

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**.

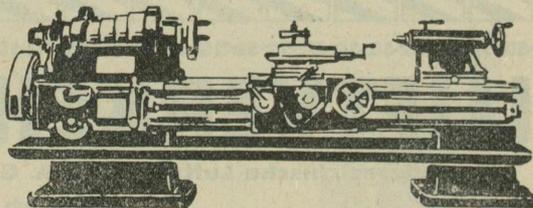
Neuzeitliche
Werkzeug-Maschinen

für

Autobau

Flugzeugbau

Schiffsbau



H. Sartorius Nchfg.

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VIII. Laudong. 12.

„DEUTSCHE MOTORZEITSCHRIFT“

Führende deutsche Fachzeitschrift
für alle Gebiete des Motorwesens

(Flug-, Automobil- und Motorradwesen, einschließlich
Verkehr und Sport)

Preis K 200.000 jährlich.

Erscheinungsweise: monatlich

Probenummern auf Verlangen vom Verlag

HELLMUTH DROSCHA

Dresden, A 19, Müller Bersetstraße 17

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 WINTER-FLUGPLAN DER TRANS-EUROPA-UNION

Österreichische Luftverkehrs A. G. Wien I. Friedrichstraße 1 (Verkehrsbüro)
Gültig ab 15. Oktober 1924

		Täglich (außer Sonntags)			
	9.30	ab	FRANKFURT	an	17.00
	11.15	an	FÜRTH	ab	15.15
	11.40	ab	(NÜRNBERG)	an	14.50
	13.00	an	MÜNCHEN	ab	13.30
	13.30	ab		an	13.00
	16.30	an	WIEN	ab	9.45
9.00		ab		an	10.30
11.00		an	BUDAPEST*)	ab	8.30

*) 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 " " 500.000
Wien-Frankfurt " " 1,950.000
Wien-Fürth (Nürnberg) " " 1,350.000
Bis 10 kg Freigepäck.

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.

AUTOABFAHRT

8:30 vom Verkehrsbüro, Wien, I., Friedrichstraße 1

Flugscheine und Auskünfte im Österreichischen Verkehrsbüro, Wien, I. Friedrichstraße 1
Telephon Nr. 52-5-90, ab 1. November Nr. 7500

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 Organ des —

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:

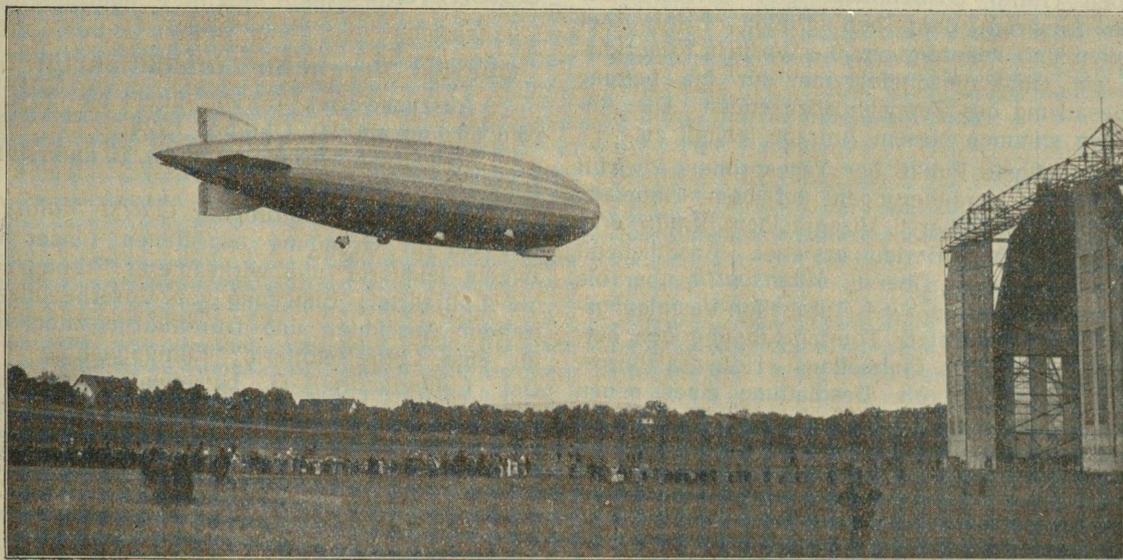
Für Oesterreich jährlich	60.000 ö. K.	Für das Ausland jährlich	15— Schw. Frs.
Einzelnummer	6000 ö. K.	Einzelnummer	1.50 Schw. Frs.

Jahrgang 1924

Wien, November

Nr. 11

Z. R. III.



An den Luftschiffbau Zeppelin

Friedrichshafen.

Der Oesterreichische Aeronautische Verband spricht im Namen sämtlicher Flugkreise Oesterreichs den Erbauern und der Besatzung des stolzen Luftschiffes Z. R. III. die herzlichsten Glückwünsche zu ihrer ruhmvollen Leistung aus.

Möge die Amerikafahrt des Z. R. III. zum Symbol werden, daß die ungebrochene Schaffenskraft des deutschen Volkes aus Not und Leid den Flug in eine herrliche Zukunft begann.

Oesterreichischer Aeronautischer Verband.

MITTEILUNGEN.

Österreichischer Aeronautischer Verband.

Einladung zu den Vorträgen

am 9. Dezember 1924, 19 Uhr, im Ingenieur- und Architekten-Verein, I., Eschenbachgasse 11,
am 10. Dezember 1924, 19 Uhr, im Niederösterreichischen Gewerbe-Verein, I., Eschenbachgasse 2,
am 11. Dezember 1924, 19¹/₂ Uhr, im großen Saale der Urania.

Vortragender: Hauptmann a. D. *Dr. A. Hildebrandt* über: Die Amerikafahrt des Z 126 (Lichtbilder).
Karten für den 9. und 12. soweit der Vorrat reicht im Sekretariat des Österr. Aero-Clubs und des
Österr. Flugtechnischen Vereines;

am 18. Dezember 1924, 16¹/₂ Uhr, zum Vortrag *Oberst Ing. Franz Hinterstoßer* im Militär-Kasino,
Wien, I., Schwarzenbergplatz 1, »Plauderei über das Wetter«. Gäste willkommen.

Österr. Aero-Club.

Ausschußsitzung am 15. Oktober 1924.

Vorsitzender: Hofrat *Ing. Deutlmoser*. Anwesend waren zwei Vizepräsidenten, 11 Ausschußmitglieder. Neu aufnahme: *Oskar Pöffl*, Redakteur, vorgeschlagen durch Herrn *Leopold Kupelwieser* und Oberinspektor *Theodor Kövesdy*. Austritt: Herr *Oskar Schuhmacher*.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden Hofrat *Deutlmoser* gibt derselbe der Freude Ausdruck über den großen Erfolg der Deutschen und beantragt an die Werft in Friedrichshafen ein Glückwunschtelegramm für die Leitung und Besatzung des Zeppelin abzusenden. Die Anwesenden stimmen diesem Antrage lebhaft zu.

Der nächste Punkt der Tagesordnung betrifft die geplanten Veränderungen auf dem Clubplatz, zu welchem Herr Oberstl. Vizepräsident *Mannsbarth* einen eingehenden Bericht erstattet. Anschließend daran berichtet Herr Oberstl. *Mannsbarth* über die heuer stattgefundenen zwei Autoballon-Verfolgungsfahrten durch den österr. Touringclub und den derzeitigen Zustand des Clubballons »Hohensalzburg«. Er regt an, da an die Beschaffung eines neuen Ballons gedacht werden muß, da der alte Ballon nur mehr für einige Fahrten tauglich ist, durch Aktionen das nötige Kapital hereinzubringen.

Die nächste Frage betrifft das Clublokal. Nachdem die Gastfreundschaft, welche der Aero-Club genießt, nicht mehr länger in Anspruch genommen werden kann, da der Automobil-Club auch dringend selbst die Räume schon benötigt, muß vor allem anderen an die Beschaffung eines neuen Clublokals gedacht werden. Auch diesbezüglich werden einige Anträge gestellt und einige Herren mit der Ausführung derselben betraut.

* * *

Österreichischer Flugtechnischer Verein.

* * *

Oberöst. Verein für Luftschiffahrt in Linz.

Auszugsweiser Bericht über die XXI. Ausschußsitzung am 10. Oktober 1924.

Neuaufnahmen: 4 ordentliche, 10 unterstützende Mitglieder.

Anträge: Schriftleiter *Oberst Malina*: Beitritt zur in Gründung begriffenen Linzer Urania zwecks leichterer und wirksamerer Propaganda für die Luftfahrtei; Einleitung von Vorerhebungen betreffend Aussichten und Durchführungsmöglichkeiten für eine Luftreiselotterie; Fühlungnahme mit der Ost. Luftverkehrs-A.-G. betreffend Flugplatz Linz und Möglichkeit der Einbeziehung von Linz in den Luftverkehr. Alle Anträge werden angenommen und das Präsidium mit deren Durchführung beauftragt.

J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

MAHAGONI, ZEDERN, GABUN
SPRUCE, OREGON-PINE, TEAK

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU

Interessante Ballonfahrten in Österreich.

Silberer Vater und Sohn. Aeroklub, Luftschiffer-Abteilung.

Erinnerungen eines alten Luftschiffer-Offiziers.

Bei der Fülle des Stoffes — es fanden in den letzten 40 Jahren mehr als 2000 Ballonfahrten statt — ist es sehr schwer, die für die Leser interessanten herauszuschälen, denn sind unter diesen gar einige, die an dieser oder jener Luftreise teilgenommen, so glauben selbe, daß gerade diese die interessantesten gewesen sind. Es darf niemand wundern, daß gerade die erste Fahrt, in der ganz besondere, noch nie gefühlte Eindrücke auf den Fahrtteilnehmer einströmen, unvergeßlich und voll der erhabensten Erinnerungen bleiben wird. Dazu kommt noch, daß viele davon die Luftschiffer ins nahe und ferne Ausland: nach Rußland, Serbien, oder Italien entführten, wo nach der Landung immer zeitweise Internierung, jedenfalls polizeiliche Überwachung, peinliche Durchsuchung der Ausrüstung, Beschlagnahme diverser Ansichtskarten, photographischer Apparate etc. etc. erfolgte und schließlich ein Abtransport unter militärischer hochpeinlicher Assistenz an die Landesgrenze den Schluß bildete.

Altmeister *Viktor Silberer*, der Gründer der österreichischen Luftfahrt überhaupt und der ungefähr 100 Fahrten ausführte, unternahm am 22. Oktober 1882 mit *Max Leitner* und *Josef Schittenhelm* die fünfzehnte Fahrt seines Ballons »Vindobona«. Diese Fahrt, die unter dem Titel »die Luftfahrt nach dem Friedhofe zu Leitzersdorf« in der »Neuen Freien Presse« und in der »Allgemeinen Sportzeitung« von *Viktor Silberer* geschildert wurde, verlief unglücklich. Die drei Luftfahrer wurden bei der Landung über $1\frac{1}{2}$ Wegstunden über Stock und Stein von Kreuzenstein bis zum Friedhof von Leitzersdorf geschleift, wobei der Korb alles demolierte, was ihm in den Weg kam. Die Insassen kamen glücklicher Weise mit einigen Kontusionen, Gelenkszerrungen, Quetschungen, Hautabschürfungen und einem Sprung des Wadenbeines davon; wie leicht hätte es noch schlimmer enden können.

Herbert Silberer, der Sohn des Altmeisters, brachte etwa 30 Ballonfahrten hinter sich, die alle glatt verliefen. Am 23. September 1901 fuhr er mit *Emil Carton* im Ballon »Jupiter« des Aeroclubs in 13 Stunden 48 Minuten von Wien nach Hamburg (Cuxhofen) Distanz 828 km. Seine interessanteste Fahrt war gewiß die Alleinfahrt im kleinen Ballon »Saturn« (800 m³). Hierbei blieb *Silberer jr.* 19 Stunden 10 Minuten in der Luft. Er legte 200 km zurück — also eigentlich eine sehr langsame Fahrt — und landete glatt in Turóczer Komitat in Ungarn.

Oberleutnant *Max Macher* der Luftschiffer-Abteilung, der später viele Luftreisen in den deutschen Kriegsluftschiffen Zeppelins mitmachte, erzielte auch in einem kleinen Ballon (600 m³) ein über alles hervorragende Leistung: er fuhr

allein ohne Begleitung von Fischamend nach Trelleborg in Schweden über 900 km. Er war 31 Stunden in der Luft und volle acht Stunden über der Ostsee. 18. April 1914.

Eine weite Alleinfahrt absolvierte auch das Aeroclubmitglied *Otto Pollack*, der von Wien mit der »Vindobona« in 13 Stunden 30 Minuten nach Murowin bei Minsk in Rußland (800 km) fuhr. 8. Oktober 1910.

Unter den Hochfahrten verdienen das besondere Interesse die Fahrten des Regierungsrat *Dr. Anton Schlein*, höherer Beamter des meteorologischen Institutes in Wien, der am 5. Juli 1905 eine absolute Höhe von 7800 m, (Österreichischer Höhenrekord) dann 7500 m am 4. Oktober 1905 und 7412 m am 5. Juli 1906.

Bei einer Solofahrt, welche am 26. Dezember 1910 Leutnant *Hans Werner* von Salzburg aus unternommen hatte und wobei er im Toten Gebirge zunächst der Vorderbacher-Alm (Grundlsee) glatt landete, verunglückte derselbe tödlich beim Abstieg. *Werner* hatte keine touristische Ausrüstung mit und versank buchstäblich im Schnee. Nach Monaten fand man den Führer und einige hundert Schritte entfernt den kompletten Ballon.

Der Ballonsport in Österreich erhielt eine besondere Förderung durch den ehemaligen Erzherzog *Josef Ferdinand*, der zwei Ballone besaß, weit über 100 Fahrten ausführte und der den Kugelballon-Rekord für die weiteste Fahrt in Österreich behauptet. Er fuhr in Begleitung des Hauptmann *Wilhelm Hoffory* im Ballon »Salzburg« von Linz nach Dieppe in Frankreich am 4. April 1909. Zurückgelegter Weg: 984 km. Dauer der Fahrt: 16 Stunden.

Die einzige Dame in Österreich, die sich das Ballonführer-Diplom erwarb, ist meine Frau *Josefine Hinterstoßer*, die am 10. April 1911 eine Alleinfahrt von Wien aus durchführte, nachdem sie mit mir an 12 Ballonfahrten von Wien, Budapest, Salzburg, Innsbruck, Berlin und Mailand aus teilgenommen hatte.

Erzherzog *Leopold Salvator*, der etwa 30 Ballonfahrten machte, begab sich mit mir am 18. April 1901 nach Augsburg, um dort seinen eigenen Ballon Meteor I, den der Erzherzog bei der Firma *Riedinger* bestellt hatte abzuholen und gleich damit nach Österreich zurückzufahren. Wir stiegen am 19. April 1901 früh auf, aber statt nach Osten trug uns der Wind gegen Westen! Erst in einer Höhe von 2000 m setzte ein ziemlich steifer Nordwind ein. Wir fuhren nun nach Süden, überflogen das Allgäu und die nördlichen Kalkalpen und landeten glatt im Montafanertal bei Bludenz in Vorarlberg

Eine andere nicht allgewöhnliche Luftreise machten wir gerade ein Jahr später — am 16. April 1902 — mit demselben Ballon von Salzburg aus. Der Gedanke, in unseren Alpenländern Aufstiegplätze für Ballons zu schaffen, veranlaßte mich schon im Jahre 1899 in Linz, Salzburg, Graz und Innsbruck bei den dortigen Gasfabriken Ballonfüllplätze zu ermitteln. Der April ist zwar keine günstige Zeit, um Ballonfahrten im Gebirge zu unternehmen, aber ich hatte nicht verabsäumt eine vollkommen hochtouristische Ausrüstung und Verpflegung für mehrere Tage in den Korb zu schmuggeln, sodaß der Ballon außer uns beiden nur mehr acht Sandsäcke — à 15 kg — Ballast hochnehmen konnte. Die Nacht war sternenklar gewesen und erst seit 6 Uhr früh bildeten sich an den Hängen des Untersberges und des Gaisberges Nebelschwaden, die sich mehr und mehr vergrößerten und in die Tiefe senkten, so daß vor der Abfahrt um 7 Uhr vormittags ein Nebelmeer meine Heimat verhüllte. Nur soviel konnte nach dem »Los« konstatiert werden, daß der Kurs des Ballons leider vom Gebirge weg, gegen München ging. Nach fünf Minuten waren wir schon der tausendköpfigen Zuseherschare entschwunden. Um den Ballon nicht zu sehr mit Eis zu beschweren (die Temperatur betrug -6° C.) trachteten wir möglichst rasch aus der Umarmung der dräuenden Wolkenschichte zu entfliehen. Das Aneroid zeigt bereits 1000 m Höhe, der Ballast war auf vier Sack zusammengeschmolzen, als es ober uns endlich heller und heller geworden, bis schließlich um 8 Uhr vormittags die strahlende Sonne den goldgelben Meteor mit den glitzernden Eiskristallen in ihrem Lichte badete. Der Ballon segelte nun über das wogende unermessliche Wolkenmeer, aus dem nur jene Berge und Felsspitzen emporragten, die höher als 1200 m waren und das selbst immer höher und höher schwoll bis alles was nicht 2000 m hoch, zugedeckt war! Wir konnten gleichzeitig feststellen, daß wir den Kurs geändert, ja daß der Ballon wieder, allerdings 1500 m hoch über Salzburg zurückfuhr, weil der Lärm der erwachenden Stadt wieder deutlich zu uns herauf tönte.

Immer mehr näherte sich der Meteor dem massigen Gebirge und boten den Seglern der Lüfte die unbeschreibliche Aussicht über die in Schnee starrende Hochgebirgswelt. Kein Wunder, daß fast eine Stunde verstrich, ohne daß ein Wort gewechselt wurde, als wagten wir nicht, die erhabene Stille und die hehre Einsamkeit zu unterbrechen, in der wir im prächtigen Sonnenscheine über Berge mühelos hinwegzogen, die selbst im Hochsommer nur selten und mit größter Mühe erklimmen werden können. Aus der unheimlichen Tiefe unter uns gähnten nur Felszacken und zerklüftete Abstürze entgegen.

In Zwischenräumen von etwa fünf Minuten habe ich bunte Papierfahnen aus dem Korbe zur Erde flattern lassen, damit, wenn wir etwa auf einer

unwirtlichen Höhe landen sollten, später Anhaltspunkte aufzufinden gewesen wären, in welcher Richtung der Ballon geflogen. (Tatsächlich wurden in Hallein, Faistenau und Abtenau solche Fahnen gefunden.)

In einer Höhe von 4000 m hatten wir den Dachstein (2996 m) passiert, dann die Rottenmanner Tauern (2700 m) als aus den Wolken herauf Pfiffe der Lokomotive zu vernehmen waren; wir hatten also schon die Selztal-Bahn unter uns.

Als der Ballon um 10 Uhr 30 Min. vorm. zu sinken begann, beschlossen wir zu landen.

Der Meteor setzte sich auf den oberen Wolkenrand und schwamm nun die Wolkenberge und Täler einige Minuten auf und ab, als wenn ihm (so wie uns) das Scheiden von der goldenen Sonne so unendlich schwer würde, dann tauchte er langsam in die Finsternis. Wir kommen endlich durch. Kein Felsenmeer! Waldkomplexe, Bauernhöfe, Feldwege! Langsam setzt sich die Schleifleine auf den Boden auf, wir fallen sachte zur Erde! Wir sind um 11 Uhr vorm. 200 Schritte vor Weissenkirchen zwischen Judenburg und Zeltweg in Steiermark glatt gelandet. Die Leute haben noch nie einen Ballon gesehen und laufen wie besessen davon . . . Ein Jahr später erhob sich an der Landungsstelle ein Obelisk, den die Bauern errichteten, mit einer Gedenktafel zur Erinnerung an die — für uns wenigstens unvergessliche — Fahrt am 16. April 1902.

Nun zum Schluß der kurzen Betrachtung möchte ich mich bei jenen Kameraden der Luftfahrt entschuldigen, die die Anführung dieser oder jener Fahrt vermissen, waren ja z. B. alle Fahrten von Innsbruck aus höchst interessant, oft tollkühn und oft unbeschreiblich schön, waren doch auch von Teplitz in Böhmen aus Distanzen zurückgelegt worden, die in den Annalen ihres Vereines mit goldenen Lettern eingetragen sind.

Wie viel Namen hätte ich da anführen müssen! Wollte ich allen Leistungen gerecht werden, wollte ich die persönlichen Verdienste, Anforderung an den Mut einzelner in kritischen Situationen nur anführen, Bücher wären anzufüllen und doch nicht erschöpfend sein, denn viele Kameraden haben ihre Erfahrungen und Erlebnisse nicht der Mitwelt anvertraut . . . und viele viele davon deckt schon der grüne Rasen.

Einen möchte ich aber doch noch in Erinnerung bringen, es ist das unser langjähriger Präsident des Aeroclubs *Professor Dr. Konstantin Freiherr von Economo*, der zuerst das Ballonführen lernte, sich dann das Piloten-Zeugnis für Flugzeuge erwarb, also die ganze Kunst des Luftfahrens beherrschte, der unermüdet tätig war für die Entwicklung unserer Luftfahrt, der nach dem Zusammenbruch nicht das sinkende Schiff verließ, sondern auch jetzt noch ungebroschen, unverdrossen und selbstlos die vaterländische Luftfahrt im österreichischen Aeroclub und in seinen Verbänden fördert und schützt!

Gut Land!

Oberst Hinterstoßer.

Der Wettbewerb der Zweisitzer-Kleinflugzeuge in Lympe.

Ing. R. Katzmayr, Wien.

Ahnlich dem im Vorjahr abgehaltenen Wettbewerb von Kleinflugzeugen wurde auch heuer zu Lympe in England ein solcher, jedoch für zweisitzige Kleinflugzeuge veranstaltet. Die Wettbewerbsleitung lag in den bewährten Händen des kgl. engl. Aëroklubs. Der größte Preis, die im ganzen 3000 Pfund Sterling betragen, wurde vom Air Ministry zur Verfügung gestellt. Der Zweck des Bewerbes war die Konstruktion solcher Flugzeuge zu fördern, die zur Schulung von Zivilpiloten unter möglichster Wirtschaftlichkeit des Betriebes geeignet erscheinen.

Der Wettbewerb zerfiel in zwei Teile. Zunächst mußte jedes der gemeldeten Flugzeuge eine Vorprüfung bestehen. Sie bestand darin, daß eine leichte Zusammensetz- und Zerlegbarkeit des Flugzeuges nachgewiesen werden mußte und durch eine Fahrt des zerlegten Apparates, dessen einfache Transportmöglichkeit gezeigt wurde. Dieser Transport führte über eine Wegstrecke von 20 m und durch ein 3'30 m breites Tor. Ferner mußte jedes Flugzeug vor Antritt des Wettfluges durch höchstens zwei Personen in längstens zwei Stunden vom zerlegten in den flugbereiten Zustand gebracht werden können. Schließlich war der Beweis zu erbringen, daß die Flugzeuge von jedem der beiden Sitzplätze zu steuern seien. Beim eigentlichen Wettbewerb wurden die mit den Apparaten erreichten Fluggeschwindigkeiten gewertet, und zwar nach der

Beziehung: $\frac{V - v}{v} = 0'33$, wobei V die höchste

und v die kleinste erreichte Geschwindigkeit bedeuten. Die Flugstrecke bestand aus den drei Seiten eines rechtwinkligen Dreieckes, dessen Eckpunkte das Flugfeld zu Lympe, das Dorf Postling und der Hügel South-Hill bildeten. Die Gesamtlänge betrug $12\frac{1}{2}$ engl. Meilen (rund 20'11 Km). Für die Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit mußte das genannte Dreieck sechsmal umflogen werden (120'66 Km). Die Kleinstgeschwindigkeit wurde auf einer Flugstrecke von nur 455 m Länge bestimmt.

Beim Meldungsschluß lagen 19 Meldungen vor. Elf Zweideckern standen acht Eindecker gegenüber. An Motoren waren vier Typen vertreten. Neun Flugzeuge waren mit dem bekannten Bristol-Cherub Zweizylinder-Motor von 1095 cm³ Inhalt ausgerüstet; die vier Blackburne-Motore hatten je drei Zylinder in V-Anordnung und 1100 cm³ Inhalt. Bei 3800 U. p. M. leisteten sie 38 PS am Bremsstand. Drei Flugzeuge besaßen Anzani-Motore; Zweizylindermaschinen der bekannten V-Anordnung und 1100 cm³ Inhalt, welche von der British Anzani Engine Co. gebaut wurden. Sie sind, wie im Vorjahr beim siegreichen ANEC I-Flugzeug mit hängenden Zylindern in die Apparate eingebaut worden. Ein einziges Flugzeug war mit einem ABC-Motor, Type »Scorpion« ausgerüstet worden. Er hat gegenüberliegende Zylinder von 1100 cm³ Inhalt und entwickelt bei 3500 U. p. M. etwa 35 PS. Sein Gewicht ist 42'5 kg.

Firma	Kennwort	Pilot	Flugzeugtype	Spannweite m	Flügelteufe m	Flügelfläche m ²	Gesamtlänge m	Leitfläche m ²	Höhenruder m ²	Kieflfläche m ²	Seitenruder m ²	Fläche der Verwindungsklappen m ²	Abstand der Ruderrake von Flächennitte m	Leergewicht kg	Dienstgewicht kg.	Motortype	Antriebart
Bristol Aeroplane Co.	Brownie I.	Uwins Campbell	E	11	2'06	16	7'87	1'48	1'36	0'32	0'6	2'34	4'7	187	325	Br. C.	D.
"	" II.	Barnwell	E	10'4	2'06	15'4	7'87	1'48	1'36	0'32	0'6	2'34	4'7	187	325	"	"
Cranwell Light Plan Club	Cranwell	Comper Maekay	Z	8'9	ob. 1'5 un. 1'2	20	6'97	2'12	1'48	0'3	0'66	3'2	3'83	192	332	"	"
William Beardmore & Co. Ltd.	Wee Bee I.	Piercey	E	11'4	1'5	16'8	6'65	0'58	1'21	0'385	0'63	1'93	3'9	174	312	"	"
Westland Aircraft Works	Wood Pigeon	Winstanley	Z	6'83	1'12	13'9	5'85	1'08	0'72	0'20	0'585	4'2	3'3	164	290	"	"
"	Widgeon	Gaskell	E	9'2	1'83	13	6'3	1'08	0'72	0'20	0'585	3'72	3'4	178	304	Bl.	"
Air Navigation & Eng. Co. Ltd.	ANEC II.	James	E	11'4	1'5	16'6	6'2	0'56	1'15	0'27	0'54	2'25	3'75	145	272	A.	"
Short Bros. Ltd.	Satellite	Parker	E	10'2	1'67	15'1	7'07	1'53	0'9	0'37	0'83	3'9	4'05	180	317	Br. C.	"
Supermarine Aviation Wks. Ltd.	Sparrow	Biard	Z	10	ob. 1'73 un. 1'06	23	6'8	1'44	1'0	0'36	0'54	5'4	4'65	178	321	Bl.	"
A. V. Roe & Co., Ltd.	Avis	Hinkler	Z	9	1'37	22'9	9'0	1'37	1'22	0	0'81	6'75	4'25	212	350	Br. C.	Ü.
"	Avis	Hinkler	Z	9	1'37	22'9	9'0	1'37	1'22	0	0'81	6'75	4'25	212	350	Bl.	D.
Blackburn Aeroplane & Motor Co.	Bluebird	Lofton	Z	8'4	1'45	21	8'4	1'58	1'4	0'37	0'81	3'75	4'13	185	326	"	"
Frank Ernest	—	—	E	11'4	?	15'8	11'4	—	—	—	—	—	—	—	265	"	"
Hawker Engineering Co., Ltd.	Cygnets I.	Longton	Z	8'4	1'3	14'8	8'4	0'9	0'81	0	0'63	4'35	3'6	139	272	A.	"
"	II.	Raynham	Z	8'4	1'3	14'8	8'4	0'9	0'81	0	0'63	4'35	3'6	139	291	ABC.	"
Vickers Ltd.	Vagabond	Payn	Z	8'4	1'37	21'1	8'4	1'26	0'75	0'225	0'50	4'23	4'03	196	331	Br. C.	"
G. Parnall & Co.	Pixie III.	Douglas	E	9'75	1'67	12'3	9'73	0'94	1'1	0'25	0'50	2'2	3'6	—	—	"	"
"	III A.	De Haig	Z	9'75	1'67	21'4	9'73	0'94	1'1	0'25	0'50	2'2	3'6	—	—	A.	"
"	III A.	"	Z	9'75	1'67	21'4	9'73	0'94	1'1	0'25	0'50	2'2	3'6	—	—	?	"

= Eindecker, Z = Zweidecker, A. = Anzani, ABC = ABC-Motor, Bl. = Blackburne, Br. C. = Bristol Cherub, D. = unmittelbar angetrieben, Ü. = übersetzter Propeller.

Die Hauptabmessungen und sonstigen Angaben der gemeldeten Flugzeuge können aus der Tabelle entnommen werden.

Wie man ersieht, beschickten dreizehn Firmen den Wettbewerb.

Die Vorprüfungen bestanden nur 8 der tatsächlich zum Wettbewerb angetretenen 18 Flugzeuge, und zwar: Nr. 1, Bristol-Brownie, Nr. 3, Cranwell, Nr. 4, Beardmore, Nr. 5, Westland-Pigeon, Nr. 14, Sopwith-Hawker, Nr. 15, Sopwith-Hawker, Nr. 18, Parnall III und Nr. 19 Parnall III.

Im eigentlichen Wettbewerb wurde der Eindecker der William Beardmore & Co. Ltd. »Wee Bee I«, welchen *Maurice Piercey* steuerte, Erster. Er erreichte eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 127 Km/Std. über eine Strecke von 180 Km. Die Kleinstgeschwindigkeit war nur 45 Km/Std. Ihm wurde der vom Air Ministry ausgesetzte Preis von 2000 Pfund zugesprochen. Zweiter wurde der eine Bristol-Eindecker, den *C. F. Uwins* steuerte. Er erzielte eine nicht so hohe Größtgeschwindigkeit als der Wee Bee I, dafür aber nur 41,7 Km/Std. als Kleinstgeschwindigkeit. Den Preis des Herzog von Sutherland für die kleinste An- und Auslaufstrecke gewann *Uwins* mit dem Bristol-Flugzeug, während der Beardmore-Eindecker in diesem Wettbewerb zweiter wurde. Den Grosvenor-Preis, welcher von 14 Bewerbern umstritten wurde, unter denen allerdings die um den Air Ministry-Preis ringenden Flugzeuge nicht mitflogen, gewann der Avro-Doppeldecker »Avis« mit *Hinkler* am Steuer, indem er die 160,9 Km lange Flugstrecke mit 90 Km/Std. mittlerer Geschwindigkeit durchflog.

Der sehr lehrreiche Wettbewerb litt darunter, daß der mit 1100 cm³ beschränkte Zylinderinhalt denn doch für zweiseitige Flugzeuge zu klein scheint. Die Motore mußten um die erforderliche Pferdezahl von etwa 30 PS zu erreichen, mit sehr hohen Drehzahlen laufen. Diese, meist zwischen 3500 und 3800 U. p. M. liegend, gab zu den häufigen Motorstörungen meistens Anlaß. Es dürfte daher zweckmäßiger und wirtschaftlicher sein, Motore mit etwa 1500 cm³ Zylinderinhalt zuzulassen.

Was uns Österreichern am meisten am Ausgang des Treffens erfreuen kann, ist die Tatsache, daß der Gewinner des Air Ministry-Preises den bekannten Grazer Ingenieur *Leo Kirste* zum geistigen Vater hat. Der Wee Bee I-Eindecker ist eine mit nur geringfügigen konstruktiven Änderungen versehene Nachbildung des im Vorjahr siegreich gewesenem Kleinflugzeuges ANEC I. Daß dieses Flugzeug von Ing. *Kirste* und nicht von Herrn *W. S. Shackleton* entworfen wurde, wie die englischen Fachzeitschriften so gerne in die Welt hinausposaunen, wird am Schluß dieses Artikels bewiesen.

Der ANEC II, welcher von der Air Navigation & Eng. Co. Ltd. in Addlestone zum heurigen Zweisitzerwettbewerb entsendet worden war, wurde von Herrn *Shackleton* auf Grund besonderer in Suresnes von Ing. *Kirste* eingeholten Informationen

und Angaben bei Anec gebaut. Das Flugzeug weicht nur unwesentlich vom vorjährigen ANEC I ab. Zunächst in den Abmessungen, sodann in der Flügelinnenkonstruktion, da diese nun zwei rechteckige Holme, statt eines dreiseitigen Kastenholm aufweist, endlich wurden am Fahrgestell einige Änderungen vorgenommen. Herr *Shackleton* ging noch vor Fertigstellung des Flugzeuges zur Wm. Beardmore and Co. Ltd. über und baute dort den Wee Bee. Derselbe unterscheidet sich, wie selbst die englischen Zeitschriften zugeben, fast gar nicht vom ANEC II. Selbst die diesem besonders charakteristische Rumpfuerschnittform, welche durch den hängend eingebauten Anzani-Motor bedingt war, ist beim Wee Bee I beibehalten worden, obwohl der Bristol-Cherub-Motor zwei gegenüberliegende Zylinder besitzt, also sich keinesfalls der gewählten Rumpfform anpaßt. In den Hauptabmessungen unterscheiden sich die beiden Maschinen überhaupt nicht! Die Fahrgestellausführungen sind vollkommen gleich. Es muß also auch für den Wee Bee I die geistige Urhebererschaft Herrn Ing. *Leo Kirste* zugesprochen werden.*) Es ist erfreulich, daß unser Landsmann nicht nur im mehrmotorigen Verkehrsflugzeugbau so erfolgreich tätig ist,**) sondern seine Kleinflugzeuge in den beiden Lypnerwettbewerben als »Beste« unter sehr achtbaren Gegnern befunden werden konnten. Bedauerlich ist es wieder, daß solche Kräfte nicht auch in unserem Vaterland an geeignete Stelle gestellt werden können.

Wegen des Anec-Leichtflugzeuges, das auf dem vorjährigen Wettbewerb in Lypne die meisten Preise errungen hatte, ist ein interessanter Prioritätsstreit entstanden. Wie wir seinerzeit berichtet hatten, stammt dieses erfolgreiche Flugzeug von dem österreichischen Ingenieur *Leo Kirste*, früheren Assistenten der Wiener Lehrkanzel für Luftfahrt. Nun ist in den englischen Fachzeitschriften, vor allem in der Zeitschrift »Flight«, bereits des öfteren ein Herr: *W. S. Shackleton* als alleiniger Konstrukteur dieser Flugzeugtype bezeichnet worden.

Wie wir aus der Korrespondenz, welche die Herren *Kirste* und *Shackleton* über den Bau des Flugzeuges führten und in die wir Einsicht zu nehmen Gelegenheit hatten, unzweifelhaft feststellen können, wurde das Anec-Flugzeug von Ing. *Leo Kirste* Ende 1922 bei der Firma Blériot-Aéronautique in Suresnes entworfen, welcher Firma er als Konstrukteur angehört. Dort wurde auch ein Stück des Flügels mit den besonders charakteristischen Dreiecksholm zu Versuchszwecken angefertigt und das Modell des Flugzeuges im Eiffelschen Laboratorium zu Auteuil aerodynamisch untersucht.

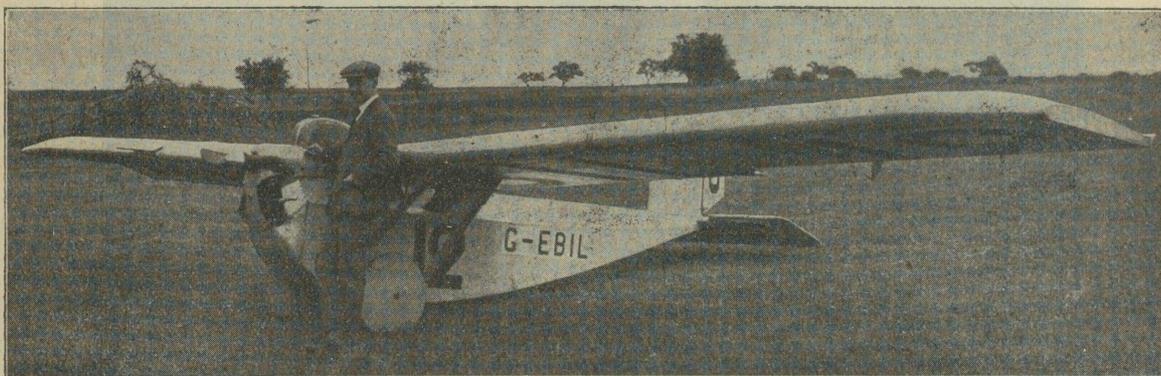
*) Es ist übrigens interessant, daß ein Blick auf eine Abbildung des kürzlich von der deutschen Bahnbedarf A. G. herausgebrachte Leichtflugzeug eine unverkennbare Ähnlichkeit mit den ANEC I zeigt!

**) Gewinner des zweiten Preises des Verkehrsflugzeug-Wettbewerbes in Frankreich.

Da jedoch in Frankreich damals wenig Interesse für Leichtflugzeuge bestand, wurde die Ausführung der Firma: The Air Navigation and Engineering Co. in Addlestone (England) übertragen. Die Zeichnungen und sonstigen Unterlagen, wie die Anblaseergebnisse und Rechnungen wurden im Jänner 1923 der englischen Firma übermittelt, die damals unter der Leitung ihres damaligen Betriebsingenieurs, Herrn *Shackleton* zwei Flugzeuge bauen lies. Der Genannte hat sich um die sachgemäße Ausführung der Maschinen unstreitig Verdienste erworben und auch auf eigene Faust mancherlei Einzelheiten abgeändert; als »Konstrukteur« oder gar als »Schöpfer« dieses Flugzeugtypes kann er jedoch nicht angesehen werden!

Navigation and Engineering Co., als auch die Firma William Beardmore and Co. in Dalmuir, bei der Herr *Shackleton* inzwischen als Konstrukteur eingetreten ist, je ein Flugzeug genannt haben. Beide Flugzeuge stellen nur Weiterentwicklungen des Einsitzers Bauart *Kirste* vor. Herr *Shackleton*, der auch für diese Flugzeuge das alleinige Urheberrecht beansprucht, hat, wie aus der eingangs erwähnten Korrespondenz hervorgeht, vor ihrer Ausführung ebenfalls die Ratschläge unseres Landmannes eingeholt und auch bereitwilligst erteilt erhalten.

Unser Bild zeigt das Anec-Leichtflugzeug mit dessen Konstrukteur, Herrn Ing. *K. Kirste* davor. Deutlich ist die dem Flugzeugtyp charakteristische Motoranordnung (hängender V-Motor!) und die



Es sei noch hinzugefügt, daß zu dem heurigen Wettbewerb für zweisitzige Leichtflugzeuge, der ebenfalls in Lympne stattfindet, sowohl die: Air

Rumpfquerschnittform zu erkennen. Auch der Einschnitt, in welchem der Flugzeugführer unterhalb der Tragfläche sitzt, ist gut zu sehen.

AUS DER FLUGWELT

Flugdienstverbindung mit Griechenland.

Vor einigen Tagen wurden vom griechischen Verkehrsministerium und einer französischen, bezw. italienischen Gesellschaft Verträge über Flugdienstverbindungen mit Griechenland unterzeichnet. Den beiden Gesellschaften wurden dadurch keine Privilegien im Verkehre mit den Nachbarstaaten Griechenlands oder in Griechenland selbst gewährt, die griechischen Gesellschaften vorbehalten bleiben sollen. Die griechische Souveränität soll in jeder Beziehung gewahrt bleiben. Der griechische Staat soll das Aufsichtsrecht, sowie das Recht, Gebühren einzuhoben, wie einer griechischen Gesellschaft gegenüber haben. Die Vertreter der Gesellschaft in Griechen-

land, sowie die Mehrzahl des Personals müssen Griechen sein.

Die französische Gesellschaft »Messagerie transarienne« soll zunächst ein- später zweimal wöchentlich einen regelmäßigen Post-, Waren- und Passagierdienst auf den Linien Athen—Marseille (mit Zwischenlandungen auf Korfu, an der italienischen Küste und auf Korsika, in 12—16 Stunden) und Athen—Syrien einrichten.

Die italienische Gesellschaft »Aereoespresso Italiano« wird ebenfalls ein- später zweimal wöchentlich mit Hydroplanen deutschen Systems mit acht Plätzen den Dienst zwischen Athen—Brindisi (ohne Zwischenlandung in zirka 4 Stunden) und

WIEN, 1. BEZIRK
KOLOWRATRING 1

Restaurant Franz Falk

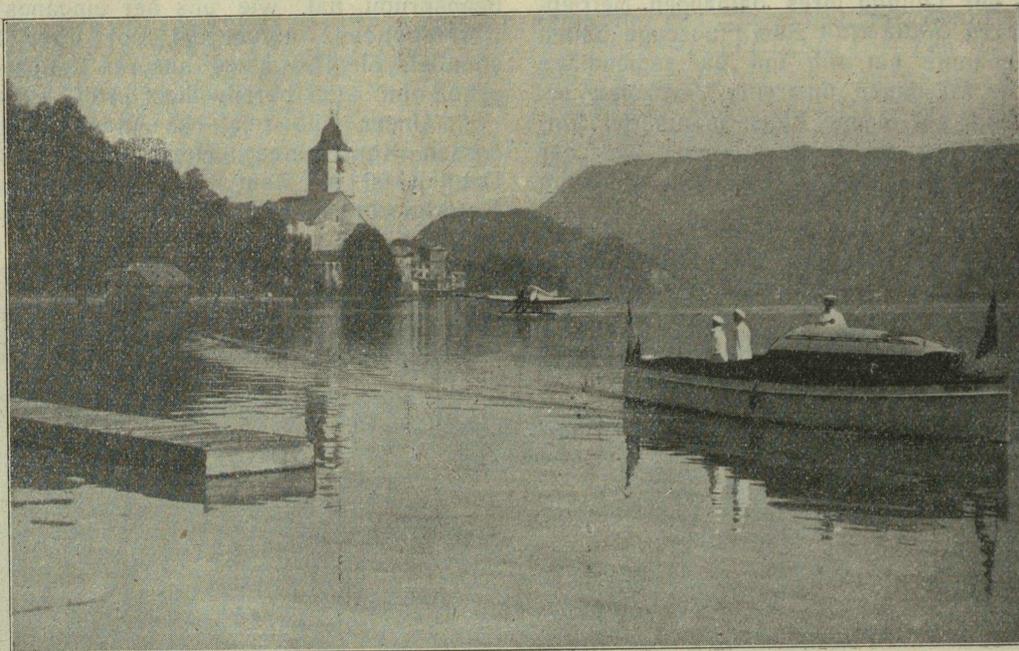
FERNSPRECHER
NUMMER 1769

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

zwischen Athen—Konstantinopel (mit Zwischenlandung auf Limnos oder Thasos in zirka 5 Stunden) versehen. Italien mußte seine ursprünglichen Pläne, Korfu und Saloniki als Zwischenhäfen zu benützen aufgeben.

Über die Lage des bei Athen zu errichtenden Flughafens ist man sich noch nicht einig: man denkt

an Wuliagmeni oder Skaramangan, also Plätze die in der Luftlinie 15—20 km von Athen entfernt sind. Für die Flugpost sollen eigene Marken ausgegeben werden. Nach Ablauf der auf 32 Jahren lautenden Verträge fallen sämtliche Einrichtungen in das Eigentum des griechischen Staates.



Die Österreichische Luftverkehrsgesellschaft hat während der diesjährigen Sommersaison Rundflüge über den Oberösterreichischen Seen durchgeführt. Das Bild zeigt die Junkers-Limousine wassernd am St. Wolfgangsee.

Flugstatistik. Die Sommersaison des diesjährigen Flugbetriebes neigt sich ihrem Ende zu. Trotzdem kann erfreulicherweise festgestellt werden, daß sowohl der Passagier- wie der Frachtenverkehr nicht nur auf gleicher Höhe der Vormonate geblieben sind, sondern, daß im September sogar eine wesentliche Zunahme der Frequenz verzeichnet werden kann. Während im Monat August in Wien 170 Passagiere angekommen und 175 abgeflogen sind, erscheinen im Monat September 228 Passagiere als angekommen und 213 als abgeflogen, was ungefähr einer 30%igen Zunahme der Passagierfrequenz gleichkommt. Auf der ganzen Strecke der Trans-Europa-Union hingegen wurden im September 2849 Fluggäste befördert, somit um zirka 450 Passagiere mehr als im August.

Trotz der oft recht schwierigen Wetterlage wurden im Monat September 31 Flüge mehr als im August durchgeführt, also 896 Flüge, für die rund 1000 Stunden, genau 998 Stunden und 39 Minuten, benötigt wurden. Die gesamte Strecke, die die Flugzeuge der Trans-Europa-Union im September im regelmäßigen Luftverkehr zurücklegten, betrug 121.003 Kilometer, das kommt einer viermaligen Umfliegung des Erdäquators gleich. Diese Gegenüberstellung wird auch dem Laien vor Augen führen, welche Flugleistung die Piloten der Trans-Europa-Union im Monat September bewältigt haben.

Die im Flugjahr 1924 von Monat zu Monat zunehmende Frequenz auf allen Linien der Trans-Europa-Union, sowohl im Fracht-, wie Post- und Passagierverkehr, hat die leitenden Persönlichkeiten veranlaßt, zum ersten Mal auch den Winter über den Luftverkehr auf den deutschen, österreichischen und ungarischen Strecken der Trans-Europa-Union aufrechtzuerhalten.

Der Flugverkehr von München nach Zürich und Genf hört allerdings mit dem 15. Oktober auf. Auf den Strecken Wien—München—Fürth—Nürnberg—Frankfurt a. M. und Wien—Budapest wird der Luftverkehr der Trans-Europa-Union den ganzen Winter über täglich einmal durchgeführt werden. Es ist dies, wie schon bemerkt, das erste Mal, daß überhaupt ein regelmäßiger Luftverkehr in den Wintermonaten in Betrieb bleibt. Dieser in der Tat außerordentlich beachtenswerte Entschluß der Trans-Europa-Union, wird sicherlich im nationalen und internationalen Luftverkehr Aufsehen erregen. Daß die Trans-Europa-Union sich der ebenso schweren wie kostspieligen Aufgabe, einen Winterluftverkehr zu organisieren, unterziehen will, ist der beste Beweis dafür, daß dieses Unternehmen eine Ehre daretsetzt, die führende Stellung, die es sich im Luftverkehr erobert hat, unter allen Umständen beizubehalten.

Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde

➔ **lesen und abonnieren** ➔

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

Darmstadt-Berlin im Segelflugzeug. Am 29. Oktober landete auf dem Flugplatz Berlin-Johannistal der Flieger *Botsch*, der mit seinem Segelflugzeug mit einem zehnpferdekräftigen Hilfsmotor vorgestern in Babbenhausen bei Darmstadt startete. Da er die Orientierung verlor, mußte er in Greußen in Thüringen eine Zwischenlandung vornehmen. Der Flieger hat die 500 Kilometer lange Strecke in 3½ Stunden zurückgelegt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 143 Kilometer in der Stunde entspricht.

Ungarischer Segelflugrekord. Der Flieger *Kaszala* hat auf dem Budapest Flugplatze auf seinem Segelflugzeug (Typ Lampich-Thoroczky) einen 1 Stunde 36 Minuten dauernden Rekordflug unternommen, wobei er eine Höhe von 600 Meter erreichte.

so erhöht sich die Leistung auf 30 PS. Dementsprechend beträgt das Gewicht je PS 2,18 bzw. 1,45 kg.

Luftfahrtversicherung. Indem wir auf das heutige Inserat hinweisen, machen wir darauf aufmerksam, daß die Abteilung Luftfahrtversicherung (*Dr. Boetticher*) der Assekuranzmaklerfirma *Jauch & Hübener*, Hamburg, zum Abschluß dieser Spezialversicherungen mit reichen Erfahrungen zur Verfügung steht. Die Stelle wird von Herren geleitet, die, selbst Flieger, mit den Bedürfnissen der Luftfahrt bestens vertraut sind, eine Kenntnis, die den meisten Vermittlern, Agenten, ja auch Gesellschaften fehlt. Sie hat sich bewußt in den Dienst der Luftfahrt gestellt und ist nicht zuletzt auf Grund der Masse der ihr vorliegenden Geschäfte in der Lage, niedrige Prämien und sehr günstige Bedingungen zu bieten, die stets Rücksicht auf den speziellen Fall nehmen. Dabei arbeitet



Junkersflugzeug der Oest. Luftverkehrsgesellschaft am St. Wolfgangsee.

Neue Weltrekorde. *Callizo* hat auf einem Gourdon-Lesseure-Eindecker, Hispano 300 PS, zu Villacoublay am 10. Oktober d. J. eine Höhe von 12.066 m erreicht.

Cormier hat mit einem 600 m³ Freiballon am 10.—11. August d. J. eine Fahrt von 22 Stunden 34 Minuten ausgeführt.

Der Vierzylinder Vaseline-Motor besitzt Luftkühlung und wiegt bei 70 mm Bohrung und 85 mm Hub, was einem Gesamtzylinderinhalt von 1310 m³ entspricht, 436 kg; Er leistet normal 20 PS bei 2000 Umdrehungen in der Minute. Wird die Tourenanzahl auf 3000 gesteigert,

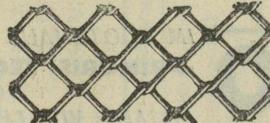
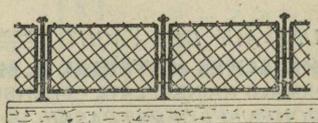
sie nur mit Gesellschaften, die finanziell gesichert dastehen und in Schadensfällen kulant regulieren. Es ist zu erwähnen, daß sie in den Poolbestrebungen der Gesellschaften, die letzten Endes eine einseitige Tendenz verfolgen, eine Gefahr für die Versicherungsnehmer erblickt und es deshalb ablehnt, sich solcher Gesellschaften zu bedienen. Die Erfolge dieser Firma liegen darin, daß sie sich in rechtzeitiger Erkenntnis der Bedeutung der Luftfahrt durch Errichtung einer selbständigen Abteilung als erste in Deutschland auf dieses Geschäft spezialisiert hat und eine offenkundige Lücke ausfüllt insofern, als einerseits die Luftfahrt dem Versicherungswesen und andererseits die Versicherungsgesellschaften der Luftfahrt mehr oder weniger fremd gegenüberstehen.

JERGITSCH

ALPENLÄNDISCHE DRAHTINDUSTRIE
FERD-JERGITSCH SÖHNE A.-G.

Drahtgitter

**DRAHT-
GITTER**



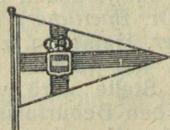
Messing- und Eisenmöbel
Wien, I. Friedrichstr. 4
Telephon 7480, 1886

Graz, Annenstraße 18
Klagenfurt, Südbahngasse 12

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Einladung zum ordentlichen Seglertag

am Sonntag, den 30. November 1924 um 10 Uhr Vormittag im Elektrotechnischen Institut,
Wien, IV., Gußhausstraße 25.

Tagesordnung:

1. Berichte der Ämterführer.
2. Bericht der Kassenrevisoren.
3. Voranschlag des Kassiers.
4. Anträge auf Satzungsänderungen.
5. Neuwahl des Präsidiums.
6. Allfälliges.

Anträge müssen mindestens acht Tage vorher beim Vorstand schriftlich eingebracht werden.
Im Falle der Beschlußfähigkeit findet eine halbe Stunde später ein außerordentlicher Seglertag statt, der ohne Rücksicht auf die Stimmenanzahl beschlußfähig ist.

Wien, am 27. Oktober 1924.

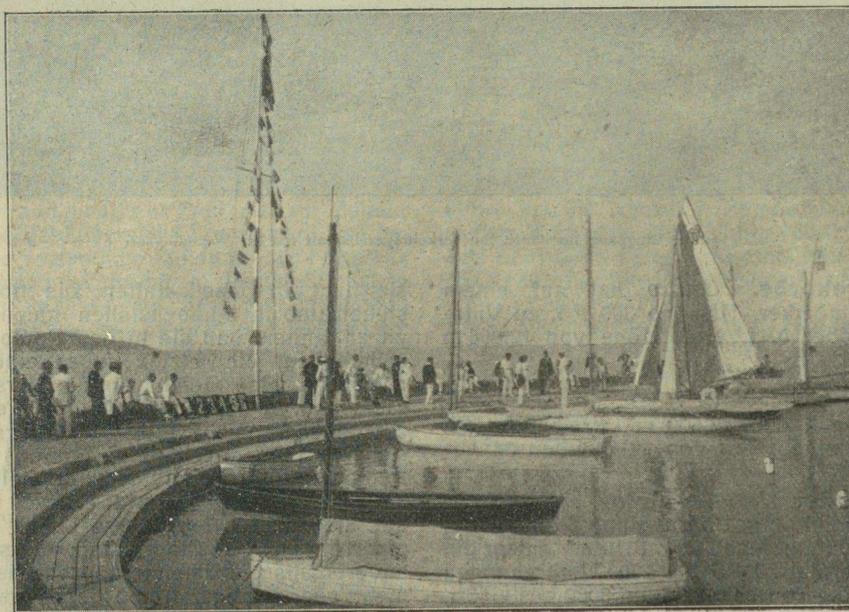
Für den Vorstand des U. Y. C.

Der Schriftführer:

Schultz.

Der Vorsitzende:

Frisch.



Der Startplatz (Hafenmolo von Balaton-Földvár) im österreichisch-ungarischen Länderwettkampf.

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

Stammverein.

C L U B	EIGNER	NAME	ZEICHEN	21. September		28. September		5. Oktober		
22 m² Rennklasse:				Start: 10 Uhr.						
				Kurs: W		W		W		
				Wind: N-0, 0-2 m/Sek.		N 2-4 m/Sek.		O 6-10 m/Sek.		
W. S. R. C.	C. Brunner	Woglinde	J 272	1:39:11	I	49:40		42:41	I	Klassenpreis
W. S. R. C.	G. G. Hager	Junge	J 277	1:39:55		46:55	I			
U. Y. C. St. V.	U. Y. C. St. V.	Pussi	J 328	1:50:43		n. g.		n. g.		
15 m² Rennklasse:				Start: 10 Uhr 5 Minuten.						
U. Y. C. St. V.	R. v. Halle	Rudi IV	M 203	1:53:46		50:50		aufgeg.		
W. S. R. C.	L. Riedl	Naglfahr	M 207	1:38:10	II	51:40		46:58		
Teutonen	F. Haril	Senta	M 208	n. g.		n. g.		49:12		
Teutonen	F. Fliedschuh	Senta II	M 470	1:46:52		44:50	I	39:19	II	II. Klassenpreis
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Walker	Rudi VI	M 509	1:34:47	I	46:50	II	37:54	I	I. Klassenpr. und Schwelligkeitszeichen
10 m² Rennklasse:				Start: 10 Uhr 10 Minuten.						
U. Y. C. St. V.	E. Scholz	Afferl	IV 47	1:48:26		53:06		42:18	II	
U. Y. C. St. V.	Dr. B. Stark	Doornzwijn	IV 49	1:46:07		55:05		gekenert		
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi I	IV 54	aufgeg.		n. g.		n. g.		
Donauwacht	F. Knoblich	Rudi III	IV 61	1:31:44	II	1:06:19		51:27		II. Klassenpreis
U. Y. C. St. V.	W. Riedel	Willy	IV 103	1:42:05		50:45	I	aufgeg.		
U. Y. C. St. V.	Ing. L. Mandich	Lo	IV 124	1:39:26		51:30	III	44:58	IV	** IV. Klassenpreis
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi II	IV 126	1:36:18	IV	55:50		43:16	III	
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Schlenk	Pan	IV 179	1:31:52	III	51:09	II	(42:51)	Keine Untersch.	** III. Klassenpreis
U. Y. C. St. V.	O. Winds	Said	IV 183	1:45:02		n. g.		n. g.		
U. Y. C. St. V.	F. Trenka	Spatz	IV 185	1:30:54	I	51:35	IV	41:23	I	Friebeiszpreis
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Kismet V	IV 187	1:48:23		55:07		(42:43)	disqu.	
U. Y. C. St. V.	P. A. Faber	Tipsy III	IV 217	1:37:39		57:32		46:17		
7.5 m² Doppelkanu:				Start: 10 Uhr 15 Minuten.						
Donauwacht	Gebr. König	Silberweißlein I	12	1:43:52		1:04:18		47:04		
Donauwacht	Gebr. König	Silberweißlein II	13	1:39:42	I	1:03:37	I	45:58		
Teutonen	G. Meizer	Nike	14	1:42:59		1:04:11		45:23	I	
5 m² Rennklasse:				Start: 10 Uhr 20 Minuten.						
U. Y. C. St. V.	Ing. W. Drexler	Putzile	V 5	1:41:54	I	1:01:26	I	51:16	II	*) II. Klassenpreis
U. Y. C. St. V.	Ing. F. Schlenk	Daphnia II	V 6	1:49:15		1:06:02		53:23		
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Wo	V 9	1:43:30	II	1:02:39	II	48:21	I	*) Schlenkpreis
U. Y. C. St. V.	V. Thausing jun.	Elsa	V 13	1:48:40		aufgeg.		1:06:40		
U. Y. C. St. V.	Ing. V. Thausing	Wahtawah	V 15	1:48:57		1:09:45		aufgeg.		

*) Infolge Punktleichheit Entscheidung durch Matsch zugunsten Wo.

**) " " " " Los " Pan.

Die Länderwettkämpfe in der 22 m² Rennklasse.

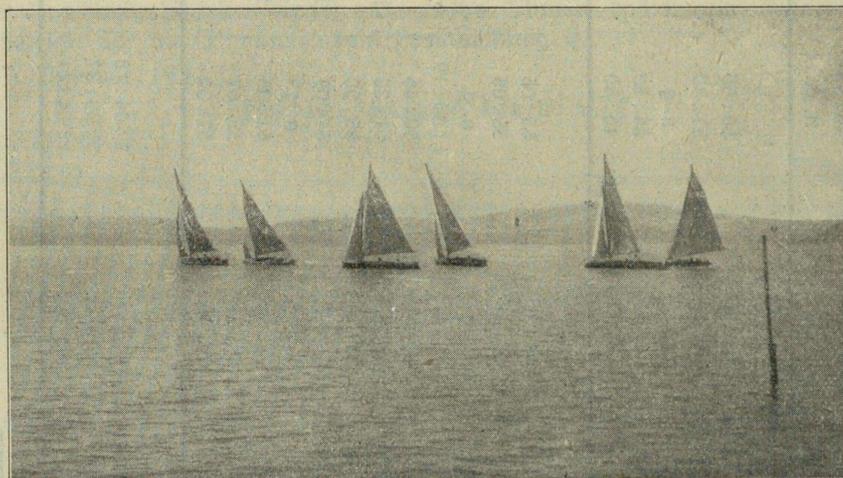
(Schluß.)

Zeitenliste

des österreichisch-ungarischen Länderwettkampfes (siehe den Bericht im Oktoberheft)

Bahnlänge 6 Seemeilen	6. August	7. August	8. August
Windrichtung und Stärke:	NW, ca 2 m	NW, 0-1 m	N, 3-2 m
Ungarn (Kön. ung. Y. C.):			
Kisangyalom (<i>Koloman Galos</i>)	2.02.54 II.	4.03.57 I.	1.43.39 I.
Libella (<i>Franz Graf</i>)	2.05.55 4.	4.07.25 4.	1.47.21 4.
Mani III. (<i>Ladislaus v. Kando</i>)	1.55.33 mI.	4.05.12 II.	1.47.55 5.
Österreich (U. Y. C. Z. W.):			
Sindbad IV. (<i>Otto Winds</i>)	2.05.52 III.	4.14.55 6. ^a	1.44.15 II.
Gretl (<i>Richard Fiedler</i>)	2.08.36 5.	4.07.23 III.	1.46.37 III.
Lump (<i>Robert Salcher</i>)	n. gez. 6.	4.11.57 5.	1.54.15. 6.

Kurs am
6. August im
österr.-ungar.
Länderwett-
kampf



(Libella, Lump,
Gretl,
Kisangyalom,
Mani, Sindbad)

Den Auftakt zum **deutsch-österreichischen** Länderwettkampf bildete am 15. August der Empfang des Vorsitzenden des DSVb., Herrn Geheimrats *Dr. Busley* in Pörschach a. See. Von zahlreichen Mitgliedern des U. Y. C. Z. W. und des V. S. V. am Bahnhof empfangen und begrüßt, wurde er zum Wahliss-Strand geleitet, wo ihn das Elektromotorboot »Mera« erwartete, um ihn in die Villa Riva des Herrn *Adolf von Bernd* zu bringen. Unterwegs passierte das Motorboot das in zwei Kiellinien, geteilt nach Kiel- und Schwertjachten, unter Flaggen gala ausgerückte Begrüßungsgeschwader der beiden Verbandsvereine, welches trotz der vorgerückten Abendstunde und trotz drohenden Regens in einer Stärke von mehr als zwei Dutzend Yachten in tadelloser Ordnung den Verbandsvorsitzenden begrüßte.

Von den Teilnehmern am Länderwettkampf waren »Ingo« (Y. C. Mü.) und »Traunsee« (U. Y. C. Z. T.) bereits einige Tage früher eingetroffen, ebenso ihre Führer und Mannschaften. Die Mitglieder des K. D. Y. C. und Ammersee-Y. C. trafen zugleich mit Herrn Geheimrat *Busley* ein, ihre Boote, »Mephisto« und »Lump II«, langten jedoch erst am 16. August ein, gleichzeitig mit den vom Plattensee heimkehrenden Booten des U. Y. C. Z. W.

Am 18. August fand zur Begrüßung der deutschen Gäste vor der ersten Wettfahrt ein gemeinsames Frühstück bei *Lampel* statt, nach dessen Abschluß die letzten Vorbereitungen zum ersten Kampf getroffen wurden. Punkt 1 Uhr 45 Minuten kündigten zwei Schüsse den Beginn der Wettfahrt an, gleichzeitig erschien am Startmast die

Kursflagge »C« (Ostwind-Kurs: Schlangeninsel—Mennigfabrik—Startboje—Schlangeninsel—Wallerwirt—Ziel). Es wehte leichter Ostwind, etwas nördlicher als normal, so daß an seinem Durchstehen berechtigte Zweifel gehegt werden konnten.

Der Start vollzieht sich unter Führung *Mephisto's* (+ 17 Sek.) in der Reihenfolge *Sindbad* (22 Sek.), *Gretl* (23 Sek.), *Traunsee* (25 Sek.), *Lump* (30 Sek.), *Ingo* (52 Sek.). Alsbald vollzieht sich eine Scheidung nach Ländern: die Deutschen gehen unter Backbordschoten nach Norden, die Österreicher unter Steuerbordschoten nach Süden. Schon bei der ersten Marke ergeben sich beträchtliche Differenzen: *Mephisto* liegt klar voraus, ihm zunächst rundet *Gretl* (+ 3'14"), dann *Lump* (+ 3'52"), *Ingo* (+ 5'01"), *Sindbad* (+ 6'38") und *Traunsee* (+ 7'23"). Von dort ging es mit Spinnaker zur Mennigfabrik, wo nach geringfügigen Verschiebungen in folgenden Abständen gerundet wurde: *Mephisto*, *Lump* (+ 3'16"), *Gretl* (+ 4'06"), *Ingo* (+ 6'25"), *Sindbad* (+ 6'57"), *Traunsee* (+ 10'03"). Bis dahin sah es also für uns noch nicht eigentlich hoffnungslos aus, abgesehen von den beiden Endpunkten *Mephisto* und *Traunsee*; *Gretl* lag doch noch hübsch im Rennen, und *Sindbad* lag gegen *Ingo* noch immer nicht allzuweit zurück. Aber die nun folgende Kreuztour bei etwas auffrischendem Winde veränderte das Bild sehr zu unseren Ungunsten: nach dem ersten langen Steuerbordschlag gegen das Südufer zogen *Lump* und *Gretl* einen Backbordschlag gegen die Seemitte, während *Radow* den bei eingefleischten Wör-

therseern so beliebten Schlag unter Land zum Jesenit-schnigg machte, dort tatsächlich bessere, beziehungsweise raumende Brise fischte und bei der nächsten Kurskreuzung klar nicht nur vor Grell, sondern auch vor Lump lag. Von da an ergaben sich keine Verschiebungen mehr bis zur Schlangeninselboje, die in folgenden Abständen gerundet wurde: Mephisto, Ingo (+ 7'40"), Lump (+ 11'01"), Grell (+ 13'11"), Sindbad (+ 17'51"), Traunsee (+ 19'09"). — Während der nun folgenden Spinnakertour zum Wallerwirt lullte die Ostbrise immer mehr ein, es sollte offenbar noch ein Südwind kommen; je näher der Töschlinger Marke, desto flauer war die Brise, so daß die hinten liegenden Boote sich näher und näher an ihre Vordermann heranschieben konnten. Mephisto hatte die Töschlinger Marke bereits gerundet, die anderen schlichen immer langsamer mit flappendem Spinnaker heran. Sindbad fing den ersten Hauch von Süden auf und schob sich damit auf gleiche Höhe mit Ingo und Lump, ehe diese davon erreicht wurden; dann aber kam die ausgleichende Gerechtigkeit in Gestalt einer westlich schrahlenden Brise, die zwar nur wenige Augenblicke anhielt, aber doch genügte, um die beiden deutschen Boote wieder in Fahrt und klar vor Sindbad zu bringen, worauf bei nunmehr endgültig einsetzender Brise die Marke in folgenden Zeitabständen (hinter Mephisto) gerundet wurde: Lump (+ 5'30"), Ingo (+ 5'31"), Sindbad (+ 6'10"), Grell (+ 6'20"), Traunsee (+ 6'32"). — Auf der folgenden Schlußtour, die mit halbem Winde absegelt wurde, mußte sich Lump von Ingo und Grell von Traunsee überholen lassen, so daß das Ziel erreicht wurde wie folgt: Mephisto (2.41.26) I., Ingo (2.44.46) II., Lump (2.44.56) III., Sindbad (2.46.04), Traunsee (2.46.07), Grell (2.46'23). Diese verhältnismäßig geringen Zeitdifferenzen im Ziel waren selbstverständlich nur den eigenartigen Windverhältnissen vor der Töschlinger Boje zuzuschreiben, durch die das ganze Feld sich wider Erwarten zusammengeschohen hatte — bei gleichbleibender Brise wären die Abstände wesentlich größer gewesen, wie die Vergleichung der Zeiten bei der Schlangeninselboje auf der zweiten Runde erkennen läßt. Am ersten Tag ergaben sich somit $100 + 65 + 35 = 200$ Punkte für Deutschland und nur $20 + 10 = 30$ für Österreich, wahrlich kein sehr ermutigendes Resultat!

Der 19. August, der zweite Tag, stand äußerlich im Zeichen der Trauer über den Mißerfolg der heimischen Boote am Vortage; wenigstens weinten die lieben Engländer schwere, bittere Tränen, die von den minder poetisch Veranlagten für Regentropfen gehalten wurden, so zwar, daß der am ersten Tage gar zahlreich und amtsbeflissen versammelte Wettfahrtausschuß, offenbar von Mißtrauen gegen das Wetter erfüllt, sich nur zögernd und in etwas bescheidenem Umfang am Startplatz einfand, um zunächst ein wenig abzuwarten, ob die flauere Regenbrise nicht etwa doch einem reinigenden Westwind weichen würde. Also wurde vorerst der Beginn der Wettfahrt um 15 Minuten verschoben. Dann aber frischte der Ostwind auf 3 bis 4 m auf — der richtige Wörtherseer Landregenwind! — so daß jedes Mitleid mit Segeln und Seglern schweigen und das Zeichen zum Beginn der Wettfahrt gegeben werden mußte. Da weder der Wettfahrtausschuß in voller Kriegsstärke angetreten war noch freiwillige Zeitnehmer die Kursmarken besetzten, konnten die einzelnen Boote weder beim Start noch bei den meisten Kursmarken gezeitet werden.

Die Bahn war dieselbe wie am ersten Tage; die drei deutschen Boote setzten sich gleich bei der kurzen Strecke zur Schlangeninselboje, die am Wind abzusegeln war, an die Spitze, und zwar in derselben Reihenfolge, in der sie am Vortage das Rennen beendet hatten; Mephisto, Ingo, Lump; die drei österreichischen Boote folgten in der Reihenfolge: Grell, Traunsee, Sindbad. Dieselbe Reihenfolge zeigten die Boote am Ende der ersten Runde, und sie blieb unverändert bis zum Ziel, das in folgenden Zeiten erreicht wurde: Mephisto 1.34.04 I., Ingo 1.35.08 II., Lump 1.36.53 III., Grell 1.44.52, Traunsee 1.45.41, Sindbad 1.53.02.

Dieses Ergebnis konnte nach dem des ersten Tages nicht Wunder nehmen, es war damit übrigens nicht nur der Länderwettkampf an und für sich entschieden, sondern auch innerhalb der deutschen Bewerber, da eine Überbietung der von Mephisto erreichten Punktzahl durch Ingo eigentlich nur mehr durch ein (weder vom Mephisto selbst noch von seinem Führer zu erwartendes) völliges Versagen am letzten Tage möglich gewesen wäre.

Um nach dem recht ruhmlosen Abschneiden der österreichischen Boote wenigstens den österreichischen Seglern Gelegenheit zu geben, zu zeigen, daß die Schuld tatsächlich nicht an ihnen, sondern an der Unterlegenheit der Boote lag, machte Herr Geheimrat *Busley* nach diesem Rennen, zumal die gute Brise anhielt, den Vorschlag, sogleich ein Match mit getauschten Mannschaften zu segeln, so zwar, daß die drei deutschen Boote unter den drei österreichischen Steuerleuten, die österreichischen Boote dagegen unter den deutschen Steuerleuten verlost werden sollten, worauf eine Wettfahrt über die einmalige kleine Runde (Schlangeninsel—Wallerwirt—Ziel) absegelt werden sollte; die Mannschaften hatten natürlich ihren Steuerleuten zu folgen, nicht ihren Booten. Erfreulicherweise gingen die deutschen Sportskameraden bereitwilligst auf diesen Vorschlag ein — daß die Österreicher denselben mit Freuden annahmen, braucht wohl kaum gesagt zu werden. Bei der Auslosung fiel Mephisto an Herrn *Winds* vom U. Y. C. Z. W. mit der Sindbad-Mannschaft, Ingo an Herrn *Dr. Fereberger* vom U. Y. C. Z. T. (Traunsee), Lump an Herrn *Fiedler* vom U. Y. C. Z. W. (Grell), Grell an Herrn *Curry* vom K. B. Y. C. und A. Y. C. (Mephisto), Sindbad an Herrn *Rackow* vom V. C. Müggelsee (Ingo) und Traunsee an Herrn *Huber* vom K. B. Y. C. (Lump).

Beim Start geriet der Favorit Mephisto ein wenig ins Hintertreffen, so daß an der Schlangeninselboje nicht nur Ingo und Lump, sondern auch Grell und Sindbad vor ihm lagen. Auf der nun folgenden Vorwindstrecke ließ die Brise etwas nach. Leider wurde die Möglichkeit, ein vollkommen objektives Bild über die Leistungen der Boote unter der geänderten Führung zu gewinnen, dadurch einigermaßen beeinträchtigt, daß es sich die Herren *Curry* und *Rackow* nicht verkneifen konnten, ein Luving-math bis unter Land auszudehnen, wodurch sie nicht nur den Anschluß an die drei deutschen Boote, sondern auch an die hübsch solid ihren geraden Kurs segelnde Traunsee verloren, die sie dann, wengleich sie ihr auf dem Am-Wind-Schlag ins Ziel beträchtlich aufrückten, nicht mehr erreichen konnten, wie auch Mephisto nicht mehr imstande war, das anfangs verlorene Terrain gegen Ingo wieder hereinzubringen. So endete diese Wettfahrt zwar wieder in zwei Gruppen, von denen die erste die drei deutschen, die zweite die drei österreichischen Boote bildeten, aber innerhalb der beiden Gruppen war die Reihenfolge eine andere, als man erwartet hätte: Ingo (*Dr. Fereberger*) 0.47.03 I., Mephisto (*Winds*) 0.48.14 II., Lump (*Fiedler*) 0.48.18 III., Traunsee (*Huber*) 0.50.37, Sindbad (*Rackow*) 0.50.40, Grell (*Curry*) 0.50.51.

Daß die Abstände zwischen den beiden Gruppen im Einlauf dieses Rennens bedeutend geringer waren als beim vorausgegangenen Länderwettkampffrennen oder gar am Vortage, ist nicht als maßgeblich für die Beurteilung des Abschneidens der beiderseitigen Segler mit den getauschten Booten anzusehen; denn die erste Runde der Wettfahrten im Länderwettkampf ging bis zur Mennigfabrik, nicht bloß bis zum Wallerwirt, brachte daher von dort eine bedeutend längere Kreuztour mit sich, bei der sich naturgemäß die Abstände wesentlich vergrößern konnten, wogegen bei diesem Match das Ziel von der Wallerwirtboje mit einem einzigen Steuerbordschlag erreicht werden konnte.

Hatte der zweite Tag des Länderwettkampfes wenigstens einwandfreien Wind beschert, so sollten die Gäste am dritten Tage einmal eine Flauten- und Chancensegelei erster Güte erleben. Nach Verschiebung des Starts um eine Viertelstunde traute man einem sanften

Lufthäuchlein (oder vielmehr Luftheuchlein) von Norden und gab das Zeichen zum Beginn der Wettfahrt mit Westwindkurs (Mennigfabrik—Schlangeninsel—Lampel usw.). Aber noch vor dem Start lullte diese heuchlerische Brise fast vollständig ein, was davon übrig blieb, genügte gerade noch, um Ingo zu früh und Grell, die mitten im See einen Probeschlag gemacht hatte, reichlich zu spät über die Linie zu schieben. Ingo fand übrigens sofort wieder Anschluß an das übrige Feld, das gewohntermaßen von Mephisto geführt, in einer sehr, sehr sanften, zuerst mehr nordwestlichen, dann mehr westlichen, stellenweise auch etwas südwestlichen Brise am Südufer gegen Westen schlich, während Grell einsam inmitten des Sees direkt auf die Fabriksboje zuhielt, scheinbar weit hinter dem Felde liegend. Bei Annäherung an die Fabriksboje zeigte es sich aber, daß ihr, wenngleich verspäteter Start im See draußen keine schlechte Spekulation gewesen war, denn der Wind drehte allmählich doch auf Ost und knapp vor der Boje kam Grell mit Lump und Ingo zusammen, die gleich dem beträchtlich vorauseilenden Mephisto schließlich doch über den See hatten herüberhalten müssen. Lump, Ingo und Grell rundeten die Marke dicht hintereinander, Traunsee und Sindbad geraume Zeit später. Während nun Lump und Ingo (letztere nach kurzem Kampf mit Grell, bei dem einmal diese, dann aber wieder Ingo vorauslag) nach dem Südufer hielten, blieb Grell auf der mittleren Linie in einem zarten Brisenstrich, mit dessen Hilfe sie, als sie dann allmählich auch mehr gegen Süden kam, glücklich vor jene beiden Konkurrenten zu liegen kam. Ingo versuchte nun ihrerseits einen Gewaltstreich und wandte sich der Seemitte zu, geriet aber dabei hoffnungslos in die Verschmetterung und bemühte sich die längste Zeit vergeblich, nur irgendeine Spur von einem Lufthauch zu bekommen. Inzwischen lieferten Lump und Grell einander einen recht spannenden Kampf, in welchem je nach dem bald etwas nördlicheren, bald etwas südlicheren Schralen der Brise abwechselnd bald der eine und bald der andere die aussichtsreichere Position hatte. Während sich dieser Zweikampf in allerhand Flauten meist am Winde und nach dem Runden der Schlangeninselboje (die Bahn war einstweilen auf eine Runde abgekürzt worden) vor dem Winde abspielte, der vorübergehend wieder von Osten zu hauchen beliebte, kaum weit aus dem Hintergrunde mit einer nicht bis zu den beiden anderen vordringenden nördlichen Brise Traunsee immer näher und näher herangerückt, bereits weit vor Ingo liegend. Obwohl noch hübsch weit von der Schlangeninselboje entfernt, als Lump und Grell bereits vor Spinnaker dem Ziele zustrebten, gelang es ihr, als der Ostwind abermals einschloß und die sanfte Abendbrise von Süden einsetzte, mit deren erstem Hauch sich nach Luv an diese beiden heran- und an ihnen vorüberzuschoben und so wider Erwarten nicht nur überhaupt noch ins Rennen zu kommen, sondern als erstes und einziges unter den österreichischen Booten einen zweiten Platz im Länderwettkampf zu erobern, eine Leistung, die denn auch ihrem Führer *Dr. Fereberger* den ganz besonderen Beifall des österreichischen Publikums eintrug. Ihm folgte Lump und diesem Grell, erst nach längerer Zeit kam Ingo und

weit zurück Sindbad. Die Zeiten im Ziel waren: Mephisto 2.12.54 I., Traunsee 2.34.35 II., Lump 2.34.52 III., Grell 2.35.25, Ingo 2.42.36, Sindbad 2.52.21.

Seinen Abschluß fand dieser erste deutsch-österreichische Länderwettkampf am 20. August, abends in einem im festlich geschmückten Saal des Etablissements *Werzer* in Pörtschach abgehaltenen gemeinschaftlichen Abendessen. Der Oberbootsmann des U. Y. C. Z. W., *Dr. Johann* dankte den deutschen Gästen und namentlich Herrn Geheimrat *Busley* in herzlichen Worten dafür, daß sie durch ihr Erscheinen ihre sportliche Kameradschaft und ihr Interesse am österreichischen Segelsport bewiesen und die Hand dazu geboten hatten, nicht nur den österreichischen Segelsport überhaupt, sondern namentlich auch den erst in seinen ersten Anfängen liegenden österreichischen Bootsbau fördern zu helfen, indem sie ihm Gelegenheit bieten, sich an dem so weit vorgeschrittenen deutschen Bootsbau zu messen und dadurch etwas zu lernen und selbst vorwärts zu schreiten. *Dr. Johann* schloß mit einem mit stürmischer Begeisterung aufgenommenen Hiphiphurrah auf die Gäste und auf Herrn Geheimrat *Busley*. Letzterer erwiderte namens der deutschen Gäste in seiner gewohnt liebenswürdigen Art, indem er seiner Freude über das Zustandekommen dieses Länderwettkampfes Ausdruck gab, durch den neue, dauerhafte Beziehungen zwischen den soweit auseinanderliegenden beiderseitigen Segelrevieren angeknüpft wurden, und das ernste und rührige Streben der Wörtherseer Segler vorwärts zu kommen anerkannte, das sich nicht nur in der Veranstaltung an sich, sondern insbesondere in gewissen als mustergültig zu bezeichnenden Einzelheiten der Durchführung geäußert habe. Als äußeres Zeichen des Dankes überreichte Herr Geheimrat *Busley* dem U. Y. C. Z. W. zur Zierde des künftigen Clubhauses, im Namen der drei beteiligten deutschen Vereine (K. B. Y. C., Y. C. Mü. und A. Y. C.) die Stande derselben. Es folgte sodann die offizielle Bekanntgabe des Ergebnisses und die Überreichung des prachtvollen Herausforderungspreises an den erfolgreichen Führer des Mephisto, Herrn *Manfred Curry*, durch den Oberbootsmann des U. Y. C. Z. W. desgleichen die Überreichung der seitens der Veldener Kurkommission gestifteten Erinnerungsplaketten an die Führer aller am Länderwettkampf beteiligten Boote. Namens des K. B. Y. C. dankte Herr Professor *Neumayer* dem veranstaltenden Verein. Was dann noch kam, gehörte nicht eigentlich mehr zum Länderwettkampf, brachte aber den erfreulichen Beweis, daß einer seiner Zwecke — die beiderseitigen Sportkameraden einander näher zu bringen — bereits im ersten Jahre erreicht wurde, denn bei Tanz und froher Geselligkeit blieb man noch lange beisammen, und die deutschen Sportgenossen benützten die Gelegenheit, zu zeigen, daß sie nicht bloß scharfe und gefürchtete Gegner, sondern auch äußerst liebenswürdige und gemüthliche Gesellschafter, Tänzer und Courmacher sein können. Hoffentlich werden auch sie alle den Wörthersee trotz seiner diesjährigen Wetterlaunen in freundlicher Erinnerung behalten und die nächste Gelegenheit benützen, ihn wieder zu besuchen.

Dr. Robert Johann.



FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

Atterseewoche 1924.

III. Verbandswetffahrt.

Montag, den 11. September 1924. Start ab 10 Uhr Vorm.

Wetter: Sonne, klar.

Windverhältnisse: 0.1—3 m/Sek., gleichmäßig.

Bahn: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Teufelsbrückenboje—Klubhaus 2 mal.

Anläßlich der Ankunft des Vorsitzenden des D. S. V., Herrn Geheimrat Busley, der von der Jachtflotte um 2 Uhr nachmittags empfangen werden sollte, entschlossen sich die Schiedsrichter, den bei Ostwind recht ungünstigen, für Raumschotläufer hingegen recht vorteilhaften Dreieckskurs segeln zu lassen, da man hier immer Gelegenheit hatte, bei einem Auslassen des Windes die Yachten noch zur rechten Zeit zurückzurufen. Zum Glück wehte es schon um die 10. Stunde, die Stunde des Startes recht annehmbar aus Osten, so daß ein flotter Verlauf der Wettfahrt vorauszusehen war.

Mit hübschem Ablauf begann die Sonderklasse ihr Tagewerk.

Unter Anführung von Molch und Tilly gingen die Boote auf die Fahrt. Nach einigen kurzen Kreuzschlägen konnten die Yachten mit großen Vorsegeln nach Weyregg hinübergehen und von dort aus mit raumen Schoten die Teufelsbrückenboje bequem anliegen. Dort wurden die Segel wieder dicht genommen und es begann ein kurzes Stück Kreuzkurs nach Attersee, wobei die äußere Begrenzungsmaße der Startlinie steuerbord gelassen werden mußte. Dieses Karussell war zweimal zu machen.

Bei Attersee war die Reihenfolge: Molch, Tilly, Orplid, Hagen, Falkenstein, Lilly, Ria, Malepartus, Sonntagskind.

Bei der munter werdenden Brise, kamen Molch, Tilly und Hagen gut in Schwung, während Orplid zurückfiel und Lilly ganz aus dem engeren Rahmen der Klasse herausglitt. Während die führende Yacht Molch im weiteren Verlauf der Wettfahrt unbehindert ihren Weg ins Ziel absegeln konnte, gab es zwischen Tilly und dem auflaufenden Hagen eine Remperei beim Runden der Teufelsbrückenboje, die Anlaß zu einer mehrstündigen Protestverhandlung gab und die Schiedsrichter vor Entscheidung sehr brenzlicher Fragen stellte. Aber die ganze Affaire endete mit einem non liquet, so daß Tilly doch noch zu ihrem zweiten Platz kam, ja zum Schluß sogar noch erste wurde, da Molch, das Siegerboot, wegen Berührens einer Kursmarke ausgeschlossen wurde und die, als zweite eingelaufene Tilly daher automatisch aufrückte, ebenso Hagen, der vom dritten auf den zweiten Platz avancierte. Ganz hervorragend gut hatte sich an diesem Tage Sonntagskind gehalten, dem es gelang, eine Minute hinter Hagen, guter Dritter zu werden.

Tilly	1.58.23	I.
Hagen	1.59.09	II.
Sonntagskind	1.59.22	III.
Falkenstein	1.59.58	IV.
Malepartus	2.01.44	
Pia	2.02.39	
Orplid	2.03.34	
Lilly	2.02.49	
Molch, disqualifiziert.		

In der 40 m² Rennklasse segelte Helga den Kurs in der äußerst guten Zeit von 1.55.21 ab und wurde damit volle drei Minuten schneller wie die erste Sonderklasse.

Die beiden 35er lieferten sich einen spannenden Kampf, in dessen Verlauf es Mah Jongg gelang, sich von ihrem Konkurrenten frei zu machen und das Rennen mit 2.07.24 gegen 2.08.09 sicher für sich zu entscheiden.

Zwischen den beiden gestarteten Binnenjollen kam es zu gar keinem Kampf, da Trix derartig überlegen war, daß sie sofort von dannen zog und mit nicht weniger als sieben Minuten erste wurde.

Trix	1.56.37
Mariuccia	2.03.36

Die Sensation der Wettfahrt war der Neubau der 20 m² Altersklasse Rambha III, die bei dem frischen Wind eine solche gewaltige Fahrt entwickelte, daß sie um volle 10 Minuten schneller war als die erste Sonderklasse und damit auch absolut schnellstes Boot der Wettfahrt wurde. Das zweite Boot der Klasse Don Juan kam ihr nie in die Nähe, erreichte aber im Vergleich zu den anderen Klassen noch immer die vorzügliche Zeit von 1.55.30.

Die fünf Boote der 15 m² Rennklasse wurden in der Ordnung Lisl III, Rambha I, Klein Falkenstein II, Lumpi und Rambha II entlassen. Hier fiel Rambha I bald auf den dritten Platz hinter Lisl und Klein Falkenstein und Rambha arbeitete sich auf den vierten Platz vor, während Lumpi wie gewöhnlich den letzten Platz einnahm, Lisl III, einmal frei gekommen, zog ihren Klassengenossen davon, so daß die Teufelsbrückenboje in folgender Reihenfolge gerundet wurde: Lisl III, Klein Falkenstein, Rambha I, Rambha II und Lumpi. Dabei blieb es, bis die Yachten die Ziellinie erreichten: Lisl III und Klein Falkenstein wurden daher Preisträger.

Lisl III	1.46.00
Klein Falkenstein	1.47.55
Rambha I	1.50.10
Rambha II	1.52.22
Lumpi	1.61.13

IV. Verbandswetffahrt.

Dienstag, den 12. August 1924.

Wetter: schön, klar, Sonne.

Windverhältnisse; leichter Ost und Süd zeitweise Flaute. Dann immer mehr zulegender Ost.

Kurs: Klubhaus—Attersee—Weyregg—Kammer—Teufelsbrückenboje—Klubhaus.

Die Sonderklasse ging in einem dichten Rudel in das Rennen. Alle Boote liefen mit Backbordschlag durch die Linie, bis auf Falkenstein, die gleich hinter der Peilung auf den anderen Bug ging. Hagen (am Ruder Curry) führte bereits an der Atterseer Boje klar und vergrößerte seinen Vorsprung am raumen Kurs nach Weyregg noch um ein Bedeutendes. An der Weyregger Boje erging es ihm aber genau so wie bei der zweiten Wettfahrt. Während die führenden Boote in einem Ölfleck knapp vor der Boje liegen bleiben, kommt das übrige Feld in rauschender Fahrt daher und die Geschidte begann von neuem. Doch setzt diesmal der langsam durchkommende Ostwind früher ein und Curry gelingt es mit Hagen die Boje als erster zu runden. Die mit voller Fahrt in das Feld hineinfahrende Pia hat unzählige Berührungen zur Folge, die dann natürlich Anlaß zu ebensoviele Protesten gaben. Bis zur Kammer Boje, die bei immer mehr zulegenden Ostwind angesteuert werden mußte, verschiebt sich das Bild nicht wesentlich. Beim Kreuzen hielt sich der Großteil der Yachten am Ostufer auf, nur Lilly, die an letzter Stelle lag, riskiert einen langen Schlag an das andere Ufer, ging dabei aber in die Dörfer und versackte vollkommen. Zwischen Hagen und Falkenstein (am Ruder Herr v. Trentini) entspinnt sich ein harter Kampf um die Führung, die Falkenstein nach einem gelungenen Schlag an sich reißen konnte und etwa 10 Sekunden vor Hagen die Kammer Boje runden konnte. Tilly verlor am Kreuzkurs ziemlich viel und mußte Molch den Vortritt lassen, der als drittes Boot rundete. Vor dem Spinnaker nach der Teufelsbrückenboje gelingt es Hagen an Falkenstein vorbeizulaufen und er erreicht die Boje um eine Minute früher. Auch auf dem letzten Kreuzkurs zum Ziel kann ihm dieser Vorsprung nicht mehr genommen werden und er beendet als erster das Rennen.

Hagen	2.16.06	I.
Falkenstein	2.16.19	II.
Tilly XVII	2.18.48	III.
Orplid	2.20.10	IV.
Malepartus	2.20.23	
Moldh	2.20.55	
Pia	2.21.23	
Sonntagskind	2.21.36	
Lilly II	2.25.09	

Der Vierziger Helga ging wieder allein über die Bahn in 2.19.27.

Bei den 35ern konnte Woglinde II ihren zweiten Sieg über Mah Jongg feiern, sie schlug sie: 2.26.06 zu 2.26.29.

Bei der 22 m² Rennklasse siegte wie gewöhnlich Trix mit Minutenabstand vor Mariuccia. Hier waren die Zeiten:

Trix	2.18.08	I.
Mariuccia	2.25.56	II.

In der 20 m² Altersklasse ging Rambha allein über die Bahn in 2.13.56 und wurde damit schnellstes Boot der Wettfahrt.

Bei den 15ern gab es wieder ein scharfes Rennen zwischen Lisl III und Klein Falkenstein, das diesmal zu Gunsten des letzteren ausging. Die drei anderen Boote dieser Klasse konnten absolut nicht Schritt halten.

V. Verbandswettfahrt

Mittwoch, den 13. August 1924.

Wetter: Sonne, klar.

Windverhältnisse: NO., 4—5m/Sek.

Bahn: Klubhaus-Teufelsbrücke-Kammer-Weyregg-Attersee-Kiubhaus.

Der Tag der letzten Verbandswettfahrt ließ sich recht gut an. Eine frische 4—5 m Brise war für den Verlauf der Wettfahrt sehr günstig, ermöglichte sie es doch den langen Zickzackkurs nach Kammer mit langen Schlägen aufzukreuzen und den ganzen Rückweg vor dem Wind, oder doch mit weit abgefierten Schoten abzulaufen. Der Start der Sonderklasse gelang recht gut. In einem dichten Rudel war die ganze Gesellschaft innerhalb einer Minute unterwegs. Unter leichten Platzverschiebungen ging es vor dem Wind gegen Süden, wobei sich die Linie allmählich in die Länge zog. Die Teufelsbrückenboje wurde schon in einzelnen Minutenabständen gerundet. Von dieser Boje, wo die Schoten dicht geholt wurden, begann der ernstere Kampf und damit die neue Ordnung. Hagen, Moldh und Orplid kämpften hart um die Führung, die Hagen nicht mehr aus der Hand gab und als erster vor Moldh, Orplid und Tilly die Kammerboje rundete. Das übrige Feld rundete erst in langen Minutenabständen. Ohne wesentliche Änderungen wurde die raume Strecke nach Weyregg abgelaufen, wobei es noch Falkenstein und Pia gelang, ihre beiden Vorsegler zu überlaufen. Hagen hatte sich einstweilen einen beträchtlichen Vorsprung ersegelt, den er auf dem nun folgenden Ballonkurs nach Attersee eher noch vergrößerte und mit fünf Minuten sicherer Sieger wurde.

Hagen	1.49.06	I.
Moldh	1.54.00	II.
Orplid	1.57.25	III.
Tilly XVII	1.57.33	IV.
Falkenstein II	1.57.46	
Pia	1.57.52	
Malepartus	1.57.58	
Lilly II	1.59.49	
Sonntagskind	2.09.53	

Der Vierziger Helga lief den Kurs wie gewöhnlich im Alleingang in 1.54.58, fuhr daher um 58 Sekunden länger wie die zweite Sonderklassenyacht.

Bei den 35ern wurde Woglinde sicherer Sieger mit 2.08.46 gegen Mah-Jongg mit 2.12.41.

Auch bei den 22ern blieb die Sensation aus, denn Trix konnte auch am letzten Tag überlegen siegen. Sie brauchte 2.02.48, während Mariuccia zum Absegeln der Bahn 2.10.09 nötig hatte.

In der 20 m² Altersklasse ging Rambha III allein über die Bahn, da Don Juan die Zwecklosigkeit seines Startes eingesehen hatte und zu Haus geblieben war. Die recht gute Zeit betrug hier: 1.58.13.

Bei den 15ern gab Klein Falkenstein infolge falschen Bojenrundens auf. Eigentlich hätte Lisl III, ihres ärgsten Konkurrenten ledig, nun einen äußerst sicheren Sieg feiern müssen, doch dieser fiel sehr knapp gegen die flott gesegelte Rambha II aus und betrug nur 29 Sekunden. Die zwei anderen Boote Lumpi und Rambha I kamen erst in langen Minutenabständen ein. Lumpi wurde mit 2.20.36 absolut langsamstes Boot der Wettfahrt, während Lisl III immerhin noch um 14 Sekunden schneller war wie die letzte Sonderklasse.

Die Punktpreise fielen in den einzelnen Klassen an folgende Yachten:

Sonderklasse: 1. Punktpreis	Hagen
2. „	Tilly XVII
22 m ² Rennklasse:	Trix
20 „ Altersklasse:	Rambha III
15 „ Rennklasse:	Lisl III

Interne Wettfahrten.

Wettfahrt um den Halunk-Pokal.

Donnerstag, 14. August 1924. Start 6 Uhr Früh.

Wetter: Stark bewölkt, Regen.

Windverhältnisse: Beim Start leichter West, übergehend in frischen Süd, der ständig zulegte und plötzlich abflaute, dann starker West mit zeitweise sturmartigen Böen. 2—15 m/Sek.

Kurs: Klubhaus—Burgau—Kammer—Klubhaus. 20 sm.

Die Sonderklasse startete geschlossen, voran Tilly XVII, Lilly, Hagen, Orplid, Moldh, Pia, Malepartus, Sonntagskind. Hagen läuft Orplid in Lee durch und gleich darauf auch Lilly II. Seine Situation Tilly gegenüber war jedoch keineswegs günstig, da Tilly bereits besseren Wind hatte und zuerst den aufkommenden Süd in die Segel bekam. Trotzdem gelingt es Hagen, sie am ersten Kreuzschlag auszusegeln. Der Abstand zwischen den zwei weitführenden Booten vergrößert sich von da an fortwährend und beträgt an der Burgauer Boje 24 Min. Das andere Feld war in der diesigen Luft nicht mehr sichtbar. Infolge Schralens und zeitweisen Auslassens des Windes, gelingt es Tilly, Malepartus, Pia und Orplid, ihren Abstand Hagen gegenüber etwas zu verkleinern. Letzterer bekam jedoch vor Attersee den aufspringenden starken Westwind zuerst in die Segel und zieht damit davon. Der Westwind legte fortwährend zu und nahm zeitweise sturmartigen Charakter an. Lilly gab in aussichtsloser Lage auf. Sonntagskind, das weit zurücklag, mußte retten fahren, da bei dem 20er Rambha III der Mast über Bord gegangen war. Hagen lief mit 12 Minuten als Sieger ein. Klare Zweite wurde Tilly XVII.

Hagen	5:20:47	I.	Falkenstein	n. gest.
Tilly XVII	5:32:26	II.	Yavenna	n. gest.
Orplid	5:36:56	III.	Moldh	Havarie
Malepartus	5:37:11	IV.	Lilly II	aufgeg.
Pia	5:39:15		Sonntagskind	aufgeg.

Gewinnerin des Halunk-Pokales
Hagen.

Wettfahrt um den Woglingen-Preis für die 40 m² Rennklasse.

Donnerstag, 14. August 1924. Start 6 Uhr 10 Min. Früh.

Die einzige, am See beheimatete 40 m² Rennyacht Helga ging allein über die Bahn. Beim Kreuzen in den starken Westböen, brachen bei ihr beide Fockfallen, weshalb sie notgedrungen mit dem Großsegel allein die Wettfahrt in 6:09:34 beendete.

Gewinnerin des Woglingen-Preises »Helga«.

Wettfahrt um den Helga-Preis.

Wettfahrt der 35 m² Rennklasse am 20 sm Kurs.

Donnerstag, 14. August 1924. Start 6 Uhr 10 Min. Früh.

Der 35er Mah Jongg beendete die Wettfahrt allein, da sein Konkurrent Woglinde II, wegen Havarie aufgegeben hatte.

Mah Jongg 6:55:34 I.
Woglinde II aufgeg.

Gewinnerin des Helga-Preises »Mah Jongg«.

Wettfahrt um den Scamp-Pokal.

Wettfahrt der 22 m² Rennklasse am 20 sm Kurs.

Donnerstag, 14. August 1924. Start 6 Uhr 15 Min. Früh.

Trix im Alleingang. Sehr gute Leistung der Trixmannschaft, die aus zwei Mitgliedern der Jugendabteilung bestand. *Assim Bey* und *Rudi Platnik* führten die Jolle mit sehr viel Geschick durch die schweren Westböen und erzielten eine glänzende Zeit. Die beiden tüchtigen Segler waren Gegenstand begeisterter Ovationen.

Trix 6:55:25 I.
Erika aufgeg.

Gewinnerin des Scamp-Pokales »Trix«.

Wettfahrt der 20 m² Rennklasse am 20 sm Kurs.

Donnerstag, 14. August 1924. Start 6 Uhr 20 Min. Früh.

Rambha III führte bis knapp vor das Ziel mit überlegenem Vorsprung. Es ereilte sie jedoch in einer schweren Böe das Mißgeschick, daß ihr der Mast knapp über Deck brach, nachdem sie vor dem Wind ausgereift hatte. Sie wurde von der Sonderklassenyacht Sonntagskind eingeschleppt. Don Juan kam hiedurch zu einem billigen Erfolg.

Don Juan 6:43:13 I.
Rambha III Mastbruch

Interne Wettfahrt des U. Y. C. Attersee um den Totila-Preis.

Startberechtigt alle Klassen von 35 m² aufwärts.

Start für alle Klassen 20. August 1924, 8 Uhr Früh.

Der wertvolle Preis wurde von Herrn *P. v. Suppan* mit der Bedingung gestiftet, daß alle Klassenyachten von 35 m² aufwärts sich in einem Rennen ohne Vorgabe messen sollten, da fast jeder Eigner seine Yacht für das schnellste am See hält und besonders die Meinung über die Schnelligkeit der Klassen als solche, eine sehr geteilte ist. Nun wollte man sehen, wie sich die einzelnen Klassen unter denselben Bedingungen halten. Daß eine Sonderklassenyacht Sieger in diesem Rennen, in dem 40er, Sechser, 35er und die Sonderklasse startete, bleiben

würde, war zwar nicht mit voller Sicherheit vorauszusagen, aber im Hinblick auf die numerische Überlegenheit mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Und doch wäre es, infolge der langen Flautenperiode, beinahe einem Sechser geglückt, das Rennen zu machen. Der einzige 40er verlor infolge einer mißglückten Windspekulation bald die Fühlung mit der Spitzengruppe und schied in aussichtsloser Lage aus dem Rennen. Die beiden 35er und der Sechser Totila versackten am Weyreggerufer vollkommen, während jedoch die beiden 35er das Rennen aufgaben, segelte die 6 m Rennyacht tapfer und unentwegt bis in das Ziel durch.

Der Start stand ganz im Zeichen des toten Seeganges, in welchem besonders die flachen Sonderklassenyachten gehörig stampften. Auf Totila und Tilly, die ganz Bord an Bord lagen, mußten sogar Fender ausgebracht werden. Halunk ging zu früh durch die Linie, wurde zurückgerufen, konnte jedoch infolge vollkommenen Windmangels erst nach geraumer Zeit Folge leisten. Die am weitesten in Luv liegenden Yachten Orplid und Mold bekamen zuerst den im freien See stark gehenden Südwind in die Segel und laufen auf und davon, scheinbar unerreichbar. Endlich setzte sich auch das übrige Feld in Bewegung. Aus dem raumen Kurs nach Konsum, gelang es Hagen, sich von den übrigen Yachten frei zu machen und als guter Dritter, jedoch noch ziemlich weit hinter den beiden führenden Booten die Boje zu runden. Auf dem anschließenden Kreuzkurs nach Alexenau, gegen den immer schwächer werdenden Südwind, teilt sich das Feld in zwei Gruppen. Die eine, bestehend aus Hagen, Tilly XVII und Halunk nimmt einen langen Schlag bis an das Westufer auf, während alles übrige in kurzen Schlägen am Ostufer hinaufkreuzt. Als die Boote bei der Alexenau-Boje wieder zusammenkommen, zeigt es sich, daß erstere Kombination besser war, denn der, bei dem ganz leichten Wind sehr gut laufende Halunk rundet knapp vor Hagen als Erster die Boje. Dritte Yacht war die in der Ostgruppe führende Orplid. Tilly, die gegen den schon sehr schralenden Wind ankämpfen mußte, reihte sich erst ziemlich weit hinten ein. Die 35er liegen schon jetzt aussichtslos geschlagen am Ende des Feldes. Von Alexenau führt ein einziger langer Steuerbordschlag die Yachten nach der Boje in Parschallen. Während dieses Kurses schlief der ohnedies schon sehr schwache Wind vollkommen ein und macht einer tödlichen Flaute Platz. Halunk hat sich dabei einen hübschen Vorsprung ersegelt und hätte die Boje weitaus als Erster gerundet, wenn — nun, wenn er sie eben gefunden hätte. So jedoch hatte die Wettfahrtsleitung zwar die dort verankerte große Rettungsboje wegnehmen lassen, dafür aber einen kleinen Holzklotz darangehängt, der bei dem herrschenden hohen Wasserstand nur ganz wenig hervorsah und nur von ganz ortskundigen Steuerleuten gefunden werden konnte. Dies wurde Halunk zum Verhängnis, denn während er, die Boje suchend, plötzlich die Schoten abfierte und eine in der Nähe liegende Yachtboje ansteuerte, behielt der an zweiter Stelle liegende Hagen Kurs und als Halunk seinen Irrtum gemerkt hatte, war es schon zu spät. Hagen hatte schon längst gerundet und lief mit dem letzten Sterbenshauch vor dem Wind gegen Kammer davon. Die übrigen Yachten schwammen mit rührend wenig Fahrt in großen Abständen am See herum, besonders die beiden 35er und Totila, die am Ostufer in der absoluten Flaute vollkommen hängen geblieben waren. Diese totale Windstille dauerte etwa eine Stunde, doch dann setzte glücklicherweise ein leichter Nordwind ein, den die führenden Boote Hagen, Halunk, Malepartus, Pia und Orplid zuerst bekamen und damit ihren Abstand noch wesentlich vergrößerten. Das übrige Feld war vollkommen distanziert. Alle Steuerleute spekulierten auf Westwind, der nach der herrschenden Wetterlage auch am ehesten zu erwarten gewesen wäre, doch anstatt dessen springt ein frischer Ostwind auf, der dem weit führenden Hagen sehr zugute kommt, da er ihn um vieles früher in die Segel bekommt wie die anderen Yachten der Spitzengruppe. Von diesem Moment

an zieht er unaufhaltsam davon, seinen schärfsten Konkurrenten Halunk weit hinter sich lassend. Nach Hagen rundete in Kammer die Boje: Halunk, Pia, Malepartus und in größerem Abstand Orplid. Das übrige Feld war ganz versackt. Auf dem Vorwindkurs zurück nach Alexenau vergrößerte Hagen seinen Vorsprung noch und erreichte nach einem flachen Kreuzschlag von Alexenau nach Attersee, als guter Erster das Ziel. Halunk, bei dem der Spinnaker unklar gekommen war, mußte bei dem ständig zulegenden Wind zuerst Pia und dann auch noch Orplid vorbeiziehen lassen. Tilly und der bei Beginn der Wettfahrt so weit führende Molch waren ganz zurückgefallen und beendeten als Vorletzter bzw. Letzter das Rennen.

Hagen	6:22:41 I.	Totila	7:14:39
Pia	6:32:09 II.	Halunk	disqual.
Orplid	6:32:59 III.	Lilly II	aufgeg.
Malepartus	6:35:28	Helga	aufgeg.
Tilly XVII	6:43:05	Mah Jongg	aufgeg.
Molch	6:56:27	Woglinde	aufgeg.

Gewinnerin des Totila-Preises »Hagen«.

Interne Wettfahrt um den Schruagerlpokal.

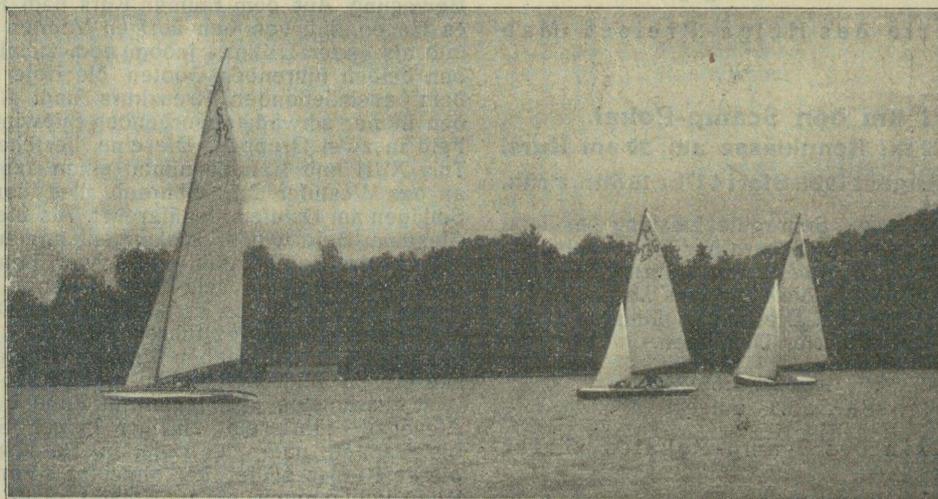
Damenwettfahrt Samstag, 9. August 1924.

Wetter: Trüb, regnerisch.

Windverhältnisse: West 0—1 m/Sek.

Kurs: Klubhaus — Attersee — Weyregg — Teufelsbrückenboje — Klubhaus 1 mal.

Dieses Jahr wurden die Damen vor eine, eher sehr langweilige als schwere Aufgabe gestellt, denn am Tage der Wettfahrt wehte es überhaupt nicht und noch dazu war das Wetter alles eher als einladend, kühl und regnerisch. Aber die Wettfahrtleitung war unerbittlich und schickte die Boote trotzdem auf die Reise. Dank des guten Handicups konnte die vorjährige Gewinnerin des Pokals, Senta auch heuer wieder einen sicheren Sieg feiern. Sie war, von den Damen Irresberger geführt, mit einer leichten Brise gestartet und hatte sich dann einen so großen Vorsprung ersiegelt, daß die, in der darauf folgenden Flaute nachfolgenden Boote, über den halben Kurs zurücklagen. Mit demselben Vorsprung ging sie auch durch das Ziel.



S 72 Sonderklassenyacht „Hagen“ (H. Funke), M 236 15 m² Rennklasse „Lumpi“ (A. Müller), 7 Ausgleichsklasse „Blondl“ (Fr. M. Pfeiffer)

Interne Wettfahrt. — Klubhaushandicap.

Sonntag, 17. August 1924. Start 10 Uhr vormittags.

Windverhältnisse: S und W, stark schwach 1-2 m/Sek.

Kurs: Klubhaus — Teufelsboje — Weyregg — Attersee — Klubhaus 2 mal. 10 sm.

Von den 25 gemeldeten Yachten, waren 18 am Start erschienen. Das Rennen war, nach dem Handicap zu schließen, eine totsichere Sache der kleinen Boote und der Sieg fiel auch prompt der Ausgleichsklasse Senta zu. Die großen Yachten hätten sich unter Umständen nur bei starkem Wind mehr nach vorne bringen können, ohne aber bei den großen Vorgaben viele Chancen zu haben. Von den großen Yachten lief Orplid als erste ein, wurde damit viertes Boot und somit noch Preisträger. Den Trostpreis für den letzten Platz bekam diesmal ausnahmsweise nicht Lumpi, sondern der 35er Mah Jongg.

Senta	2:28:46 I.	Ellen	2:46:28
Rambha III	2:34:59 II.	Blondl	2:48:41
Trix	2:40:28 III.	Malepartus	2:49:27
Orplid	2:41:25 IV.	Lumpi	2:50:11
Guðrun	2:43:32 V.	Molch	2:51:11
Tilly	2:45:17 VI.	Libelle	2:52:16
Woglinde	2:46:12 VII.	Lilly II	3:12:39
Hagen	2:46:22	Mah Jongg	3:15:34
Pia, Sonntagskind Totila, Helga, Rambhal I, Luissi, Truly nicht gest.		Lisl III, Halunk disqualif.	

Senta	2:36:33 I.	Luissi	n. gest.
Rambha I	2:52:00 II.	Blondl	n. gest.
Trix	2:53:31 III.	Lisl III	n. gest.
Mah Jongg	2:54:35	Erika	n. gest.
		Lilly II	n. gest.

Gewinnerin des Schruagerl-Pokals »Senta«.

Wettfahrt der Sonderklasse um den »August Dehne-Erinnerungspokal«.

Samstag, 9. August 1924.

Wetter: Trüb.

Windverhältnisse: Absolute Flaute 0 m/Sek.

Kurs: Klubhaus — Attersee — Weyregg — Teufelsbrückenboje — Klubhaus 1 mal.

Nachdem die Sonderklassenyachten mit einem ganz leichten Hauch aus dem Osten gestartet waren, stellte sich bald eine vollkommene Flaute ein, die nur hie und da von ganz kleinen Windzonen unterbrochen wurde und die Yachten willkürlich durcheinanderschob. Von einem Wettsegeln, im wahren Sinne des Wortes, konnte man daher nicht sprechen. Die ersten Plätze fielen, wie nicht anders zu erwarten, den Leichtwetterbooten Malepartus und Pia zu.

Malepartus	2:29:05	I.	Lilly II	3:09:29
Pia	2:46:11	II.	Hagen	3:11:53
Tilly XVII	2:55:14	III.	Moldh	3:14:21
Falkenstein II	2:56:25	IV.	Sonntagskind	3:23:24
Orplid	3:00:24		Yavenna	n. gest.

In der Abteilung II wurde Trix, in der Abteilung III Libelle Sieger.

Abteilung I.

Helga	18:2 sm I.	Lilly II	n. gest.
Orplid	17:4 sm	Sonntagskind	n. gest.
Hagen	12:1 sm	Pia	aufgeg.
Totila	zu spät d. Ziel		
Malepartus	" " " "		

Interne Wettfahrt des U. Y. C. Attersee.

Samstag, 16. August 1924. Start ab 9 Uhr Früh.

Einlauf $\frac{1}{2}$ 12 Uhr mittags.

Sieger in der Abteilung I wurde der 40er Helga, die Punkt 9 Uhr zusammen mit der Sonderklassenyacht Orplid startete und einen sehr langen und sehr gut zusammengestellten Kurs ablief. Als es auf 12 Uhr ging, schien es fast, als ob Helga nicht mehr zur richtigen Zeit durchs Ziel käme, dank des starken Windes, gelang dies aber doch noch in letzter Minute. Die anderen Yachten starteten alle zu spät und hatten daher bei dem herrschenden, sehr starken Wind, bei dem der Vierziger sehr gut lief, nicht mehr die geringsten Aussichten auf Erfolg. Die am Nachmittag angeschlagenen Seemeilenzahlen, ergaben den sicheren Erfolg Helgas.

Abteilung II.

Trix	13:8 sm
Lisl III	12:8 sm
Mariuccia	n. gest.
Lumpi	n. gest.
Rambha III	n. gest.

Abteilung III.

Libelle	12:9 sm I.
Senta	12:8 sm
Gudrun	10:1 sm

Hanns Funke.



Rambha III und die 20 m² Altersklasse.

Von Ing. Adolf Werthner U. Y. C. Attersee.

Rambha III wurde von mir zu dem Zwecke konstruiert und erbaut, um zu zeigen, daß ein freies 20 m² Rennboot schneller und bequemer ist, als eine 22 m² Binnenjolle. Damit soll aber durchaus nicht behauptet werden, daß der 22er in das alte Eisen gehört. Es ist dies ein sehr gesunder Bootstyp, was aber nicht ausschließt, daß ein anderer besser ist. Ich möchte an dieser Stelle gleich darauf aufmerksam machen, daß Rambha III ihre überraschende Schnelligkeit nicht etwa aus unsolider Bauart schöpft. Das Boot ist im Gegenteil sehr robust gebaut, und zwar sind für die Bauausführung die gleichen Materialstärken gewählt worden, die die 22 m² Binnenjolle vorschreibt. Die überlegene Schnelligkeit rührt lediglich daher, daß durch die Freiheit der 20 m² Klasse günstigere Dimensionen und Linien zur Anwendung gebracht werden können. Nach den Erfahrungen, die ich heuer mit Rambha III gemacht habe, kann ich meinen Sportbrüdern die Pflege des 20 m² Rennbootes nur wärmstens empfehlen. Rambha III geht bei Flaute und bei Wind und liegt in effektiver Geschwindigkeit stets nahe bei den besten Sonderklassen. Für den Wert

der Klasse sprechen am deutlichsten die Regatterfolge, die Rambha III gehabt hat, man braucht nur ihre Zeiten mit denen anderer Klassen zu vergleichen. Hier möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß das Boot bei der III. Verbandswettfahrt am 11. August 1924 zufolge einer Behinderung durch den Dampfer mindestens zwei Minuten verloren hat.

Zu bedauern ist nur, daß eine so gute Klasse wie die 20 m² Rennklasse mit dem häßlichen Namen Altersklasse behaftet ist, ein Übel, dem entschieden abgeholfen werden sollte. Ich halte die 20 m² Altersklasse für die beste jetzt existierende größere Schwertklasse, sie dürfte als solche für unsere Verhältnisse am Attersee am besten passen. Rambha III ist, wie ich ausprobiert habe, dem Seegang auch im oberen Seebecken bei flotten N. O. gewachsen, also für die normalen Schönwetterverhältnisse auf dem Attersee ausreichend.

Ich glaube, daß diese Klasse von allen größeren Schwertklassen die lebensfähigste ist, und bin überzeugt, daß sie sich hier bald großer Beliebtheit erfreuen wird.

HAUS in ATTERSEE

mit Seegrund zu verkaufen.

Ing. J. STIERBÖCK, ATTERSEE

SEGELBOOTSKÖRPER

gut erhalten, in Wien befindlich,

zu kaufen gesucht.

Zuschriften an die Redaktion.

Länderwettkampf.

Von Hans Joachim Vogt, U. V. C. A. S.

Im Septemberheft der Zeitschrift »Flugzeug und Yacht« regt Herr Ing. A. Werthner die Veranstaltung eines Länderwettkampfes in der 10 m² Rennklasse an.

Gewiß ist der Attersee schon allein durch seine Nähe an der deutschen Reichsgrenze — von seinen sonstigen seglerischen Vorzügen ganz zu schweigen — für eine Abhaltung des Deutsch-Osterreichischen Länderwettkampfes besonders gut geeignet und wäre diese Veranstaltung für den Attersee sehr zu begrüßen gewesen.

Doch da nun mal der Zweigverein Wörthersee diese Veranstaltung früher angeregt und in seinem Revier auch bereits zur Ausführung brachte, so läßt sich an dieser einmal vollzogenen Tatsache nichts mehr ändern.

Es entspricht meiner Ansicht nach durchaus nicht dem Sinne eines Länderwettkampfes, wenn mehr als eine solche Veranstaltung existiert und

würde ein weiterer Länderwettkampf in der von Herrn Ing. Werthner vorgeschlagenen Art auch bei unseren Sportkameraden im Reich wohl nicht mehr Begeisterung auslösen als es eben die Höflichkeit erfordert.

Hingegen glaube ich, daß die Traditionen des Zweigvereins Attersee es verlangt, uns zu bemühen, bei den weiteren Wettkämpfen dabei zu sein, um zu zeigen, daß unsere Segler und Boote wohl geeignet sind, die rot-weiß-roten Farben zu vertreten.

Nicht nur der Attersee ist hierzu verpflichtet, sondern möglichst jedem Zweigverein des Union-Yacht-Clubs sollte es zur besonderen erstrebenswerten Ehre gereichen, eins seiner Boote im Länderwettkampf starten zu sehen.

Nur der gemeinsamen Arbeit aller Zweigvereine wird es gelingen, das Ergebnis der Wettfahrten des Länderwettkampfes anders zu gestalten als es sich uns heuer gezeigt hat.

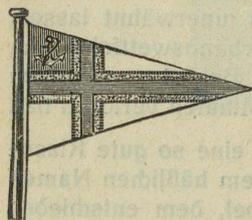


Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

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 Zähl. — Geschäftsstelle: IV., Schwindgasse 8. — Telefon: 55.505, 55.506.

Österreichischer Motor-Yacht-Club.

Ehrenpräsident: Anton Eugen Dreher. — Vorstand: Vizepräsidenten: Dir. Carl Brenneis, Ing. Hugo Dinzl. — Schriftführer: Ing. Eduard Posepny, Alfred Baumgarten (Stellvertreter). — Kassier: Dr. Emil Kun, Alfred Foest-Monshoff. — Beisitzer: Josef Graf Giczycski, Kommerzialrat Robert Koch, Dr. Richard Loewy, Ing. Geza Szuborits, Walter Tauscher. — Sportkommission: Vorsitzender: Der Präsident od. Vizepräsident. — Sport- und Fahrtwart: Ing. Eduard Posepny, Ing. Geza Szuborits (Stellvertreter). — Zeugs- und Bootswart: Hermann Otte. — Mitglieder: Ing. Ludwig Richter, Ing. Ottokar Rössel, Ing. Max Szombathy, Otto Winds.



In der Vorstandssitzung vom 17. d. M. wurden nachstehende Mitglieder aufgenommen:

Kapitän Antonio G. Cosulich, Klagenfurt, Domgasse 3
Kapitän Pietro Zar, Klagenfurt, Schiffgasse

Weiters wurden als Delegierte unseres Clubs für den Sportausschuß des Landesverband für Fremdenverkehr in Kärnten die Herren

Antonio G. Cosulich, Klagenfurt
Hermann Röschnar, „
Pietro Zar, „

bestimmt. Gleichzeitig wurden obgenannte Herren in die Sportkommission des Österr. Motor-Yacht-Club kooptiert.

Die Hälfte der Mitglieder haben bisher den Jahresbeitrag pro 1924 nicht geleistet, obwohl dieselben durch Mahnschreiben zur Zahlung aufgefordert wurden.

Durch diesen Vorgang erwachsen dem Club enorme Portospesen, weshalb wir auf diesem Wege jene Mitglieder, die mit der Zahlung im Rückstande sind, auffordern, den Jahresbeitrag pro 1924 unverzüglich anzuschaffen, wobei wir uns auf die Statuten stützen, nach welchen die Mitglieder verpflichtet sind, den Jahresbeitrag für das laufende Jahr zu leisten, falls sie ihren Austritt aus dem Club nicht vor dem 1. Dezember vergangenen Jahres angemeldet haben.

Nachdem derart saumselige Zahlungen der Beiträge die Obliegenheiten des Vorstandes sehr erschweren hoffen wir, daß diese Aufforderung nicht erfolglos verhallt.

ÖST. SCHIFFFAHRTS-ZEITSCHRIFT.

Kundmachung.

Da laut Mitteilung der Baudirektion der niederösterreichischen Donauregulierung die baulichen Herstellungen zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nächst Zwentendorf (km 1974) nunmehr beendet sind, wird die mit h. o. Kundmachung vom 18. September 1924 Z. II-2087/2 verfügte Beschränkung der Schifffahrt in der Donau-Strecke nächst Zwentendorf (km 1974) außer Kraft gesetzt.



Österreichs Wege zur Küste*)

Bei der Beurteilung der günstigsten Hafenfrage kommt nicht allein die örtliche Entfernung des Hafenplatzes, wie sich diese in den Transportzeiten erfassen läßt, in Frage, sondern vor allem die wirtschaftliche Expansionsfähigkeit. Und diese weist für Österreich klar nach Osten und Südosten. Aus diesem Grunde schon wäre der österreichische Handel, soweit als es möglich und rationell ist, über Triest zu instradieren, wobei in diesem speziellen Falle noch die Überzeugung überwiegt, daß es zur Alimentierung der finanziell notleidenden und einer Verkehrssteigerung dringend bedürftigen Linien der nunmehr staatlichen Südbahn dringend notwendig ist, die Außenhandelsverkehrsrichtung nach dem Süden abzulenken. Soweit rein kommerziell-wirtschaftliche Erwägungen in Frage kommen scheint es klar, daß Triest, der geographisch nächstgelegene Hafenplatz mit seinen traditionellen, alteingelebten Handelsbeziehungen zur Levante und zum Orient, das natürliche Ausfallstor für den österreichischen Export nach Osten und Süden bildet und bleiben muß.

Es ist also einleuchtend, daß Österreich auf dem Triester Platze eine ganz andere Rolle spielen kann und tatsächlich spielt, wie in Hamburg.

Während der österreichische Verkehr über Hamburg nur einen geringen Bruchteil dieses vorwiegend für die deutschen Interessen bestimmten und durch deutsche Bedürfnisse überreichlich beschäftigten Hafens bildet, steht Österreich in Triest derzeit im Eisenbahnverkehr an zweiter Stelle. Abgesehen wird dabei natürlich von dem in diesem Zusammenhange nicht in Betracht kommenden italienischen Binnenverkehre, der zahlenmäßig den ersten Platz einnimmt. Unter allen Auslandsstaaten aber steht Österreich, nachdem es seit Kriegsende bis heuer ununterbrochen an erster Stelle gestanden war, nunmehr an zweiter Stelle, zum ersten Male durch die Tschechoslowakei überflügelt.

Auf diesen Umstand muß ganz besonders hingewiesen werden. Bekanntlich wurde das heutige Gebiet der Tschechoslowakei geographisch-tarifarisch nur bis zu einer gewissen Grenzlinie, die ungefähr in der Höhe Pilsen—Olmütz verlief, zur natürlichen Einflußsphäre des Triester Hafens gerechnet. Die Gebiete nördlich dieser Linie fielen in die natürliche Attraktionssphäre der (deutschen und holländischen) Nordhäfen.

Es ist nun überaus lehrreich zu konstatieren, daß im laufenden Jahre die Tschechoslowakei unter Überflügelung von Österreich und Jugoslawien in Triest an die erste Stelle der Fremdstaaten kam, mit einer Gesamtbewegung von 490.000 t (in 7 Monaten), was gegenüber der korrespondierenden Epoche des Vorjahres 1923 eine Verkehrssteigerung von 319,5 Prozent bedeutet. Es ist wohl müßig darauf hinzuweisen, daß die geschäftstüchtigen tschechischen Kaufleute und Industriellen diese Verkehrsrouten gegenüber jener nach den Nordhäfen nicht um politischer Sentimentalitäten willen bevorzugt haben, sondern weil ihnen ein günstiger Handelsvertrag und besondere Erleichterungen, die sie nun im Verkehre mit Triest vor allem auf dem hier einschneidenden wichtigem Gebiete der Platzspesen erzielen konnten, diese Verkehrsrichtung eben größere Vorteile bot als jene über die Nordhäfen.

Besonders interessant ist auch das Beispiel Ungarns, dessen Verkehr von 17.446 t im Jahre 1922 auf 114.373 t im Jahre 1923 gestiegen ist; gegenüber 1921 ist die Kleinigkeit von einer Steigerung von 1200 Prozent zu konstatieren. In den ersten 7 Monaten des heurigen Jahres ist eine weitere Steigerung von 25 Prozent eingetreten.

Bemerkt zu werden verdient, daß unter Einwirkung der gegenwärtigen Wirtschaftslage und der tarifarischen Verhältnisse der Verkehr per Eisenbahn von und nach Deutschland in der mehr-

*) Zu dem in »Heft 8« unserer Zeitschrift unter gleichem Titel erschienenen Artikel kommen uns von berufener Seite des Auslandes folgende Ausführungen zu.

erwähnten siebenmonatlichen Epoche eine Steigerung von 137.5 Prozent aufzuweisen hat, und zwar auf 42.140 t, während der Gesamtverkehr im Jahre 1922 noch 32.027 t, im Jahre 1923 nur mehr 29.715 t betragen hatte.

Österreich hatte im Jahre 1922 einen Gesamtverkehr über Triest von 307.869 t, im Jahre 1923 schon unter teilweiser Einwirkung des im Frühsommer des Vorjahres abgeschlossenen Handelsvertrages und vor allem der Platzspesenbegünstigungen des Triester Übereinkommens, von 473.105 t, in den ersten 7 Monaten des heurigen Jahres einen solchen von 393.322 t, somit bereits mehr als im ganzen Jahre 1922 und um 78.6 Prozent mehr als in der korrespondierenden Epoche des Vorjahres.

Der Gesamtverkehr (via mare und per Bahn) am Triester Platze hat im Jahre 1923 bereits 66.2 Prozent des stärksten Vorkriegsverkehres (1913) erreicht; der Verkehr in den ersten 7 Monaten des laufenden Jahres betrug 96.4 Prozent des korrespondierenden stärksten Vorkriegsverkehres 1913, sodaß praktisch davon gesprochen werden kann, daß Triest heuer den stärksten je dagewesenen Vorkriegsverkehr erreichen, vielleicht sogar schon um eine Kleinigkeit übersteigen wird. Jedenfalls fehlte Ende Juli nur noch ein geringes Quantum bis zur Erreichung des vollen Jahresumsatzes 1923 (4.071.407 t; in den ersten 7 Monaten 1924: 3.510.100 t); während Triest unter allen italienischen Häfen gegenwärtig an vierter Stelle steht, hat es im heurigen Jahre die stärkste relative Verkehrssteigerung von allen italienischen Häfen aufzuweisen.

Diese wenigen Ziffern sprechen wohl so klar, daß selbst wirtschaftlich nicht geschulte Augen den rapiden Aufstieg Triests und dessen stark zunehmende Bedeutung für Österreich erkennen müssen, eine Entwicklung, die von hier aus stets vorausgesagt worden war, entgegen allen anderslautenden Ansichten der schlecht oder tendenziös informierten Wiener Kreise.

Es ist umso unbegreiflicher, daß von keiner Seite, vor allem nicht von jener der kommerziellen Interessenvertretungen, aus dieser unleugbaren Tatsache entsprechende Schlüsse gezogen werden.

Die enorme Bedeutung Österreichs für Triest gibt ihm eine Stellung, in der es fast alles verlangen und sicher viel erreichen könnte. Beweis dafür sind die bereits erwähnten Triester Platzspesen- etc. Abmachungen des Vorjahres die durchgesetzt werden konnten, ohne daß Österreich auch nur die allergeringste Gegenleistung dafür zu gewähren hatte, ja nicht einmal anzubieten brauchte.

Es ist immer wieder insbesondere darauf hinzuweisen, welche ungeheure volkswirtschaftliche und valutarische Bedeutung jede Verbesserung und Erleichterung im Verkehre mit Triest, in erster Linie auf tarifarischem Gebiete, haben muß; bei den Riesenumsätzen, die in Frage kommen, spielt jeder kleine Erfolg, der auf diesem Gebiete erzielt würde, eine große Rolle und drückt sich in Ersparungen von Milliarden Kronen aus, wodurch einerseits die Zahlungsbilanz als solche günstig beeinflusst wird, andererseits dem Lande ein erheblicher Vorrat an Valuten, der sonst abwandert, erspart bliebe.

Abschließend wäre noch eines Umstandes zu erwähnen, der für die Beziehungen zwischen Österreich und Triest von Bedeutung ist: die steigende Frequenz des Fremdenverkehrs. Triest ist auch in diesem Punkte im Begriffe seine frühere Stellung wiederzuerlangen. Seit Monaten sind die hiesigen Hotels ständig überfüllt, so daß Fremde oft in die Orte der Umgebung, nach Opčina etc., wandern müssen, um Unterkunft zu finden. Welche Rolle dabei Österreich spielt geht daraus hervor, daß im zweiten Trimester des laufenden Jahres — weiter gehen die offiziellen Statistiken noch nicht — in Triest mehr als doppelt soviel Österreicher abgestiegen sind als in der korrespondierenden Epoche des Vorjahres, nämlich 4221 gegen 1878.

In gleicher Progression hat die Zahl der rein österreichischen Industrie- und Handelsunternehmungen in Triest zugenommen; mit der unmittelbar bevorstehenden Vollendung der großen Reservoiranlage der Floridsdorfer Mineralölraffinerie in S. Sabba mit einem Fassungsraum von zirka 12.000 t wird Triest das Zentrum der Rohölversorgung Österreichs werden.

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

„FLUGZEUG UND YACHT“
Redaktionsschluß am 4. jeden Monats.

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



Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

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



Über die Hebung der Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt durch Anwendung technischer Fortschritte.

Von Reg.- und Baurat Dr. Ing. Teubert, Mannheim.

(Fortsetzung.)

In der Bauweise der Binnenschiffe ist dauerlicherweise das Längsspanntensystem trotz der Bestrebungen einzelner Binnenwerften noch nicht zu der Verbreitung gekommen, die ihm sicherlich für einzelne Gebiete, z. B. Seitenrad- und Heckrad-dampfer, zukommt. Zur Aufnahme der Längsbeanspruchung ist diese, im Großschiffbau bewährte Anordnung der Verbände recht geeignet und würde auch bei Binnenlastschiffen eine Gewichtsverminderung herbeiführen. Die dabei angewandten Hoch- und Rahmenspannten behindern allerdings bei gewissen Gütern die volle Ausnutzung des Laderaumes. Hier dürfte das neue Millar-Spanntensystem vielleicht die geeignete Lösung für Binnenschiffe darstellen. Es kann eine große Festigkeit und bedeutende Baustoffersparnis, bei gleichem Tiefgang Vergrößerung der Tragfähigkeit erreicht werden, durch Verbindung der Längs- und Querspannten-Bauart, unter Ausnutzung der Vorteile beider Systeme. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß die praktische Einführung solcher Neuerungen nicht unerheblich von den technischen Einrichtungen der Werft abhängt und deshalb gerade bei der verhältnismäßig einfachen Ausstattung mancher Flußschiffwerften in jedem Falle besonders auf die Wirtschaftlichkeit hin geprüft werden muß.

Der Anwendung und Auswahl der Versteifungsprofile wird im Flußschiffbau noch immer nicht die im Hinblick auf äußerste Materialausnutzung wünschenswerte Aufmerksamkeit geschenkt. Über diese Aufgabe hat *Dipl. Ing. Rehder-Hamburg* auf der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1918 einen beachtenswerten, auf eingehende Berechnungen gestützten Vortrag, gehalten.

Hinsichtlich der pfleglichen Behandlung der Schiffe sei der ausgiebigeren Benutzung des Sandstrahlgebläses, wie es z. B. die Firma *Kreutz* in Duisburg liefert, für das Abrosten und Reinigen der Außenhaut das Wort geredet. Für diesen Zweck scheint sich auch eine mit Preßluft betriebene Rotatorbürste, die von *Ziv.-Ing. Blomerius* in Dresden vertrieben wird, gut zu eignen. Es sei noch erwähnt, daß die Verstärkung stark angerosteter Schiffsböden durch eine mittels Preßluft aufgespritzte Eisenbetonkonstruktion technisch und wirtschaftlich empfehlenswert erscheint, ein Verfahren, daß die Mindener Eisenbetonwerft verschiedentlich mit Erfolg angewandt hat.

Durch die Dampfturbine, die auf dem Rhein jetzt in zwei größeren Radschleppdampfern und zwei Rheinseedampfern eingebaut ist und durch den Ölmotor, der nach dem Siegeslauf in der Seeschifffahrt jetzt auch in der Binnenschifffahrt täglich mehr an Boden gewinnt, sieht sich die Kolben-

maschine in ihrer bisherigen Alleinherrschaft bedroht und ist es kein Wunder, daß sie kein Mittel unversucht läßt, um sich für den bevorstehenden Entscheidungskampf zu wappnen. Von den Bestrebungen, die, wie auf der jüngsten Hochdruck-Tagung deutscher Ingenieure dargelegt wurde, darauf hinarbeiten, die Wirtschaftlichkeit des Dampfbetriebes, d. h. die Ausnutzung der in die Maschine hineingeschickten Wärmeeinheiten der im Dieselmotor erreichten Ausnutzung anzugleichen, soll hier noch nicht gesprochen werden, da diese Versuche, den Betriebsdruck auf mehr als 20 Atmosphären — bis zu 60 — zu steigern, noch in den Anfängen sind und ihre Anwendung für den Schiffsbetrieb noch nicht recht übersehen werden kann. Aber in verschiedenen Punkten hat die Kolbenmaschine in den letzten Jahren den Hebel angesetzt, um ihren Wirkungsgrad thermisch und mechanisch zu verbessern.

Was zunächst den Kessel anbelangt, so verdient die Frage der Einführung des Wasserrohrkessels ernstere Beachtung. Wenn auch nicht verkannt werden darf, daß die Großwasserraumkessel an sich geeigneter sind, die in der Binnenschifffahrt auftretenden starken Schwankungen in den Belastungen des Kessels aufzunehmen, bzw. unschädlich zu machen, so bietet doch der Wasserrohrkessel eine Möglichkeit, den Vorsprung an Gewichtersparnis, den Turbine und Motor vor der Kolbenmaschine besonders beim Radschiff voraus haben, wettzumachen. Und welche Vorteile sich aus der Gewichtersparnis gerade für die Schifffahrt auf unseren seichten Strömen mit ihren wechselnden Wasserständen ergeben, liegt auf der Hand. Sollte es nicht möglich sein, durch geeignete Anlernung der Bedienungsmannschaft die Bedenken, die dem Wasserrohrkessel, der ja in der Seeschifffahrt standlos im Betriebe ist, entgegenstehen, auch in der Binnenschifffahrt zu überwinden? Es sind leider bisher nur ganz wenige Fälle seiner Verwendung bekannt geworden. Namentlich dürften — besonders bei den heutigen Kohlenpreisen — die kurze Anheizzeit, der geringe Kohlenverbrauch und der höhere Dampfdruck als Vorteile gegenüber dem Zylinderkessel zu buchen sein.

Der Zylinderkessel hat sich während der letzten drei Jahre die Heizung mit Braunkohlenbriketts, wie sie die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlen-Bergwerke, Abteilung Schifffahrt, eingeführt hat, gut gefallen lassen; die beiden Raddampfer »Braunkohle 15« und »Braunkohle 16«, sowie die Tunnelschraubendampfer »Oranje I« und »Oranje II« sind mit Kesseln für Braunkohlenbrikettfeuerung eingerichtet, bei denen das Hauptaugenmerk auf möglichst lange Rauchgaswege, also sehr lange Siederohre, gelegt wurde. Schwierigkeiten

sind nicht aufgetreten und der immer noch etwas großen Temperatur der in den Schornstein eintretenden Heizgase begegnet man damit, daß man wenigstens die unteren Teile des Schornsteins doppelwandig ausführt.

Die wichtigste Verbesserung, die hinsichtlich der Brennstoffausnützung der Kohlendampfmaschine zur Verfügung steht, ist die Ölfeuerung. Die zunehmende Verbreitung der Ölfeuerung in der Seeschifffahrt und die dabei angestellten Beobachtungen haben klar bewiesen, daß die Ölfeuerung eine rationellere Ausnützung des Brennstoffes darstellt als die Kohlenfeuerung, besonders dadurch, daß die Nachteile der letzteren, die in der nicht zu vermeidenden Unregelmäßigkeit des Betriebes durch das notwendige Feuerreinigen und Kohlenaufwerfen und der starken Raumentwicklung, sowie der ungleichmäßigen Verbrennung liegen, bei der Ölfeuerung vermieden werden. Nachdem in den letzten Jahren die Konstruktion der Brenner und Zerstäuber zu einer Auswahl aus den vielen Patenten geführt hat, hindert wohl nur noch die für Deutschland nicht unwichtige Frage der Ölbeschaffung den vollkommenen Sieg der Ölfeuerung. Ein besonderer Vorteil für die Binnenschifffahrt ist die leichte Unterbringung und Bunkerung, sowie die Möglichkeit der Verbrennung aller Arten von Öl, bei richtiger Anwendung der neuen Erfahrungen über Brennerform, Öldüse, Luftwirbelung usw.

Im Betriebe der Zylinderkessel dürfte die Verwendung von künstlichem Zug, über dessen vorzügliche Ergebnisse die KanalbauDirektion Essen auf der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1922 und Herr Regierungs- und Baurat *Ebelt* an anderer Stelle berichtet haben, größere Beachtung verdienen, namentlich im Zusammenwirken mit mechanischen Rostbeschickungs- und kohlensparenden Rauchverminderungsanlagen.

Während bei den gewöhnlichen Schiffskesseln der Binnenschifffahrt der natürliche Luftzug selten 3 mm Wassersäule übersteigt, haben die Versuche, die namentlich auf dem Monopolschlepper »M 27« mit einer Turbo-Blasenanlage angestellt wurden, ergeben, daß bei einer Erhöhung des künstlichen Zuges auf 10 bis 15 mm Wassersäule keine Schädigung der Kesselanlage, wohl aber eine Verringerung des spezifischen Kohlenverbrauches von etwa 15% und eine Leistungssteigerung bis zu 20% eintreten. Es ergeben sich nebenbei folgende Vorteile:

- a) Die erhöhte Kesselleistung kann bei jeder Witterung mit minderwertiger Kohle auch von ungeübten Heizern gehalten werden;
- b) geringeres Verschlacken und nur einmaliges Reinigen der Feuerung täglich;
- c) vorzügliche Rauchverbrennung;
- d) schnelle Leistungssteigerung bei Dampfaufmachen und bei Bedarf;
- e) Ersparnis an Roststäben, die wassergekühlt und wenig abgenutzt werden;
- f) Fortfall des lästigen Umklappens der Schornsteine bei Brückendurchfahrten.

Auch die Verwendung von Ökonomisern, die in der Binnenschifffahrt noch gar nicht recht Fuß gefaßt haben, nachdem sie in allerdings etwas primitiver Ausführung vor etwa 20 Jahren versucht worden sind, dürfte ebenso wie die verschiedenen neuzeitlichen Einrichtungen zur Regelung, Entgasung und Reinigung eines geschlossenen Speisewassersystems zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Dampfkesselbetriebes zu empfehlen sein. In Verbindung mit der mechanischen Feuerung kommen hohle Roststäbe zur Verwendung.

In dem Betrieb zweier holländischer Schiffe mit Wasserrohrkessel haben sich seit längerer Zeit mechanische Unterschubfeuerungen mit hohlen Roststäben gut bewährt, bei denen die Kohle mittels eines durch einen Dampfkolben bewegten Schiebers aus einem Trichter in eine oben offene, in der Mitte der Feuerung liegende Mulde und in dieser durch einen am Boden hin- und hergehenden Schlitten entlang befördert wird. Wenn die Mulde voll ist, fließen die Kohlen nach beiden Seiten auf querliegende geneigte Roststäbe, die ebenfalls eine geringe Hin- und Herbewegung machen, wodurch der Brennstoff allmählich hinuntergleitet. Die Rückstände fallen auf umlegbare Aschkappen und werden so aus der Feuerung entfernt. Die Luft wird in einem Raum unterhalb der Mulde geleitet, ein Teil tritt von hier in den oberen Teil der Mulde, in dem die Kohlen vergasen; der andere geht durch die hohlen Roststäbe durch die Brennstoffschicht. Hierdurch werden die Roststäbe gekühlt, und die Verbrennungsluft auf 180 Grad vorgewärmt. Der Dampfverbrauch für die Feuerung ist gering und die Reederei beabsichtigt, die Förderung der Kohlen aus den Bunkern in die Trichter ebenfalls mechanisch zu gestalten.

Die Gebläse für Unterwindfeuerung und Zuganlagen sind besonders in Verbindung mit Vorwärmern zur besseren Ausnützung der Kesselabwärmer zu empfehlen.

In der Ausnützung des Abdampfes der Flußdampfer-Maschinen ist der Kampf zwischen Einspritz- und Oberflächen-Kondensation immer noch nicht entschieden. Sowie sich die Einführung der Kondensation des Abdampfes, namentlich bei kleineren Maschinenleistungen, erst langsam seit etwa 25 Jahren eingebürgert hat und zwar Hand in Hand mit der Erhöhung des Dampfdruckes und der Maschinenleistung der Flußschlepper überhaupt, kam zunächst Strahlenkondensator und Naßluftpumpe ziemlich gleichzeitig zur Anwendung, von denen die letztere sich wegen ihrer Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit bis auf den heutigen Tag erhalten hat.

Auf die Vorteile des Rauchrohrüberhitzers braucht kaum noch hingewiesen zu werden, da er heute fast allgemein und namentlich bei Verbundmaschinen, die wegen ihrer großen Überlastbarkeit noch immer viele Freunde haben, angewendet wird, und zwar bei einer Überhitzungstemperatur von rund 300 Grad.

(Schluß folgt.)

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Binnenschifffahrt.

Die internationale Donaukonferenz, die im Oktober in Bled, der Sommerresidenz des serbischen Königs, stattfand, brachte das Ergebnis, daß die Vertreter der ehemals austro-ungarischen Länder den wechselseitigen Nachrichtendienst über meteorologische, sowie hydrographische Meldungen durchzuführen beschloßen, um den Donauschiffahrtsdienst in jedem an der Donauschiffahrt interessierten Staate zu erleichtern. Die nächste Konferenz findet in Meran am 22. April 1925 statt.

Eine Schifffahrtsausstellung ist für nächstes Jahr anläßlich der Jahrtausendfeier der Rheinlande in Düsseldorf geplant, wofür sich wegen der Besonderheit der Feier lebhaftes Interesse kundgibt.

Die staatliche Kaspische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die im Hinblick auf große Transportaufträge der Zentralregierung ein großzügiges Investitionsprogramm durchführte, mußte, da das beabsichtigte Ausführprogramm eingeschränkt wurde, den Schifffahrtsdienst beträchtlich reduzieren und die Werften schließen. Maßgebend war auch der gegen alle Erwartungen eingetretene Stillstand im Güter- und Austauschverkehr, insbesondere auf der Linie Baku—Astrachan. Es soll geplant sein, die Kaspiflotte an Ausländer zu verpachten.

Ein Kanalprojekt von Oberschlesien nach Danzig, der schon seit längerer Zeit geplant war, ist neuerlich in eingehende Verhandlungen durchgearbeitet worden. Der mit einem Kostenaufwand von 320 Millionen Zl. geplante Kanal soll in erster Linie die Verringerung der Frachtkosten für Kohlenausfuhr nach Danzig sowie Erzeinfuhr aus Skandinavien bezwecken.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien. Der Rechnungsabschluß der Gesellschaft für 1923 schließt mit einem Reingewinn von 8,565,207.900 Kronen. Es wurde beschlossen, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 25.000 Kronen pro Aktie vorzuschlagen, ferner an den Genußscheinbesitzer 21.944 Kronen pro Rententeil zur Verteilung zu bringen.

Ein Wasserstraßenfest der tschechoslovakischen Interessenten wurde am 29. August in Bratislava abgehalten. Unter anderem stand die Frage der Elbe-Donau- und Oder-Donau-Wasserstraßen zur Diskussion. Schon in unserem September-Heft wiesen wir auf die Wichtigkeit dieses Problems für Wiens Wasserverkehr hin. Heute wollen wir der Hoffnung Ausdruck geben, daß es der bekanntesten Verhandlungsgeschicklichkeit unseres glücklich wieder genesenen Bundeskanzlers gelingen werde, Wiens und damit Österreichs Verkürzung zu verhindern.

Dieselmotoren im Binnenwasserstraßenverkehr nehmen nunmehr progressiv zu, da eine geeignete Type gefunden ist und ihr Vorteil — Erhöhung der Betriebswirtschaftlichkeit um rund 20% — klar in die Augen springt. Dazu kommt noch der besonders für Großstädte angenehme Entfall der Rauchplage. Der Rest ist von den Interessenten aufzubringen.

Der Donauversickerung bei Immendingen will Ing. Bader in Ulm durch Einfangen des derzeit im Jura ungenützt ablaufenden Donauwassers entgegenwirken und dabei gleichzeitig Strom erzeugen. Es sollen 6000—7500 PS gewonnen werden, deren Abgabe zur Kostenbedeckung vollauf reichen würde.

Rheinschiffahrtstag 1924. Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg hielt am 6. September l. J. in Verbindung mit seiner XVI. und XVII. ordentlichen Hauptversammlung einen Rheinschiffahrtstag in Frankfurt a/M. unter Beteiligung namhafter Persönlichkeiten ab.

In **Temesvár** tagte kürzlich eine Kommission zum Studium des Ausbaues einer Dampferverbindung zwischen Bega, Donau und Theiß.

Seeschifffahrt.

Adriakongreß. Anläßlich der zu Ehren der englischen Flotte stattgefundenen Feier in Spalato, wurde die Abhaltung eines Adriakongresses im Mai nächsten Jahres beschlossen. Bei demselben sollen alle Fragen des Handels, des Verkehrs, der Industrie sowie der kulturellen Bestrebungen des Küstenlandes einer eingehenden Durchbearbeitung unterzogen werden.

Hugo Stinnes-Linien. Die Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschifffahrt und Überseehandel in Hamburg hat vom österreichischen Bundeskanzler die Zulassung zum Betriebe des Personen- und Warentransportgeschäftes in Österreich erhalten.

Eine neue jugoslawische Schifffahrtsgesellschaft. Wie aus Spalato gemeldet wird, wurde dort die erste jugoslawische Transatlantische Schifffahrtsgesellschaft gegründet. Das Gründungskapital beträgt 100.000 Pfund Sterling und soll auf 600.000 Pfund erhöht werden. Gründer sind einige in Südamerika ansässige jugoslawische Kapitalisten. Die Gesellschaft hat bereits drei Dampfer von 8000 bis 9500 Tonnen angekauft, die dem Verkehr zwischen Dalmatien und Südamerika dienen sollen.

Verschrottung der bei Scarpaflow versenkten deutschen Flotte. Wie die D. Bergw.-Ztg. meldet, hat die Fa. Cox & Dams Ltd. die bei Scarpaflow versenkte deutsche Flotte angekauft. Dieselbe Firma hat zunächst das an England ausgelieferte deutsche Schwimmdock erworben; sie zerschnitt dieses Dock in zwei Teile und bediente sich dessen, um die im ersten Vertrag angekauften vier Zerstörer und den Panzerkreuzer Hindenburg zu heben. Der weitere Vertrag erstreckt sich auf 22 Zerstörer und den Panzerkreuzer Seydlitz. Alle diese Schiffe werden verschrottet.

Frost- und Tauwetterdienst der Deutschen Seewarte im Winter 1924/25. Die Deutsche Seewarte wird in diesem Winter ihren Wetterdienst besonders darauf einstellen, für das Wirtschaftsleben Frost- und Tauwettervorhersagen herauszugeben und diese den interessierten Firmen, beziehungsweise Vereinigungen durchweg zwei Tage vor Eintritt des Frostes, beziehungsweise Tauwetters durch Postkarte zustellen. Da, wo die Dringlichkeit durch einzelne Firmen besonders gewünscht wird, kann die Nachricht natürlich auch telephonisch oder telegraphisch gegeben werden.

Die Deutsche Seewarte ist bekanntlich die Zentrale des deutschen Witterungsnachrichten-Dienstes. Sie erhält ein ganz ausgedehntes Material sowohl von Europa als auch vom Ozean, von Amerika und aus dem östlichen Rußland bis nach Sibirien. Ihre erstklassigen Funkeinrichtungen sind Tag und Nacht durch einen Stab von Funkern besetzt, so daß mit einem möglichst frühzeitigen und vollständigen Empfang aller Nachrichten gerechnet werden kann.

Die Wetternachrichten sind bisher in zu geringer Weise dem Wirtschaftsleben zugänglich und nutzbar gemacht worden. Dem soll jetzt, soweit Frost- und Tauwettervorhersagen in Betracht kommen, durch den neu eingerichteten Dienst abgeholfen werden. Alle Wirtschaftsunternehmen, die wesentlich von der Witterung abhängig sind, dürften sich zweckmäßig dieses Dienstes bedienen.

Der Warnungsdienst dürfte sich besonders für die Binnenschifffahrt empfehlen, um sie rechtzeitig von bevorstehendem stärkerem Frost zu benachrichtigen, damit die betreffenden Schiffe mit ihren Ladungen nicht unterwegs liegen bleiben müssen. Es wird angenommen, daß eine Frostwarnung für die Binnenschifffahrt erst beim Eintritt von mindestens 5 Grad Kälte notwendig ist. Sollten einzelne Reedereien schon an einer Warnung bei leichterem Frost interessiert sein, so kann das bei der Deutschen Seewarte besonders hervorgehoben werden.

Die Erweiterung des Suezkanals wurde von der ägyptischen Regierung der deutschen Firma *Philipp Holzmann* in Frankfurt a/M. übertragen.

Die Haus- und Schiffbau-Ausstellung der Technischen Hochschule Charlottenburg wurde am 3. August l. J. eröffnet. Sie soll darlegen, wie der Wohnungsnot begegnet und der Schifffahrt auf Flüssen, Seen und Ka-

nälen durch technische Neuerungen gedient werden kann.

Von der Donau. Keine Erhöhung der Tarifsätze. Auf Grund einer an maßgebender Stelle eingeholter Auskunft sind wir in der Lage mitteilen zu können, daß in der diesjährigen Herbstfahrperiode eine Tarifierhöhung seitens der Donauschiffahrtsgesellschaften nicht durchgeführt wird.



AUTOMOBILWESEN.

Deutsche Automobilausstellung 1924. Vom 5. bis 14. Dezember d. J. findet in Berlin unter Führung des Reichsverbandes der Automobilindustrie eine Automobilausstellung statt. An derselben ist nicht allein die Deutsche sondern auch die österreichische Automobil- und Motorradindustrie beteiligt, wie auch die gesamte Zubehör- und Hilfsindustrie. Eine besondere Abteilung wurde für Werkzeugmaschinen vorgesehen. Anfragen, die die Ausstellung betreffen, sind zu richten an die Geschäftsstelle der Deutschen Automobilausstellung 1924, Ausstellungshalle am Kaiserdamm.

Allgemeine Automobil- und Motorradausstellung 1925. Der Deutsche Automobilhändler-Verband wird im Frühjahr 1925 eine allgemeine Automobil- und Motorradausstellung veranstalten, wofür die Vorarbeiten in vollem Gange sind. Die Ausstellung wird im Februar, und zwar in Frankfurt a. M. stattfinden. Die Ausstellung soll in jedem Jahre an einem anderen Orte stattfinden, um so allen Interessenten Gelegenheit zu einem restlosen Überblick über die im Handel befindlichen Kraftfahrzeuge zu haben.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Zu der von Juni bis Oktober 1925 in München stattfindenden großen Deutschen Verkehrsausstellung sind die Vorbereitungen in vollem Gange. Von dem Gedanken ausgehend, daß durch ein auf der Höhe stehendes Verkehrswesen die Gesundung unserer Volkswirtschaft und mit ihr der Wiederaufstieg des ganzen deutschen Volkes unzweifelhaft herbeigeführt wird, wurde die Ersetzung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 trotz der augenblicklich herrschenden wirtschaftlich schlechten Zeit ins Auge gefaßt und in Angriff genommen. Heute zeigt es sich bereits, daß dieser leitende Gedanke Gemeingut aller in Frage kommenden Interessenten und Industrien geworden ist, und daß sich maßgebende Werke auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu der Beschickung der Ausstellung rüsten. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 soll nicht nur der zu erwartenden großen Menge von Besuchern den neuesten Stand von Verkehrstechnik, den Zusammenhang von Verkehr und Wirtschaft und das Zusammenspiel dieser beiden für ein Volksleben wichtigen Faktoren zeigen, sondern sie soll auch Gelegen-

heit geben, verloren gegangene Geschäftsverbindungen wieder anzuknüpfen und neue Geschäftsverbindungen zu schaffen. Es darf nichts in der Ausstellung erscheinen, das nicht der guten Qualitätsleistung der deutschen Vorkriegszeit entspricht. So werden von der Ausstellung auch keine Auszeichnungen, Diplome oder Ehrenpreise verteilt werden. Es soll als eine hohe Auszeichnung gelten, im Katalog der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 verzeichnet zu stehen.

Es hat sich bereits herausgestellt, daß für die Ausstellung von Eisenbahnfahrzeugen ein sehr reges Interesse vorhanden ist. Der Stand der Anmeldungen für die Gruppe Binnenschifffahrt hat zu einer Gliederung nach den Hauptstromgebieten Rhein, Donau, Elbe, Weser, Oder geführt, wodurch diese wichtige Gruppe viel übersichtlicher werden dürfte. Der Verband zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen ist auf Grund seiner früher gegebenen Zusage für die Abteilung »Rhein« bereits sehr tätig.

Die Verhandlungen mit dem Reichsverband der deutschen Automobilindustrie und dem Allgemeinen deutschen Automobilklub, (A. D. A. C.) dessen Sportspräsident, Herr Architekt *Bruckmayer* die Leitung der Gruppe Kraftverkehr übernommen hat, machten weitere Fortschritte.

Voraussichtlich wird für die Gruppe Luftverkehr eine eigene Halle in der Arena der Ausstellung errichtet werden, um den Bedürfnissen dieser interessanten Gruppe an Raum gerecht werden zu können.

Der Bayerische Automobil-Club (e. V.) gegründet im Jahre 1899, versendet soeben sein nach dem Stande vom 3. April l. J. abgeschlossenes Mitgliederverzeichnis. Über die Zahl der Mitglieder, unter denen Angehörige regierender Häuser in ansehnlicher Zahl vertreten sind, gibt der Umstand Aufschluß, daß das in Oktavformat gehaltene Verzeichnis 104 Seiten umfaßt. Reges sportliches Leben pulsiert durch den, unter dem Protektorat des bayrischen Kronprinzen stehenden Club, der, wie wir Seite 104 entnehmen, auch zum Bayerischen Flieger-Club e. V. in naher Beziehung steht.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Chefredakteur und verantwortlicher Redakteur: H. Pittner.
Druck der graphischen Kunstanstalt Herm. Pollak Ges. m. b. H., II., Haasgasse 10; sämtlich in Wien.

MERAN

Pension Windsor

Vornehmste Familienpension an
der Kurpromenade

— Für längeren Aufenthalt bestens geeignet. —

M. FEICHTNER

Inhaber des herrlichen Sommerbades
:: Dreikirchen bei Klausen ::