute im Durchschnitt fünfmal schneller als der Bahnverkehr arbeitet. Es kann aber nicht unterlassen werden darauf hinzuweisen, daß dieser Durchschnittswert, weil in der über ein Riesenareal verfügenden Union ermittelt, für kleine Entfernungen, wie sie beispielsweise im österreichischen Inlandsverkehr vorkommen, nicht gilt.

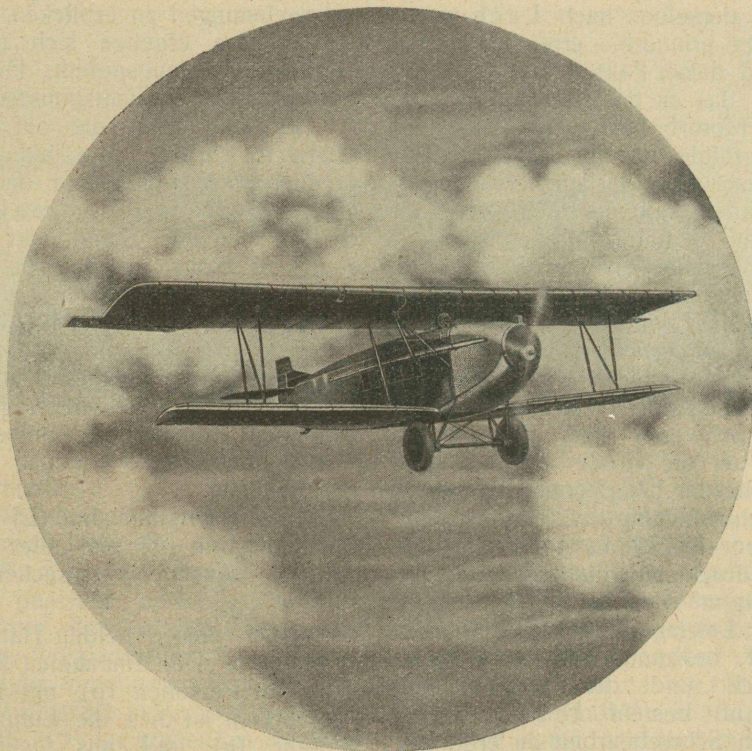
Der zweite Vorzug, die Unabhängigkeit des Luftverkehrs von der Bodengestaltung, besteht zwar auch zu Recht; aber er ist ebenfalls Einschränkungen insofern unterworfen, als das über Berg und Tal, Fluß und Meer dahineilende Flugzeug dafür allen Witterungseinflüssen in ganz besonderem Grade ausgesetzt und gegen sie sehr empfindlich ist. Sind auch im Bau der Apparate, wie in deren Führung, der Avionautik, schon heute ganz hervorragende Fortschritte zu verzeichnen, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß über größeren Wasserflächen die Luft minder warm, als über dem festen Erdboden ist, daß im Gebirge die Windrichtung oft recht unerwartet wechselt, daß Böen, Gewitter und Hagel die Sicherheit des Luftverkehrs intensiver beeinflussen, als jenen auf Erden, und daß schließlich Nacht und Nebel seine ärgsten Feinde sind. Mit alledem muß von Haus aus gerechnet werden. So allein weicht man Enttäuschungen aus. Die Aufzählung der Verkehrs-

erschwerungen erfolgte nicht um den Flugverkehr herabzusetzen, sondern im Gegenteil um ihm durch Aufzeigung bestehender und deshalb zu überwindender Hindernisse zu nützen. Verfolgt man die rege Arbeit auf allen Gebieten der Aviatik, so kann man mit Freude feststellen, daß diese Hindernisse bereits erkannt sind und an ihrer Überwindung mit Erfolg gearbeitet wird. Allerdings hat sich noch nicht alles, was der Theoretiker ersann und der Konstrukteur im Laboratorium gebaut, in der Praxis eingebürgert. Das ist schon deshalb nicht anders möglich, weil der Praktiker ab-

warten muß, ob und wie sich die

Unzahl dieser Neuerungen und Verbesserungen bewähren wird. Jedenfalls ist mit Genugtuung zu konstatieren, daß sich heute alle

Fachkreise der obwaltenden Hindernisse bewußt und über die geeigneten Gegenmittel im klaren sind. Die Betrachtung dieses Momentes kann deshalb mit dem Wunsche, auch das für den Flugverkehr in betracht kommende Publikum möge von der großen hier geleisteten Arbeit Kenntnis nehmen, abgeschlossen werden.



„Fokker V.“

Der dritte Punkt, der Entfall der Notwendigkeit für den Flugverkehr so kostspielige Bauten aufzuführen wie es viele km lange Eisenbahndämme, Brücken, Tunnels, Galerien, Straßenübersetzungen usw. sind, ist zweifellos auch ein ganz gewaltiger Vorzug dieser Verkehrsgattung. Nur muß auch hier dargelegt werden, welche Bewandnis es damit hat. Da jedermann weiß, daß aus Nichts wieder Nichts wird, so ist es nicht schwer zu erkennen, daß für das Flugzeug der Bau einer Bahn lediglich deshalb überflüssig wird, weil es diese Arbeit selbst besorgt. Die Ansicht, ein Flugzeug brauche keine Bahn, ist eben unzutreffend. Es benötigt dieselbe geradeso wie der Kraftwagen und das Motorboot; nur schafft es sie sich von Fall zu Fall durch seine Bewegung selbst. Flugmotoren müssen somit Schweb- und Fortbewegungsarbeit leisten. Deshalb sind sie auch stärker, wie Automobil- und Bootsmotoren. Besonders deutlich erkennt man



dies, wenn man ermittelt, wieviel PS in jedem einzelnen Falle auf eine beförderte Person entfallen.

Um tunlichst allgemein zutreffende Werte zu erhalten, muß man die bezüglichen Rechnungen für verschiedene Typen von Flugzeugen, Kraftwagen und Motorbooten durchführen und die arithmetischen Mittel bestimmen. Nach deren Abrundung wird man erkennen, daß heute für eine im Flugzeug zu befördernde Person an 30, im Kraftwagen 10 und im Motorboot 3 PS erforderlich sind. Eine Herabsetzung des hohen Kraftbedarfes der Flugmotoren wird sich durch Verbesserung des Wirkungsgrades der Tragflächen — es sei da an die Modifikation derselben nach Lachmann oder Handley Page erinnert — erreichen lassen. Aber auch dann wird dieser Faktor kaum auf das geringe Maß sinken, das er bei Automobilen, geschweige denn bei Motorbooten, zeigt. Das muß als einer der Hauptgründe für die Höhe der Beförderungspreise angesprochen werden. Bemühungen, hier Abhilfe zu schaffen, sind natürlich schon im Gange. Nicht nur die Flugmotorfabriken sind mit Erfolg bemüht, den Benzinkonsum herabzudrücken, auch die Flugzeugführer werden angeleitet, die ökonomischste Geschwindigkeit einzuhalten. Ferner sei darauf hingewiesen, daß der Endzweck des Segelfluges darin zu suchen ist, durch Ausnutzung der im Winde liegenden Kraft an vom Flugmotor zu leistender Schweb- und Translationsarbeit zu sparen. Über die Größe ersterer kann man sich leicht mit Hilfe der Überlegung orientieren, daß ein Flugzeug schwebefähig ist, sobald seine Geschwindigkeit jenem in Millimeter Wassersäule ausgedrückten Winddruck entspricht, der ebenso groß ist, wie die in  $\text{kg/m}^2$  ausgedrückte spezifische Tragflächenbelastung. Letztere kennt man bei jedem Flugzeug. Auch ist bekannt, welche Relation zwischen dem Druck und der Strömungsgeschwindigkeit der Luft besteht. Deshalb ist es leicht, den Bedarf an Schwebearbeit zu ermitteln. Zieht man unter Berücksichtigung des Wirkungsgrades von der Gesamtmotorleistung diese Arbeit ab, so erhält man die zur Ortsveränderung verfügbare Energie. Aus diesen Darlegungen folgt, daß es unzulässig ist, Schweb- und Translationsarbeit in ein gegenseitiges Verhältnis zu bringen; z. B. beide in  $\%$  der Motorleistung auszudrücken. Diese Rechnung kann immer nur für einen Fall, für ein ganz bestimmtes, durch Flächenbelastung und Motorstärke gekennzeichnetes Flugzeug stimmen. Allgemeine Gültigkeit, auf welche es allein hier ankommt, hat dieses Verhältnis nicht.

Im Streben nach Herabminderung des Benzin- und Ölverbrauches wurde bisher erreicht, daß moderne Flugmotoren mit  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{5}$  kg Benzin und ungefähr dem zehnten Teil dieses Gewichtes an Öl pro PS/St. auslangen. Ein wahrhaft schönes Ergebnis. Allerdings sind das in der Fabrik erzielte Resultate. Dem Flugzeugführer bleibt noch genug zu tun übrig. Seine Aufgabe ist es, mit der jeweils ökonomischsten Geschwindigkeit zu fliegen. Stellt

man die bezüglichen Bewegungsgleichungen auf und macht von der Limesrechnung Gebrauch, so ist die Frage mathematisch gelöst. Solche Rechnungen durchzuführen ist aber schon an sich nicht jedermanns Sache. Im Flugzeug sind sie vollends deplaziert.

Zusammenfassend kann man nunmehr sagen, daß die dem Luftverkehr beigemessenen Vorzüge tatsächlich bestehen, aber an die Erfüllung gewisser Bedingungen gebunden sind. Darin, daß dies nicht gleich erkannt und demnach auch nicht berücksichtigt wurde, ist eine der Hauptursachen des bisherigen Betriebsabganges der Luftverkehrsunternehmen zu erblicken.

Weitere ergeben sich aus der Betrachtung der Preiserstellungspolitik. Diese kann von drei verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen.

Es sind dies die auf Gewinn berechnete Unternehmung, die auf Selbstkostendeckung beruhende Anstalt und das aus Steuergeldern erhaltene öffentliche Genußgut. Würdigt man diese Typen vom Standpunkt der Volksgesamtheit, so ist zu bemerken, daß die Unternehmung, weil auf Bereicherung weniger abzielend, ethisch ebenso zu verwerfen ist, wie das Alle in Mitleidenschaft ziehende und Alle zur Zahlung zwingende, öffentliche Genußgut. Nur die Anstalt kann also in Frage kommen, nur bei ihr wird wegen des ihr zugrundeliegenden Prinzips der Selbstkostendeckung der Vorteil der Besitzer ebenso gewahrt, wie jener der Benützer.

Bezeichnet man mit (E) die Gesamtheit aller Einnahmen, mit (A) jene aller Ausgaben, so lautet die der Anstalt entsprechende Grundgleichung

$$E = A \dots \dots \dots 1.)$$

Jeder dieser beiden Hauptfaktoren läßt sich zergliedern. Die Einnahmen fließen aus dem Verkehr mit Personen (p), mit Nachrichten — beim Flugverkehr ist dies die Luftpost- (n), dem Güterverkehr (g) und aus „sonstigen“ Einnahmen, d. s. jene, die wie Mieten, Zinse, diverse Verkäufe, mit der Verkehrsleistung nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, also gewissermassen von ihr unabhängig sind, (s'). Die Differenzierung von (A) ergibt: Laufende, d. h. unmittelbar von der Verkehrsleistung abhängige Ausgaben (a), die „Rente“, d. h. jene jahrein, jahraus gleich hoch zu haltende Ausgabenpost, die der Tilgung und Verzinsung des investierten Kapitals dient, (r) und „sonstige“ Ausgaben, worunter alle jene zusammenzufassen sind, die wegen ihrer Eigenart in keine der beiden anderen Gruppen passen (s'').

Nach Einführung dieser Größen nimmt Gleichung 1 die Form

$$p + n + g + s' = a + r + s'' \dots \dots 1 a.)$$

an. Die ersten 3 Glieder der linken und das erste Glied der rechten Gleichungsseite sind, weil, wie bereits erwähnt, von der Verkehrsleistung abhängig, in für jeden Faktor natürlich andersgeartete Produkte aus den Kosten (dem Ertrag) einer



Leistungseinheit ( $y$ ) und der Zahl dieser Leistungseinheiten ( $n$ ) zerlegbar. Anhand entsprechend geführter Vormerkungen kann diese Zerlegung erfolgen. Sie bezweckt die Erweiterung des Einblickes in das Wesen, in die innere Struktur, des Luftverkehrs. Hieran fehlt es heute noch. Jede Erweiterung ist daher nur vorteilhaft. Die analytische Bearbeitung der Gleichung (1a) unter Zuhilfenahme der graphischen Darstellung, führt weiter zur Erkenntnis, daß beim Selbstkostendeckungsprinzip Einnahmen und Ausgaben dem Gesetz einer nicht durch den Koordinatenursprung

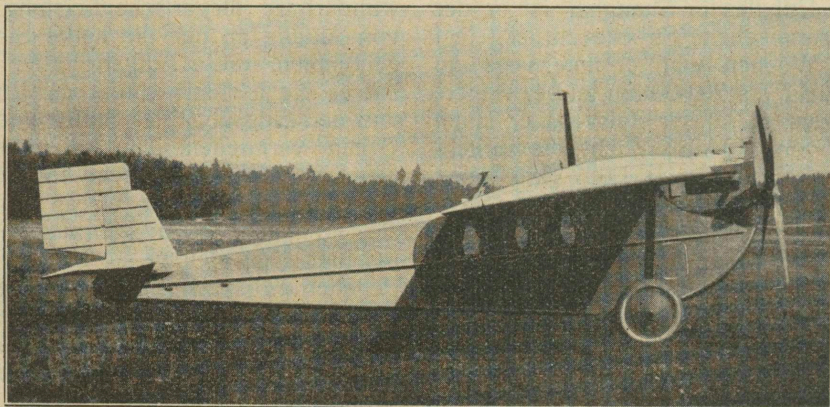
gehenden Geraden folgen. Daraus geht hervor, wie unrichtig es ist, irgend eine Verkehrsfrage, z. B. Kopfstärke des Personals, oder die sofort zu besprechenden Tarife, in direkte Relation zur Streckenlänge zu bringen. In den Gliedern ( $r$ ), ( $s'$ ) und ( $s''$ ) liegt die Erklärung hiefür.

Darauf ist natürlich bei der Tarifierstellung Rücksicht zu nehmen. Außerdem müssen aber noch „Intensität“, „Zuverlässigkeit“ und „Füllungsgrad“ beachtet und in Rechnung gestellt werden. Unter dem ersten Faktor wird hier das Verhältnis der flugplanmäßigen zu den überhaupt möglichen Flügen verstanden. Dabei kommt es an auf die Zahl der Flugtage in Verhältnis zur Zahl der Tage der jeweils in Frage stehenden Betriebsperiode, wie auf die Zahl der auf jeden einzelnen Flugtag entfallenden Flüge. Je weitere Fortschritte im Bau von wetterfesten Flugzeugen gemacht werden, je besser der Wettermeldedienst ausgebildet ist und je erfahrener die Piloten in der Handhabung der Flugzeuge, wie in der Verwertung der Wettermeldungen sind, desto größer kann die „Intensität“ werden, desto mehr wird sie sich dem idealen, daher auch anzustrebenden, zur Gänze jedoch nicht erreichbaren Wert, der Einheit, nähern.

Sinngemäß gleiches gilt von der „Zuverlässigkeit“. Ihr Maß ist das Verhältnis der tatsächlich ausgeführten zu den im Flugplan festgelegten Luftfahrten. Auch hier ist die Einheit bisher noch nicht erreichtes Ideal. Der Quotient: Zahl der vom Publikum benützten zu den vom betreffenden Unternehmen zur Verfügung gestellten Beförderungsebenen wird hier als „Füllungsgrad“ bezeichnet. Auch bei ihm ist die Einheit der Höchstwert. Zum Unterschied von den beiden früheren Faktoren ist er jedoch erreichbar. Daß

der Füllungsgrad die Einheit auch überschreiten kann, sieht man in jeder Großstadt zu Zeiten des Beginnes und des Endes der Arbeit. In der Kriegs- und Nachkriegszeit boten auch unsere Bahnen Beispiele hiefür. Wer an einem schönen Sommer-sonntag die Wachau besucht, kann gleiches bei den Donaudampfern sehen. Im Luftverkehr wird man sich aus Sicherheitsgründen wohl hüten, eine Überfüllung zuzulassen. Allerdings ist bisher keine der bekannten Luftverkehrsgesellschaften in diese Zwangslage gekommen. Nimmt man ihre Betriebsberichte zur Hand, so findet man — und

damit wird eine der Hauptwunden des heutigen Luftverkehrs be- rührt — daß der Füllungs- grad zwischen 20 und 60% schwankt, da- her annähernd (zur genauen Ermittlung feh- len leider alle Unterlagen) mit durch- schnittlich 40% anzusetzen ist.



Verkehrsflugzeug Dornier „Komet“.

Diese Zahl besagt, daß die heute ohnedies noch sehr schütter verkehrenden Flugzeuge nicht einmal zur Hälfte gefüllt sind. Als Ursache dieser unerfreulichen Tatsache ist wohl in erster Linie die Fremdheit, mit welcher die Volksmassen aller Staaten dermalen noch dem Flugverkehr gegenüberstehen, zu bezeichnen. Aufklärende Propaganda ist die geeignete Abhilfe. In zweiter Linie ist die noch nicht ganz befriedigende Zuverlässigkeit, in dritter die vornehmlich durch den großen Betriebsstoffverbrauch bedingte Höhe der Beförderungspreise zu nennen. Letztere bewirkt, daß weite Volksschichten vom Luftverkehr mangels der erforderlichen Geldmittel noch nicht den gebotenen Gebrauch machen können. Nicht wenig tragen zum unbefriedigenden Füllungsgrad auch jene Berichterstatter bei, die jeden der bei keinem Verkehrsmittel unvermeidlichen Unfälle über Gebühr aufbauschen. Sind einmal alle diese Hinder- nisse überwunden, so wird es möglich sein, die heute noch fehlenden 60% des Füllungsgrades zu erreichen, durch öftere Bedienung der Fluglinien und durch Einstellung tragfähigerer Apparate, bei Erhalt des Füllungsgrades auf der Einheit, die Intensität zu steigern. Damit wäre die Möglichkeit einer Herab- setzung der Flugtarifsätze gegeben. Dann wird der jüngste Bruder der Verkehrsfamilie annehmbare Ergebnisse liefern und die Benützer und Besitzer, daher auch die Gesamtheit, befriedigen. Hoffen wir, daß durch Zusammenarbeit der Konstrukteure, Flugzeugführer, Meteorologen, Volkswirte, Behörden und Journalisten dieses Ziel in Bälde erreicht werde.



## Vierhundert Jahre nach Magellan.

Eine Betrachtung zum Weltrundflug nach seinem Stand vom 2. Juli 1924.

von Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.

Fortsetzung von Nr. 5 und 6

*Pelletier d'Oisy* ist am 9. Juni, von einer riesigen Menschenmenge begeistert empfangen, mit seinem Mechaniker Besin auf einem Bréguet 14 A 2 am Flugfeld von Tokio gelandet und hat damit den Flug vollendet, den auszuführen er sich bei seinem Start in Paris am 24. April vorgenommen hatte.

Trotz seines Unfalles in Shanghai ist er der Einzige, der die vorgesehene Strecke zurückgelegt hat. Fast sieben Wochen war er unterwegs um diesen Weg von mehr als 20.000 km zu bezwingen, mit 120 Flugstunden in dieser Zeit hat er einen Tagesdurchschnitt von 440 km erreicht, die zurückgelegte Durchschnittsetappe ist 1.037 km lang. Diese Durchschnittsleistungen muten durchaus nicht großartig an. Ein Verkehrsflugzeug etwa auf der Linie München—Wien zeigt ähnliche. Das fabelhafte an der Leistung des französischen Fliegers ist, daß er selbst die ganze Strecke durchgesteuert hat, daß er das Flugzeug unbeirrt durch alle Gefahren zum Ziele brachte, auch in den schwierigsten Situationen seine Geistesgegenwart behielt und das große Ziel, das er sich selbst gesteckt, nie aus dem Auge verlor. Auch die Eigenschaften seines ersten Apparates mit dem 450 PS Dietrich-Lorraine müssen ganz außerordentlich gute gewesen sein, da er ohne besondere Havarien bis Shanghai fliegen konnte. Und auch der alte Bréguet, mit dem er über Peking und Mukden nach Japan weitergeflogen war, hat seinen Landsmann nicht im Stiche gelassen. Die Reklame, die der Flug *Pelletier d'Oisy's* für die französische Flugzeug- und Flugmotorenindustrie bedeutet, ist gar nicht abschätzbar. Der Erfolg des Franzosen wird noch wesentlich verstärkt durch den Vergleich mit den Mißerfolgen des englischen Weltrundfluges und den spärlichen Erfolgen des mit so kolossalem Aufwand unterstützten amerikanischen Geschwaders. Auch die Portugiesen, die einen Flug Lissabon-Macao durchführen wollten, haben sowohl unter Mängeln ihrer Ausrüstung, wie unter dem Wetter zu leiden und sind nach einem Absturz an der hinterindischen Küste, bei dem ihre Maschine vollständig zertrümmert wurde, gezwungen worden den Weiterflug aufzugeben.

Von den seinerzeit gestarteten amerikanischen Apparaten sind nur mehr drei im Geschwader. Sie überflogen am 4. Juni die chinesische See und sind in Shanghai gelandet; haben also an einem Tage eine sehr große Strecke zurückgelegt und sind am 8. in Hongkong eingetroffen. Seit dieser Zeit sind keine Meldungen über einen weiteren Fortschritt ihres Fluges eingelaufen, obwohl in diesen vier Wochen das amerikanische Geschwader eigentlich hätte bis nach Europa kommen müssen,

wenn man die Leistungen des Franzosen und selbst nur diejenigen des Engländers zum Vergleiche heranzieht.

Wenn man also über den geplanten Weltrundflug und seine bis zum heutigen Tage erzielten Ergebnisse urteilen muß, so kann dieses Urteil nicht günstig ausfallen. Der Franzose hat zwar eine wunderbare fliegerische Leistung vollbracht, aber von Anfang an nur die halbe Strecke als Aufgabe genommen, diese Aufgabe aber erfüllt. Allerdings hat er die leichtere Hälfte der Runde zurückgelegt und den Flug über den Stillen und den Atlantischen Ozean vermieden. Die Amerikaner haben zwar, wenn auch in einem sehr schlechten Tempo, den Flug über den Stillen Ozean vollbracht. Weshalb sie so lange dazu gebraucht haben, ist nicht bekannt. Nun bleiben sie auf der Strecke, die von *Pelletier d'Oisy*, *Mac Laren* und neuestens auch von den Portugiesen, ohne besondere Zwischenfälle zurückgelegt wurde, wieder stecken, trotzdem sie als Dreiergeschwader noch immer die dreifache Wahrscheinlichkeit des Erfolges für sich haben und ihr Flug eingehender vorbereitet wurde, als der aller anderen Teilnehmer. Wenn man auch annehmen könnte, daß ein Nachzügler das Geschwader aufhält, das ihn nicht allein zurücklassen will und alle Teile die Vorteile des Geschwaderfluges nicht aufzugeben gewillt sind, so stehen dieser Annahme doch verschiedene Meldungen gegenüber, die besagen, daß sehr oft der eine oder andere Apparat allein nachgekommen ist. Auch den ursprünglichen Geschwaderführer Major *Martin* scheint das Geschwader auf diese Weise verloren zu haben. Der Grund für die Langsamkeit des amerikanischen Weltrundfluges scheint also in einer Unzulänglichkeit der Maschinen, der Motoren oder aber der Flugzeugbesatzungen zu liegen, denn anders wäre dieses Tempo eines so vorbereiteten Fluges überhaupt unerklärlich. Es scheint also den Amerikanern auch nicht viel besser zu gehen, als *Mac Laren*, der zweimal seinen Motor austauschen, aber jedesmal erst das Eintreffen eines neuen Motors abwarten mußte, da keine Hilfsstationen eingerichtet waren, nur mit dem Unterschied, daß sie genügende und gut ausgerüstete Hilfsstationen besitzen.

Der Weltrundflug hat gezeigt, daß die nicht zu unterschätzenden Vorteile, die die Amerikaner durch ihre reiche Vorbereitung, der Engländer durch die Macht des englischen Weltreiches besaß, vollständig aufgehoben wurden, durch die Qualitäten der französischen Maschine, ihres Motors und ihres Führers. Man sieht also, daß derartige fliegerische Aufgaben Probleme der technischen Vollkommenheit sind und daß alle anderen Umstände, so



wichtig sie auch sein mögen, erst dann in Erscheinung treten können, wenn Apparat und Besatzung entsprechen.

Gerade deshalb, weil der Weltrundflug die Aufgabe ist, die die bisher höchsten Anforderungen an Apparat und Motor gestellt hat, ist es für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des modernen Flugzeuges zur Erlangung eines richtigen Urteiles wesentlich, daß sämtliche Verkehrsflugzeuge bauenden Staaten sich an einem derartigen Wettbewerb beteiligen.

Deutschland, das Land, das infolge des Versailler Diktats mit den Traditionen im Luftfahrzeugbau brechen mußte und neue Typen gebaut hat, die ausschließlich als Verkehrsflugzeuge berechnet und gedacht sind, konnte sich nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch mit Rücksicht auf die noch immer herrschende politische Atmosphäre an diesem Weltrundflug nicht beteiligen.

Damit ist nicht nur für Deutschland und seine Spezialverkehrsflugzeug-Industrie eine Möglichkeit vorübergegangen der Welt zu beweisen, daß ein eigens als Verkehrsflugzeug gebauter Apparat einer solchen Aufgabe besser gewachsen ist, als eine

Sport- oder Kriegsmaschine, sondern es ist auch die erste wirklich große Gelegenheit versäumt worden das eigentliche Verkehrsflugzeug vor seine größte Aufgabe zu stellen und aus Erfahrungen einer derartigen Konkurrenz die Verwendungsgrenzen zwischen verschiedenen Apparatypen festzulegen und für das Verkehrsflugzeug auszuwerten.

Auch der holländische Flugzeugbau hat sich an diesem ersten Weltrundflug nicht beteiligt, der erst die vollen Ergebnisse zeitigen und eine Weltkonkurrenz sein wird, wenn auch Deutschland und Holland sich beteiligen werden.

Daß ein Weltrundflug möglich ist, haben die Ergebnisse des ersten Versuches gezeigt und ein zweiter Versuch, dem die Erfahrungen des ersten zu Gebote stehen, wird sicher einen vollen Erfolg bringen. Er läßt erwarten, daß Start wie Ziel gleich stark besetzt sein werden. Zur Vorbereitung eines neuen Weltrundfluges auf Grund der jetzt gewonnenen Erfahrungen ist neun Monate Zeit. Möge sie im Interesse des Flugwesens und des Weltverkehrs recht gut ausgenützt werden, dann wird der Weltrundflug 1925 ein voller Sieg.

## Ballonverfolgungsfahrt.

Vom Klubplatze des Österreichischen Aero-klubs aus fand am 19. Juni d. J. ein Aufstieg des Ballon „Hohensalzburg“ statt. An dieser Veranstaltung nahmen 58 Automobile und Motorräder als Verfolger des Ballons teil. Der Österreichische Touringklub hatte Preise ausgesetzt für diejenigen Konkurrenten, welcher in der betreffenden Kategorie (Auto, Motorrad mit Beiwagen und Motorrad ohne Beiwagen) als erster nach der Landung den Ballonkorb berührt. Außerdem war noch ein erster Preis für den absoluten Sieger ausgesetzt, gleichviel welcher Kategorie er angehörte. Als Ballonführer fungierte *Obstlt. Franz Mannsbarth*, welcher bei dieser Fahrt von seiner Gattin begleitet wurde.

Der Ballon erhob sich präzise 9 Uhr 15 Minuten. Es herrschte ziemlicher Bodenwind, während in größeren Höhen mäßige und unausgesprochene Winde erkennbar waren. Seitens der Sportleitung war an den Ballonführer die Parole ausgegeben, den Verfolgern die Aufgabe möglichst zu erleichtern und war demnach der Ballon bei dieser Veranstaltung als Zielobjekt bestimmt, ohne daß er mitkonkurrierte. Der Ballonführer hatte auch vor Antritt der Fahrt den versammelten Konkurrenten den Wink gegeben vorerst die Simmeringer Hauptstraße entlang zu fahren, da der Ballon voraussichtlich gegen den Neusiedler See zufliegen dürfte. Nur wenige Konkurrenten hatten diesem wohl-

gemeinten Rat entgegengehandelt, indem sie die Donau übersetzten und den Ballon am nördlichen Ufer erwarteten.

Im pfeilschnellen Aufstieg hatte die Hohensalzburg eine Höhe von 1000 m erreicht und mußte daher auch den noch in den Straßen Wiens fahrenden Verfolgern gut sichtbar sein. Um 9 Uhr 27 Minuten trieb der Ballon in 1550 m Höhe in sehr langsamer Fahrt in der Richtung gegen Schwechat über den Simmeringer Gaswerken. Vom Ballonkorbe aus war es sehr unterhaltend die teils fahrenden, teils stehenden Verfolger auf der Simmeringer Hauptstraße zu beobachten. Als dann der Ballon einige Zeit später in einer Höhe von 1850 m über dem Bahnhof von Klein-Schwechat stand, konnte man gut sehen, wie sich die Verfolger bei der Straßengabel östlich von Schwechat stauten, weil sie vermutlich überlegten, ob sie die Straße über Fischamend oder die weiter südlich gegen Bruck führende Straße einschlagen sollen.

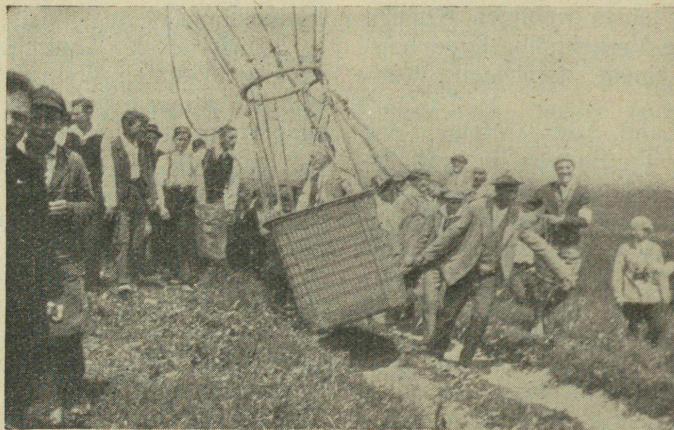
Aus dem Ballonkorbe wurden wiederholt farbige Papierfahnen mit kurzen Notizen und Grüßen abgeworfen, welchen einige Motorfahrer querfeldein nacheilten, um sie als Trophäe heimzubringen. Auch ein Flugzeug kam an den Ballon heran, umkreiste ihn mehrmals und war schließlich einmal bei abgestelltem Motor so nahe, daß man einen Zuruf „*Servus Mannsbarth*“ deutlich verstehen konnte. Es war sehr klare Sicht nach unten,



doch hatten sich rings um den Ballon Kumuluswolken gebildet, welche die Fernsicht teilweise behinderten. Die Hohensalzburg, inzwischen auf 2050 m gestiegen, geriet in etwas schnellere Fahrt und nahm deutlich die Richtung gegen die Mitte des Neusiedler Sees, welcher schon nach Passieren von Schwechat vom Ballonkorbe aus gesichtet wurde.

Um 10 Uhr 30 Minuten stand der Ballon in 1900 m über Ebergassing. Hier faßte der Ballonführer den Entschluß, knapp vor dem Leithagebirge zu landen. Ein Passieren des Neusiedler Sees konnte mit Rücksicht auf die Propositionen der Fahrt nicht in Betracht gezogen werden. Eine Lan-

dung im Leithagebirge selbst oder hinter diesem, knapp vor dem See, hätte die Verfolger vor eine schwierigere Aufgabe gestellt. Entschlußgemäß brachte ein kräftiger Ventilzug den Ballon vor den Waldabhängen des Leithagebirges rasch zum Sinken und es erfolgte eine sehr glatte Landung knapp an der Straße zwischen Sommerein und Mannersdorf um 11 Uhr 27 Minuten. Der



Landung des verfolgten Ballons. Im Korb Obstlt. Mannsbarth.

Ballonkorb hatte kaum den Boden berührt, als Herr Harold Rainer Inman, der Fahrer eines Harley Davidson mit Beiwagen, als Erster an ihm hing. Eine Minute später kam Ingenieur Oskar Kotton mit einer Solomaschine „Triumph“ an. Dann trafen noch zwei Motorradfahrer und schließlich um 11 Uhr 38 Minuten das erste Automobil mit Herrn V. L. Stua ein. Innerhalb einer Stunde nach erfolgter Landung waren 42 der Konkurrenten am Landungsplatze eingetroffen. Nun wurde der Ballon entleert, verpackt und die Verfolger vergnügten sich noch gemeinsam mit den Ballonfahrern bis zum späten Nachmittag teils in Manners-

dorf, teils in Neusiedl am See, wo die anregende Veranstaltung mit großem Beifall vielfach besprochen wurde.

Es war eine sehr noble, äußerst gut gelungene Konkurrenz, seitens des Österreichischen Aeroklub und des Österreichischen Touringklubs glänzend organisiert, weshalb beschlossen wurde, im Herbst d. J. nochmals eine ähnliche Fahrt zu veranstalten.

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

**Die Ausschreibung für den Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924** wurde Ende Juni veröffentlicht. Zeitpunkt: 15. bis 31. August 1924. Veranstalter: Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrtverbandes und Deutscher Modell- und Segelflug-Verband. Die Veranstalter behalten sich eine Verlängerung des Wettbewerbes bis 7. September vor. Die Veranstaltung steht unter dem Ehrenschutz der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt (WGL). Ihr Zweck ist die Prüfung der Ausnützung des Windes seitens motorloser und mit Hilfsmotoren versehener Flugzeuge. Die Zulassungsbedingungen für die Flugmotoren lauten: für Einsitzer entweder 750 cm<sup>3</sup> Höchstzylindervolumen oder 30 kg Höchstgewicht; für Zweisitzer entweder 1000 cm<sup>3</sup> oder 40 kg. Zum Motorgewicht zählen: Vergaser, Magnet, Getriebe, leerer Kühler, leerer Ölbehälter und Propeller. Zulassungsbedingungen wie im Vorjahre.

Der Eigentümer des Flugzeuges ist Bewerber; Nennungs-schluß 15. Juli, Nenn-geld 50 Mark; Nach-nennungen bis 30 Juli, Nachmeldegebühr weitere 50 Mark.

Baufestigkeit ist dokumentarisch zu beweisen, näheres darüber bei den Veranstaltern zu erfahren.

Preise: Großer Rhön-Segelflug-Preis 1924: M. 3000 jenem Bewerber, dessen Flugzeug die größte Strecke, mindestens aber 25 km, zurückgelegt hat. 3 Preise für Fernflüge zu M. 1500, 1000 und 500. Hierbei wird nach der Formel  $E = E_0 - 6 h_v + 12 h_g$ , in welcher E die gewertete Strecke,  $E_0$  den wagrechten Abstand zwischen Abflugs- und Landungspunkt,  $h_v$  den Höhenverlust und  $h_g$  den Höhengewinn bedeuten, gewertet. Der große Rhön-Segelflugpreis 1924 wird hierbei nicht gewertet; 3 Preise zu je M. 1000 für die größten Flugstrecken bei verschiedenen Windgeschwindigkeiten, und zwar bei einer Windgeschwindigkeit unter 6 m/sek. mindestens 10 km; bei einer Windgeschwindigkeit von 6 bis 10 m/sek. mindestens 15 km und bei mehr als 10 m/sek. mindestens 20 km; 3 Preise zu M. 1500, 1000 und 500 für größte, mindestens 350 m betragende Flughöhe; 2 Zweisitzerpreise von M. 2000 und 1000 für größte, 15 sek. überschreitende Flug-



dauer mit einem Fluggast; Leistungspreise von insgesamt M. 5000 für jene Eigentümer, Führer oder Konstrukteure, die nach dem Urteil des Preisgerichtes besondere fliegerische oder technische Leistungen aufgewiesen haben.

Für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor sind 2 Dauerpreise zu M. 2000 und 1000 für Einsitzer, 1 Preis von M. 2000 für Zweisitzer, 3 Zielflugpreise zu M. 3000, 2000 und 1000 für Einsitzer und 2 Zielflugpreise zu M. 3000 und 2000 für Zweisitzer, dann 3 Höhenpreise zu M. 1500, 1000 und 500 ausgesetzt. Beim letztgenannten Bewerb dürfen für jedes kg Führer- und Nutzlastgewicht nicht mehr als 10 cm<sup>3</sup> Benzin mitgeführt werden. Sonderpreise sind in Vorbereitung.

**Tagung des Vereines deutscher Ingenieure.** Am 1. und 2. Juni l. J. hielt der Verein Deutscher Ingenieure seine diesjährige Hauptversammlung unter dem Zeichen „Luftfahrt und Technik“ in Hannover unter dem Vorsitz des Geh. Baurates *Dr. Ing. h. c. Klingenberg* ab. Die Reihe der Vorträge eröffnete *Exz. von Miller* mit einem inhaltlich wie formell glänzenden Referat über die geschichtliche Entwicklung, des Luftverkehrs und die in der Sicherheit erzielten Erfolge, sowie die Möglichkeit einer Verbilligung und die Aussichten des Luftgüterverkehrs. Über die Aufbaubedingungen, die Bilanz des Flugzeuges in verschiedenen Höhen und Leichtbau sprach Direktor *Dr. Ing. Mader* — Dessau. Ihm folgte Professor *Dr. Baer* — Dresden mit einem Vortrag über die Entwicklung des Flugmotors nach dem Kriege. Äußerer Zwang hindert den deutschen Ingenieur, im Flugmotorbau an der Spitze zu marschieren. Dadurch erklärt es sich, daß Deutschland nach dem Kriege nur Neuerungen in wassergekühlten Motoren bis 115 PS herauszubringen vermochte. Im Gegensatz dazu haben England und Amerika unter Anwendung der Wasserkühlung Drehzahlen von 1800 bis 2000 erreicht und bis 1000 PS in einer Motoreinheit zusammengefaßt.

Anziehende Bilder aus der Geschichte des Luftschiffbaues gab Professor *Doktor Matschoß*, Berlin. Ihm zufolge wurden bisher ins-

gesamt 164 Starrluftschiffe gebaut; davon 146 in Deutschland und zwar 126 nach Zeppelin und 20 nach Schütte-Lanz. Liegt schon in diesen Zahlen ein Beweis für die überragende Leistung der Deutschen, so erfährt selbe durch die in das Jahr 1917 fallende Afrikafahrt eines Zeppelins, der hiebei in 95 Stunden 7657 km, also 80 km die Stunde zurücklegte, eine weitere Illustration.

Zum Schluß sprach *Dr. Ing. h. c. Schulz* Dortmund über die Nichteisen-Metalle unter besonderer Berücksichtigung der Luftfahrzeuge. Hier ist das Duralumin an erster Stelle zu nennen. Im Jahre 1909 von Wilm erfunden, stellt diese Legierung von Aluminium und Magnesium einen Baustoff dar, der, wie der Ganzmetallflugzeugbau nach Professor *Dr. Junkers* und *Dornier* zeigt, das geringe spezifische Gewicht des Aluminiums mit der hohen Festigkeit und Zähigkeit des Stahles verbindet.

Der eigentlichen Tagung ging eine Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Ingenieure voran. Auch in dieser wurden für die Luftfahrt hochbedeutsame Vorträge gehalten. Aus deren Fülle heben wir nur jenen hervor, den das Ehrenmitglied des österreichischen Flugtechnischen Vereines, zugleich dessen Vertreter bei der Tagung, Herr Professor *Dr. Ing. Pröll*, hielt. Nachstehend ein kurzer Auszug aus diesem Referat

### Über die wissenschaftlichen Grundlagen des Segelfluges.

Die Aufgabe der Flugtechnik ist mit den bis vor kurzem allein verwendeten starkmotorigen Flugzeugen nicht erfüllt. Es ist zwar erreicht worden, Steigleistungen und Geschwindigkeiten bis zu früher ungeahnt hohen Beträgen zu bringen, wobei aber verhältnismäßig enorme Opfer an Leistung bei nur geringen Nutzlasten gebracht werden mußten. Der wirtschaftliche „Transportfaktor“ des Motorflugzeuges ist darum bisher auch außerordentlich niedrig gewesen, wenn nicht für bestimmte Sonderzwecke gerade der Wert der Geschwindigkeit (also des Steiggewinnes) ganz besonders in den Vordergrund gestellt wird.

Den wirtschaftlichen Gedanken auch in der Flugtechnik zu Ehren gebracht zu haben, ist

# OLSO

## FLUGZEUG-AKKUMULATOREN

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

WIEN, 1. BEZIRK  
KOLOWRATRING 1

### Restaurant Franz Falk

FERNSPRECHER  
NUMMER 1769

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



einer der Hauptfolge der Segelflugbestrebungen, welche bewußt darauf ausgehen, die in der Atmosphäre vorhandenen Energiebeträge auszunutzen und dabei das Vorbild, das uns die Natur in den großen Segelvögeln gegeben hat, nachzuahmen. Der Weg zum Segelflug, der von diesen Vogelgattungen seinen Namen bekommen hat, ging über den Gleitflug. Es war zunächst erforderlich brauchbare Gleitflugzeuge zu schaffen, mit denen sowohl die Erfahrungen für den Konstrukteur, als auch die Schulung für den Flieger gesammelt werden konnten, denn das ist festzuhalten: Zum motorlosen Flugzeug gehört als integrierender Bestandteil der gute Flieger, dessen rasche und instinktive Steuerbetätigung den Motor zu ersetzen geeignet ist. Des weiteren war nach den aerologischen Möglichkeiten für den relativen Gleitflug im Aufwind ohne absoluten Höhenverlust zu suchen. Es boten sich verschiedene: der mechanische und thermische Aufwind, der Reibungsaufwind (diese drei als Bedingungen für den sogenannten statischen Segelflug), dann weiter die Ausnützung der Richtungs- und Stärkeschwankungen des Windes (Böigkeit desselben) als Grundlage des vielumstrittenen „dynamischen“ Segelfluges.

Die Bedingungen am Flugzeug für die Ausnützung des statischen Aufwindes lassen sich auf die Formel bringen: kleinster Gleitwinkel, kleinste Windgeschwindigkeit, und es wird gezeigt, wie diese Bedingungen sich in dem Entwurf und der besonderen Konstruktion eines rationellen Segelflugzeuges umsetzen lassen. Als zweiter ebenso wichtiger Faktor für den Erfolg ist dann die Schulung des Fliegers in dem oben besprochenen Sinne hervorzuheben. Hier sind wir trotz der Er-

folge unserer besten Segelflieger noch nicht über die allerersten Anfänge hinausgekommen, denn es ist bisher nur gelungen, den lokal begrenzten statischen Segelflug im Hangwind auszuführen, während die anderen oben gekennzeichneten Möglichkeiten mangels unserer aerologischen Kenntnisse nicht oder nur zufällig und vorübergehend ausgenützt werden konnten.

Damit ist das bisher Erreichte gekennzeichnet und gleichzeitig eine der Zukunftsaufgaben hervorgehoben, nämlich die, daß man das Flugzeug in Luftströmungen bringt, welche zur Ausnützung der anderen Windenergiequellen geeignet sind. Vorläufig fehlt aber sogar noch die Möglichkeit, solche Strömungen rasch und in geeigneter Weise zu erkennen. Die Segelflugbestrebungen werden aber gerade dadurch einen eminenten wissenschaftlichen Wert bekommen, indem sie die Erweiterung dieser aerologischen Kenntnisse geradezu gebieterisch verlangen. Aber auch andere wissenschaftliche Fragen auf rein flugtechnischem Gebiet werden neue und zweckentsprechende Beiträge zur Lösung finden.

Daß der Segelflug außerdem für Sportzwecke und zur Schulung auch des Motorfluges sich hervorragend eignet, ist einleuchtend. Es wird endlich noch auf die augenblicklich im Vordergrund des Interesses stehende Frage des Leichtmotorflugzeuges hingewiesen, das eben die Abkehr von der eingangs erwähnten Energieverschwendung beim Motorflug bezweckt. Das Erreichte und Erreichbare wird im Vortrage auseinandergesetzt und zum Schluß die Frage des grundsätzlich anders gearteten Hilfsmotorproblems gestreift und seine Schwierigkeiten und Aussichten besprochen.

## Bremsband „Top-Dog“

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

*In Qualität unerreicht!*

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

Wien VIII. Langegasse Nr. 74



## Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

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





**Englands Luftschiffpläne.** Dem Grafen *Zeppelin* verdankt die Welt die Erkenntnis, daß das Starrluftschiff infolge seines großen Aktionsradius und seiner hohen Ladefähigkeit auch bei weitgehender Vervollkommnung der Flugzeuge zur gleichzeitigen Beförderung vieler Personen und großer Lasten auf weite Strecken, vornehmlich über den Ozean, besonders geeignet ist und bleibt. In dieser Erkenntnis bildete sich in Großbritannien eine den Handelsverkehr mit Starrluftschiffen propagierende Gesellschaft, die eine großzügige Propaganda entfaltende „Imperial Airship Co. Ltd.“. Deren Initiative ist es zu verdanken, daß die britische Regierung dem Parlament bereits einen Gesetzentwurf vorgelegt hat, der ein auf 3 Jahre verteiltes Bauprogramm und für das laufende Jahr eine Post von 350.000 Pfund Sterling vorsieht. Mit diesem Betrag sollen nicht nur alle einschlägigen Kosten gedeckt, sondern auch die Auslagen für den Bau eines Starrluftschiffes von 5 Millionen Kubikfuß Fassungsraum, 70 engl. Meilen stündlicher Fahrtgeschwindigkeit und nicht mehr als 90 tons Eigengewicht gedeckt werden. Die im Mutterland und den Kolonien durchzuführenden, auch auf den Aufklärungsdienst zur See auszudehnenden, Versuche werden nach einem vom Luftverkehrsministerium auszuarbeitenden Programm vorzunehmen sein. Etwa angewandte Patente gehen von der Baufirma, der *Airship Guarantee-Co. Ltd.*, auf das Ministerium über. Entspricht das Luftschiff den gestellten Bedingungen, so geht es gegen den Betrag von 300.000 Pfund Sterling in den Besitz der Baufirma unter der Bedingung über, mit ihm einen

Handelsluftverkehr über Ägypten nach Indien und Australien zu betreiben. Da die Regierung der Baufirma in Raten 350.000 Pfund Sterling zahlt, gelangt diese um den Betrag von 50.000 Pfund Sterling in den Besitz eines bewährten Starrluftschiffes. Den Bau von Hallen — vorhanden ist je eine in England (Cardington) und in Indien projektiert, wie jenen von Vertäumasten (mooring masts) in den Zwischenstationen — übernimmt die Regierung.

\* \* \*

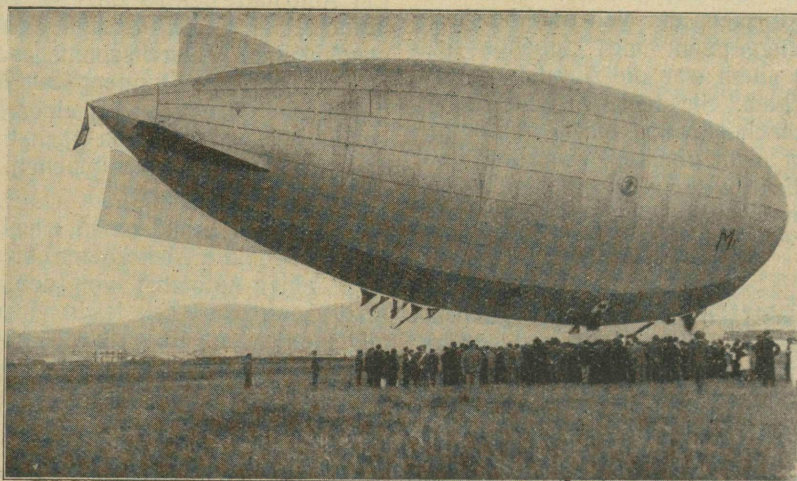
**Italienische Zollflughäfen** wurden vom Vizekommissär für Luftfahrwesen wie folgt

normiert: 1. Flughäfen (Landeplätze für Flugzeuge): Mirafiori bei Turin, Sesto San Giovanni bei Mailand, Bosco Mantico bei Verona, Campo formido bei Udine, Loreto bei Ancona, Brindisi, Capodichino bei Neapel, Centocelle bei Rom, San Giusto bei Pisa, Catania und Cagliari, zusammen 11. — 2. Luftschiffhäfen (Landeplätze für Lenkluftschiffe) Sesto San Giovanni bei Mailand, Ferrara, Ciampino bei Rom und Augusta, zusammen 4. — 3. Wasserflugstationen (für Wasserflugzeuge) Livorno, Ortobello, Neapel, Marsala, Syracuse, Brindisi, Ancona, Venedig und Cagliari, zusammen 9. — Jedes italienische oder ausländische Luftfahrzeug, das aus dem Auslande kommt oder dahin geht, hat auf einem dieser 24 Punkte zwecks Zollabfertigung zu landen. Wir würden uns freuen, wenn dieser administrativen und gewiß nur zu begrüßenden Maßregel bald die Aufnahme eines regelmäßigen Luftverkehrs Italiens mit dem Norden, wobei wir in erster Linie an Innsbruck und Annabichl denken, folgen wollte.

\* \* \*

#### Das italienische Luftschiff „Mr.“

Während der allgemeine Zug im Bau von Lenkluftschiffen nach Vergrößerung geht, ist in Italien, wie uns Herr *Alighiero Baciocchi*, Direktor der Zeitschrift *L'Aerea*, mitteilt, das Streben vorhanden, die untere Grenze für diesen Typ zu finden. Anfangs hielten Italiens Fachkreise ein Volumen von 2.600 m<sup>3</sup> für das Minimum; im Jahre 1921 ge-



Das italienische Luftschiff „Mr.“

langes der militärischen Luftschiff-Bauabteilung auf 1.520m<sup>3</sup> herabzugehen. Nunmehr hält man bei 1000 m<sup>3</sup>. Dieses Gassackvolumen hat das vom Ingenieur *Nobile* entworfene und im „Stabilimento di costruzioni aeronautiche di stato“ erbaute Luftschiff „Mr.“ nicht nur erreicht, sondern sogar etwas unterschritten, denn es faßt bloß 960 m<sup>3</sup>. Seine Nutzlast wird mit 450 kg, die Auswertung mit 42,5% angegeben. Im Vergleich hiezu sei angeführt, daß das kleinste französische Luftschiff, der „Zodiac“, ein Gassackvolumen von 1000 m<sup>3</sup> besitzt und eine Nutzlast von 260 kg tragen kann, was einer Auswertung von nicht ganz 24% entspricht. Die



Leistungsfähigkeit der italienischen Konstruktion, die wegen ihrer Kleinheit (Länge 32 m, größter Durchmesser 7,78 m) leicht auf dem Lande, wie an Bord von Schiffen untergebracht werden kann, wird des weiteren durch eine Fahrtgeschwindigkeit von 65 km/St. gekennzeichnet. Den Antrieb besorgt ein 40 PS Anzanimotor, für den ein auf 25 Stunden berechneter Betriebsstoffvorrat an Bord mitgeführt wird. Daraus folgt der Aktionsradius mit ca. 800 km. Zu bemerken wäre schließlich noch, daß die Montage nur 3 Tage in Anspruch nahm.

\* \* \*

**Die III. Internationale Luftfahrt-Ausstellung in Prag** fand in der Zeit vom 31. Mai bis 9. Juni l. J. statt. Außer der tschechoslovakischen Industrie beteiligten sich an ihr Deutschland, Frankreich und England. Insgesamt wurden 40 Anmeldungen abgegeben. Vom verfügbaren Ausstellungsareale per rund 7.200 m<sup>2</sup> erhielten: die tschechoslovakische Industrie 42%, Frankreich 28%, England 19% und Deutschland 11% zugewiesen. Das tschechoslovakische Ministerium für nationale Verteidigung stellte außerhalb der genannten Fläche aus.

In der tschechoslovakischen Abteilung stellten Flugzeuge die *Herresfabrik* und die *Fa. Bondy & Co.*, Motoren die Firmen *Breitfeld & Daněk*, dann *Walter* aus; von Deutschland sind *Junkers*, *Dietrich-Gobiet* und *Albatros*, von Frankreich *Bréguet*, *Farman*, *Potez*, *Dewoitine*, *Blériot*, *Liore*, *Gourdon* und *Salmson*, von England *A. V. Roe & Co. Ltd.*, *Armstrong-Withworth Aircraft Ltd.* und *Blackburn Aeroplane and Motor Co. Ltd.* zu nennen. Hiezu kommen noch jene Firmen, die sich auf die Ausstellung von Flugzeuggeräten und -zubehör beschränkten. Alles in allem war die Ausstellung als gelungen zu betrachten. Sie legte Zeugnis dafür ab, daß in der Tschechoslowakei emsig gearbeitet wird. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß bei ihr alle jene Erschwerungen entfallen, unter denen Österreich und Deutschland so schwer zu leiden haben.

\* \* \*

**Zur Ballon-Wettfahrt Gordon Benett** am 15. Juni starteten 17 Ballons. Sieger war das Mitglied des belgischen Aeroklubs *Demuyter*. Er blieb 43 Std., 16 Min. in der Luft und landete nach Hinterlegung von 714 km bei Saint Abbs

Head östlich von Edinburg in Schottland. Damit hat Belgien zum drittenmal den Gordon Benett Coupe gewonnen und ist dessen Dauerbesitzer geworden.

\* \* \*

**Etienne Oehmichens Schraubenflieger** hat einen geschlossenen Rundflug über 1 km in 7'40" absolviert und sich dabei in einer Höhe von durchschnittlich 1 m gehalten. Damit ist der erste praktische Erfolg dieses Luftfahrzeugtyps erzielt. Die Fachwelt wird gut daran tun, dem Schraubenflieger nunmehr erhöhte Beachtung zu widmen.

\* \* \*

**Den Zenithpokal 1924** gewann *Patin* auf Caudron-Doppeldecker C 27. Hiebei hat es sich darum gehandelt, bei geringstem Betriebsstoffverbrauch die höchste Transportleistung zu vollbringen. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbes sind glänzend und beweisen, daß ein wirtschaftlicher Luftverkehr sehr gut möglich ist. Während die Durchschnittsgeschwindigkeit gegen das Vorjahr zurückgegangen ist (129,4 gegen 119,27 km/St.) ist der Brennstoffverbrauch um fast 25% gesunken. Der Rhonemotor *Patins* mit 80 PS verbrauchte zu den 770 km der Flugstrecke bei 400 kg Nutzlast nur 143,97 kg; also für das Kilogramm Nutzlast 359 g gegen 473 g im Vorjahre.

Für diese Strecke von 770 km wären zur Beförderung von zwei Personen von je 80 kg Gewicht 110 Liter Benzin notwendig gewesen. Ein Auto hätte bei 10 Liter für 100 km 77 Liter gebraucht, hätte die Passagiere aber bei der recht ansehnlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km in 15 Stunden, 30 Minuten ans Ziel gebracht. Sie wären bei einer Ersparnis von ungefähr 30% nicht schon nach 6 Stunden, sondern erst in der zweieinhalbfachen Zeit an den Bestimmungsort gelangt.

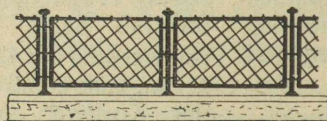
Mit dem Stundenlohn eines Qualitätsarbeiters wären also die Mehrkosten dieses Fluges gegenüber einer Autofahrt von den beiden Reisenden in der ersparten Zeit leicht einzuholen und da im allgemeinen für derartige Reisende ein höherer Stundenwert gilt, kann man die Bedeutung der erzielbaren Ersparungen ermessen.

arb.

**JERGITSCH**  
DRAHT-  
GITTER

**ALPENLÄNDISCHE DRAHTINDUSTRIE Drahtgitter**

FERD. JERGITSCH' SÖHNE A.-G.



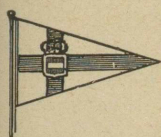
Messing- und Eisenmöbel  
Wien, I. Friedrichstr. 4  
Telephon 7480, 1886

Graz, Annenstraße 18  
Klagenfurt, Südbahngasse 12



# Y A C H T - S P O R T.

## Union-Yacht-Club.



### OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Der Vorstand des Union-Yacht-Club beehrt sich den geehrten Mitgliedern mitzuteilen, daß von nun ab für Kappen, Embleme etc. die Firma Riedel & Beutel, Wien, I., Stephansplatz 9, alleiniger offizieller Lieferant des Union-Yacht-Club ist, bei welcher Firma auch alle sonstigen einschlägigen Artikel zu haben sind.

Für den Vorstand des U. Y. C.

Der Schriftführer:

Ing. R. SCHULTZ.

## Ausschreibung.

*Wörthersee-Woche 1924, veranstaltet vom Union-Yacht-Club, Zweigverein Wörthersee und vom Veldener Segler-Verein.*

**Art:** Verbandswettfahrten und Ausgleichsrennen.

**Ort und Zeit:** Freitag, den 22. und Samstag, den 23. August in Velden vor dem Etablissement Ulbing, Dienstag, den 26. bis Samstag, den 30. August in Dellach vor dem Etablissement Lampel, jedesmal um 2 Uhr nachmittags.

**Bahn:** Dreiecksbahnen im westlichen Seebecken, dreimal beziehungsweise zweimal zu umsegeln ( $8\frac{1}{2}$  beziehungsweise  $5\frac{1}{2}$  Seemeilen).

**Klassen:** I. Rennklassen: 35, 22, 15 und 10 m<sup>2</sup>.

II. Altersklasse: 6 m-R.

III. Ausgleichsklassen:

a) Kielyachten bis zu 8 m LWL (nur bei den beiden I. Wettfahrten).

b) Schwertjollen zu 25 m<sup>2</sup> Segelfläche.

**Zulassung:** Yachten, die beim DSVb. eingetragen sind und solche nichtdeutsche Yachten, die den Bestimmungen der betreffenden Klasse entsprechen und einem anerkannten Vereine angehören; in den Ausgleichsklassen nur Yachten, die im Verbandsregister eingetragen sind.

Die Wettfahrten finden in jeder Klasse nur bei mindestens zwei, in den Ausgleichsklassen bei mindestens drei Meldungen statt.

**Besatzung:** Höchstens drei, in der 15 und 10 m<sup>2</sup>-Klasse zwei Personen; bezahlte Leute nur in der 6 m-R-Klasse gestattet.

**Ruderführung:** Nur Mitglieder von Verbandsvereinen oder anerkannten nichtdeutschen Vereinen.

**Preise:** I. Klassenpreise nach Vorschrift, gegeben am 22. und 23. August vom V. S. V., an den übrigen Tagen vom U. Y. C. Z. W.

II. Punktpreise (Saisonpreise) in allen Klassen für das Gesamtergebnis aller Wettfahrten nach der Zahl der gemeldeten Yachten (für 1—3 Yachten 1, für 4—6 Yachten 2 Punktpreise u. s. w.), gegeben von den beiden veranstaltenden Vereinen.

III. Herausforderungspreise:

a) In der 35 m<sup>2</sup>-R-Klasse der Veldener Preis, gestiftet 1923 von Herrn Staatssekretär a. D. Doktor Hans Loewenfeld-Russ (nach Punktwertung für sämtliche Wettfahrten).

b) In der 22 m<sup>2</sup>-R-Klasse: 1.) der Preis des Österreichischen Flottenvereines, gestiftet 1913, für in Österreich gebaute Boote inländischer Konstrukteure, 2.) der Sieglinde-Pokal, gestiftet 1924 von Herrn Hans Tschernitz (beide nach Punktwertung für sämtliche Wettfahrten).

c) In der 6 m-R-Klasse der im Jahre 1912 vom U. Y. C. Z. W. gestiftete Herausforderungspreis (am 27. August).

Die Stiftungsbestimmungen über sämtliche Herausforderungspreise können bei der Meldestelle eingesehen werden.

**Einsätze:** In der 6 m-R-Klasse und in der 35 m<sup>2</sup>-Klasse 100.000 Kronen, in der 22 m<sup>2</sup>-Klasse 60.000 Kronen, in allen übrigen Klassen 50.000 Kronen für jede Wettfahrt.

**Meldesluß:** 15. August, 12 Uhr mittags,

**Meldestelle:** Major Ing. Fritz Moro, Velden am Wörthersee, Villa Adrienne.

**Unterscheidungsnummern:** Klassennummern des DSVb., in den Ausgleichsklassen rote Nummern, die von der Meldestelle zugeteilt werden und vom Eigner zu beschaffen sind.

**Programme:** Ab 20. August bei Herrn Major Ing. Fritz Moro, Velden, bei Herrn Dr. Robert Johanny, Maria-Wörth, Villa Caroline und bei Lampel, Dellach.

**Der Meldung beizuschließen:** Ausweisheft beziehungsweise Ständerschein, Meßbrief, Klassifikationszertifikat und Einsatz.

Union-Yacht-Club Zweigverein Wörthersee.  
Veldener Segler-Verein.



## Zweigverein Attersee.

# EINLADUNG

zur

## Ordentlichen Generalversammlung

am Sonntag, den 17. August 1924 um 4 Uhr nachmittags im Klubhause in Attersee.

**TAGESORDNUNG:** Die satzungsmäßige. Bei Beschlußunfähigkeit findet eine halbe Stunde später eine außerordentliche Generalversammlung statt, die dann ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden beschlußfähig ist. Allfällige Anträge müssen mindestens 8 Tage vorher beim Ausschusse schriftlich eingebracht werden.

Für den Ausschuß des U. Y. C. A. S.

Der Schriftführer:

Dr. H. KUNZ.

\* \* \*

## Zweigverein Wolfgangsee.

### Ausschreibung der Verbands- und Ausgleichsklassen-Wettfahrten

am 17., 18., 20. und 21. August 1924.

- Länge der Bahn* . . . . . ca. 11 Seemeilen für Sonderklasse, 35 m<sup>2</sup> Rennklasse und Ausgleichsklasse, ca. 8 Seemeilen für 15 m<sup>2</sup> Rennklasse.  
Start und Ziel in St. Gilgen.
- Klassen* . . . . . a) Sonderklasse, b) 35 m<sup>2</sup> Rennklasse, c) 15 m<sup>2</sup> Rennboote, d) Ausgleichsklasse (nach allen Segellängenmeßverfahren). Die Rennen werden nur gesegelt, wenn mindestens zwei Nennungen in einer Klasse vorliegen.
- Besatzung* . . . . . Bei den Rennklassen entsprechend den Bestimmungen des D. S.-Vb., bei Ausgleichsklassen IV und V nach Segellängenverfahren 4 Mann, darunter 1 bezahlter, erlaubt, bei VI 3 Mann.
- Ruderführung* . . . . . Nur Mitglieder von Vereinen des D. S.-Vb.
- Preise* . . . . . Gemäß den Vorschriften des D. S.-Vb. und je ein Punktpreis für das Ergebnis aller vier Wettfahrten für die Sonderklasse, 15 m<sup>2</sup> Rennboote und Ausgleichsklasse, als Sonderpreise.
- Einsätze* . . . . . Für Sonderklasse und 35 m<sup>2</sup> Rennklasse K 80.000.—, für 15 m<sup>2</sup> Rennboote K 50.000.—, für Ausgleichsklasse K 80.000.— für jede Wettfahrt. Einzahlung bis spätestens Meldeschluß, sonst Meldung ungiltig. Die Einsätze sind entweder der Meldung beizulegen oder durch Post, allenfalls auf das Postsparkassen-Konto des Klubs, Nr. 114.025, zu zahlen. Meßbrief oder Ausweisheft ist den Meldungen für Verbandswettfahrten unbedingt beizulegen.
- Meldeschluß* . . . . . Freitag, den 1. August 1924, 6 Uhr abends.
- Meldestelle* . . . . . Union-Yacht-Club Zweigverein Wolfgangsee,—St. Gilgen, Salzburg.
- Unterscheidungsnummern* . . . . a) Klassennummer gemäß Vorschrift des D. S.-Vb.,  
b) für Ausgleichsklasse werden Nummernbücher ab 14. August gegen Erlag von K 50.000.— für jedes Boot ausgegeben. Bei Rückgabe bis 30. August wird der Betrag zurückerstattet.
- Programmausgabe* . . . . . Ab 14. August am Klubplatz in St. Gilgen.  
Nähere Bestimmungen über die Punktpreise werden im Programm bekanntgegeben.



## Zweigverein Mondsee.

### Ausschreibung der Segelwettfahrten 1924.

#### A. Offene Verbandswettfahrten.

Art . . . . .	Verbandswettfahrten.
Verein . . . . .	Union-Yacht-Club Mondsee.
Tag und Stunde . . . . .	26., 27., 29. und 31. August, 10 Uhr vormittags.
Bahn . . . . .	Laut Programm. Länge ca. 9 Sm (5 m <sup>2</sup> Klasse ca. 3 Sm).
Klassen . . . . .	5 m <sup>2</sup> , 10 m <sup>2</sup> , 15 m <sup>2</sup> Rennklasse, Binnenjollen, Sonderklasse.
Besatzung . . . . .	Laut Vorschrift des D. S.-Vb.
Ruderführung . . . . .	dtto.
Preise . . . . .	Laut Vorschrift des D. S.-Vb. Für die 15 m <sup>2</sup> Rennklasse „Mondsee-Pokal“ als Punkt-Wanderpreis. Ehrenpreise laut Programm.
Einsätze . . . . .	K 50.000.— für die Sonderklasse, K 40.000.— für die 15 m <sup>2</sup> Klasse und Binnenjollen, K 20.000.— für die 5 m <sup>2</sup> und 10 m <sup>2</sup> Klassen.
Meldesluß . . . . .	12. August, 12 Uhr mittags.
Meldestelle . . . . .	Jakob Sturm, Mondsee.
Unterscheidungsnummern . . . . .	Laut Vorschrift des D. S.-Vb.
Programm . . . . .	Wird rechtzeitig bekanntgegeben.

#### B. Interne Vereinswettfahrten.

Art . . . . .	Interne Wettfahrten.
Verein . . . . .	Union-Yacht-Club Mondsee.
Klassen, Tag und Stunde . . . . .	Interne Wettfahrten am 27. und 29. August, 3 Uhr nachmittags, offen für die Ausgleichsklasse (mit Vergütung). Wettfahrt um den Klubpokal am 30. August, 9 Uhr vormittags, offen für die 15 m <sup>2</sup> Rennklasse (Bahnlänge ca. 9 Sm). Klubhaushandicap am 2. September, offen für alle Klassen (mit Vergütung). Wettfahrt um den Dreadnoughtpokal am 1. September, offen für alle Klassen (mit Vergütung nach dem Segellängenmeßverfahren).
Besatzung und Ruderführung . . . . .	Laut Vorschrift des D. S.-Vb.
Preise . . . . .	a) nach Vorschrift des D. S.-Vb. b) Ehrenpreise laut Programm. c) Klubpokal (für die 15 m <sup>2</sup> Klasse, in zwei Jahren ohne Rücksicht auf die Reihenfolge von demselben Eigner des siegreichen Bootes zu gewinnen). Dreadnoughtpokal (für alle Klassen nach dem Segellängenmeßverfahren, in zwei aufeinanderfolgenden Jahren von derselben Yacht zu gewinnen).
Einsätze . . . . .	K 40.000.— pro Yacht und Wettfahrt.
Meldesluß . . . . .	12. August, 12 Uhr mittags.
Meldestelle . . . . .	Jakob Sturm, Mondsee.
Unterscheidungsnummern . . . . .	Nummerntücher für die Ausgleichsklassen werden ab 22. August gegen Erlag von K 50.000.— im Klubhause ausgegeben. Die Nummerntücher müssen bis 2. September abgegeben sein, widrigenfalls der Einsatz verfällt.



- Programm* . . . . . Wird rechtzeitig bekanntgegeben.  
*Besondere Bestimmungen* . . . a) Für die Wettfahrten gelten die Bestimmungen des D. S. Vb. und des Programmes.  
b) Die Schiedsrichter haben das Recht, den Kurs abzuändern, abzukürzen, die Wettfahrt zu verschieben oder abzubrechen (mit Ausnahme der int. Wettfahrt um den Klubpokal, welche weder verschoben, noch gekürzt werden darf).  
c) Wenn nicht mindestens zwei Boote in einer Klasse gemeldet sind, unterbleibt die Wettfahrt der betreffenden Klasse.  
d) Ehrenpreise gelangen nur dann zum Aussegeln, wenn mindestens zwei Boote in der Klasse starten.

\* \* \*

### Zweigverein Grundlsee.

#### *Ausschreibung der Grundlsee-Woche 1924.*

#### **A. Offene Verbandswettfahrten am 11. und 12. August 1924.**

#### **B. Interne Wettfahrten am 10., 13. und 14. August 1924.**

- Start und Ziel* . . . . . Klubhaus des Union-Yacht-Clubs in Grundlsee.  
*Bahn* . . . . . Dreiecksbahn im westlichen Seebecken, zweimal zu umsegeln ca. 8 Seemeilen.  
*Klassen* . . . . . 22 m<sup>2</sup> Rennklasse, 20 m<sup>2</sup> Altersklasse, 15 m<sup>2</sup> Rennklasse.  
*Zulassung der Yachten, Unterscheidungsnummern, Ruderführung, Besatzung* . . . . . Nach Vorschrift des D. S. Vb.  
*Preise* . . . . . Nach Vorschrift des D. S. Vb. und für jedes Rennen Ehrenpreise.  
*Einsätze* . . . . . Für offene Wettfahrten K 50.000.— und für interne Wettfahrten K 30.000.— pro Boot.  
*Meldestelle* . . . . . Klubhaus des Union-Yacht-Club Grundlsee (Steiermark) an den Schriftführer.  
*Meldesluß* . . . . . 1. August 1924, 8 Uhr abends.  
*Programme* . . . . . Ab 4. August im Klubhaus erhältlich.

## **Yacht- und Schiffsagentur.**

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

### **ANGEBOTE.**

- 2 Ruderjollen je 6 Personen fassend, neu,
- 3 Segelkanus 5 m<sup>2</sup> Segelfläche, neu,
- 1 Leichtmotorboot 5 m lang, 1.20 m breit,
- 4 PS Einzylinder, Grade Außenbordmotor,
- 4 Sitze, neu.

### **ZU KAUFEN GESUCHT.**

- 1 Motorbootkörper, (Tellerboot),
- 1 Bootsmotor zirka 20 PS,
- 8 bis 10 Zillen, neu oder gebraucht,
- 8 bis 10 Ruderboote, gebraucht.

## **Röhrenwerk Franz Herczka**

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

**Wien XIII/2 Lützowgasse 12-14**

Fernruf 36310 — Telegr.-Adresse: Erzprodukte, Wien

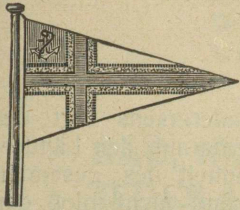
## **GRADO**

Seebad und Kurort bei Triest  
**DAS PARADIES DER KINDER**



## OFFIZIELLE MITTEILUNGEN. Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

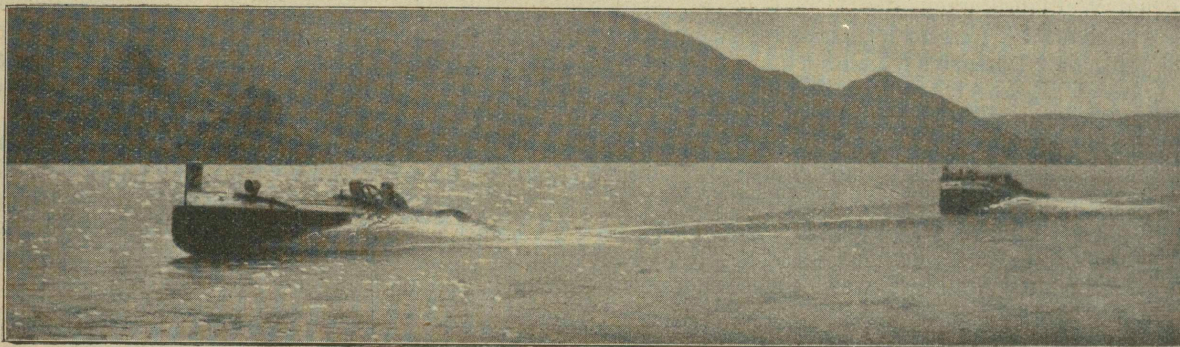
Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Carl Brenneis*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Julius Curjel, Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer: *Robert Salcher, Egon Wachner*. — Tech. Kommission: *Harry Spanner, Dir. Willy 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., Schwingasse 8, Telephon: 55.505, 55.506. — Postsparkassenkonto: 98.252. Stander und Clubabzeichen sind im Generalsekretariate erhältlich.



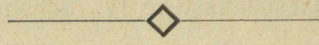
7-m Rennboote „Flyer V“ und „Elsa“, Wörthersee.

### Ausschreibung der Wörthersee-Motorboot-Woche 1924, veranstaltet vom Österreichischen Motor-Yacht-Club im Verein mit dem Österreichischen Motor-Yacht-Club, Zweigverein Wörthersee.

- Zulassung . . . . . Motorboote ohne Luftschraubenantrieb und Luftgleitflächen.
- Zeit . . . . . 6. bis 12. August.
- Rennstrecke . . . . . Die Regatten werden vor der Restauration „Lampel in Dellach“ am Wörthersee abgehalten auf insgesamt zirka 5·6 km.
- Einteilung der Konkurrenzen . . . . . I. Propagandafahrt rund um den See,  
II. Rennklasse bis 1½-Ltr. Zyl. Inhalt.  
III. „ „ 3- „ „ „  
IV. „ „ 10- „ „ „  
V. 7 m Rennklasse, Länge zwischen den Perpendikeln max. 7·14 m.  
VI. Rennen der Motorboote mit Außenbordmotor bis 5 PS.  
VII. Offenes Rennen der 7 m Tourenboote (Altersklasse):  
VIII. Unbeschränkte Klasse.  
IX. Vorgabewettfahrt I., II. und III. (Handicap).
- Meldungsbeschränkung . . . . . Mindestens 3 Nennungen.
- Preise . . . . . Nach Vorschrift.



<i>Nenngeld</i> . . . . .	Für Propagandafahrt keines, für Motorboote mit Außenbordmotoren 3, für unbeschränkte Klasse 15, für III. Vorgabewettfahrt 10, sonst 5 Goldkronen.
<i>Meldescluß</i> . . . . .	Samstag, 25. Juli 1924, 18 Uhr; Nachmeldungen mit doppeltem Nenn- geld bis Samstag, den 2. August (Pritschitz).
<i>Meldeort</i> . . . . .	Österr. Motor-Yacht-Club, Zweigverein Wörthersee, Pritschitz, Wör- thersee-Werft A. G., Herr Carl Banfield.
<i>Programm</i> . . . . .	Österr. Motor-Yacht-Club.



## Die Länderwettkämpfe.

Einen Mittelpunkt des Interesses im österreichischen Segelsport werden zweifellos in diesem Jahr die beiden Länderwettkämpfe bilden. Als erster derselben findet der österreichisch-ungarische Länderwettkampf in der Zeit vom 6. bis 10. August auf dem Plattensee statt und sind die Vorbereitungen zu demselben auf beiden Seiten bereits voll im Zuge. Österreichischerseits werden daran durchwegs Yachten des U. Y. C. Z. W. teilnehmen, da seitens der übrigen österreichischen Vereine eine Anmeldung nicht erfolgt ist. Die Auswahlrennen für beide Länderwettkämpfe finden in der Zeit vom 26. bis 28. Juli auf dem Wörthersee auf den üblichen Wettfahrkursen des U. Y. C. Z. W. statt.

Am deutsch-österreichischen Länderwettkampf wird auf österreichischer Seite eine Yacht vom U. Y. C. Z. T. S. teilnehmen, welche letzterem der Zweigverein Wörthersee einen Platz für die Entscheidungsrennen unter Umgangnahme von Auswahlrennen überlassen hat, um dem Zweigverein Traunsee die Beteiligung zu erleichtern. Die Vertreterin des Traunsees hätte sonst wegen der Auswahlrennen auf die Teilnahme an der Traunsee-Woche verzichten müssen, was begreiflicherweise

vermieden werden sollte. Andererseits legt der Zweigverein Wörthersee Wert darauf, den Länderwettkampf als eine Angelegenheit des gesamten österreichischen Segelsportes und nicht bloß des Wörthersees auch äußerlich zu kennzeichnen.

Der U. Y. C. Z. W. hat für den deutsch-österreichischen Länderwettkampf einen Herausforderungspreis gestiftet, der wohl ein Prachtstück darstellt, wie es für diesen Zweck passender kaum gefunden werden könnte. Es ist ein silberner Globus, ruhend in einem von 4 Bogen getragenen Reifen; die 4 Bogen sind mit Neptunköpfen geziert und werden von Delphinen getragen, die auf einem Marmorsokel ruhen; der Reifen, der den Äquator umschließt, trägt die aus massivem Silber gebildeten 12 Zeichen des Tierkreises. Oben auf dem Globus ruht eine Amourette, welche ein antikes Segelschiff trägt. Das ganze Kunstwerk ist 60 cm hoch und, abgesehen von seiner symbolischen Eignung für diesen Zweck und seiner wirklich künstlerischen Ausführung, schon nach seinem Silberwert unbedingt die kostbarste Trophäe, die dem österreichischen Segelsport zur Verfügung steht. (Abb. folgt, im nächsten Heft).



## Attersee.

Von Georg Kutzimanno jun. U. Y. C. Attersee.

Es ist eine nicht abzuleugnende Tatsache, daß ein jeder Segler, den einmal sein „Schicksal“ nach Attersee verschlagen hat, immer wieder dorthin zurückkehrt. Als ich selbst noch auf anderen Segelrevieren tätig war, fand ich es oft für unerklärlich, was eigentlich die Ursache dieser starken Anziehungskraft wäre, die so viele veranlaßte, zehn, zwanzig, ja oft auch dreißig und mehr Jahre immer wieder die Sommermonate in Attersee zu verbringen. Seitdem ich aber dort selbst schon „daheim“ bin, ist nichts leichter gewesen, als die Lösung dieses Rätsels zu finden.

Es ist aber auch wirklich ganz einzig schön dort. Freilich die landschaftlichen Schönheiten von Attersee zu schildern, ist hier wohl nicht der geeignete Platz und auch nicht der Zweck dieser Zeilen. Nicht, daß wir hiefür nicht empfänglich

wären — aber dort am See sind wir in erster Linie „Jünger“ des Segelsportes und gehen uns Wasser und Wind über Alles. Und daß gerade uns Atterseer die Natur in dieser Beziehung so zuvorkommend behandelt hat, darob wollen wir nicht stolz sein — aber das Recht des sich hierüber Freuens, das wollen wir voll und ganz für uns in Anspruch nehmen.

Den Höhepunkt der „Saison“ in Attersee — wenn man von einer solchen überhaupt sprechen kann, denn im Grund genommen, stellt der Zweigverein Attersee eine große Familie dar und ist das ganze Leben und Treiben, unter Verbannung jeglichen „Pflanzes“, auf einen diesbezüglichen Ton gestimmt — stellen selbstverständlich die Regatten dar. Da verliert alles andere an Bedeutung, mag es vorher auch noch so wichtig gewesen sein: Regatta ist Trumpf.





# DONAUWERFT WIEN

GES.M.B.H.

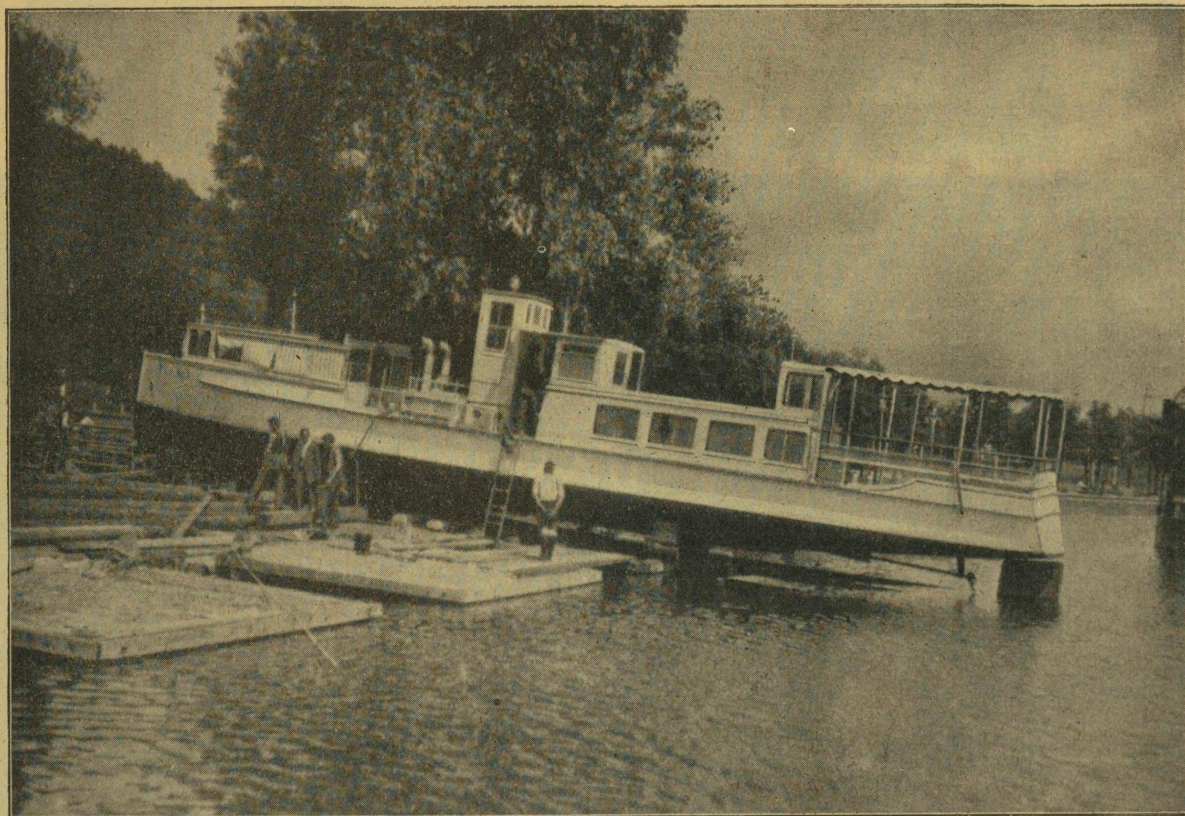
WERFT: WIEN XX. TREUSTRASSE 75 TEL: 47-1-14

VERKAUFSBÜRO: WIEN III. MAROKKANERGASSE 25

TEL: 78-3-63

## **BAU, REPARATUR U. EINLAGERUNG VON WASSERFAHRZEUGEN JEDER ART IN HOLZ U. STAHL BIS ZU EINER LÄNGE VON 30 METER.**

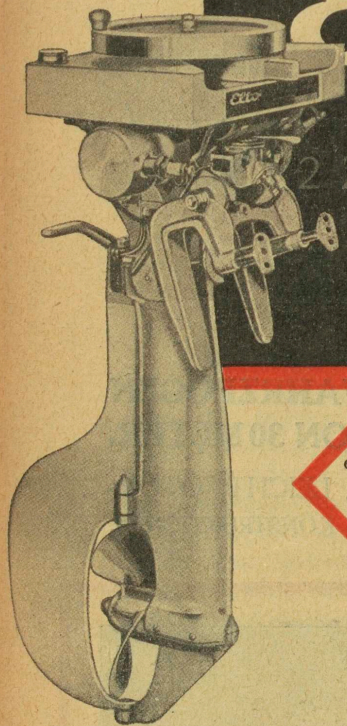
SERIENERZEUGUNG VON CANADIERN, SEGEL- U. PADDEL-CANOES, LEICHTMOTOR-  
BOOTEN U. 7 METER AUTOBOOTEN — BAU NACH EIGENEN U. FREMDEN KONSTRUKTIONEN.



### **ZU-WASSER-SETZEN DES PASSAGIER-MOTORBOOTES „KOSCHAT“ AM WÖRTHERSEE NÄCHST DER MILITÄRSCHWIMMSCHULE.**

DAS BOOT WURDE VON WIEN, PRATERKAI, PER BAHN NACH KLAGENFURT, VON DORT AUF ZWEI  
LORIS DER STÄDTISCHEN STRASSENBAHN AN DEN SEE GEBRACHT. — DIESER LETZTE TEIL DES  
TRANSPORTES STELLT UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER BOOTSLÄNGE VON 18,7 METER UND DES  
GEWICHTES VON ZIRKA 15 TONNEN EINERSEITS, DER ZAHLREICHEN, TEILS ENGEN KURVEN DES  
SCHIENENLAUFES DURCH DIE STADT ANDERERSEITS, EINE SEHR BEMERKENSWERTE LEISTUNG DER  
KLAGENFURTER STÄDTISCHEN STRASSENBAHN DAR.





*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. 78-3-63 - TELEGRAMM-ADRESSE: FOESTFRED WIEN

**WIR VERTRETEN** DIE FÜHRENDEN  
MARKEN VON:

**AUSSENBORDMOTOREN VON 2-6 PS**  
**INNENBOOTSMOTOREN VON 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-200 PS**  
FÜR BENZIN-, BENZOL- UND ROHÖLBETRIEB

**LIEFERN** WENDEGETRIEBE UND WENDE-  
PROPELLER, BOOTSANSRÜSTUNGSARTIKEL,  
BOOTSBSCHLÄGE SOWIE DEN GESAMTEN  
BOOTSBAUER- UND WERFTBEDARF UND

**BAUEN EIN** (AUCH AUSWÄRTS) KOMPLETTE  
MOTORISCHE ANTRIEBSANLAGEN FÜR ALLE  
ARTEN VON WASSERFAHRZEUGEN, LICHT- UND  
STARTERANLAGEN ALLER SYSTEME.

WIR VERFÜGEN ÜBER EIN REICHHALTIGES LAGER.

VERLANGEN SIE OFFERTE!

# CANADIER

MIT  
SEGELEINRICHTUNG  
DAS IDEAL DES  
WANDERFAHRERS

MIT  
INGEBAUTEM MOTOR  
DAS TRAGBARE  
MOTORBOOT

ING. H. MÜNCH U. A. FOEST GES. M. B. H.  
WIEN III, MAROKKANERGASSE 25  
TEL: 78363

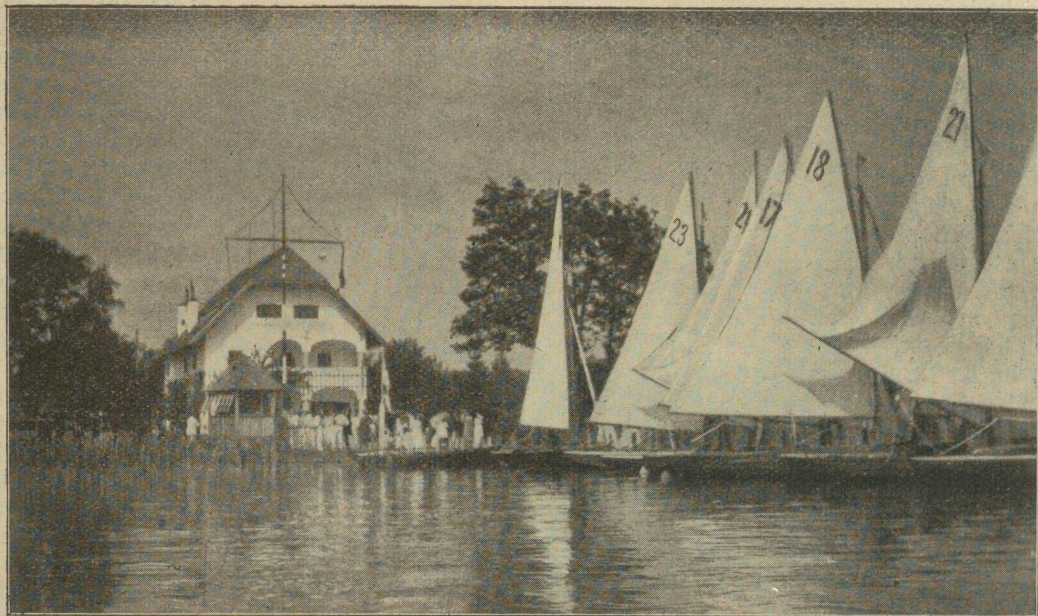


*Veritas*



Schon zeitlich früh kann man an einem solchen Regattatag die einzelnen Mannschaften zum Klubhaus hinauswandern sehen, diesem sichtbaren Zeichen jahrelanger mühevoller Arbeit, die nur durch eine wirklich große Liebe und Begeisterung zu unserem

hoch und endlich wird es Ernst. Der Startschuß dröhnt über das Wasser — die Wettfahrt hat begonnen. Diese an und für sich ist wohl ein Bild, wie es sich der genießende Zuschauer nicht schöner vorstellen kann: ein Wellenberg hinter dem anderen,



Clubhaus Attersee U. Y. C. A. S.

schönen Sport zu Ende geführt werden konnte. Außerhalb des Ortes, ganz im Grünen liegt unser Heim, an einer stillen Bucht, in der alle unsere Boote, geschützt vor Wellengang vor Anker liegen. Auf hohem Maste flattert unsere Flagge — das blaue Kreuz im weißen Felde — lustig im Wind, gleichsam alles unter ihren Schutz nehmend. Schon auf dem Weg hinaus wird eifrig debattiert, wird der Wind geprüft, werden die Chancen abgeschätzt, die eigenen und die der Konkurrenten, mit einem Wort ein Feldzugsplan wird in groben Umrissen festgelegt. Und ist man dann draußen, beginnt gleich ein geschäftiges Treiben. Es wird alles für die Wettfahrt hergerichtet, Segel gesetzt, überprüft, eventuelle Schäden ausgebessert, Spinnaker und Ballon bereitgelegt, damit man sie gleich zur Hand hat. Jeder der nur einmal „mit dabei“ sein konnte, weiß ja, was da für vielerlei Sachen noch zu erledigen sind. Inzwischen sind die Schiedsrichter gekommen, auch die Zuschauer haben sich eingefunden, die Kursflaggen gehen am Signalmast

soweit man sehen kann, deren Schaumköpfe in der Sonne glitzern, funkeln und sprühen. Und inmitten dieser Symphonie von Wasser und Sonne ziehen die schönen, schlanken Boote, von sicherer Hand geführt dorthin, dahin, wie es eben der Kurs vorschreibt und die Taktik erfordert. Steuermann und Mannschaft, jeder bemüht sich sein Bestes zu geben, um in Ehren zu bestehen. Nach mancherlei Verschiebungen in der Reihenfolge geht es endlich dem Ziele zu. Die Sieger runden die Boje — wieder ertönt ein Kanonenschuß, den wohl jeder mit einer hohen Genugtuung begrüßt, wird doch dadurch aller Welt kundgetan, daß er sich unter die Preisträger zählen kann. Ein dreifaches Hipp-hipp-hurrah begrüßt die siegreiche Mannschaft — es wird ebenso erwidert — Schluß.



Segelsport auf der Adria.  
Am Ruder Dr. Hubert Kunz U. Y. C. A. S.

Damit ist die seglerische Tätigkeit für den Tag aber noch lange nicht abgeschlossen. Es existiert nämlich ein ungeschriebenes Gesetz, das besagt, daß Stunden den Damen zu widmen sind. Da gibt es dann täglich noch kleinere



oder größere Fahrten — meistens in Geschwaderformation — nach Konsum, Litzelberg, Parschallen, je nachdem sich die Majorität an Schlagobers oder Slivowitz gütlich tun will. Spät abends mit den letzten Sonnenstrahlen wird dann heimgekehrt und ich glaube nicht, daß es da nur einen geben wird, der nicht in vollster Überzeugung sagen kann: Schön war's! Allerdings nicht ohne hiebei hoffend an den nächsten Tag zu denken.

Wenn hiemit die eigentliche seglerische Tätigkeit auch erschöpft ist, so gibt es dennoch viele, die eine solche Begeisterung in sich aufgestapelt haben, daß sie noch nach dem wohlverdienten Abendbrot bei Mutter Oberndorfer nochmals in unser Clubhaus hinausziehen, dort in unseren gemütlichen Räumen, die schon so viel Frohsinn und überschäumende Jugend gesehen haben, bei einer Tasse

schwarzen Kaffee beisammen sitzen und von Erfolgen früherer Jahre erzählen: damals als das „Stiefmütterchen“ wider Erwarten den Tritonpreis gewann, wie die „Hexe“ in dem großen Sturm sich so wacker gehalten, vom „Phönix“, „Panther“, der „Teltow“, vom „Halunk“, der uns in grandiosen Rennen den Frampokal gewann und von dem durch Jahre hindurch siegreichen braven „Malepartus“,

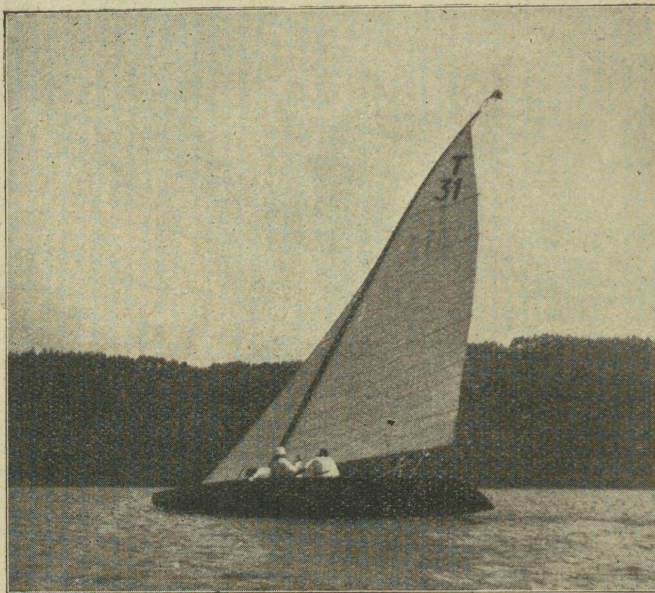
von der Zeit, als wegen Segeldiebstählen unter Scheinwerferbenutzung Nachtwachen gehalten wurden, genau so streng, als wäre man vor dem Feind gestanden. — Und die Pokale im Glasschrank funkeln einem so freundlich an, als wüßten sie, daß auch sie ein Teil unserer Gespräche sind und

als ob sie sich hierüber freuen würden.

Und wer ein Freund solcher Geschichten, der kann dann zum alten Fink hinaufgehen, dem treuen Hüter unseres Clubhauses. Der kramt dann verblaßte Bilder aus der Zeit aus, wo er selbst noch jung war und mit Drory auf der „Leonore“ auf dem Neusiedlersee seine Fahrten unternommen hatte. Und jedes dieser Bilder hat seine Geschichten, an die sich wieder weitere knüpfen, die uns schon deswegen so wert sind, weil sie uns sagen, was die heute „Alten“ für uns jetzigen „Jungen“ einst auf dem

Gebiete unseres geliebten Sportes geleistet haben und was wir ihnen alles verdanken können.

Und dies ist ein gutes Zeichen: denn wer die Vergangenheit hoch hält, dem braucht auch um die Zukunft nicht bange sein. Darum laßt uns weiterfahren auf dem Weg der uns gewiesen wurde, uns zur Freude und den nach uns Kommenden zur Aneiferung.



35-m R.-Yacht „Rielly II“.

## Zur Psychologie des Rennseglersportes.

Unser Sportgerät einerseits und die mit demselben ausübende Tätigkeit des Körpers und Verstandes andererseits bilden den Gegenstand zahlreicher Artikel, die über den Rennsegelsport geschrieben werden. Die im Rennsegelsport erforderliche Betätigung der Psyche wird meist nur berührt.

Bei allen Sportarten ist aber ein psychologisches Moment in hervorragender Weise maßgebend: Die auf den Erfolg, die Überwindung des Gegners, sei es ein persönlicher Gegner, sei es die Natur, gerichtete Willensenergie. Durch diese werden oft Schwierigkeiten überwunden, die nicht in der Qualität des Sportgerätes oder in der besonderen Eignung des Sportausübenden begründet sind.

Neben dem erwähnten psychologischen Moment sind körperliche Fähigkeiten und die verstandes-

mäßige Beherrschung all dessen, das verstandesmäßig beherrscht werden kann, ausschlaggebende Faktoren.

Die Möglichkeiten einer psychischen Betätigung im Rennsegelsport sind mit der Aufwendung einer auf den Erfolg gerichteten Willensenergie jedoch keineswegs erschöpft. Nicht nur unser Verstand arbeitet an jenen Problemen des Sportes, die verstandesmäßig zu lösen sind, nicht nur durch logische Schlüsse und Reflexionen, sondern auch auf intuitivem Wege, also durch Betätigung der Psyche, können wir ihrer Herr werden. Die berühmte Schauspielerin, die über den Gedankengang eines Monologes nicht Aufschluß geben konnte, den sie hervorragend interpretierte, erlebt psychologisch das Gleiche, das ein Segler erleben kann, der ein Rennen meisterlich gefahren ist, ohne sich selbst über die Wahl seines Kurses, über



Feinheiten der Segelstellung etc. in allen Fällen verstandesmäßig voll Rechenschaft geben zu können. Hierbei ist in Bezug auf die intuitive Betätigung weniger interessant und hervorzuheben, daß die Leistung nicht vollbewußt sein wird, als daß sie in den Bereich des Übersinnlichen ragt und über allem verstandesmäßig Erfasbarem steht.

Je mehr aber ein Sport unseren Verstand beschäftigen kann, umso mehr wird eine intuitive Betätigung ermöglicht, der demnach beim Rennsegelsport eine besondere Bedeutung zukommen muß. Der Segelsport wird hiedurch den Künsten verwandt und es wäre nicht übel, die Bezeichnung „Segelkunst“, die wir uns wohl nur historisch erklären, aus dieser Verwandtschaft abzuleiten.

Wenn wir nach Gesichtspunkten des Gesagten eine Einteilung der Rennsegler nach der dominierenden Art ihrer Sportausübung zu treffen hätten, müßten wir unterscheiden:

1. den physischen Segler;
2. den verstandesmäßigen Segler;
3. den intuitiven Segler.

Zu den physischen Seglern werden wohl hauptsächlich Anfänger zu rechnen sein, die sich wundern, als letzte die Ziellinie zu passieren, obwohl sie ganz geschickt zugegriffen und ihre Jolle bravourös ausgesessen haben.

Der verstandesmäßige Segler wird über langjährige Erfahrung verfügen müssen, um auf Grund derselben durch geeignete Überlegungen seinen Erfolg zu finden. Er wird alle Vorteile, die sich aus wegerechtfertigten Bestimmungen ergeben, auszunützen verstehen und in dieser Hinsicht ein vollendeter Regattataktiker sein. Nervosität vor dem Start ist ihm etwas Unbekanntes, denn er kann

sich auf seine Erfahrung stets verlassen und sein Verstand unterliegt keinen Launen.

Nervosität vor dem Start wird hingegen ein Kennzeichen des intuitiven Seglers sein. Er hängt von der Stimmung ab, wie der große Tenor. Sein Können beruht auf etwas Unbewußtem, seine Fähigkeit kann durch Zerstretheit, üble Laune beeinflusst werden. Vor dem Start wird er immer unsicher sein, ob er die richtige psychische Einstellung findet, die jedoch bei längerer Regattapraxis, die ein regelrechtes psychisches Training mit sich bringt, nicht auf sich warten lassen wird. Im Rennen schwindet die Nervosität und der intuitive Segler zeigt sich dem verstandesmäßigen überlegen. Die Konzentration ist intensiver, die Entschlüsse vollziehen sich rascher, ein inniger Kontakt mit der Materie ist hergestellt. Was unser Verstand in dem einen Falle durch eine Kette von Schlüssen zu erreichen trachtet, vollzieht sich im anderen Falle durch eine unwillkürliche Synthese der Möglichkeiten.

Die ideale Vereinigung physischer, verstandesmäßiger und psychischer Eigenschaften werden wir bei der vierten und vollkommensten Art des Rennseglers finden: dem genialen Rennsegler. Die Intuition wird für ihn wesentlich sein.

Mit einiger Besorgnis übergebe ich diese Zeilen dem Drucke. Ich sehe es voraus, wenn ich bei einer Regatta — Gott möge es verhüten — als einer der letzten im Felde verzweifelt an meiner Pinne sitzen sollte, wird mich der neben mir liegende Klubkollege mit boshaftem Lächeln fragen: „Segelst du heute intuitiv oder verstandesmäßig?“ „Offenbar mit meinem Verstand“ habe ich mir vorgenommen zu antworten.  
L. W.

## BOOTSVERKEHR.

**Erfolgreiche 10 m<sup>2</sup>-R-Yacht.** Neubau 1924, zu verkaufen. Auskunft Max Schmidt, Wien, I., Neuer Markt 6.

**15 m<sup>2</sup>-R-Boot „Sechserl III“.** 1923 von deutscher Werft in Gabun Mahagoni erbaut. 1923: 18 Preise, vollständiges Inventar und Vollpersenning, Standort Mondsee. Anfragen an Walther Sachs, Wien, VI., Linke Wienzeile 46.

---

# FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

---

---

# 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

---



# AUTOMOBILWESEN.

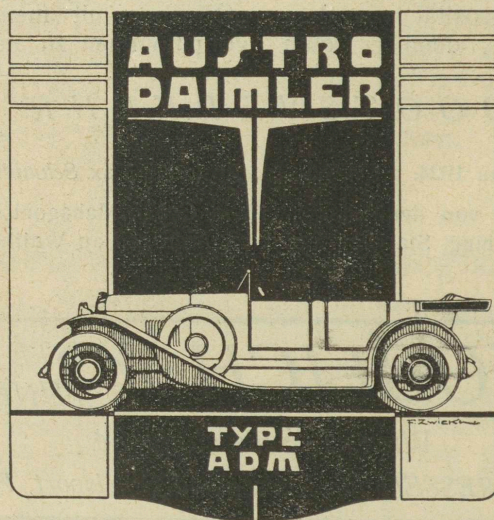
## Wertungsfrage.

Um die Leistung von Fahrer und Fahrzeug eindeutig beurteilen zu können, macht man von der „Wertung“ Gebrauch. Darunter ist eine Formel zu verstehen, welche es gestattet, die zu beurteilende Leistung durch eine einzige Zahl auszudrücken. Das ist das einzige Mittel das Können von Konstrukteur und Fahrer zuverlässig zu ermitteln. Allerdings kann man sich nicht mit jeder der heute in Übung stehenden Wertungsformeln einverstanden erklären. Eine brauchbare Formel muß bei allen nach ihr zu Beurteilenden den Eindruck erwecken, daß sie gerecht sei. Das ist nur jene, die vernünftig ist.

Wo bleibt aber die Vernunft, wenn eine Formel, die aus dem Bruch:  $(\text{Weg} \times \text{Gewicht} : \text{PS})$  die Quadratwurzel zieht? Das Wurzelziehen ist eine recht unangenehme Sache. Deshalb soll man hievon nur im Bedarfsfalle Gebrauch machen. Theoretisch läßt sich wohl aus jeder Zahl jede Wurzel ziehen, der Praktiker denkt aber anders. Für ihn hat es nur dann einen Sinn die zweite Wurzel zu ziehen, wenn er aus einer Fläche, die dritte Wurzel, wenn er aus einem Volumen die Länge ermitteln will, bzw. muß. Die zweite Wurzel aus obenangeführten Bruche zu ziehen muß er aber auf das entschiedenste ablehnen, denn es kann nichts vernünftiges aus solchen Rechnen resul-

tieren. Frägt man sich nun, was eigentlich in eine Wertungsformel hineingehört, so ist darauf zu antworten: Alles Notwendige, nichts überflüssiges! Notwendig ist das Wagengewicht. Damit kann man, falls aus anderen Gründen eine Klassenteilung nicht erforderlich ist, auch die Klassen berücksichtigen. In diesem Gewicht muß das beim Start mitgeführte Betriebs- und Reserve-material ebenso berücksichtigt werden, wie jener Teil desselben, der ans Ziel gebracht wurde. Der Unterschied beider macht den Verbrauch während der Fahrt aus. Durch Abwiegen an Start und Ziel sind diese beiden Gewichte feststellbar, ihr arithmetisches Mittel ist in die Formel als Wertungsgewicht (G) einzustellen.

In zweiter Linie ist die Zeit zu nennen. Dabei heischen Berücksichtigung: Die „reine Fahrzeit“ (t), die „Neutralisationen“ (n) laut Ausschreibung und die ebenfalls nach dieser zu erteilenden „Strafpunkte“ (P). Für die „Wertungszeit“ (T) gilt daher:  $T = t + n + P$ . An dritter Stelle ist der Verbrauch an Material (B) zu nennen. Hierbei wird es sich in der Mehrzahl der Fälle wohl nur um Benzin handeln; da aber auch das eventuell verbrauchte Reservematerial wie Reifen, Felgen, Öl usw. mit



OESTERREICHISCHE DAIMLER  
MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

**WERK:** **WIENER-NEUSTADT**

Zentral-Verkaufsdirektion: Wien I. Schwarzenbergplatz 18  
Niederlage und Ausstellungslokal: Wien I. Kärntnerring 13



zu berücksichtigen kommt, so darf der Benzinstoffkonsum allein nicht in Rechnung gestellt werden. Sei  $G'$  das Fahrzeuggewicht am Start,  $G''$  jenes am Ziel, so wird  $B = G' - G''$ .

An letzter Stelle hat der Motor durch Angabe seiner PS gewertet zu werden.

Die Weglänge wurde absichtlich ausgelassen, weil sie für alle das Ziel erreichenden Fahrzeuge gleich ist.

Die Zusammensetzung der genannten Größen in eine Formel hat in der Weise zu erfolgen, daß man jene von ihnen, die der Leistung direkt proportional sind, in den Zähler, die anderen in den Nenner eines gewöhnlichen Bruches stellt. Nach diesem Gesichtspunkt würde sich als „Wertung“ ( $W$ ) ergeben:  $W = \frac{G}{T \cdot B \cdot PS}$ . Nun heißt es nachzuweisen, daß diese Formel vernünftig ist.

Das ist sie, sobald ihr Resultat etwas in Worten ausdrückbares besagt. Um das zu erkennen hat man die Maßzahlen der einzelnen Faktoren einzuführen. Das Gewicht ( $G$ ) wird in kg, die Zeit ( $T$ ) in Sekunden, der Materialverbrauch in kg, die Motorleistung in m. kg/sek. ausgedrückt. Führt man diese Masse in die Formel ein und kürzt, so fallen die Sek. heraus und es bleibt der Bruch  $1/m. kg$ . Das ist der reciproke Wert der Arbeit. Die abgeleitete Formel besagt daher, daß jener den ersten Preis zu erhalten hat, der die gestellte Aufgabe mit dem geringsten Aufwand von Mühe löste. Sie ist daher nicht nur mathematisch, sondern auch ökonomisch einwandfrei, denn jedermann ist, oder soll doch bemüht sein, mit geringstem Kraftaufwand das Beste und Höchste zu leisten.

## Bücher und Zeitschriften.

*Gesetze betreffend die Luftfahrt, zusammengestellt vom Aero-Club von Deutschland.* 3. Bände, Verlag Gustav Braunbeck, G. m. b. H.

Vor dem Weltkriege gab es keinen regelmäßigen Luftverkehr. Erst mit Ende des Jahres 1918 setzte er ein. Die wenigsten Staaten hatten ihn bis dahin durch Erlassung von Gesetzen oder Verordnungen geregelt. Dem Verwaltungsjuristen öffnete sich da ein noch unbebautes, ganz neue Ausblicke bietendes Tätigkeitsfeld. Bahnbrechend nahm sich der Aero-Club von Deutschland der Sache an. Schon im März 1919 erschien der erste Band der „Gesetze und Entwürfe von Gesetzen betreffend die Luftfahrt“, zusammengestellt von der juristischen Kommission des Klubs. Ihm ist zu entnehmen, wie damals Deutschland, Österreich-Ungarn, Schweden, die Niederlande, Großbritannien, Frankreich, die Schweiz, die amerikanischen Staaten, Rußland, Finnland und Serbien den Luftverkehr und das Luftrecht zu kodifizieren versuchten, ferner, welche erste Schritte auf internationalem Gebiete unternommen wurden.

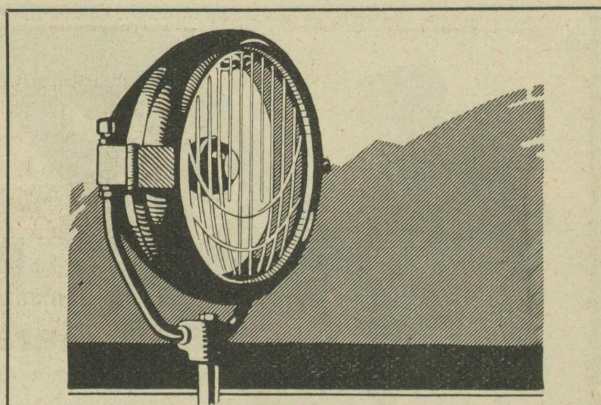
Schon im Jänner 1920 erschien der zweite Band der Sammlung. Er enthält an erster Stelle die im Jahre 1919 zwischen den Weststaaten abgeschlossene „Internationale Konvention für Luftfahrt“, mit welcher infolge der politischen Lage eine auch für Mittel- und Osteuropa vorbildliche, um nicht zu sagen verbindliche Regelung des Luftverkehrs gegeben ist. An zweiter Stelle tritt die Republik Österreich erstmals gesetzgeberisch auf dem in Rede stehenden Gebiete durch die Vollzugsanweisung unserer Staatsregierung vom 15. April 1919, das Gesetz vom 10. Dezember 1919, betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt und durch die Geschäftsordnung des Fachausschusses vom 2. Juni 1919 auf.

In weiterer Folge werden Dänemark, Schweden, die Niederlande, Großbritannien, die Schweiz und Spanien behandelt. Ein Anhang, enthaltend den Nachtrag zum Literaturverzeichnis des 1. Bandes beschließt diesen Band.

Abermals nach Jahresfrist erschien der 3. Band der Sammlung. Er berichtet über die Tätigkeit, welche Deutschland, die Schweiz, die Niederlande, Dänemark, Norwegen, Spanien, Italien, Finnland, Belgien, Großbritannien, Frankreich, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Kolumbien und Venezuela im abgelaufenen Jahre auf luftrechtlichem Gebiet geleistet haben. Die am 13. Oktober 1919 in Kraft getretenen Änderungen der Internationalen Konvention für Luftfahrt und ein mit deutscher Gründlichkeit zusammengestelltes Literatur-

verzeichnis beschließen diese bisher letzte Veröffentlichung des Aero-Club von Deutschland.

Das reichhaltige Material derselben macht sie zu einem nicht bloß wichtigen, sondern für jeden auf dem Gebiet der Luftfahrt irgendwie tätigen geradezu unentbehrlichen Behelf. Wir können daher mit gutem Gewissen sagen, daß sie in den Bücherbestand einer jeden Behörde, Unternehmung und Vereinigung, sobald diese der Luftfahrt dienen, gehört; aber auch allen Privatinteressenten der Aeronautik und Aviatik unentbehrlich ist. Ihnen allen, wie auch den Rechtskundigen und Studierenden sei sie bestens empfohlen.



## 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. Trautenege, Wien IX. Freiheitsplatz 2



**Alföld-Alpenfahrt des Ö. A. K. und des M. K. A. K.** Dank der zielbewußten Zusammenarbeit des *Österreichischen Automobilklub* mit dem *Magyar Kiraly Automobil Klub* kam in der Zeit vom 14. bis 21. Juni 1. J. die sportlich, technisch und touristisch gleich bedeutsame *Alföld-Alpenfahrt* zustande. Meldungen liefen für 53 Tourenwagen (Tw), 9 Kleinautos (Ka) und 5 Motorräder (Mr) ein. *Start am 14. Juni in Budapest*, Ziel *Szeged*, 385 km. Es erschienen 39 Tw. und alle Ka. und Mr. Höchsfahrzeiten: Tw. 9, Ka. 11, Mr. 12 Stunden. *15. Juni: Szeged—Budapest—Keszthely*, 357 km, Höchsfahrzeiten: Tw. 7·5, Ka. 9, Mr. 10 Stunden. *16. Juni: Vm. Rast*, 14 Uhr Start nach *Graz*, 194 km, Höchsfahrzeiten: Tw. 5, Ka. 6, Mr. 6·5 Stunden. *17. Juni: Graz—Villach*, 268 km, Höchsfahrzeiten: Tw. 11, Ka. 14, Mr. 16 Stunden. *18. Juni: Villach—Salzburg*, für Tw.

357 km und 11 Stunden, für Ka. und Mr. 306 km und 11, bzw. 13 Stunden. *19. Juni: Rast in Salzburg*. *20. Juni: Salzburg—Linz—Mariazell*, 370 km, Höchsfahrzeiten: Tw. 10·5, Ka. 12·5, Mr. 14. Stunden. *21. Juni: Mariazell—Wien*, Tw. 285 km und 10 Stunden, für Ka. und Mr. 195 km und 8·5, bzw. 10 Stunden Höchsfahrzeit. An diesem Tage langten am Ziel in Wien ein: 29 Tw., 7 Ka. und 4 Mr., davon blieben straffpunktfrei: 21 Tw., 2 Ka. und 1 Mr. *Durchschnittswerte*: Tagesleistung: 316·6 km für Tw. 9 Stunden Höchsfahrzeit, daher Mindestgeschwindigkeit 35·2 km/St. bei 2216 km. Streckenlänge; Ka. und Mr. täglich 296·4 km in 10 bzw. 11·6 Stunden, daher Mindestgeschwindigkeit 29·64 bzw. 27 km über 2075 km Gesamtstrecke. Diese Anforderungen wurden durch Flachrennen und Bergprüfungen noch gesteigert. Um so höher ist der erzielte Erfolg zu bewerten.

## 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.



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

**Alleinvertrieb durch MESSTER-KONZERN**

**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. Hegershoff-Heyde*.

### AUTOKARTOGRAPH.

