

4

Flugzeug und Yacht

mit

Öst. Schiffsfahrtszeitschrift



LUFTFAHRT

Folge 8

SPORT

NATIONALBIBLIOTHEK
Zeitschriftensaal.

SCHIFFFAHRT

Jahrgang 1924

Über 2000 Arbeiter

ÖSTERREICHISCHE INDUSTRIEWERKE

Warchalowski, Eißler & Co., A.-G.

WIEN, XVI. ODOAKERGASSE 34 / TEL. 27.500 SERIE

Lokomotivbau :

Neubau und Reparaturen; 100 kranbefahrene Hauptreparaturbestände.

Waggonbau :

Produktion pro Tag 1 Waggon, Spezialität: Tankwaggon.

Kesselbau :

Aller Arten und Größen. Spezialität: Hochleistungs-Steilrohrkessel, Benzintanks.

Kupfer- und Großschmiede.

Maschinenfabrik :

Maschinen aller Arten und Größen. Spezialität: Milchzentrifugen, Kleinmotorpflüge, Zweikornsaemaschinen.

Motorenfabrik :

Spezialitäten: Kleinindustriemotoren, schnelllaufende Rohölmotoren, Auto- und Aeromotore Patent »Hiero.«

Landwirtschaftliche Maschinen :

Spezialitäten: Motortraktore für alle landwirtschaftlichen Zwecke; Motorpflüge.

Stanz- und Ziehwerk :

Für kleinste Massenzieh- und Stanzartikel bis zu den größten Gefäßen; große Verzinnerei.

Emailgeschirrfabrik :

Tägliche Produktion 6000 kg für In- und Ausland, Übersee-Export.

BÖHLERSTAHL

BESTGEEIGNETES MATERIAL

FÜR KRAFTWAGEN- U. FLUGZEUG-BAU

BIETET HÖCHSTEN NUTZEFFEKT UND SICHERHEIT GEGEN
BRUCHGEFAHR

SONDERSTÄHLE VON GRÖSSTER BESTÄNDIGKEIT GEGEN
DEN ANGRIFF VON SÄUREN UND VERBRENNUNGSGASEN

STAHLWERKE
GEBR. BÖHLER & CO A.-G.
WIEN, I.

ELISABETHSTRASSE Nr. 12-14

When communicating with advertisers, mention of „Flugzeug und Yacht“ will ensure special attention.

Wir bitten bei Anfragen auf „Flugzeug und Yacht“ Bezug zu nehmen.

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:

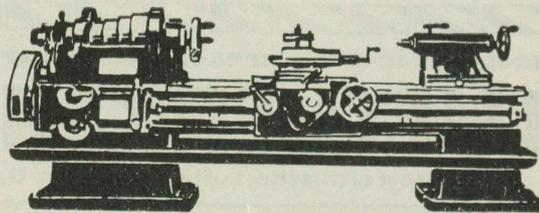
Abgüsse in sämtlichen **Metallen**, roh und
appretiert, in Stückgewicht bis 2000 kg.

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.

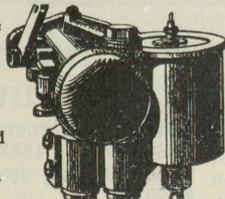
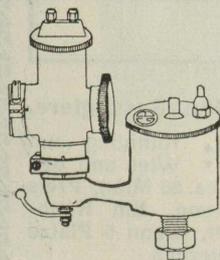
Gesellschaft m. b. H.

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

When communicating with advertisers, mention of „Flugzeug und Yacht“
will ensure special attention.

Wir bitten bei Anfragen auf „Flugzeug und Yacht“ Bezug zu nehmen.

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			ab ZÜRICH an	14.45			11.00
8.30 10.15					ab FRANKFURT an an FÜRTH ab (NÜRNBERG)				16.30 14.45
10.40					ab MÜNCHEN 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 WIEN an an WIEN ab	11.45 8.30	15.30 12.15	11.45 8.30	
	16.30 18.30				ab BUDAPEST* an an BUDAPEST* ab			9.30 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

When communicating with advertisers, mention of „Flugzeug und Yacht“ will ensure special attention.

Wir bitten bei Anfragen auf „Flugzeug und Yacht“ Bezug zu nehmen.

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

— *Offizielles* ^{des} *Organ* —

Österreichischen Aeronautischen Verbandes
Österreichischen Aero-Clubs
Österreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt

Union-Yacht-Clubs
Österreichischen Motor-Yacht-Verbandes
Österreichischen Motor-Yacht-Clubs
und des Wiener Segel- und Ruder-Clubs

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I. ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

Manuskripte werden nicht zurückgestellt. Nachdruck nur mit Zustimmung der Schriftleitung und Quellenangabe gestattet.

Erscheint am 15. jeden Monats

Die Verfasser sind für Form und Inhalt der von ihnen eingesandten Artikel und Abbildungen verantwortlich.

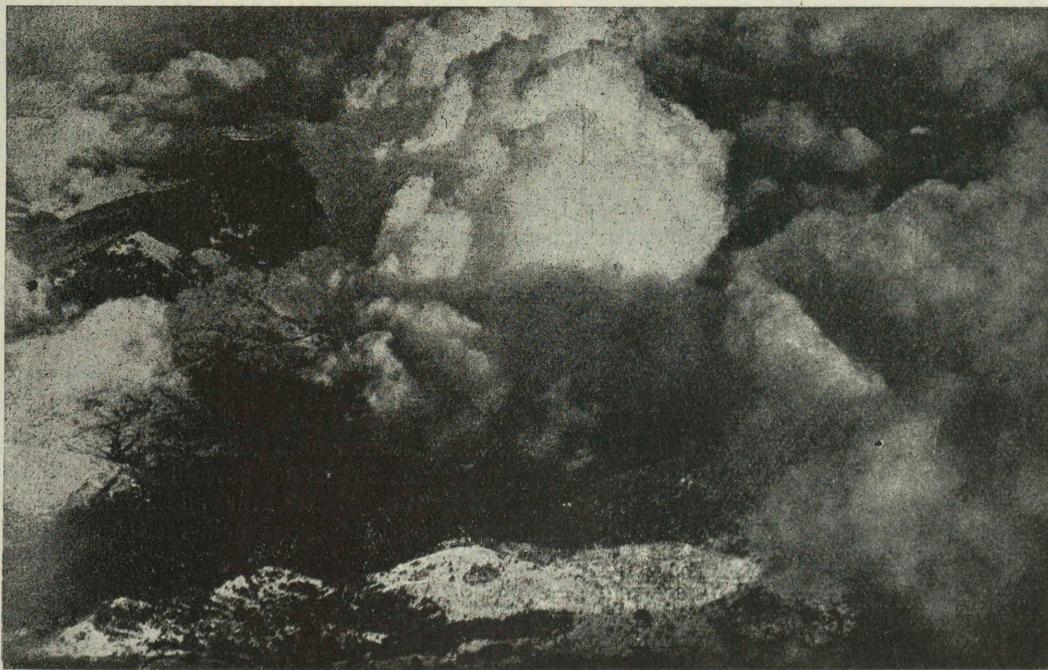
ABONNEMENTS:

Für Osterreich jährlich	60.000 ö. K.	Für das Ausland jährlich	15— Schw. Frs.
Einzelnummer	6000 ö. K.	Einzelnummer	1'50 Schw. Frs.

Jahrgang 1924

Wien, August

Nr. 8



Alpenvorland

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-Club

Wien, I., Kärntnerring 10

Telephon 53-8-35. — Postsparkassenkonto 45678.

Österreichischer Flugtechniker-Verein

Wien, I., Elisabethstraße 3

Telephon 383. — Postsparkassenkonto 88760.

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

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

Auszugsweiser Bericht über die XX. Ausschußsitzung am 27. Juni 1924.

Neuaufnahmen: O. Oe. Automobilclub, Linz; Starhemberg Franziska, Nationalrätin, Linz; Frank Eugen, Hptm. a. D., Linz; Langoth Franz, Landeshtptm. Stellv., Linz; Geyer Lothar, Kaufmann, Linz; Schlosser Heinrich, Generaldirektor, Linz; Landl Franz, Bankbeamter, Linz; Ottenweller Max, Beamter, Linz.

Flugfeldfrage: Die Bemühungen zur Schaffung eines Flughafens in Linz zeitigen langsam Ergebnisse. Eine neuerliche Besichtigung des in Betracht kommenden

Geländes in Verbindung mit dem vom Vertreter der Gemeinde Linz, Herrn Wirtschaftsdirektor Hahn gegebenen Erklärungen betreffend die in Aussicht genommenen Arbeiten eröffneten begründete Hoffnungen in absehbarer Zeit, wahrscheinlich schon Frühjahr 1925, ein brauchbares Flugfeld zur Verfügung zu haben.

Mitgliedsbeiträge: Wir ersuchen jene Mitglieder, welche Erlagscheine zugesendet erhalten, um ehebaldigste Einzahlung der ja schon lange fälligen Mitgliedsbeiträge.

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«.

WIEN, 1. BEZIRK
KOLOWRATRING 1

Restaurant Franz Falk FERNSPRECHER
NUMMER 1769

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

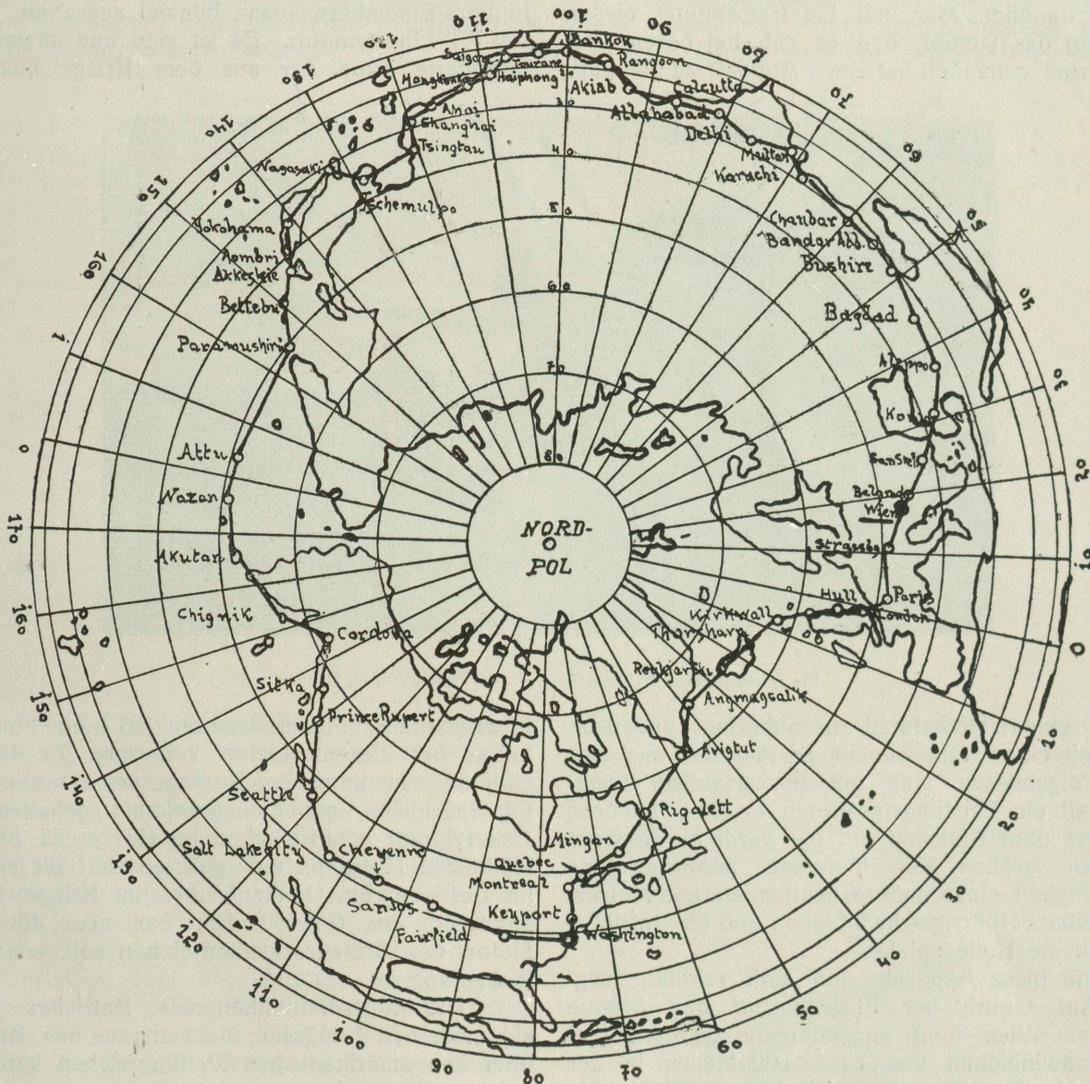
Das amerikanische Weltfluggeschwader in Wien.

Eine kritische Betrachtung von *Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.*

(Nachdruck verboten.)

Am 13. Juli ist das amerikanische Weltrundfluggeschwader in Aspern gelandet. Die Anmeldung der Amerikaner geschah leider nicht mit der Pünktlichkeit und Sicherheit, die man eigentlich auf Grund der Berichte über die vollkommene Organisation

Horizont erschienen und die sich so schön sanft auf dem Asperner Flugfeld zur Landung aufsetzten, bieten in technischer Hinsicht gar keine Besonderheiten, es wäre denn, daß man sich darüber wundert, daß bei dem Stand des Flugzeugbaues im Jahre 1924



Route des amerikanischen Weltfluggeschwaders.

des ganzen Unternehmens erwartet hätte. So war auch der Empfang, der dem amerikanischen Geschwader in Wien zuteil wurde, ein recht spärlicher. Aller, welche die Weltreise auf das Wiener Flugfeld gewagt, wartete eine kleine Enttäuschung, wenn sie gehofft hatten, neben dem denkwürdigen Moment einer Landung des ersten Weltrundfluggeschwaders auch noch irgendwelche technische Sensationen zu erleben.

Die drei Douglas Weltkreuzer, die da im Geschwaderflug gegen drei Uhr nachmittags am

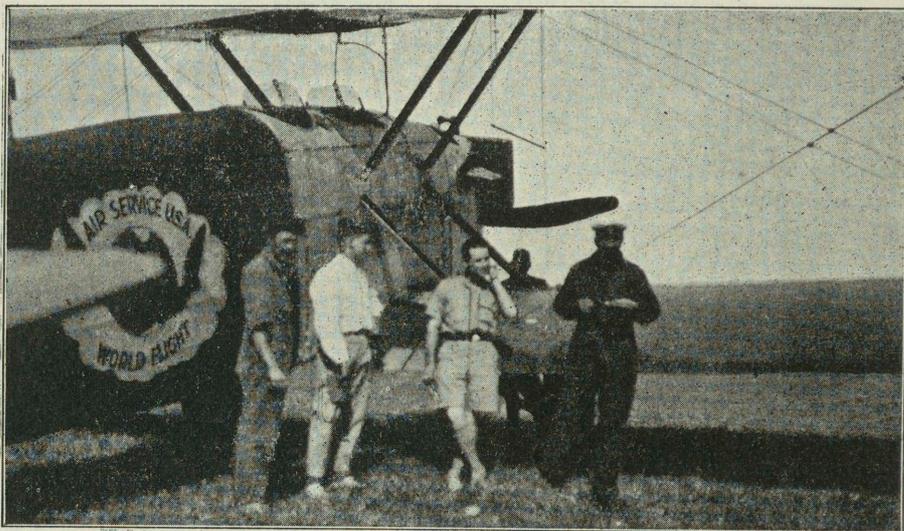
zu einem derartigen Unternehmen Apparate verwendet werden, die so ganz in den Formen der Aufklärungsflugzeuge des Kriegsjahres 1917 — vielleicht auch noch des Jahres 1918 — erstarrt geblieben sind.

Die amerikanischen Apparate müssen selbst auf den Laien den Eindruck höchster Stabilität und größter Unverwundlichkeit machen. Man hat sich bei ihrer Konstruktion keine der im Kriege üblichen und, wie man damals noch glaubte, unerläßlichen Verspannungen geschenkt und die Stiele so reichlich

stark gehalten, daß weit über die rechnerisch feststellbare Sicherheit hinaus die Gefahr eines Zusammenknickens der beiden Tragflächen ausgeschaltet wurde. Auch die Holme sind entsprechend — allem Anscheine nach rein gefühlsmäßig — weit über die im Leichtbau üblichen Maße dimensioniert. Daß auch das Fahrgestell mit der Abfederung eine das heutige europäische Maß weit übersteigende Stärke besitzt, ist bei der allgemeinen Materialverschwendung fast selbstverständlich. Man hat bei Betrachtung dieser Maschinen das Gefühl, daß es sich bei deren Bau nicht darum gehandelt hat einen Apparat zu schaffen,

geschwindigkeit herabmindern; es war sehr interessant zu sehen, wie diese schweren Maschinen mit einer ganz geringen Geschwindigkeit (sicher nicht über 80 km) ganz flach einschwebten ohne durchzufallen. Das bei der Landung gezeigte Gleitvermögen scheint eine der technisch hervorstechendsten guten Eigenschaften der amerikanischen Weltkreuzer zu sein.

Der Motor dieser schweren Apparate, die neben den am Flugplatz stehenden eleganten Junkers-Eindeckern, ganz diluvial aussahen, ist ein 450 PS Libertymotor. Es ist eine nur unwesentlich veränderte Type der aus dem Kriege bekannten



Die amerikanischen Weltrundflieger Smith, Turner, Arnold, Nelson.

der bei einem Höchstmaß an Sicherheit und Ausdauer mit einem Mindestmaß an Material auslauge und infolgedessen auch mit der praktisch kleinsten Kraft ein Leistungsmaximum erreicht, sondern daß, ganz ohne Rücksicht auf die durch die Schwere und den großen Luftwiderstand hervorgerufene Notwendigkeit eines außerordentlich starken Motors, die erzielbare Höchstgeschwindigkeit und die Betriebskosten keine Rolle spielen.

Und diese Apparate sind auch reichlich langsam. Auf Grund der Flugzeit auf der Strecke Budapest—Wien muß angenommen werden, daß die Geschwindigkeit von rund 105 Meilen in der Stunde als Landflugzeuge, von der die Berichte bisher zu melden wußten, nicht erreicht wird, sondern daß die Weltkreuzer höchstens 110—115 km Stundengeschwindigkeit besitzen. Die Geschwindigkeit der Apparate läßt sich bei der Landung zu einer für die Landungssicherheit sehr vorteilhaften Mindest-

Libertybauart, mit der Amerika 1917 die Flugstreitkräfte der Ententestaaten versorgte. Er hat sich nach übereinstimmender Aussage der amerikanischen Piloten bisher ganz ausgezeichnet gehalten. Der Libertymotor gehörte schon im Kriege zu den verlässlichsten Motoren, nur galt er nicht für sparsam im Betriebe, ein Umstand, der im Kriege ja nicht sonderlich ins Gewicht fiel, der aber für einen Motor, der Verkehrszwecken dienen soll, von großer Bedeutung ist.

Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes scheint sich nach den Schlüssen, die man aus den Berichten über den amerikanischen Weltflug ziehen kann, nicht gebessert zu haben.

Wenn trotzdem mit diesem Motor und dieser Maschine der Weltrundflug der Amerikaner bisher die größten Fortschritte gemacht hat, so muß das neben der Zähigkeit und Geschicklichkeit der amerikanischen Piloten, in erster Linie der vollkommenen

OLSO

FLUGZEUG-AKKUMULATOREN

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

Organisation zugeschrieben werden, mit der dieser Weltrundflug in Szene gesetzt wurde und die sich bisher stets bewährt hat. Es ist im Interesse der Fortentwicklung des Flugzeugbaues und der Erprobung seiner neuesten Erfahrungen sehr bedauerlich, daß diese großartigste Veranstaltung keine Leistungsprüfung der Flugtechnik geworden ist, sondern ausschließlich eine Probe persönlicher Eigenschaften und ein Beweis dafür, daß eine gute und richtige Organisation eines derartigen Unternehmens schon das halbe Gelingen bedeutet.

Luftverkehrsgesellschaften fußend (Transeuropa-Union, S. T. Ae. usw.) kann man ruhig sagen, daß bei dem kolossalen Aufwand an Organisation des amerikanischen Fluges, dem unbegrenzte Geldmittel zur Verfügung standen, mit europäischen Flugzeugen in betriebs- und verkehrstechnischer Beziehung, insbesondere hinsichtlich der Flugdauer, weitaus günstigere Erfolge erzielt worden wären.

Es ist bezeichnend, daß die Amerikaner das ihnen angebotene Junkersbegleitflugzeug mit dem 185 BMW.-Motor auf der Strecke Wien—München



Nelsons Apparat

Es kann doch wirklich nicht als technische Glanzleistung gewertet werden, was auf diesem Fluge von Maschine und Motor hergegeben wurde, denn der Plan des amerikanischen Weltrundfluges sah von Haus aus vor, daß Motor und Drachen möglichst oft durchgesehen und überholt werden. Wie weit das Auswechseln des Motors oder der wichtigsten Teile an Maschine und Motor unter dem Titel Überholen vorgenommen wurde, läßt sich nicht beurteilen, aber der Umstand, daß für jede Maschine in den verschiedenen Haupthilfsstationen 15 ganze Motoren zum Auswechseln bereit lagen und auch die übrigen Ersatzteile ebenso reichlich zur Verfügung standen, daß das ganze Reisetempo beeinflusst war von den »overhaul«-Aufenthalten in den Hilfsstationen, läßt darauf schließen, daß von den vorhandenen Möglichkeiten reichlich Gebrauch gemacht und ungefähr 1 Motor für je 2500 km gebraucht wurde.

Die rein fliegerische Leistung der amerikanischen Piloten herabzusetzen wäre ungerrecht und falsch. Die Tatsache, den nördlichen Pazifik zum ersten Male überflogen zu haben, ist und bleibt ein Glanzpunkt in der Geschichte der Fliegerei, aber Europa kann deshalb nur noch selbstbewußter die technische Seite dieses Unternehmens betrachten. Rein auf den Erfahrungen der größten europäischen

ablehnen mußten, weil ihre 450 PS Apparate zu langsam sind, um mit dem Ganzmetallflugzeug Schritt halten zu können.



Douglas Weltkreuzer

Hat sich der Freiballon überlebt?

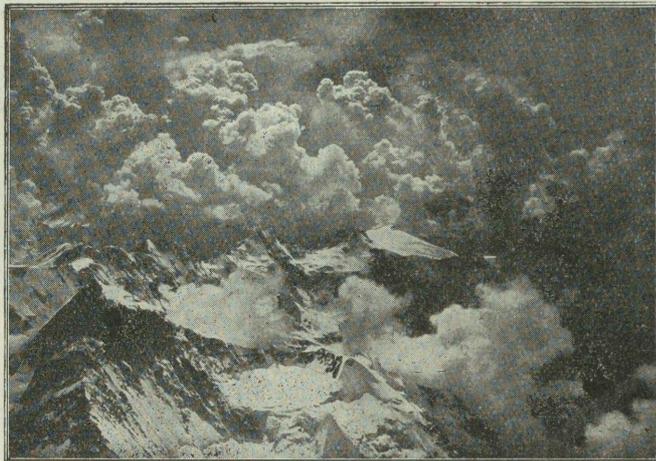
Wer heute von der Luftfahrt spricht, denkt fast ausschließlich an das Flugzeug. Kraft-, Frei- und Fesselballone sind in den Hintergrund getreten. Es heißt aber dem Flugzeug durchaus keinen Abbruch tun, wenn die Frage, ob das System leichter als die Luft veraltet sei, aufgeworfen wird. Wie im Großstadtverkehr bei aller Ausbreitung des Automobils das pferdebespannte Fuhrwerk doch nicht ganz zu verdrängen ist, wie sich in der Schifffahrt neben dem Dampfer und Motorboot immer noch der Segler zu behaupten vermag, so wird auch in der Luftfahrt neben dem Flugzeug auf absehbare Zeit noch der Ballon in allen seinen drei Formen: Fessel-, Frei- und Kraftballon, bestehen bleiben. Greifen wir aus dieser Dreierheit den Freiballon heraus, so müssen wir nach Feststellung seiner Eigenart uns darüber klar werden, was wir dermalen und in nächster Zukunft von ihm verlangen können und verlangen sollen.

Der Mangel motorischen Antriebes bringt bei diesem Luftfahrzeug eine große Einfachheit mit sich. Der Freiballon besteht aus nur drei Teilen: Dem Behälter für das Traggas, dem Gassack, jenem für die Luftschiffer und deren Ausrüstung, dem Korb, und aus der Verbindung beider, dem Netz samt Ring. Aus diesem Grunde und weil als Füllgas das nahezu allerorten erhältliche

Leuchtgas verwendbar ist, stellt sich der Betrieb sehr billig. Der Mangel jeglicher Eigenbewegung bedingt, daß bezogen auf die Erdoberfläche der Freiballon seine Lage mit der Geschwindigkeit des jeweils wehenden Windes ändert, in Bezug auf das ihn umgebende Luftmeer aber unbeweglich ist. Die Korbinsassen verspüren daher auch den heftigsten Wind nicht. Das trägt zu ihrem Wohlbefinden ganz wesentlich bei. Die Eigenart des Freiballons findet also in der Einfachheit und Wohlfeilheit seines Betriebes, wie in der Annehmlichkeit der Fahrt ihren Ausdruck. Deshalb sehen wir ihn sein altangestammtes Gebiet: Sport und Vergnügen, auch heute noch erfolgreich behaupten. Dem Mann der Arbeit wird das aber kaum genügen. Er will mit Recht auch eine praktische Verwendungsmöglichkeit sehen. Diese ist dadurch gegeben, daß der Freiballon eben infolge der geschilderten Eigenart das geeignetste Fahrzeug zur Erforschung höherer Luftschichten ist. Die sich mit dieser Materie befassende Wissenschaft, die Aerologie, ist nicht nur für die anderen Luftfahrzeuggattungen von grundlegender Bedeutung, sondern hat nicht minderen

Wert für die Land- und Forstwirtschaft, wie für viele andere Gebiete. Als wissenschaftliches Gerät wird daher der Freiballon seine Daseinsberechtigung noch lange erhalten. Dies um so mehr, als sich mit dem wissenschaftlichen Dienste Sport und Vergnügen recht gut in der Weise vereinbaren lassen, daß jede Freifahrt nicht nur zur Erforschung des Luftmeeres durch Mitführen von genau arbeitenden, tunlichst auch selbstschreibenden Instrumenten ausgenützt wird, sondern auch, daß schon ihrer Anlage, Vorbereitung und Durchführung eine wissenschaftliche Note z. B. in der Form einer Zielfahrt, zugrunde gelegt wird.

Für letzteren Zweck böte Österreich ein ganz vorzüglich geeignetes Gebiet unter der Voraussetzung, daß im Falle einer, bei der Kleinheit unseres Arealen sehr wahrscheinlichen Landung des einen oder anderen Freiballons im alten oder neuen Ausland seine Insassen keinerlei Schikanen fremder Obrigkeiten ausgesetzt werden. Zwischenstaatliche, auf Gegenseitigkeit beruhende Verträge können da Abhilfe schaffen. Die besondere Eignung des Bundesgebietes für die aerologische Forschung erhellt aus dessen Konfiguration. Das breite Tal der Donau, die hohen Züge der Alpen mit ihren vielen Längs- und Quertälern, Pässen, Schluchten und Gletschern im Vereine mit dem Tal und



Im Ballon über die Alpen

Hochgebirge verbindenden Hügelland bilden die Grundlage einer auf so kleinem Gebiete kaum leicht wieder zu findenden aerologischen Variation. Hier initiativ vorzugehen, würde sicher ein reichliches wissenschaftliches Material liefern, das nicht allein für Österreich, sondern für alle Länder wertvolle Unterlagen, besonders für den Luftverkehr, schaffen würde. Dieser ist in die Alpen bis heute kaum recht eingedrungen. Neben Österreich haben an deren aerologischer Erforschung Italien, die Schweiz und teilweise auch Jugoslawien ein Interesse. Ihnen allen könnte der richtig verwendete Freiballon vorzügliche Pionierarbeit leisten. Erst dann wird die Grundlage für einen zuverlässigen Luftverkehr in den Alpen gegeben sein.

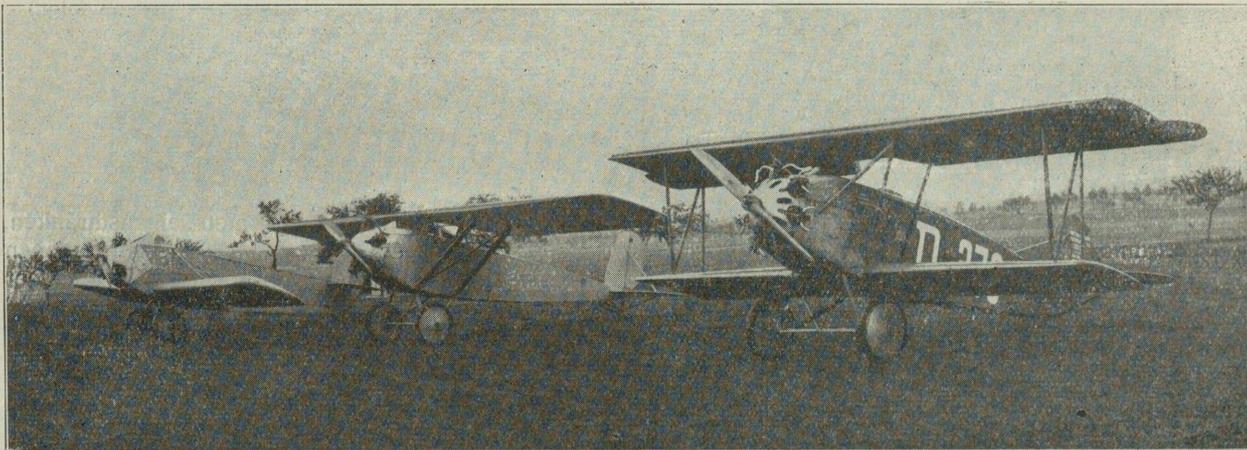
Nicht unbeachtet darf bleiben, daß auch die Fortentwicklung des Segelfluges, weil auf der Ausnützung der Windstruktur beruhend, von den aerologischen Beobachtungsergebnissen der Alpenballonfahrten großen Nutzen ziehen wird. Durch Mitführung selbstschreibender Geräte wird die Auswertung der Beobachtungen nicht unwesentlich erleichtert.

Dietrich-Gobiet-Flugzeuge.

Von Ing. Fritz Wittekind, Berlin.

Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, wie einschneidend die durch den Versailler und Londoner Vertrag erfolgten Flugzeugbaubegriffsbestimmungen sind. Sie lassen nur in engen Grenzen den deutschen Flugzeugbau zu. Trotzdem ist kein Grund vorhanden, dieserhalb etwa nicht bauen zu wollen, vielmehr sind wir auf diese Weise gezwungen, gerade das kleine und mittlere Flugzeug weiter zu entwickeln. Gerade das Kleinflugzeug ist es, das einen wirtschaftlichen Flugbetrieb erlaubt. Es sei hier gleich vorweg erwähnt, daß heute der Begriff Kleinflugzeug noch nicht fest umrissen ist. Allgemein kann man wohl annehmen, daß unter dem Begriff Leichtflugzeuge die schwachmotorigen (etwa bis zu 20—30 PS) Flugzeuge zu verstehen sind, während man vom

gelernt hat. Der Vorteil, daß er zugleich Konstrukteur und Flieger ist, tritt bei den verschiedenen von ihm herausgebrachten Typen zutage. Eine Reihe verschiedener Typen wurde von diesem Werk bereits geschaffen. Wir wollen uns heute darauf beschränken, die augenblicklich am meisten in Gebrauch befindlichen Typen D. P. IIa und D. P. VIIa zu betrachten. *Dietrich* verwendet als Baustoff in ausgedehntem Maße Stahlrohr. D. P. IIa ist von dem Gesichtspunkt aus konstruiert, ein im Betrieb sparsames, aber leistungsfähiges und betriebssicheres Flugzeug zu schaffen. Es soll in erster Linie zur Fliegereausbildung, sowie zur Sportfliegerei Verwendung finden. Um ein wirklich aerodynamisch gut durchgebildetes Flugzeug zu erhalten, wurde auf schnittige Formgebung und Fort-



Dietrich Gobiet-Flugzeuge. Tiefdecker D. P. VI, Hochdecker D. P. VIIa, Doppeldecker D. P. IIa.

Kleinflugzeug etwa bei einer Motorstärke bis vielleicht 80 PS sprechen kann.

Trotz aller Hindernisse ist man auch in Deutschland eifrig mit neuen Konstruktionen bemüht. Während eine größere Anzahl der größeren Flugzeugfirmen entweder ganz ihre Pforten geschlossen oder andere Fabrikationszweige aufgenommen haben, sind in der Nachkriegszeit verschiedene junge Unternehmen entstanden, die schon bis heute Gutes auf diesem Gebiete geleistet haben. Zu ihnen gehört in erster Linie die so außerordentlich rührige Dietrich-Gobiet-Flugzeugwerk Aktiengesellschaft in Cassel. Dieses junge Unternehmen hat keine Mittel gescheut, wirklich in jeder Weise großzügig zu arbeiten. Der Schöpfer der Dietrich-Gobiet-Flugzeuge, Direktor *Richard Dietrich*, ist ein alter erfahrener Flugzeugführer, der bereits in der Vorkriegszeit bei Gräde

lassung jeglicher Verspannung besonderer Wert gelegt. Der Rumpf zeigt Rechteckform, besteht aus nahtlos gezogenem Stahlrohr und weist eine sehr hohe Festigkeit auf. Die Außenhaut besteht von der Rumpfspitze bis unmittelbar vor dem Sitz aus Aluminiumblech, während im übrigen der Rumpf Stoffbespannung aufweist. Die Flügel sind durchgehend freitragend, aus Holz hergestellt und mit Flugzeugleinen bespannt. An sich wurde auch auf leichte Bauart Wert gelegt und wurde hiebei ein Flügelnheitsgewicht von 5,8 kg pro m² erreicht. Das Leitwerk besteht ebenfalls aus Stahlrohr und ist mit Leinwand bespannt. Sämtliche Steuerflächen sind ausgeglichen. Das Fahrgestell besteht aus Tropfenprofil-Stahlrohr und ist sehr stabil durchgebildet. Es zeigt vorn M-Form und ist seitlich durch V-Streben abgestützt. Diese Maschine gelangt gegenwärtig sehr

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

„FLUGZEUG UND YACHT“

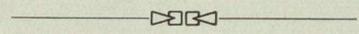
Redaktion u. Administration:
Wien, I. Elisabethstraße Nr. 3

zur Verbreitung und wird vor allem an zahlreichen Stellen zur Fliegerausbildung verwendet. Aber außerdem eignet sie sich auch zu allen übrigen Zwecken; z. B. als Reiseflugzeug auf Zubringerlinien. Die Wendigkeit dieses Typs ist verblüffend und ist es möglich, mit dieser Maschine die hervorragendsten Loopings, Rollings, Turns und alle sonstigen luftakrobatischen Kunststücke zu machen. Der Leiter der Berliner Dietrich Gobiet-Fliegerschule, *Rud. Rienau*, hat bereits genügend Proben von seiner hohen Kunst abgelegt, aber auch die anderen Dietrich-Gobiet-Flieger, wie Direktor *Dietrich, Raab, Balz, Bäumer* u. a. verstehen die Maschine gut zu meistern. Zum Antrieb dient ein 75—80 PS Siemens-Stern-Motor, der sich vielfach bestens bewährt hat. Die zweiseitige Maschine ist so eingerichtet, daß der Führer hinten, der Flieger, bzw. Flugschüler vorne sitzt. Zu diesem Zweck ist im Vordersitz ein herausnehmbares Schulsteuer eingebaut. Die hauptsächlichsten

Daten dieser Maschine sind:

Spannweite	7'2 m
Flügelinhalt	16'32 m ²
Länge über alles	5'9 m
Höhe	2'5 m
Höhenleitwerk	2'2 m ²
Seitenleitwerk	1'05 m ²
2 Querruder	1'1 m ²
Leergewicht	400 kg.
Zuladung	220 kg.
Fluggewicht	620 kg.
Flächenbelastung	38 kg. pro m ²
Leistungsbelastung	8 kg. pro PS
Brennstoffvorrat	70kg. für 3 ¹ / ₂ Std.
Aktionsradius	525 km.
Geschwindigkeit in Bodennähe	160 km. pro Std.
Höchsthöhe	3200 m
Steigzeiten	1000 m in 6 Min.
	2000 m in 13 Min.

(Schluß folgt.)



AUS DER FLUGWELT

New-Yorks neuer Stadtplan wurde von der »Fairchild Aerial Camera Corporation« in New-York mit besonderen Cameras geschaffen. Um die

Zahl der notwendigen Aufnahmen einzuschränken, mußte auf die Wahl eines ganz hervorragenden Objektivs Bedacht genommen werden. Der Dunst der



Bild 1

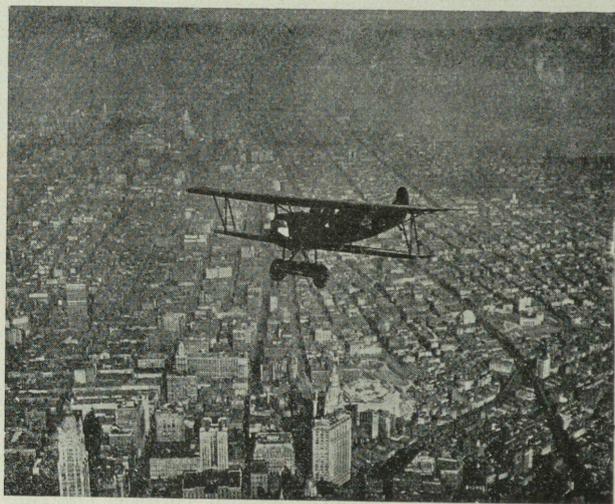


Bild 2

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

Großstadt sowohl, wie der an der Küste nicht seltene Nebel bedingten dies. Die Wahl der Amerikaner fiel auf das »Zeiß-Tessar« (Fa. Zeiß, Jena), eine Linsenkombination, die scharfe und verzeichnungsfreie Aufnahmen liefert.

Unser Bild 1 zeigt den Aufnahmeapparat bei seiner Anbringung an einem der verwendeten Fokkerflugzeuge, Bild 2, ein Fokkerflugzeug über New-York, von dessen Ausdehnung Bild 3 einen Begriff gibt.

Insgesamt mußten die Flugzeuge über 2.000 Aufnahmen machen. Sie legten hierbei an 4.800 km. zurück. Nicht unerwähnt darf die an 5.000 m betragende Aufnahmehöhe bleiben, die es erforderlich machte, daß neben ganz vorzüglichen Objektiven der Sichtigkeit der Luft besonderes Augenmerk geschenkt

werden mußte. Notwendig war das Einhalten einer so großen Höhe um die etwa 1.600 km² überdeckende Riesenstadt in einen halbwegs handlichen Plan zu bringen. Tatsächlich mißt dieser 3×2'50 m. Außerdem wurde noch die City New-Yorks in einem etwas größeren Maßstab aufgenommen. Ihr Plan ist 6'70×7'35 m groß. Wolken und Wolken Schatten, diesige Luft, die nur bei Schönwetter und zur Zeit der Ebbe aufnehmbare Künstenlinie, Schneefälle und einige zu stark gekippte Aufnahmen verzögerten die Fertigstellung der Arbeit, konnten sie aber nicht verhindern. Den Beteiligten ist die Lösung der gestellten Aufgabe in hervorragender und anerkennungswerter Weise gelungen. Darf man hoffen, daß auch bei uns an Ähnliches werde gedacht werden? Die Vorbedingungen wären vorhanden.

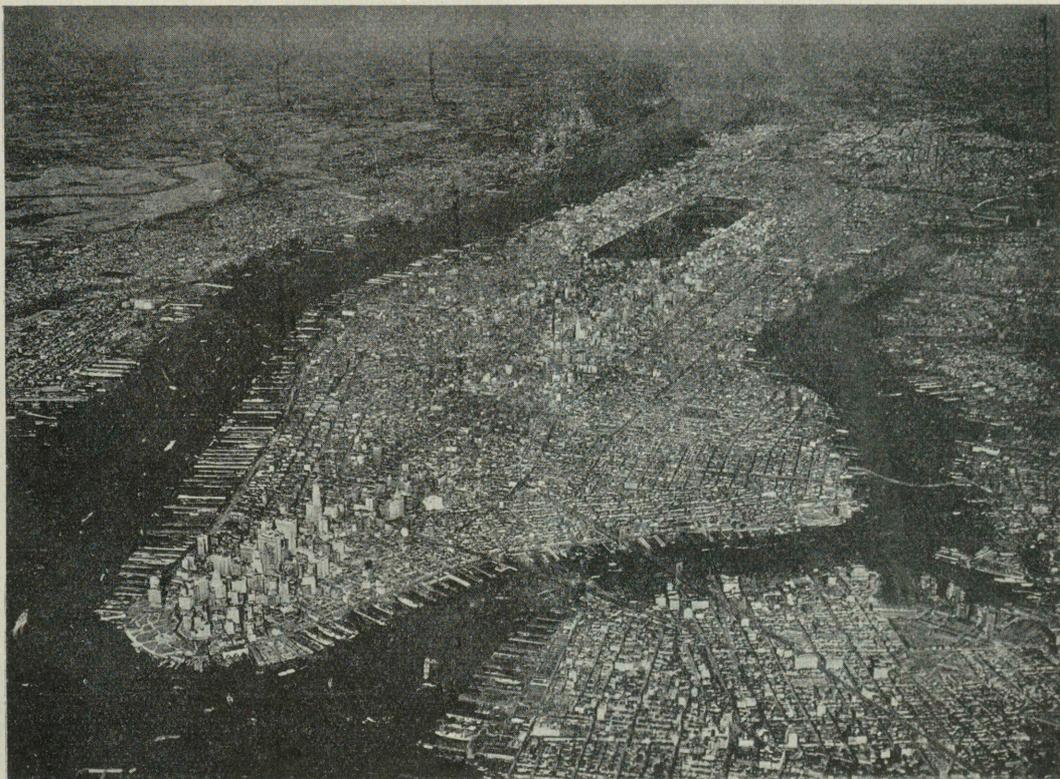


Bild 3.

Die Flugsaison 1924 hat laut Mitteilung der **Trans-Europa-Union** (Treu) am 22. April l. J. begonnen. Im April wurden 435 Flüge absolviert, hiebei 34.184 km durchflogen und 1564 Fluggäste befördert. Im Mai wurden bei einer Sicherheit von 100% 730 Flugkilometern in 649 Flügen geleistet und 1204 Fluggäste befördert. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Flugverkehr gleich mit seiner Eröffnung mit voller Kraft einsetzte. Vornehmlich dürfte dies der ausschließlichen Verwendung der Junkersschen Ganzmetallflugzeuge zuzuschreiben sein, die nahezu unbedingte Sicherheit bieten, wodurch auf das Publikum eine große Anziehungskraft ausgeübt wird. Eine weitere sehr erfreuliche Tatsache

ist die in diesem Jahre deutlich wahrnehmbare Inanspruchnahme des Flugverkehrs zum Transport von Zeitungen und hochwertigen Gütern. So wurde es möglich, daß man in München die Wiener Morgenblätter schon mittags, jene aus der Schweiz nachmittags lesen kann. Von hochwertigen Gütern seien namentlich Damenmodeartikel genannt. Für das große Vertrauen, das vom Publikum da dem Ganzmetallflugzeug entgegengebracht wird, ist bezeichnend, daß ein Konsulatsbeamter anlässlich seiner Versetzung aus der Schweiz nach Wien die Reise samt Familie, darunter ein Baby, auf dem Luftweg zurücklegte.

* * *

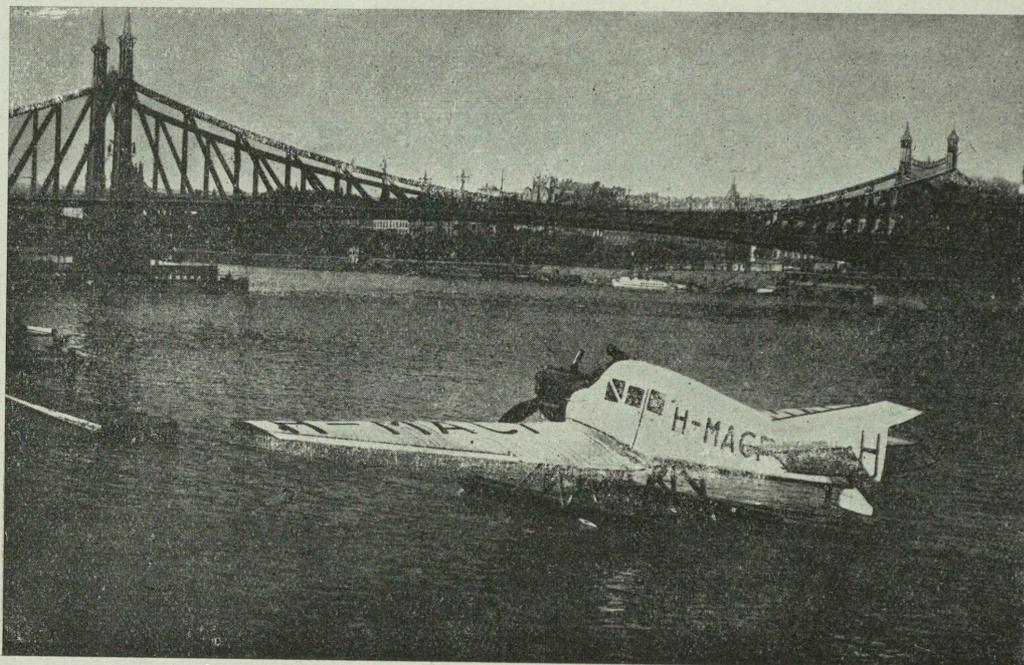
Der 18. ordentliche deutsche Luffahrttag beschloß anläßlich seiner Tagung zu Breslau am 18. Mai l. J. die Einsetzung eines aus 25 Personen bestehenden »Luftrates«. In dieser Körperschaft, die ihre erste Sitzung am 19. Juni hielt, sind sämtliche Luffahrtvereinigungen Deutschlands vertreten. Der Luftrat ist demnach die einheitliche Spitze aller deutscher Luffahrer. Er wirkt als deren oberste Sportbehörde und steht dem Reichsluftamt beratend zur Seite. Die langersehnte Zusammenfassung aller Kräfte der deutschen Luffahrt ist somit geglückt, was auf das freudigste zu begrüßen ist.

Über Metallflugzeuge. In einer der letzten Nummern der Zeitschrift »Les Ailes« wird die Frage aufgeworfen, weshalb bisher die durchgehende Einführung der Metallverkleidung im französischen Flugzeugbau unterblieb. Der Verfasser schreibt:

einem ihrer letztgeführten Apparate studiert, aber das alles sind nur Versuche, während die Deutschen und besonders die Junkerswerke sie durchaus verallgemeinert haben«.

Einen besseren Beweis für die Qualität des deutschen Flugzeugbaues, als diese Empfehlung zur Nachahmung in einem der größten und angesehensten der französischen Fachblätter kann es wohl kaum geben. Wenn der Verfasser für Frankreich den Ruhm in Anspruch nimmt, das erste Metallflugzeug gebaut zu haben — über dessen fliegerische Leistungen nie etwas bekannt geworden ist — so muß er doch bekennen, daß trotz dieser Grundlage der Bau von Metallflugzeugen, ja selbst nur die Bespannung mit Metall bis heute in Frankreich nicht Eingang fand.

Der Grund liegt nicht wie der Verfasser meint, in dem etwas höheren Gewicht des Metallflugzeuges oder in dessen höheren Baukosten, sondern darin, daß dem französischen Flugzeugbau nicht die so hoch entwickelte chemische Industrie zur Verfügung steht, die dem



Junkers Wasserflugzeug in Budapest.

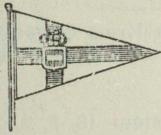
»Wenn man die allen Junkersmaschinen der S.T.Ae. der Zeit trotzen sieht, und sieht, wie gut sie sich ungeachtet ihrer langen Dienstzeit noch immer halten, dann muß man sich fragen, weshalb bei uns wenigstens bei einigen Typen die Leinwand nicht durch Metall ersetzt wird. Ist das eine Gewichtsfrage? — Vielleicht! Aber die Deutschen haben darin auch kein unüberwindliches Hindernis gesehen! Ist es eine Kostenfrage? Aber die Leinwandbespannung ist auch teuer, weil man einen Apparat öfters neu beziehen muß. Ich glaube, daß man die einzige unangenehme Tatsache in dem Umstand suchen muß, daß ein Riß in einem beschädigten Metallflügel schwer auszubessern ist, aber das ist auch keine Schwierigkeit, die nicht beseitigt werden könnte«.

»In den Augen der meisten ist die Metallbekleidung ein Kennzeichen des deutschen Flugwesens... diese vergessen aber, daß in Frankreich das erste Metallflugzeug vor dem Kriege gebaut worden war — der Eindecker »Tubavion« — und daß der erste Sesquiplan »Bréguet 19A2« auf dem vorletzten Salon auch dieses ausgezeichnete Charakteristikum aufwies. Die Fabriken Latécoère haben die Metallbekleidung auf

deutschen Flugzeugbau Leichtmetalle von höchster Festigkeit und Zähigkeit liefert, deren wissenschaftlich vollkommen eingerichtete Laboratorien, die mit den verschiedenen Leichtmetallen gemachten Erfahrungen zu immer weiterer Vervollkommnung der Leichtlegierungen zu verwerten trachten und darin, daß in der Verarbeitung dieser Leichtmetalle reiche Erfahrungen vorliegen.

Der große Vorsprung der deutschen chemischen Industrie macht sich auch im Flugwesen geltend und bietet der deutschen Flugzeugindustrie einen Vorsprung, der von den Konkurrenzwerken anderer Staaten kaum einzuholen ist. Der deutsche Metallflugzeugbau besitzt heute seine eigenen reichen Erfahrungen aus mehr als sechs Jahren. Daß dieses Zusammenarbeiten zwischen Flugzeug- und chemischer Industrie der Sache förderlich war, beweisen die erzielten Erfolge. Wenn also andere Staaten zum Bau wirklich brauchbarer und entsprechender eigener Metalltypen übergehen wollen, dann sollten sie bei der deutschen Metallflugzeugindustrie lernen und deutsche Leichtmetalle verwenden, die vorerst nur in Deutschland erzeugt werden und deren Erzeugung außerhalb Deutschlands kaum so rasch erfolgen dürfte.

YACHT-SPORT.



Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Stammverein.

Ausschreibung der Herbstwettfahrten des Union-Yacht-Club Stammverein.

- Art der Wettfahrt** Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.
Tag und Stunde 21., 28. September, 5. Oktober 1924, 10 Uhr vormittags.
Bahn Untere alte Donau.
Bahnlänge 2 1/2 sm.
Klassen a) Rennklassen 5, 10, 15 und 22 m²;
 b) Ausgleichsklassen 7.5 m² Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung. (Die Ausgleichsklassen-Rennen finden nur statt, wenn mindestens zwei Nennungen vorliegen.)
Besatzung Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7.5 m² Doppelkanus müssen zwei Personen an Bord sein.
Ruderführung Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yacht-Clubs. Bezahlte Mannschaft verboten.
Preise Laut Vorschrift.
Punktpreise Hans Freiherr v. Friebeisz-Gedenkpreis für die 10 m² Klasse, Carl Schlenk-Gedenkpreis für die 5 m² Klasse als Punktpreise für alle 6 Wettfahrten dieses Jahres. Je 1 Punktpreis für die 15 und 22 m² Klasse und 1 Punktpreis (Segelzeichen) für das absolut schnellste Boot aller Klassen und ein zweiter Punktpreis für die 10 m² Klasse.
Einsätze Für 5 m² Klasse und 7 m² Kanus 20.000 K, für alle anderen Klassen 30.000 K je Yacht und Wettfahrt. Die Nennelder sind gleichzeitig mit der Meldung an Ingenieur Felix Schlenk einzusenden.
Meldesluß **Montag, den 8. September 1924.**
Meldestelle Ing. Felix Schlenk, Wien, VIII., Hamerlingplatz 4.
Unterscheidungsnummern a) Rennklassen-Nummern sind laut Verbandsvorschrift vom Yachteigner selbst zu beschaffen.
 b) Ausgleichsklassen-Nummern werden vom W. A. W. S. (Auskunft bei Ingenieur F. Schlenk) zugeteilt. Die Nummerntücher sind vom Eigner selbst zu beschaffen.
Programme Ab Freitag, den 19. September beim Klubwart des U. Y. C. St.
Besondere Bestimmungen Der Wettfahrtsausschuß bestimmt die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. V. die Bestimmungen des Programmes.

Wien, im August 1924.

Schlenk.

Bestimmungen für die Ausseglung des Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreises:

1. Dieser Preis wird laut Stiftbrief im heurigen Jahre bei den Wettfahrten des Union-Yacht-Club, Stammverein ausgesetzt.
2. Die Bewerbung um diesen Preis ist offen für alle 10 m² Yachten, welche bei allen 6 Wettfahrten, die der Union-Yacht-Club, Stammverein im heurigen Jahre auf der alten Donau abhält, genannt haben.
3. Bei Besitzwechsel verlieren Yacht wie Eigner den Anspruch auf den Preis.
4. Die Berechnung des Gewinners erfolgt auf Grund folgenden Punktsystems:

I. Platz . . 8 Punkte, II. Platz . . 5 Punkte, III. Platz . . 3 Punkte, IV. Platz . . 2 Punkte, V. Platz . . 1 Punkt

d. h. es erhält jede Yacht bei jeder Wettfahrt so viele Punkte laut obiger Aufstellung, als ihrem Platz bei der betreffenden Wettfahrt entsprechen, gleichgiltig ob die übrigen Teilnehmer ein Anrecht auf diesen Preis haben oder nicht. Die bei allen Wettfahrten erlangten Punkte werden zum Schluß addiert, wobei aber immer nur 5 Wettfahrten nach Wahl des Eigners gelten.

5. Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des DSV, sowie die Bestimmungen der Ausschreibung und der Programme.

6. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Vorstand des Union-Yacht-Club, Stammverein vorbehalten

* * *

Carl Schlenk-Erinnerungspreis.

1. Dieser Preis wurde von einem Mitgliede des Union-Yacht-Club, Stammverein, gespendet und wird im heurigen Jahre bei den Wettfahrten des Union-Yacht-Club, Stammverein, ausgesetzt.

2. Die Bewerbung um diesen Preis ist offen für alle 5 m²-Yachten, welche bei allen 6 Wettfahrten, die der Union-Yacht-Club, Stammverein, im heurigen Jahre auf der Alten Donau abhält, genannt haben.

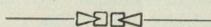
3. Die übrigen Bestimmungen sind gleichlautend mit den unter Punkt 3 bis 6 angeführten Bestimmungen für die Ausseglung des Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreises.

* * *

*Bestimmungen für die Aussegelung des Punktpreises für die schnellste Yacht aller Klassen.
(Segelzeichen.)*

1. Dieser Preis besteht in einem Segelzeichen, welches einen schiefen blauen Pfeil in rotem Kreis darstellt.
2. Der jeweilige Gewinner erhält das Recht, dieses Zeichen bis zu Beginn der nächsten Wettfahrten, in welchen der Preis zur Aussegelung kommt, zu führen.
3. Das Segelzeichen wird am Großsegel in der Nähe des Vorleiks geführt.
4. Gewinner des Preises ist die schnellste Yacht aller Klassen, berechnet nach dem Punktsystem (8, 5, 3, 2, 1 Punkte), ohne Rücksicht auf den Platz, welchen eine Yacht in ihrer Klasse erhält.
5. Der Preis gelangt heuer im Frühjahr und vom neuen im Herbst zur Aussegelung. Es gelten bei der Bewertung alle 3 Wettfahrten.
6. Das Segelzeichen ist mindestens 8 Tage vor der Preisverteilung dem Obmanne des Union-Yacht-Club, Stammverein, einzuhändigen.
7. Im übrigen gelten die W. B. des DSV, die Bestimmungen der Ausschreibung und der Programme.
8. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Vorstand des Union-Yacht-Club, Stammverein, vorbehalten.
9. Die bisherigen Gewinner dieses Preises waren:

1921, Frühjahr . . Brummer 1922, Frühjahr . . Rudi IV 1923, Frühjahr . . Junge 1924, Frühjahr . . Rudi III
„ Herbst . . Brummer „ Herbst . . Rudi IV „ Herbst . . Willy



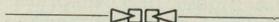
M E L D U N G E N

zur

Ätterseewoche 1924.

- Sonderklasse:** Malepartus (Ing. W. Bräutigam), Lilly II (F. Gumpinger), Hagen (H. Funke), Tilly XVII (A. Sturm), Orplid (Brüder Kunz), Yavena (H. Schulze), Falkenstein II (H. Schulze), Moldh (Ing. O. Gottlieb u. Dr. F. Rudkensteiner), Pia (Ing. C. Auteried), Sonntagskind (Ing. K. von Tayenthal).
- 40 qm-Rennklasse:** Helga*) (Kutzimanno-Werthner).
- 35 qm-Rennklasse:** Mah Jongg (O. von Meiß-Teuffen), Woglinde II (O. Grill)
- 22 qm-Rennklasse:** Erika*) (Ing. H. Vogt), Trix (Assim Tourgoud Bey), Mariuccia (Dr. S. Miclavez), Föhn IV (K. Zelder)
- 20 qm-Altersklasse:** Rambha III*) (Ing. A. Werthner), Don Juan (A. Johann).
- 15 qm-Rennklasse:** Klein Falkenstein II*) (H. Schulze), Lumpi (A. Müller), Rambha I (O. Conrad), Lisl III (R. Siedek), Rambha II (Ing. A. Werthner).
- Ausgleichsklasse:** Senta (Pöll-Irresberger), Ellen (E. Berndt), Gudrun (Dr. H. Maurus), Luissi (Dr. R. Faber), Blondl (F. Pfeiffer), Totila (P. V. von Suppan), Libelle (K. Fischer).

*) Neubauten 1924.



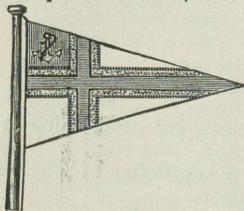
Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

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*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner, Dir. Willy Herbst, Ing. Viktor Lazarus, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Carl Banfield, Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humhal, Ignaz Urbach*. — Sekretär: *Otto Zährl*. — 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 Szaborits, Ing. Viktor Warchalowski*. — Mitglieder der Sportkommission: *Ing. Geza Szaborits (Sport- und Fahrwart), Hermann Otte (Zeugs- und Bootswart), Ing. Ludwig Richter, Ing. Ottokar Rössel, Ing. Max Szombathy, Ing. Viktor Warchalowski, Otto Winds*. — Generalsekretär: *Otto Zährl*. — Generalsekretariat: IV., Schwindgasse 8, Telephon: 55.505, 55.506. — Postsparkassenkonto: 98.252. — Stander und Clubabzeichen sind im Generalsekretariate erhältlich.



VORANKÜNDIGUNG!

PREISAUSSCHREIBEN!

Die Schriftleitung von „FLUGZEUG UND YACHT“ veranstaltet Ende d. J. mit Unterstützung des Union-Yacht-Klubs

ZWEI PREISAUSSCHREIBEN

und zwar eines für die **beste Erzählung** aus dem Gebiete des **Yachtsportes**, bzw. der **Schifffahrt**, das andere für das **beste Bild (Photo)** aus dem **gleichen Gebiete**. Die näheren Bestimmungen für beide Bewerbe werden in einem der nächsten Hefte verlautbart werden. Wir laden schon heute alle unsere Leser und Freunde ein, sich an diesem Preisausschreiben recht zahlreich zu beteiligen.

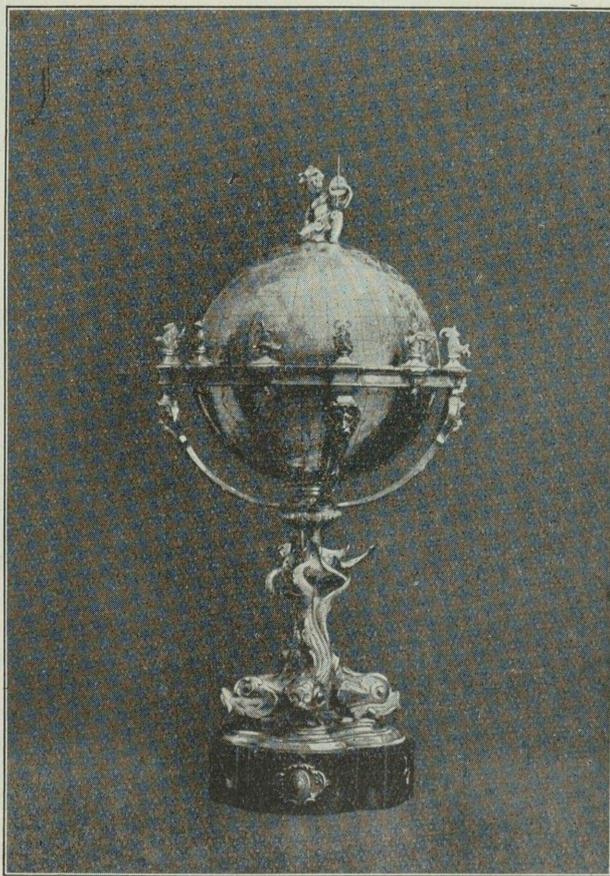
Die Schriftleitung von „FLUGZEUG UND YACHT.“

Österreichische Segelgewässer und Bootsklassen.

Von Dr. R. Johanny, U. Y. C. Z. W.

In den letzten Heften von »Flugzeug und Yacht« hatte man wiederholt Gelegenheit, Erörterungen über Bootstypen zu lesen, die sich durch die beiden Begriffe »Attersee« und »Sonderklasse« charakterisieren und eine gewisse Überschätzung dieser beiden Begriffe ebenso erkennen lassen wie eine Unterschätzung der übrigen österreichischen Segelgewässer und der am Attersee wenig vertretenen übrigen Bootstypen. Wenn ich auf diese Aufsätze einiges erwiedere, so möchte ich dabei nicht gern in den gleichen Fehler mangelnder Objektivität verfallen, denn ich kenne den Attersee viel zu flüchtig, um mir ein unbedingt verlässliches Urteil über ihn anzumaßen. Immerhin kenne ich ihn vielleicht besser, als einige der Verfasser der erwähnten Aufsätze die anderen österreichischen Segelreviere und die neben der Sonderklasse bestehenden Bootsklassen zu kennen scheinen.

Zweifellos besitzt der Attersee als Segelrevier gewisse Vorzüge vor den andern österreichischen Gewässern: Seine Oberfläche ist größer, sein regelmäßiger Schönwetterwind ist frischer als auf den andern Alpenseen. Daß seine Fläche ganz ungeteilt ist, läßt ihn großartiger erscheinen, bedeutet jedoch



Der vom Union-Yachtclub „Wörthersee“ für den deutsch-österreichischen Länderwettkampf der 22m² Rennklasse gestiftete Silberpreis.

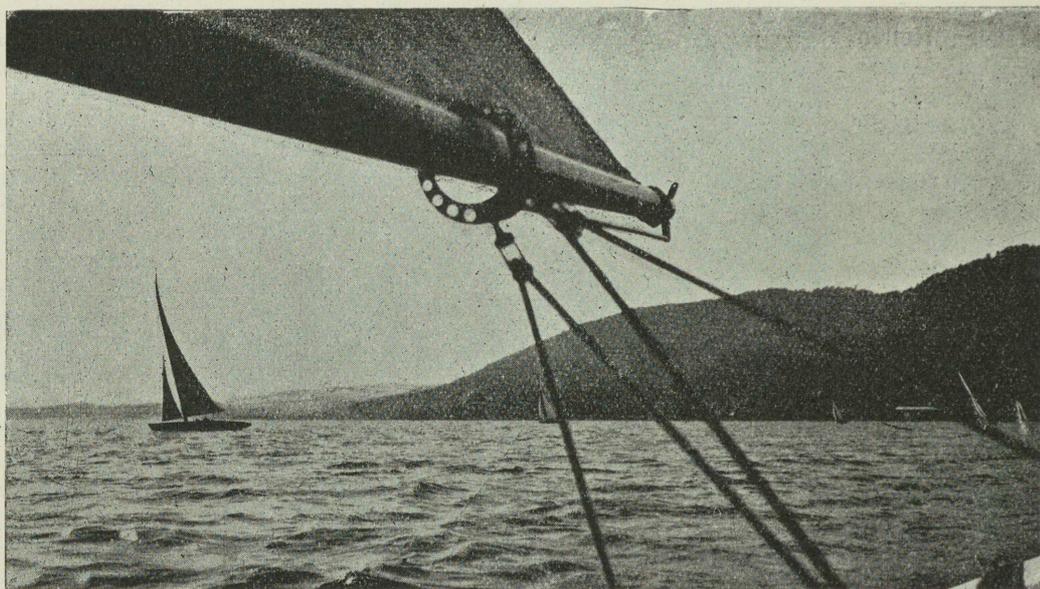
mateten Boote dem dortigen Zweigverein des U. Y. C. angehören, sondern noch drei andere anerkannte Yacht-Clubs dort bestehen, unter denen namentlich der Veldener Segler-Verein bereits über ein ganz nennenswertes Yachtregister verfügt. Und während am Wörthersee zwei ziemlich große und leistungsfähige Werften bestehen, desgleichen eine am Traunsee,

für den Segelsport keinen Vorteil, hat vielmehr den Nachteil, daß bei gleich frischem Wind ein wesentlich stärkerer Seegang aufkommt als beispielsweise auf dem deutlich in drei Becken geteilten Wörthersee. Und wenn man die begeisterten Lobpreisungen des Attersees als unseres idealsten Segelreviers liest, so muß man sich unwillkürlich fragen: Warum entwickelt sich denn dann der Segelsport auf dem Attersee nicht beträchtlich mehr? Der Zweigverein Attersee des U. Y. C. weist fast doppelt so viel Mitglieder auf als der nächststärkste Zweigverein, und doch steht seine Flotte, namentlich was moderne Klassen und neuere Yachten betrifft, durchaus nicht an erster Stelle. Er wird hierin beispielsweise vom Zweigverein Wörthersee bedeutend übertroffen, obwohl bei weitem nicht alle am Wörthersee behei-

hat gerade am Attersee bisher keine größere Werft festen Fuß fassen können. Es muß also doch wohl seinen Grund haben, daß dieses »Ideale Segelrevier« nicht besser ausgenützt wird, daß es nicht alle österreichischen Segler an sich zieht, sondern beispielsweise gegen den Wörthersee beträchtlich zurückstehen muß. Und ich möchte den Wörthersee von vornherein gegen den Vorwurf in Schutz nehmen, daß dies etwa nur daher komme, weil die Wörtherseer rühriger seien als ihre Sportsgenossen am Attersee — wengleich wir gewiß bestrebt sind, in dieser Richtung unser Möglichstes zu tun — sondern ich bin der Meinung, daß der Wörthersee trotz seines von den Atterseern — allerdings vielfach nicht auf Grund eigener Erfahrungen, sondern nur auf Grund althergebrachter und nicht nachgeprüfter Überlieferung — immer wieder bespöttelten Windmangels dem Segler eben doch mehr bietet als der Attersee.

gelegt wird) kann man mit großer Sicherheit auf das Wehen einer wenn auch leichten, dafür umso sichereren Schönwetterbrise rechnen — morgens bis 9 Uhr West, von 11 bis gegen Sonnenuntergang Ost, abends überall Landwind — weil eben der Schönwetterwind am Wörthersee wirklich die Regel bildet, und der mit den örtlichen Windverhältnissen vertraute Segler wird mit Ausnahme weniger Tage stets imstande sein, seine Fahrten nach Tageszeit und Fahrtrichtung so einzuteilen, daß er den ganzen Tag segeln kann, ohne in einer längeren Flaute hängen zu bleiben, namentlich wenn er seinen Ankerplatz im mittleren Seebecken hat — und dies mag auch der Grund dafür sein, daß gerade das mittlere Becken trotz des böartigen Charakters, den dort der gelegentlich auftretende Südwind zeigt stets den Hauptsitz des Segelsport bildete.

Es empfindet ferner auch der leidenschaftlichste



35 m² R. Yacht „Röntaquina“ im Rennen. Konstruiert und erbaut von V. Feinig.

Vor allem kann man dort immer segeln — nicht bloß an jenen vom Glück besonders begünstigten Tagen, wo es nicht vom Setzen der Flagge bis zu ihrer Einholung regnet, sondern schönes Wetter und der dieses regelmäßig (wengleich auch nicht immer) begleitende Rosenwind herrscht. Jedenfalls gibt es am Wörthersee »noch« weniger, am Attersee »noch« mehr Regen als Wind. Ich selbst bin viele Jahre hindurch alljährlich meine 80 bis 100 Tage am Wörthersee gesessen, an deren weit überwiegender Mehrzahl ich von früh bis abends, meist 8–10 Stunden im Tage, segelte und während des ganzen Sommers keine 14 Tage erlebte, an denen man nicht vor- und nachmittags, und keine 5 Tage, an denen man überhaupt nicht segeln konnte.

Ein weiterer großer Vorteil des Wörthersees ist die Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit seiner Winde. Selbst in der Zeit von Mitte Juli bis Mitte August (welche den abfälligen Windkritiken zugrunde

Segler mitunter das Bedürfnis, an Land zu gehen, um ein Gabelfrühstück oder einen Kaffee zu sich zu nehmen — sei es, um dadurch der zwischen dem Abflauen des einen und dem Einsetzen des andern regelmäßigen Windes unvermeidlichen Flaute zu entgehen, sei es, um einem der auf den Alpenseen oft recht plötzlich heraufziehenden, aber am Wörthersee nicht allzu lange anhaltenden Gewitter oder Strichregen auszuweichen. Dazu bietet nicht bald ein See so viel günstige Gelegenheiten wie der Wörthersee. Während man am Attersee — so viel ich zu sehen und zu hören bekam — in den nur spärlich vorhandenen Ortschaften entweder gar nicht anlegen kann oder dabei sein Boot riskiert, gibt es am Wörthersee 14 oder 15 »Jausenstationen«, wo man überall die Möglichkeit, größtenteils sogar sehr bequeme Gelegenheit hat, anzulegen und nötigenfalls die Yacht ungefährdet selbst über Nacht liegen zu lassen, um mit dem Dampfer heim zu fahren

und die Yacht am nächsten Tage bei besserem Wind und besserem Wetter zu holen. Man wende mir nicht ein, daß dies unsportlich sei — ich fühle mich über einen solchen Verdacht erhaben, denn ich selbst bin, wo es darauf ankam, noch vor keinem Wetter »gekniffen« — aber es erhöht die Bequemlichkeit und es gibt auch Segler, welche es mit ihrer sportlichen Ehre für vereinbar halten, neue Segel vor einem Gewitter lieber zu bergen, als sie — mit oder ohne Reff — dem Sturm und Regen auszusetzen. Ich halte es auch nicht für eine Schande, zwar selbst ein schwereres Wetter an Bord durchzuhalten, vorher aber Damen und Kinder an Land abzusetzen. Und ein Gewässer, welches diese Gelegenheit sozusagen auf Schritt und Tritt bietet, wird von vielen Seglern immer bevorzugt werden. So erkläre ich mir — ganz abgesehen von

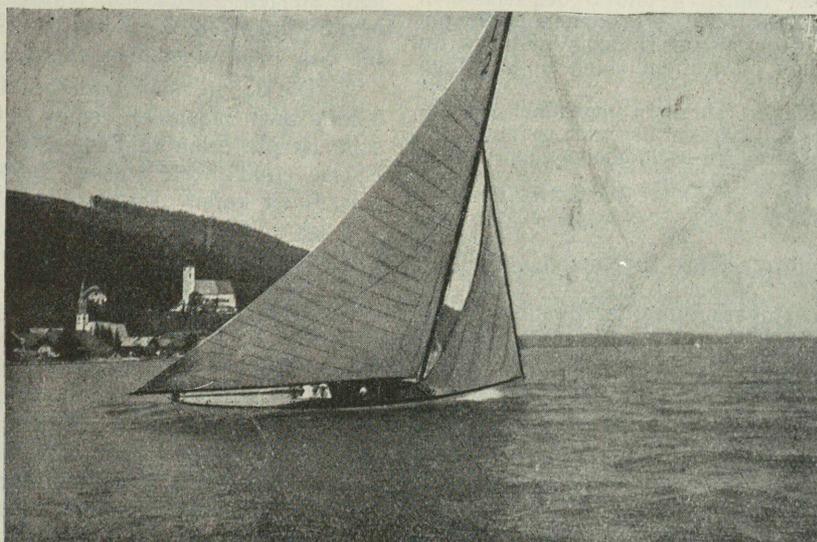
der auch dem Segler nicht unwillkommenen, geradezu idealen Badegelegenheit — die Tatsache, daß der Segelsport am Wörthersee trotz seiner angeblich mindergünstigen Windverhältnisse und obwohl er durch seine isolierte Lage den zu wechselseitigem Besuch geradezu prädestinieren Salzkammergutseen gegenüber entschieden gehan-

dicapt erscheint, sich in so überragender Weise entwickelt hat; denn daß der Segelsport auf dem Attersee mit dem auf dem Wörthersee heute auf eine Stufe gestellt werden kann, das wird doch im Ernst wohl niemand behaupten.

Habe ich bisher vom Segelrevier gesprochen, so will ich mich nun den einzelnen Bootstypen zuwenden. In einem der eingangs erwähnten Aufsätze las ich den Satz: »Jedes Segelrevier hat seine Eigenschaften, und so wird auch naturgemäß in jedem Revier ein bestimmter Bootstyp bevorzugt.« Sehr richtig: Ein jedes Revierden hat sein Pläsierchen! Es fragt sich nur, ob wirklich gerade die Sonderklasse das Idealboot für die besonderen

Eigenheiten des Attersees ist oder ob nicht vielleicht nur deshalb die Sonderklasse als das Um und Auf des Attersees angesehen wird, weil man dort noch nicht viel Gelegenheit hatte, Erfahrungen über andere moderne Bootstypen zu sammeln. Ich muß hier allerdings bemerken, daß ich selbst über keinen der bisher auf österreichischen Gewässern vertretenen Bootstypen vom Canoe bis zum Zwölfer so wenig eigene Erfahrungen besitze, wie gerade über die Sonderklasse. Insbesondere habe ich noch nie eine Sonderklasse im Rennen gesegelt. Ich will deshalb (im Gegensatz zu vielen Seglern, die z. B. die 35er fachlich kritisierten, ohne überhaupt einen derselben gesehen zu haben) mich lieber bescheiden auf die Meinungen anderer Segler stützen. Geheimrat *Busley* äußerte gelegentlich der Wechselrede über die Verlängerung der Geltungsdauer der Sonderklasse am

letzten deutschen Seglertag, die Sonderklasse sei fast ein Vierteljahrhundert alt und längst so vollständig ausgebaut, daß die Boote seit 1912 nicht besser, sondern schlechter wurden. Es seien auch seit dem Umsturz nur mehr (ich glaube) zwei Neubauten dieser Klasse entstanden. Und ein Atterseer (ein Verfechter der Sonder-



6 m R-Yacht, "Rarahu" des Herrn Ing. O. Wirth (Z. V. W. S.) vor Attersee 1922.

klasse!) bestätigte diese Kritik im Märzheft von »Flugzeug und Yacht« durch die Erklärung, daß Tilly XVII. ihren großen Ruf auch auf dem Attersee gewahrt habe und die Bezeichnung »beste deutsche Sonderklasse« wohl verdiene (anno 1923!). Es ist also offenbar wirklich in den letzten zehn Jahren kein Fortschritt mehr in der Sonderklasse erzielt worden; und wenn man heute nach dem alten Riß eine neue »Tilly XVII.« baut und mit neuen Segeln (eventuell (Hochtakelung) versieht, so wird ihre Überlegenheit über alle jüngeren Klassengenossinnen erst recht hervortreten. Geheimrat *Busley* hatte also wohl recht. Ob die Erhaltung der Sonderklasse als Rennklasse wirklich eine Lebensnotwendigkeit für

FRANZ KNOBLICH

FEINSTE HERRENGARDEROBE
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

den U. Y. C. Z. A. war (wie der Delegierte des U. Y. C. am Seglertag mit dem Brusttone der Überzeugung versicherte) und sie als Altersklasse den tatsächlichen Bedürfnissen des Attersees nicht ebenso gut genügt hätte, das wird man erst nach der Zahl und Güte jener Neubauten beurteilen können, die sie in den Jahren 1924—29 aufweisen wird (?)

Warum hat sich am Attersee gerade die Sonderklasse so eingelebt? Ich schließe so: Vor dem Kriege baute man in Österreich eigentlich keine Boote (mindestens keine größeren), man bezog sie

fast ausnahmslos aus zweiter Hand aus Deutschland Und da die Sonderklasse in Deutschland damals sehr beliebt war und (schon wegen der deutsch-amerikanischen Wettfahrten) ständig erneuert und ausgebaut, daher auch bis 1912 eine ständige Verbesserung erzielt wurde, konnte man gerade in dieser Klasse Boote, die erst ein oder zwei Jahre alt waren und die zwar auf deutschen Revieren mit besonders regem Betrieb keine besonderen, in einem minder gut besetzten Revier dagegen noch ausgezeichnete Aussichten hatten, recht preiswert erstehen.

(Schluß folgt).



Ein Brief.

Zu den in den Heften 4 und 5 des laufenden Jahrganges unserer Zeitschrift erschienenen Beiträgen des H. Ing. Werthner nimmt H. Ing. V. Thausing in nachfolgendem uns zur Veröffentlichung eingesandten Briefe Stellung.

Wir bringen dieses Schreiben ungeachtet des beschränkten Raumes, weil wir es für interessant halten, wie auch, weil wir unsere Unparteilichkeit dartun wollen.

Die Schriftleitung.

Sehr geehrter Herr Ingenieur!

Da ich an der Ausarbeitung der Bestimmungen der 35 m² Klasse mitgewirkt habe, muß ich doch noch auf Ihre Ausführungen in Nr. 4 und 5 der Zeitschrift »Flugzeug und Yacht« zurückkommen.

Daß die Längenbeschränkung »völlig überflüssig« sei, weil »die Länge von 10 m gar nicht erreicht werden dürfte« und es keinem Konstrukteur »einfallen würde, das Boot länger zu machen als 10 m«, ist ein Irrtum. Es haben nahezu alle Neubauten der Klasse schon 10 m Länge! Wohin man ohne Längenbeschränkung kommt, zeigt ein Neubau der ganz freien 20 m² Kielklasse für den Traunsee, der nach einer Zeichnung von Esthlander bei der O. Oe. S. G. im Bau ist und eine Länge von 9,85 m hat! Es scheint mir ziemlich sicher zu sein, daß wir bei den 35ern schon eine Länge von 12 m und mehr hätten, wenn die Länge frei wäre. Das würde aber sehr gegen den 4. Punkt Ihrer eigenen Anforderungen sein, denen die Vorschriften gerecht werden sollen, nämlich gegen den »niedrigen Preis.« Nur um die Kosten nicht allzu

sehr steigen zu lassen, wurde von uns die Länge beschränkt, weil diese bekanntlich in erster Linie für den Preis ausschlaggebend ist.

Die Boote sind auch bei 10 m Länge im Verhältnis zur Segelfläche schon teuer genug, andererseits ist die erlaubte Länge so groß, daß man die Klasse wohl trotz dieser Beschränkung als »frei« bezeichnen kann. Das Minimaldeplacement ist mit 800 kg. m. E. schon so klein, daß man es nicht noch vermindern kann, wenn man ein seetüchtiges Kielboot und kein verkapptes Schwertboot haben will, wie das unsere Absicht war. Umso mehr als der D. S. V. unsere frühere Bestimmung, daß mindestens ein Drittel des Gewichtes als Ballast im Kiel sein muß, mangels Verständnisses gestrichen hat. Bei einem Gewichte von ca 820 kg haben die ausgeführten 10 m-Längenboote nur ca 300 kg Blei im Kiel. Würde man ein noch kleineres Gewicht zulassen, dann bliebe kaum etwas für den Ballast übrig und man würde versteckte Schwerboote erhalten. Es hatten ja die 6 S. L. Fludern bei ca 8 m Länge schon über 500 kg Deplacement! Jedenfalls hat man mit unseren Bestimmungen sehr schöne Boote erhalten, deren Schnelligkeit im Verhältnis zur Segelfläche gelobt wird. Ich glaube daher, daß man an den Bestimmungen, die natürlich die Wünsche aller nicht erfüllen können, noch nichts zu ändern braucht.

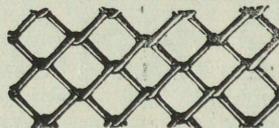
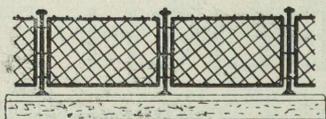
Sehr interessiert haben mich die Mitteilungen Ihres Bruders über den Neusiedlersee. Ich war vor mehr als 30 Jahren dort mit Mr. Drory und unserer ganzen lieben, alten U. Y. C.-Genossenschaft,

JERGITSCH

**DRAHT-
GITTER**

ALPENLÄNDISCHE DRAHTINDUSTRIE

FERD. JERGITSCH SÖHNE A.-G.



Drahtgitter

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

Graz, Annenstraße 18
Klagenfurt, Südbahngasse 12

die nur ein paar gute Freunde umschloß. In der Festschrift der U. Y. C. 1911 sind drei Bilder, die ich am Neusiedlersee anlässlich einer Regatta im Jahre 1890 aufgenommen habe. Damals hat »Vanesse« gegen »Nirwana« und »Astarte« den Nirwana-Pokal erkämpft. Schon zu jener Zeit war es ein sonderbarer Anblick für den Neuling, wenn er an den See kam. Er sah nämlich nur eine Wiese, das Schilf, das sich weit in den See hinaus erstreckte. In das Schilf

war ein langer Kanal gemacht, durch den man mit dem Beiboot weit in den See zu den verankerten Booten fuhr.

Da aber dem See die für ein Segelrevier erforderlichen Ufer mit günstigen Landungsmöglichkeiten fehlen, sind die Exkursionen nach Neusiedl wieder eingeschlafen.

Mit sportlichem Gruß Ihr ergebener
Ing. Victor Thausing.

10 m² Rennjolle »Pan«

von Zivilingenieur Rudolf Schlenk, Wien, U. Y. C. St. V.

Es ist äußerst reizvoll, an Hand von aerodynamischen Veröffentlichungen (z. B. denen der Göttinger Versuchsanstalt) zu vergleichen, in welcher vollkommener Weise sich die modernen Takelagen auf empirischem Wege, einer ganzen Reihe von wesentlichen Forschungsergebnissen entsprechend, entwickelt haben. Auch Erfahrungen der Segelflieger, wie z. B. die Bedeutung elastischer Flügel bei stoßweisen Winden, werden längst verwertet.

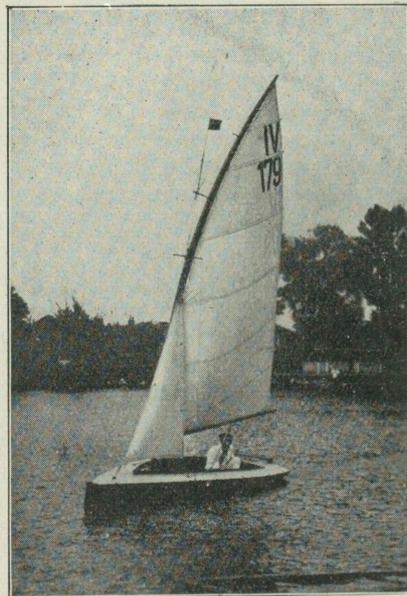
Allerdings gibt es auch eine Reihe von Erkenntnissen, die sich bis heute nicht auf den Segelsport anwenden ließen. In dieser Richtung liegt die Ausgestaltung der Segelfläche in einer mehr oder minder starren Tragfläche, welche Unabhängigkeit geben würde von der heiklen Formgebung eines freigespannten Tuches. Die Bedingung, daß das Segel nach Steuerbord und Backbord gleichermaßen stehen muß und daß es reffbar zu sein hat, verhinderte das Auswirken jedes in dieser Richtung etwa unternommenen Versuches.

Auf dem Wiener Segel-Revier hat Verfasser dieses neuerdings einen Versuch durchgeführt, der zum Teil wenigstens derartigen Motiven entspringt, ohne bisher Mißerfolg zu ernten. Im Gegenteil scheinen die Erfolge eine Veröffentlichung einiger Lichtbilder unter Anführung der dabei bestimmenden Absichten zu rechtfertigen.

Zunächst sollte die günstige Wirkung einer reinen Windeintrittskante, wie sie bei der Hochtakelung in Erscheinung tritt, verbunden werden mit dem Effekt der elastisch auswehenden Gaffel. Also ein krummer und drehbarer Mast.

Die Krümmung wurde kreisförmig gewählt, um beim Reffen den guten Stand des Segels nicht zu beeinträchtigen. Der Mast ist unten durch eine Spitze des Mastfußes, welcher frei beweglich in der Spur steht, gelagert, und oben durch einen Fixpunkt gehalten, der außerhalb des Mastes im oberen Drittel nur durch eine Verspannung gegen den Mast auf einer kleinen Spreizung gebildet ist und von welchem das stehende Gut zum Bootsrumpf führt. Der Mast kann sich nun um die durch die beiden Punkte gebildete Achse frei drehen, was sich in der Praxis vollkommen bewährte. Die Stellung des Mastes, bezw. das Auswehen desselben, paßt sich automatisch den Richtungsschwankungen des

Windes an, bevor man sie noch wahrnehmen kann. Ein guter Stand des Segels läßt sich bekanntlich bei einem Gaffelsegel leichter erreichen, als bei der Hochtakelung und bot gleichermaßen bei diesem Mast keine Schwierigkeit. Ganz von selbst ergibt sich weiters aus dem tropfenförmigen Querschnitt des Mastes im Verein mit der benachbarten Partie des Segelstoffes, welche durch den auswehenden Mast gewissermaßen gegen den Wind gespannt wird, insofern ein tragflächenartiger Charakter, als auch bei Tragflächen der vordere Teil der Ober-



seite gegen die Fahrtrichtung abwärts, also gegen den Wind, geneigt ist. Gerade die dadurch bedingte Ablenkung der Windströmung ergibt die gute Wirkung durch Bildung eines leichten Vakuums auf der Rückseite der Tragfläche, bezw. des Segels.

Nach so kurzer Zeit kann natürlich keinerlei abschließendes Urteil über diese Konstruktion gefällt werden; nur daß sie nicht ganz verfehlt ist, beweisen die überraschenden Erfolge, die bei allen Windstärken gleichmäßig, sicher und leicht errungen werden konnten, wie aus den Regatta-berichten zu ersehen ist.

Sport und Versicherung.

Von Richard Braun.

Für den aktiven Sportsmann, ganz gleich in welchem Sportzweige er sich betätigt, bringt die Ausübung des Sportes eine gewisse erhöhte Unfallgefahr mit sich, die der Grund dafür ist, daß er wieder Zuflucht zum Versicherungsschutz nimmt. Doch ist es von allergrößter Wichtigkeit beim Abschluß einer Versicherung ausdrücklich darauf zu achten, daß die Unfallgefahren, die mit der Sportausübung verbunden sind, auch ausdrücklich in die Versicherungspolizze mit aufgenommen werden.

Um ihren Mitgliedern bei sportlichen Unfällen einen solchen Schutz und eine Entschädigung zu sichern, haben viele Sportvereine in Deutschland — ähnlich wie dies auch die meisten deutschen Hochschulen getan haben — eine Kollektivversicherung für alle ihre Angehörigen abgeschlossen. Die Mitglieder dieser Vereine sind also bei Unfällen, die sich in ihrem Vereinssportbetrieb ereignen, schon durch den Verein, dem sie angehören, versichert, genau so wie die Studenten der betreffenden Hochschulen nicht nur für alle Unfälle auf akademischen Boden, sondern sogar auf dem Wege von und zur Hochschule. Diese Kollektivversicherungen haben für die Versicherten den großen Vorteil, daß infolge der großen Zahl der gleichzeitig Versicherten und der geringeren Unfallwahrscheinlichkeit für jeden Einzelnen verhältnismäßig nur sehr niedrige Prämiensätze bezahlt werden müssen. Die Einhebung der auf den Einzelnen entfallenden Prämien erfolgt gleichzeitig mit jener des Mitgliedsbeitrages, an den Hochschulen bei Bezahlung der Inskriptionsgelder.

Ist eine Unfall- und eine Haftpflichtversicherung bei der Ausübung von Körpersports schon eine dringende Notwendigkeit, so ist sie es noch vielmehr bei all jenen Sportzweigen, deren Ausübung an Fahrzeuge gebunden ist. Für den Automobilisten, den Motorradfahrer, den Segler und Motorbootfahrer besteht nicht nur eine erhöhte Gefahr darin, daß er infolge der Schnelligkeit seines eigenen Fahrzeuges Schäden verursacht, deren Gutmachung Summen erfordert, die seine Leistungsfähigkeit weit über-

steigen, sondern es ist in derartigen Fällen auch sehr wahrscheinlich, daß sein eigenes Fahrzeug ganz erheblichen Schaden leidet, ganz abgesehen davon, daß Leben und Gesundheit des Fahrers auch in erhöhtem Maße der Gefahr ausgesetzt sind.

Es gibt daher für diese Sportsleute eigentlich nur eine empfehlenswerte und ideale Versicherungsart, nämlich eine Versicherung, die nicht nur die persönlichen Unfälle einschließt, sondern sich auch auf die Haftpflicht dritten gegenüber — seien es nun Unbeteiligte oder Mitfahrer — sowie auf Beschädigungen oder den vollkommenen Verlust des eigenen Fahrzeuges erstreckt. Diese Form der Versicherung ist deshalb empfehlenswert, weil durch die Zusammenziehung der verschiedenen Ersatzleistungsfälle in einer einzigen Polizze die Prämie für jeden einzelnen Fall niedriger bemessen wird, die Prämie der Generalpolizze daher wesentlich geringer wird, als die Summe der Einzelprämien.

Bezeichnend für die Wichtigkeit einer Schiffs-(Boots)versicherung ist die Tatsache, daß die ältesten Formen der Versicherung gerade Schiffsversicherungen sind. Die Schiffsreeeder taten sich zusammen und verpflichteten sich gegenseitig bei Havarien oder Schiffsverlusten gemeinsam den Schaden zu decken. Oben angeführte Versicherungen sind besonders für Teilnehmer an Konkurrenzen und Rennen zu empfehlen, weil hiebei eine Erhöhung des Gefahrmomentes eintritt. Es ist daher bei Abschluß der Versicherungen darauf zu sehen, daß die Beteiligung an Konkurrenzen und Rennen in die Versicherungsfälle eingeschlossen ist. Ein Kapitel für sich bildet die Versicherung von Luftfahrzeugen und Fliegern. Hiezu soll ein zweiter Aufsatz Stellung nehmen.

Berichtigung.

In der vorletzten Zeile des im Juliheft erschienenen Aufsatzes »Zur Psychologie des Rennsegler-sportes« soll es auf Seite 23 statt »Offenbar mit m e i n e m Verstand« richtig lauten »Offenbar mit d e i n e m Verstand«.

BOOTSVERKEHR.

Einige **Ruderboote**, auch **Zillen**, zu kaufen gesucht. Genaue Angebote an die Verwaltung.

5 m² **Segel-Canoe**, bester Bauzustand, hervorragendes Rennboot, zahlreiche Preise, Standort Alte Donau, verkäuflich. Anfragen an die Verwaltung.



Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

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



Veldener Segler-Verein.

Yacht-Register.

Type	Name	Flagge	Heimats- hafen	Kon- strukteur	Erbauer	Erbaut im Jahre	Hauptbau- Material	Anzahl der Masten	Art der Tackelung	Nach Angabe des Besitzers						Auf Grund d. V.-Vrst.			Eigner	Adresse	
										Größe Länge	Länge i. d. W. L.	Größe Breite	Größter Tiefgang	Segelfläche	Motor PS	Länge i. d. W. L.					
35 m ² Renn- Klasse	Rielly II	Österreich	Wörthersee	V. Feinig	Feinig & Co.	1923	Mahag. Eiche	1	Hoch	10	7.2	1.6	1.2	35	—	7.2			Dr. Löwenthal	Wien I.	
	Röntakwinta	"		"	"	"	1923	"	1	"	10	7.5	1.6	1.15	35	—	7.5		A. C. Angerer	Wien XVI.	
	Sindbad III*)	"		"	"	"	1923	"	1	"	10	7.5	1.6	1.25	35	—	7.5		Otto Winds	Wien I.	
	Overun	"		"	"	"	1923	"	1	"	10	6.2	1.6	1.2	35	—	6.2		Johann Schur	Wien I.	
6 m R	Hidalla	Italien	Wörthersee	Costagusta	Costagusta	1913	Mahag. Eiche	1	Hoch	9.5	6.2	1.4	1.03	60	—	6.2			Dr. Tripeovich	Triest	
	Cobra	Österreich		H. J. Svanningen Christiana	Alask Hansen Dremmen b. Christiania	1911	Mahagoni	1	Slop	—	—	—	—	—	—	—	—		Johann Schur	Wien I.	
22 m ² Renn- Klasse	Lilo	Österreich	Wörthersee	V. Feinig	Feinig & Co.	1922	Kiefer, Eiche	1	Slop	6.08	5.4	1.7	1.27	22	—	5.4			Ing. Popper	Wien II.	
	Butterfly	"		A. Harms	"	1923	Mahag. Eiche	1	"	6.08	5.4	1.7	0.9	22	—	5.4			Willy Riedl	Wien I.	
	Toni	"		V. Feinig	"	1923	"	1	Hoch	6.08	5.6	1.7	1.15	22	—	5.6			Val. Feinig	Velden	
	Ghibella	"		"	"	1924	"	1	Slop	—	—	—	—	—	—	—	—		Dr. F. Mayer	Graz	
Ehem. 22 m ² Jollen Altersklasse	Rielly	Österreich	Wörthersee	V. Feinig	Feinig & Co.	1919	Eiche	1	Slop	6.08	5.4	1.7	1.28	22	—	5.4			Trude Hirsch- Weißhut	—	
	Bibi	"		"	"	1914	"	1	"	6.08	5.4	1.7	1.28	22	—	5.4			Dr. H. Schwarz	Wien VII.	
Sonderkl.	Sieglinde	Österreich	Wörthersee	Engelbrecht	Engelbrecht	?	Ceder	1	Slop	—	—	—	—	—	—	—			Hans Tschernitz	Klagenfurt	
Klassen- lose Fahrzeuge	Meteor	Österreich	Wörthersee	—	Köfer	—	—	1	Slop	—	—	—	—	—	—	—			Franz Tschernitz	Klagenfurt	
	Maiko	"		Sibick & Co.	Sibick & Co.	1903	Mahagoni	1	Logger	8.5	5.8	1.9	1.6	34.8	—	5.9			Rich. Barry	Wien	
	Tartarin	"		Treichler	Treichler	?	Pitipine, Eiche	1	Slop	7.4	6.1	1.8	1.15	61	—	6.1			Rud. Heinzl	Velden	
	Dietz	"		—	Resse	1904	Ceder, Eiche	1	"	8.8	5.7	1.7	1.15	54	—	5.7			A. C. Angerer	Wien XVI.	
	Harald	"		—	Köfer	1903	"	1	"	7.7	5.9	1.7	1.1	43	—	5.9			Thiery	—	
	Mefisto	"		—	O. Happe	1903	Eiche, Lärche	1	"	7	6	2.5	1.5	38	—	6			M. Möblacher	Velden	
	Pinguin	"		—	—	—	—	1	"	—	—	—	—	—	—	—			H. Breitegger	Saag	
	Pititzi	"		—	V. Feinig	Feinig & Co.	1912	Mahagoni	1	"	6.5	5.6	1.7	1.2	25	—	5.6			H. Barry	Wien
	Maja	"		—	—	—	—	1	"	—	—	—	—	—	—	—			Dr. F. Mayer	Graz-Velden	
	Gefion II	"		—	W. v. Hacht Hamburg	—	1905	Ceder, Eiche	1	"	8.5	5.28	1.7	1.7	44.7	—	—			Johann Schur	Wien I.
10 m Rennkl.	Willy	Österreich	Donau	—	—	—	—	1	Slop	—	—	—	—	—	—	—			Willy Riedl	Wien I.	
Motorboote	Rosl	Österreich	Wörthersee	V. Feinig	Feinig & Co.	—	7 m Tourenboot	—	Motor Fiat	Type 1 c	—	—	—	—	—	—			Willy Riedl	Wien I.	
	Hardy	"		"	"	—	7 m "	—	"	"	1 "	—	—	—	—	—			Ing. S. Klarfeld	Wien IV.	
	Robin	"		"	Amerika	Amerika	—	—	—	"	—	—	—	—	—	12	—		"	Wien IV.	
	Flyer V	"		"	V. Feinig	Feinig & Co.	1922	Mahagoni	—	"	Vierzylinder- Wellenbinder	—	—	—	—	—	40	—		Johann Schur	Wien I.

*) Verkauft, aber vom Eigner noch nicht als verkauft gemeldet.

„DER ANKER“

ALLGEMEINE
VERSICHERUNGS-AKTIEN-GESELLSCHAFT

VERSICHERT IHRE:

YACHTEN

BOOTE

AUTOMOBILE

MOTORRÄDER

ZU DEN KULANTESTEN BEDINGUNGEN

ALLE AUSKÜNFTE ERTEILT BEREITWILLIGST DIE

TRANSPORT-ABTEILUNG

DES

„ANKER“

ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AKTIEN-GESELLSCHAFT

WIEN, I., HOHER MARKT 10/11

TELEFON 66.555 SERIE

ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRTS-ZEITSCHRIFT

Unsere Stellung als offizielles Organ der in Österreich auf dem Gebiete des Segel- und Motor-Yacht-Sportes führenden Verbände und Klubs hat uns in nahen Kontakt mit Schiffahrtskreisen gebracht. Aus diesen wurden wir initiativ in unserer Absicht das Programm unserer Zeitschrift auch auf die technische, verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Seite des Wasserverkehres auszudehnen, bestärkt.

Indem wir in diesem Sinne nunmehr ständig in unserem Blatte auch die Schiffahrtsinteressen Österreichs publizistisch vertreten werden und hiefür mit dem Gewichte aller uns zur Verfügung stehenden Hilfsmittel einzutreten beabsichtigen, hoffen wir, daß es uns durch unsere Tätigkeit nicht allein gelingt dem Ausbau unserer Binnenschifffahrt und dem Donauverkehr wertvolle Dienste leisten zu können, sondern auch die engere Angliederung und den Anschluß unseres nunmehr binnenländischen Vaterlandes an einen uns natürlich gelegenen Seehafen einzuleiten. Hiedurch wollen wir zur Belebung eines Wirtschafts- und Güterausgleiches beitragen, der dem industriereichen Binnenlande neue Absatzquellen und Verkehrsmöglichkeiten, den Schiffahrtsunternehmungen aber das produktionsreiche Hinterland erschließen hilft.

Wir werden dieses unser Programm umso eher und restloser erfüllen können, je großzügiger unsere Bestrebungen von allen in Betracht kommenden staatlichen und privaten Stellen gewertet und je weitgehender die Unterstützung ist, die wir bei unserer Arbeit finden werden.

Der Herausgeber.

Bekanntmachung.

Die **Baudirektion der Donau-Regulierungs-Kommission** verlautbarte am 28. Juli l. J. unter Z. 1231 ex 1924, daß die zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nächst **Zwentendorf** km 1974 (alt km 45 o. W.) geplanten Baumaßnahmen voraussichtlich am 11. August in Angriff genommen und ca. drei Wochen dauern werden. Während dieser Arbeiten ist Berg- und Talfahrern das **Passieren** der Arbeitsstelle so lange **verboten**, als bei km 1972 (alt km 43 o. W.) am rechten und bei km 1978 (alt km 49 o. W.) am linken Ufer eine **rote Fahne** aufgezogen ist. **Eil- und Postdampfer** sind von dieser Einschränkung **ausgenommen**.

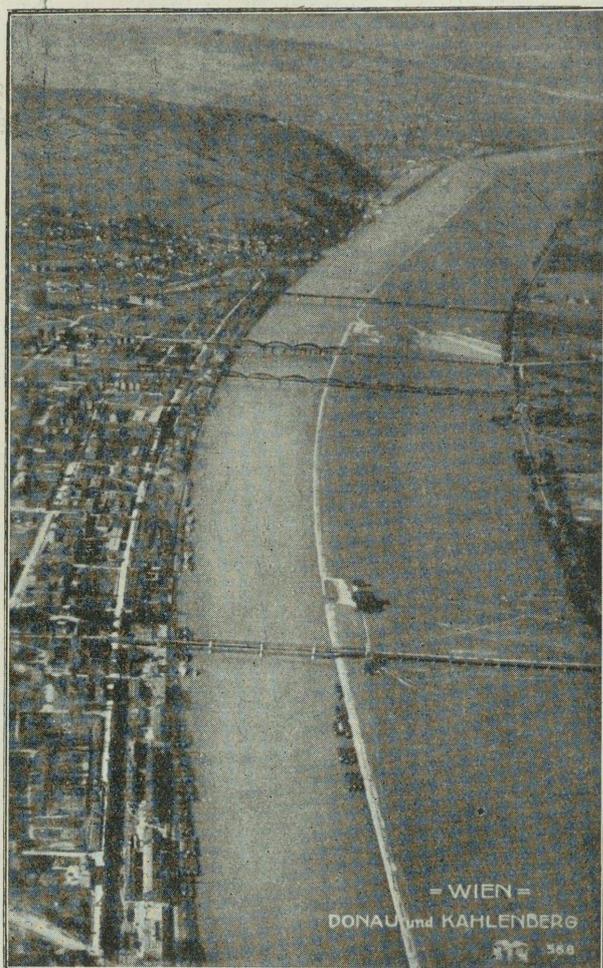
Die Donau.

Mitten durch Europa fließend, ist die Donau zur wichtigsten Binnenwasserstraße des Kontinents geradezu prädestiniert. Die Statistik der Vorkriegszeit erweist jedoch, daß dieser Strom nicht an der Spitze, sondern am Schlusse der europäischen Wasserstraßen rangiert. Ihr Verkehrsquantum betrug im Jahre 1913 nur 2'2 Millionen Tonnen, während auf dem Rhein im gleichen Jahre 66'4, auf der Elbe 19'5 und auf der Oder 6 Millionen Tonnen befördert wurden. Daß seither ein Umschwung nicht eingetreten ist, bedarf keines Beweises. Die Ursachen dieser betrübenden Erscheinung sind auf geographischem, politischem und technischem Gebiet zu suchen.

Geographisch kommt zweierlei in Betracht. Einmal, daß die Donau vom hochkultivierten Westen zum minder hochstehenden Osten Europas fließt,

dann, daß sie bis zum Eintritt ins ungarische Tiefland ein ausgesprochener Gebirgsfluß ist, der unter sehr beträchtlichen Schwankungen des Wasserstandes, Ablagerung recht bedeutender Geschiebemengen und auch unter Laufänderungen zu leiden hat. Jeder einzelne dieser Einflüsse erschwert die regelmäßige Schifffahrt und macht kostspielige Regulierungsarbeiten notwendig. Politisch kommt zu bedenken, daß der Unterlauf der Donau dem Balkan, dem alten Wetterwinkel Europas, angehört, was der ruhigen Entwicklung von Handel und Verkehr nur abträglich ist. Dermalen müssen die Staaten am Donauunterlauf als noch lange nicht ausreichend konsolidiert bezeichnet werden; das politische Hindernis besteht daher auch weiter fort. Hoffnung auf baldige Behebung ist zwar vorhanden, wann sie aber in Erfüllung gehen wird, steht dahin.

In technischer Beziehung ist in Zusammenhalt mit den hier als geographisch bezeichneten Hindernissen zu nennen: die steinerne Brücke von Regensburg, das Kadlet oberhalb von Passau, die Verwilderung der ungarischen Donau und die nicht großzügig genug durchgeführte Regulierung des



Eisernen Tores. Auch der unterbliebene Ausbau jener Wasserstraßen, die weiland Ministerpräsident Dr. Körber mit dem im Jahre 1912 geänderten Gesetz vom Jahre 1901 in die Wege geleitet, wäre hier zu nennen. Ohne Anspruch auf Vollzähligkeit zu erheben, sind die angeführten Ursachen der verkehrspolitischen Rückständigkeit der Donau schon einzeln und erst recht zusammen genommen so groß, daß die weiter oben gebrachten Zahlen über die Transportquanten verständlich werden.

Die Nachkriegszeit hat zur Hauptaufgabe die vom Weltkrieg der Wirtschaft geschlagenen Wunden zu heilen. Dazu gehört auch die Belebung des Verkehrs auf Strömen und Flüssen. Denn hiedurch wird nicht nur die Vorbedingung für einen in absehbarer Zeit möglichen Wohlstand geschaffen, sondern auch der leider noch bestehende Rest des Völkerrasses abgebaut. Deshalb kann man sagen, daß an der Entwicklung der Donau zur Hauptbinnenwasserstraße Europas nicht bloß die Anrainer des Stromes, sondern fast alle Staaten des Weltteiles interessiert sind.

Die Bildung einer internationalen Donaukommission ist, wenn sie den hier angedeuteten Betätigungsrahmen einhält, nur mit Freude zu begrüßen, weil es auf diese Weise allein möglich sein wird, in absehbarer Zeit zu praktischen Ergebnissen zu gelangen. Nicht nur, daß die notwendigen und an sich recht umfangreichen Vorarbeiten nur bei Zusammenfassung aller Kräfte an einer Stelle durchführbar werden, auch die so überaus wichtige Frage der Geldbeschaffung ist anders, denn international kaum zu lösen. Als Österreicher darf man eben nicht vergessen, daß alle Staaten, nicht nur die im Weltkrieg unterlegenen, heute noch eine schwerkranke Volkswirtschaft haben, daher aus eigener Kraft gar nicht in der Lage sind die für den Ausbau der Donau benötigten ungeheuren Summen aufzubringen. Einer internationalen Organisation wird dies schon eher möglich, denn sie kann sich an das internationale Kapital wenden. Bei diesem wird sie allerdings umso mehr Entgegenkommen finden, je größer die von ihr zu bietenden Sicherheiten sind. Darunter wollen nicht bloß rein bankmäßige, sondern auch politische Garantien in dem Sinne verstanden werden, als das internationale Kapital die Überzeugung von der bloß wirtschaftlichen Verwendung der angeforderten Summen, wie die Gewähr für ruhige und aufbauende Arbeit im nahen Osten erhalten muß. Gerade die letztangeführte Gewähr kann nur eine zwischenstaatliche Organisation deshalb bieten, weil nur hinter ihr die Macht der Großstaaten steht und nur diese es zustande bringen können, daß im Osten und Südosten Europas die zur Hebung der Donau und ihres Verkehrs unbedingt notwendige Ruhe und Ordnung zur Herrschaft kommen und an dieser bleiben.

Damit sind in großen Zügen die Ursachen der bisherigen Rückständigkeit der Donau als Verkehrsweg und zugleich die geeigneten Abhilfen aufgezeigt. Nun mögen noch in Kürze die Fragen: Welche Bedeutung hat die Donau für Österreich und seine Bundeshauptstadt Wien, erörtert werden.

Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde

lesen und abonnieren

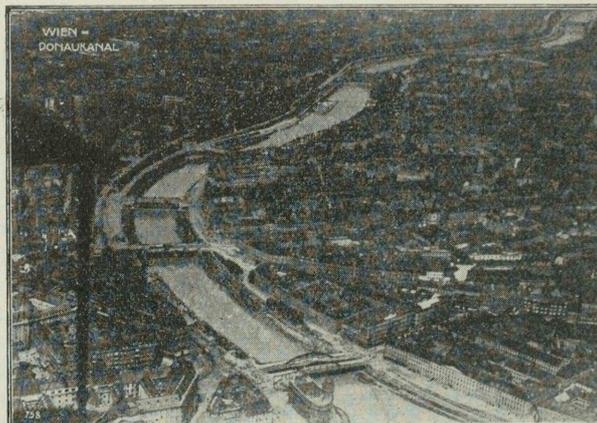
„Flugzeug und Yacht“

Redaktion und Administration:
Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 3

In ersterem Belange sei abermals auf die Vorkriegszeit zurückgegriffen. Im Jahre 1912 war der Anteil der wichtigsten Massenartikel Nahrungsmittel und Brennstoffe, am Donauverkehr folgender: Nahrungsmittel an 41%, Brennstoffe an 31%, sonstige Güter 28%. Diese Zahlen erhalten ihre Bedeutung erst durch Vergleich mit dem Bahnverkehr desselben Jahres. Damals verteilte sich das Transportquantum der k. k. Staatsbahnen mit rund 4% auf Nahrungsmittel, mit 44% auf Brennstoffe und mit 52% auf sonstige Güter. Nun erkennt man deutlich, daß schon zur Zeit der Monarchie die Donau vornehmlich der Ernährung diene. Damals gehörten 50% der »Kronländer« ihrem Stromgebiet an. Heute zählt der Freistaat Österreich 9 Bundesländer, von denen nur eines, Vorarlberg, nicht zum Donaustromgebiet gehört. War die Bezeichnung Österreich-Ungarns als »Donaumonarchie« nicht ungerechtfertigt, so ist die österreichische Republik noch in viel höherem Maße ein Donaustaat geworden.

Österreichs Anteil am Donaufahrt beträgt 345 km d. s. 12'8% der ganzen 2.710 km betragenden Stromlänge oder 13'5% der mit 2.552 km zu veranschlagenden Länge des schiffbaren Teiles. Die Bedeutung der Donau für Wien läßt sich anhand der Karte leicht und schnell nachweisen. Nimmt man an, daß die weiter oben als notwendig bezeichneten Regulierungsarbeiten bereits durchgeführt seien, daß man daher direkt von der Nordsee quer durch Europa ins Schwarze Meer auch mit größeren Fahrzeugen (z. B. mit Lastbooten zu 1.000 t Tragfähig-

keit) gelangen könne, so ist es nicht schwer eine direkte Verbindung zwischen London, der westlichsten und Konstantinopel, der östlichsten europäischen Hauptstadt herzustellen. Die Längerselben beträgt rund 2.400 km. Gerade im Halbierungspunkt, im km 1.200, liegt Wien. Diese



rein geographische Tatsache rechtfertigt vollauf die hohe Bedeutung, welche Wien heute schon im Donauverkehr einnimmt und die nur steigen kann, wenn — welcher Hoffnung wir zum Schlusse dieser Ausführungen Raum geben wollen — der Ausbau der Donau zur Hauptbinnenwasserstraße Europas bald in Angriff genommen und die Freihafenfrage ehe-möglichst einer gedeihlichen Lösung zugeführt wird.

Österreichs Wege zur Küste.

Die zentralkontinentale Lage Österreichs, besonders die seiner Bundeshauptstadt Wien, erklären es, daß unser Handel mit dem Binnenwasserweg der Donau auch dann nicht genug haben könne, wenn durch Ausbau dieser Kommunikation nach West und Ost eine direkte Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meere hergestellt sein wird. Österreichische Volkswirte müssen vielmehr auch an die nach Nord und Süd führenden Routen denken. Glücklicherweise liegen die Verhältnisse so,

daß die küstenbesitzenden Staaten sehr an Österreichs Seehandel interessiert sind.

Uns stehen zwei Routen zur Seeküste frei, eine zur Nordsee, der andere zum Mittelländischen Meere. Bezogen auf Wien ist erstere ungefähr doppelt so lang, wie letztere. Dieser Unterschied wird aber durch die Geländeform — nahezu Flachland im Norden, Alpen und Karst im Süden — fast zur Gänze kompensiert. Deshalb kann man getrost sagen, für den Seeverkehr Wiens sei es beinahe



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

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

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

gleichgültig, ob er nord- oder südwärts führe. Faßt man aber die Bundesländer ins Auge, so ändert sich die Sachlage ganz wesentlich zu Gunsten der Südroute. So sehr uns Österreicher der deutsche Bruder nahesteht, so müssen wir doch unter dem Zwang der Geographie des Südweges, d. i. jenes nach *Triest* und *Venedig*, wie nach *Genua* und *Fiume* eingedenk sein und bleiben.

In der Nachkriegszeit haben alle Häfen stark gelitten. Bei Triest und Fiume kommt aber der Wechsel der Staatshoheit als besondere Erschwerung noch dazu. Er brachte eine politische Neuorientierung, die sich im Handel und Verkehr nicht über Nacht einleben und durchsetzen kann. Deshalb sank der Hafenerverkehr von Triest auf kaum den vierten Teil des Vorkriegsumfanges, während Fiume noch viel mehr einbüßte. Im Laufe der Jahre hat sich dies zwar insofern nicht unwesentlich gebessert, als Triest nunmehr über den halben Vorkriegsumsatz aufzuweisen hat, während Fiume dank der endlich geregelten Hoheitsfrage politisch beruhigt und so in die Verfassung gebracht erscheint, an die Wiederanknüpfung seiner alten Handelsbeziehungen zu denken.

Welchen Umfang diese in den 4 Südhäfen hatten, kann an Hand des Eingangsverkehrs für das Jahr 1908/1912 ersehen werden. In diesem Zeitraum stieg Triests Einfuhr von 3'6 auf 4'6 und betrug im Durchschnitt 4'1 Millionen Registertonnen. Für die 3 anderen Häfen lauten die

entsprechenden Zahlen (ebenfalls in Millionen Registertonnen) Fiume 2'1—2'6—2'3, Genua 6'9—7'7—7'3, Venedig 1'9—2'2—2'1. Demgegenüber hatte Hamburg im gleichen Zeitraum 12'0—13'6—12'7 Millionen Registertonnen an Eingang aufzuweisen. Hieraus geht hervor, in welchem überwältigendem Maße Hamburg die Südhäfen überragte und wie unter letzteren Genua dominierte.

Triests Interessensphäre wird durch die zwischen Österreichs West- und Ostgrenze nach Süden führenden Bahnen bestimmt. Es sind dies die in Salzburg beginnende *Tauern-*, die in Linz ansetzende *Phyrn-* und die von Wien ausgehende *Südbahn*. Mit Hilfe dieses Bahnsystems läßt sich Triests Hinterland recht gut gegen West und Ost abgrenzen, so daß die bekannten Rivalitäten der einzelnen Handelshäfen in Zukunft nicht mehr aufleben brauchen. Der westliche Nachbar im Triestiner Hinterland ist *Venedig*, der östliche *Fiume*. Wie sich Venedig mit Genua auseinandersetzen wird, braucht Österreich nicht zu kümmern.

Als geeignetstes Mittel zur Verkehrshebung aller vier Südhäfen können der Ausbau der bisher abgeschlossenen Handelsverträge zu Verkehrsverträgen, die Schaffung von Freihafenzonen, wie die Ausgestaltung der Zufahrtshäfen bezeichnet werden. Sobald man sich von politischer Brunnenvergiftung frei macht, wird gewiß die richtige Abhilfe gefunden werden, denn »wo ein Wille, da ist auch ein Weg!«



MESSTER

BERLIN:
ED. MESSTER, Kanonierstraße 1

AMSTERDAM:
N. V. AEROFOTO, Singel 62

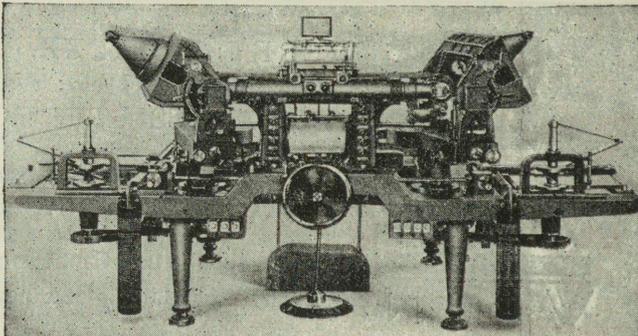
Reihenbildner: (Pat. Messter) für automatische Aufnahme von zusammenhängenden Luftbildern.

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

AUTOKARTOGRAPH.

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

Alleinvertreib durch
MESSTER-KONZERN



AUTOMOBILWESEN.

Lastkraftwagen.

Wer ein automobilistisches Fachblatt zur Hand nimmt, wird leicht feststellen können, daß darin Lastkraftwagen sehr stiefmütterlich behandelt sind. Kein anderes Bild bietet eine Kraftfahrzeugstatistik. Eine solche brachten wir in unserem Aprilheft auf Seite 23. Hält man beide Umstände zusammen, so erkennt man den Grund der Zurücksetzung des Lastwagens. Er ist nicht nur darin zu suchen, daß Nutzfahrzeuge dem meist Sportkreisen angehörenden Leser der Fachblätter wenig, eigentlich gar nichts bieten, sondern auch darin, daß die Volkswirtschaft die wahre Bedeutung des Lastkraftwagens bis heute nur unzulänglich erfaßt hat, daher von diesem Transportmittel nicht den gebotenen umfangreichen Gebrauch macht. Bekannt ist ja, daß der Lastkraftwagen nicht bloß geeignet ist der Eisenbahn wertvolle Zubringerdienste zu leisten, sondern, daß er sie auch im Bedarfsfalle unterstützen, wie ihr als Vorläufer (Pionier) dienen kann. Hiezu kommt, daß der Lastkraftwagen, was besonders hervorzuheben eigentlich

überflüssig sein sollte, bei richtiger Verwendung dem Pferdefuhrwerk betriebswirtschaftlich weit überlegen ist.

Nimmt man die bereits erwähnte Statistik aus dem Aprilheft nochmals vor, so kann man weiter erkennen, daß erst auf je 5 Kraftfahrzeuge 1 Lastkraftwagen entfällt, dann daß die Mehrzahl letzterer in Wien verwendet wird. Damit erscheint der Beweis erbracht, daß in den Bundesländern weder Industrie noch Handel den Lastkraftwagen gebührend würdigen.

Hierauf wollten wir heute hinweisen. Den Lastkraftwagen zu fördern, betrachten wir als eine wichtige, im Interesse der einheimischen Volkswirtschaft liegende Aufgabe. Wir werden daher dieses Verkehrsmittel im Auge behalten und es nach Maßgabe unseres Raumes besprechen. Für heute nur noch eine, vornehmlich an die in Frage kommenden Kreise in den Bundesländern abzielende Bemerkung: Nicht der kleinste Vorteil des Lastkraftwagens ist die „Intimität seines Verkehrs“, die Eigenschaft, die zu verfrachtenden Güter vom Verwahrungsort des Absenders direkt an den Verwahrungsort des Abnehmers zu befördern.

Bücher und Zeitschriften.

Dr. Ing. C. H. Güldner: „Untersuchungen über den Einfluß der Betriebswärme auf die Steuerungseingriffe der Verbrennungsmaschinen.“ Verlag J. Springer, Berlin 1924. Preis geb. 1'45 Dollar.

Der Verfasser beschreitet technisches Neuland, wenn er auf Grund umfangreicher Beobachtungen an verschiedenen mit Nockenwellen gesteuerten Verbrennungsmaschinen die Vorgänge untersucht, die sich beim Übergang der Maschine vom kalten zum betriebswarmen Zustand abspielen, wobei er deren Einfluß sowohl auf die Arbeitsvorgänge im Zylinderinneren, als auch auf die Steuerungs-

Die erfolgreichsten

Yachten

konstruiert und baut

W. von HACHT

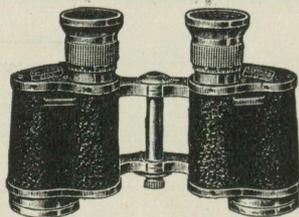
Yachtwerft, Hamburg

Gebr. Sachsenberg A. G.

Roßlau a. d. Elbe 76

Deutschland: Filiale Köln-Deutz u. Stettin

Schiffswerft, Maschinenfabrik, Kessel-
schmiede, Personen- u. Schlepddampfer,
Schwimm- u. Trockenbagger, Original
„Buckauer Schiffsschrauben“



Ihr Reisekamerad

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

ZEISS

Feldstecher

Bezug durch den optischen Fachhandel.

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



organe erörtert, um schließlich auf jene Vorkehrungen zu sprechen zu kommen, die bereits bei der kalten Maschine getroffen werden müssen, um deren einwandfreies Arbeiten im warmen Zustand zu sichern. Da noch keine Veröffentlichungen auf diesem interessanten Gebiete vorliegen, folgt man dem Verfasser gern in seine theoretischen Untersuchungen, die sich mit dem Entstehen und der Größe jener Wärmemenge befassen, die der Maschinenkörper im Betriebszustand ständig aufspeichert und die als Betriebswärme bezeichnet wird. Nach Feststellung der guten und nachteiligen Wirkungen dieser Betriebswärme auf die inneren Arbeitsvorgänge, wobei auch das Reibungsproblem in dieser Abhängigkeit ohne Rücksicht auf das Verhalten der Schmiermittel gestreift wird, schildert der Hauptteil die Beeinflussung der Steuerungsorgane, insbesondere des freien Ventilspiels, dessen Verkleinerung oder Vergrößerung natürlich der inneren Arbeitsvorgang in der Maschine verändert. Vor

allem wird die Brennstoffdüse der Hochdruckmotoren mit ihrem genau festgelegten Arbeitsspiel in dieser Hinsicht empfindlich sein, besonders bei Teerölmotoren, die mit vorgelegtem Zündöl arbeiten. Die bei Verpuffungsmotoren auftretenden Erscheinungen veranlassen den Verfasser zu einer graphischen Untersuchung der Bewegungs- und Kräfteverhältnisse bei den Nockenwellensteuerungen. In logischer Weise ist die Einteilung des Stoffes nach der Art der äußeren Steuerungsanordnung durchgeführt, wobei auch eine vergleichende Kritik der verschiedenen Bauarten platzgreift. Schließlich sind die wichtigsten Ausführungen und Patente zusammengefaßt, die den vor allem bei Gleichdruckmotoren ins Gewicht fallenden Betriebsänderungen infolge der Wärmedehnung beim Steuereingriff entgegen arbeiten. Für die Drucklegung und Ausführung der erläuterten Textabbildungen gewährleistet der Ruf des Springerverlages Solidität und Ausgeglichenheit.
Ing. J. S.

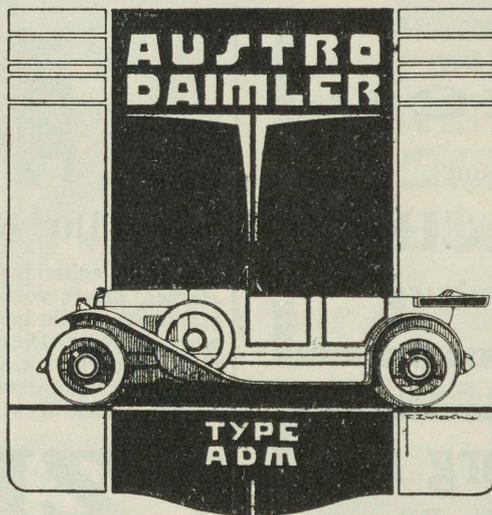
Auto- und Motorrad-Reparatur-Abonnement

„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.



OESTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

WERK: WIENER-NEUSTADT

Zentral-Verkaufsdirektion: Wien I. Schwarzenbergplatz 18

Niederlage und Ausstellungslokal: Wien I. Kärntnerring 13

RUNDFLÜGE

über Wien, Wienerwald, Semmeringgebiet

FERNFLÜGE nach allen Flughäfen
des In- u. Auslandes

Flugschule, Luftbilder

Prospekte auf Verlangen

„AVIS“

FLUGZEUG- UND AUTOWERKE GES. M. B. H.

FLUGFELD ASPERN
Telephon 45-4-64

WIEN, I. FREYUNG 3 — Tel. 27-5-80

Werke:
BRUNN a. GEB.

ÖSTERR. UNG. OPTISCHE ANSTALT

C. P. Goerz

Ges. m. b. H.

WIEN X₁ SONNLEITHNERGASSE 5

Optische und wissenschaftliche Instrumente

Höhenmesser, Neigungsmesser, Trieder-
Binocles, Zielfernrohre, Flugzeug- und
Boot-Kompasse

When communicating with advertisers, mention of „Flugzeug und Yacht“
will ensure special attention.

Wir bitten bei Anfragen auf „Flugzeug und Yacht“ Bezug zu nehmen.

Bosch

Motorradrennen auf der
Wiener Trabrennbahn

Meisterschaft

VON

Österreich

Karner auf Sunbeam

mit

BOSCH ZÜNDUNG



BMD