

Flugzeug und Yacht

mit

Öst. Schiffsfahrtszeitschrift



LUFTFAHRT
Folge 12

SPORT
Einzelpreis K 6000

SCHIFFFAHRT
Jahrgang 1924

Über 2000 Arbeiter

ÖSTERREICHISCHE INDUSTRIEWERKE

Warchalowski, Eißler & Co., A.-G.

WIEN, XVI. ODOAKERGASSE 34 / TEL. 27.500 SERIE

Lokomotivbau :

Neubau und Reparaturen; 100 kranbefahrene Hauptreparaturbestände.

Waggonbau :

Produktion pro Tag 1 Waggon, Spezialität: Tankwaggons.

Kesselbau :

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

Kupfer- und Großschmiede.

Maschinenfabrik :

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

Motorenfabrik :

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

Landwirtschaftliche Maschinen :

Spezialitäten: Motortraktore für alle landwirtschaftlichen Zwecke; Motorpflüge.

Stanz- und Ziehwerk :

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

Emailgeschirrfabrik :

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

BÖHLERSTAHL

BESTGEEIGNETES MATERIAL

FÜR KRAFTWAGEN- U. FLUGZEUG-BAU

BIETET HÖCHSTEN NUTZEFFEKT UND SICHERHEIT GEGEN BRUCHGEFAHR

SONDERSTÄHLE VON GRÖSSTER BESTÄNDIGKEIT GEGEN DEN ANGRIFF VON SÄUREN UND VERBRENNUNGSGASEN

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

ELISABETHSTRASSE Nr. 12-14

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

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

Österreichische Metallhüttenwerke A. G.

Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 15

Telephon 951 und 978

Lagermetalle, Spezialität Marke: „TURBO-SQUIRREL“

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

Metallwarenfabrik Aktiengesellschaft

vormals

Louis Müllers Sohn Fritz Müller

XIII/2, Gurkgasse 18—22

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

Telegr.-Adr.:
„Metallmüller“



Abteilung Metallgießerei:

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

Abteilung Leichtmetallgießerei:

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

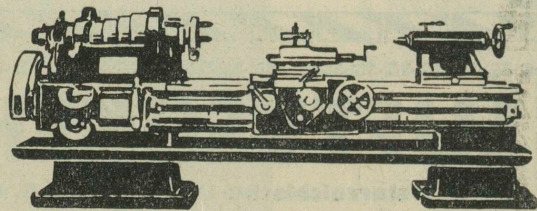
Neuzeitliche
Werkzeug-Maschinen

für

Autobau

Flugzeugbau

Schiffsbau



H. Sartorius Nchfg.

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VIII. Laudong. 12.

Die erfolgreichsten

Yachten

konstruiert und baut

W. von HACHT

Yachtwerft, Hamburg

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

REICHHOLD FLÜGGER & BOECKING

LACK- UND FARBENFABRIK
WIEN-KAGRAN



AEROPLAN-, CELLON-LACKE
BOOTSLACKE, BUNTFARBEN

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

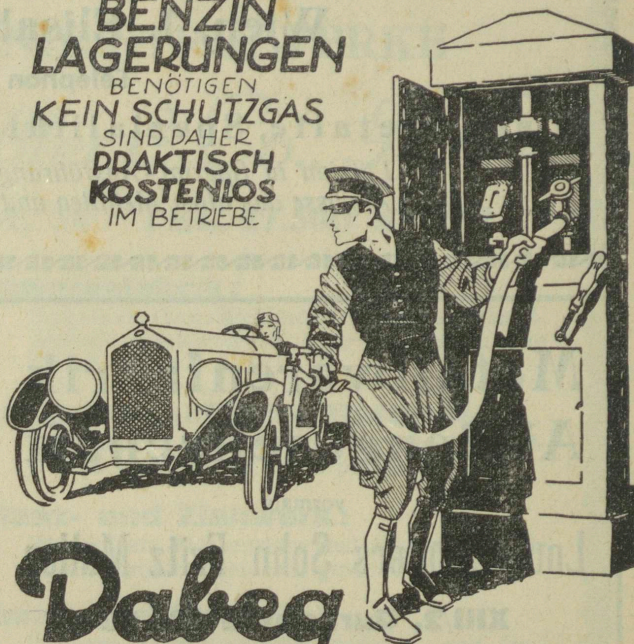
BREVILLIER- URBAN A-G

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	Wien-Budapest	Wien-Frankfurt	Wien-Fürth (Nürnberg)	ö. K
					900.000
					500.000
					1,950.000
					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

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.

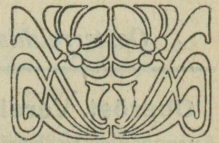
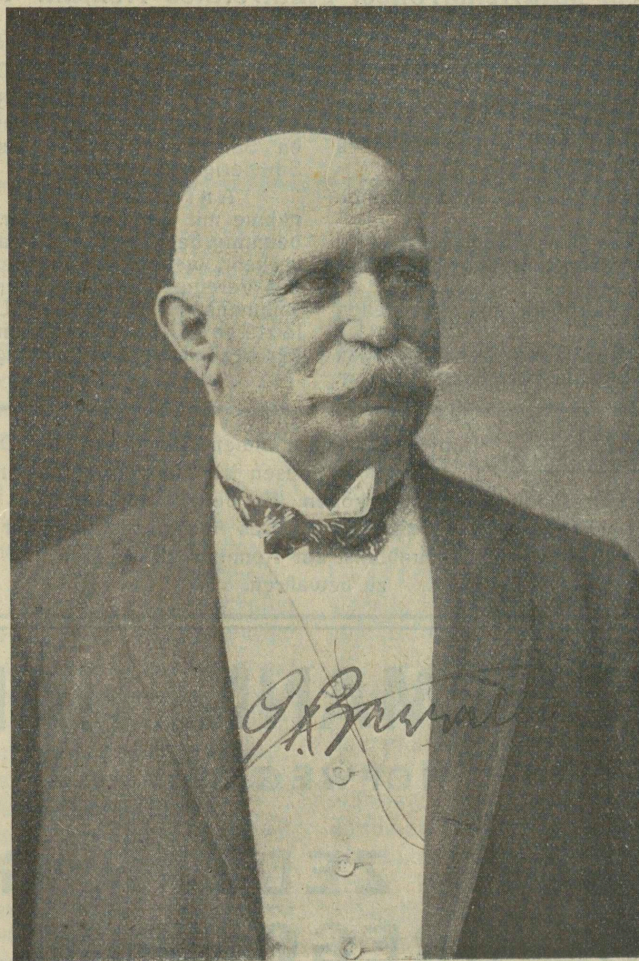
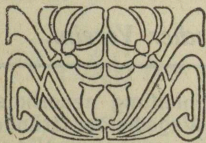
ABONNEMENTS:

Für Oesterreich jährlich	60.000 ö. K.	Für das Ausland jährlich	150 Schw. Frs.
Einzelnummer	6000 ö. K.	Einzelnummer	150 Schw. Frs.

Jahrgang 1924

Wien, Dezember

Nr. 12



Graf Zeppelin

MITTEILUNGEN

des

Österreichischer Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 383.

Ein Rückblick an der Jahreswende zeigt, wenn auch in bescheidenem Maße, doch eine stetige Entwicklung und Besserung der Verhältnisse auf flugtechnischem Gebiete. War es auch in diesem Jahre infolge der schweren wirtschaftlichen Verhältnisse unmöglich, durch größere sportliche Veranstaltungen anregend zu wirken, so konnte doch die praktische Luftfahrt im Dienste des Verkehrs eine erfolgreiche Tätigkeit entfalten und sich mit Recht als ein im modernen Verkehre unentbehrliches Verkehrsmittel erweisen.

In noch viel höherem Maße scheint, allen Anzeichen nach, das kommende Jahr dem Luftverkehr große Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten. Hierbei mitzuarbeiten, um in technischer Hinsicht Hindernisse und Entwicklungsstufen überwinden zu helfen, sowie auch durch eine richtige Propagandatätigkeit das Vertrauen der Öffentlichkeit zum Flugverkehr zu festigen und zu erweitern, soll auch der Leitgedanke für die Tätigkeit der im Aeronautischen Verbands zusammengeschlossenen Vereinigungen im kommenden Jahre sein.

Zu dieser Mitarbeit rufen wir im Interesse der Oesterreichischen Luftfahrt wie auch der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Vaterlandes alle Kreise unserer Bevölkerung auf, aber in ganz besonderem Maße die Mitglieder unserer Vereinigungen und entbieten diesen mit einem herzlichen Fliegergruß

Fröhliche Weihnachten

und ein schaffensfrohes, glückreiches Neujahr 1925!

Oesterreichischer Aero-Club.

Oesterreichischer Flugtechnischer Verein.

Oberöst. Verein für Luftschiffahrt in Linz.

Auszugsweiser Bericht über die XXII. Ausschußsitzung am 14. November 1924.

Neuaufnahmen: 3 ordentliche, 3 unterstützende Mitglieder.

Ausschußzuwahl: *Ing. Max Liengmé*, Direktor der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt und der Lokomotivfabrik Krauss & Co.

Luftreiselotterie: unterbleibt aus finanziellen Gründen.

Vereinslokal: Die Benützung des bisherigen Lokales gemeinsam mit dem Ingenieurverein ist gesichert.

Flugplatz: Beschluß zur Einleitung neuerlicher Verhandlungen wegen Widmung der Wegscheider Gründe, da Scharlinzer Projekt gegenwärtig unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet.

Anträge: *Oberst Malina* beantragt Fühlungnahme mit der Ost. Luftverkehrs A. G. betreffend Ausdehnung der Gesellschaftsstatuten auf den Oberöst. Luftverkehr, weiters Klärung der Möglichkeiten des Beitrittes des Vereines zum Deutschen Luftfahrerverband und Zusammenschluß des Oesterr. Luftschifferverbandes mit dem letzteren. Die Vereinsleitung wird mit der Einleitung der bezüglichen Verhandlungen betraut.

Mitteilung der Redaktion.

Infolge der wesentlichen Steigerung der Druckkosten, sowie Porto und sonstiger Spesen ist die Verwaltung unserer Zeitschrift genötigt, ab 1. Jänner 1925 das Jahresabonnement zu erhöhen. Es beträgt nunmehr das **Inlandsabonnement 10 Schilling**; für **Club-Mitglieder 7 Schillinge**. Das Auslandsabonnement bleibt unverändert. Wir bitten unsere geehrten Abonnenten dies freundlichst zur Kenntnis zu nehmen und uns das gesch. Interesse zu bewahren.

J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

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

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU

Das Ozean-Zeppelin-Luftschiff Z. R. III.

Die Vorträge, welche der bekannte Luftfahrer Major a. D. Dr. Adolf Hildebrandt, am 9. 10. und 11. Dezember 1924 in Wien abgehalten, erfreuten sich eines ausgezeichneten Besuches. Der Vortragende verstand es vom Anfang bis zum Schluß die Zuhörer zu fesseln. Die vorzüglichen Lichtbilder trugen wesentlich zum Verständnis der epochalen Konstruktion des Z. 126, oder wie er jetzt sich nennt »Los Angeles«, bei.*

Der Vortragende gab mit einem kurzen Überblick über die Entwicklungsgeschichte eine anschauliche Einführung in die Konstruktionsrichtlinien des Groß-Luftschiffbaues, die er mit Unterstützung der zahlreichen Bilder in sehr interessanter Weise darzustellen verstand. Aus der Fülle dieses Materials wurde es allen Zuhörern verständlich, daß an dieser Arbeit deutscher Technik ein gewisser Nationalstolz sich aufrichten konnte, dessen Berechtigung selbst in nichts weniger als deutschfreundlichen Ländern an-

erfolgende Zerstörung der Zeppelin-Halle eigentlich »gegenstandslos« geworden.

Denn für die Kulturaufgaben ist nämlich die Größe des Z. R. III. durchaus nicht genügend. Hat dieses Schiff auch glatt den Ozeanflug erledigt, so kann es doch nicht genug Nutzlast mitnehmen, wie es z. B. zum Überfliegen des Nordpols nötig wäre. Man wird also in Zukunft ein so kleines Luftschiff kaum wieder bauen, da die Erbauung eines 200.000 m³ fassenden Luftschiffes geplant ist, — falls die Siegerstaaten den Bau eines solchen Luftriesen zulassen.

Deutschland braucht daher eine viel größere Halle.

Eine feste Halle, wie ja die von den Siegerstaaten zum Zerstören verdonnerte ist, ist durchaus nicht mehr zweckentsprechend. Welche Gefahren drohen beim Ein- und Ausführen aus der festen Halle, wenn Seitenwind herrscht!

Unseren geehrten Abonnenten, Freunden und Lesern

Fröhliche Weihnachten und ein Glückvolles Neujahr 1925!

Flugzeug und Yacht. — Öst. Schiffsfahrtszeitschrift.

erkannt wurde. Muten uns doch heute jene Zeppeline der ersten Baujahre, die ja für die damalige Auffassung als Riesenbauten galten wie Klein-Luftschiffe an, gegenüber den Dimensionierungen des Z. R. III., von 200 m Länge und seinen 70.000 Kubikmeter Gasinhalt, die ihm einen Auftrieb von rund 80.000 kg geben und den 2000 PS liefernden Motoren, deren stündlicher Benzinverbrauch die Kleinigkeit von 350 kg beträgt. Demgemäß muß auch seine Reisegeschwindigkeit von 110 Km pro Stunde selbst für den modernen Luftverkehr als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden, umso mehr als für den Komfort des Reisepublikums, der aus den vorgeführten Bildern über die Inneneinrichtung erhellt, in einer auch den verwöhntesten Ansprüchen genüge leistenden Weise gesorgt wurde.

Von ganz besonderem Interesse war der wenn auch infolge der Kürze der Zeit nicht erschöpfend behandelte Vortragsteil über die Bordinstrumente, die nicht allein der Navigation des Luftschiffes, sondern auch der Verständigung der Schiffsbesatzung untereinander, sowie dem Telefunken dienst dienen.

Für die Fachleute war es interessant zu hören, daß die laut Friedensdiktat in Friedrichshafen zu

Die Hallentechnik muß also in drehbaren Hallen oder auf andere Weise Mittel und Wege finden, daß die Aus- und Einfahrt der Riesenschiffe nicht durch seitliche Winde in Frage gestellt wird. Die Kosten für eine Halle, bei der das nicht vorkommen kann, lohnen sich also.

Von ganz besonderem Interesse war die Mitteilung, daß Amerika sich diesbezüglich an die Seite Deutschlands stellen würde und sich erbötig gemacht hat, für diese neue Halle in Friedrichshafen, deren Erbauung den ungeheuren Betrag von 35 Millionen Goldmark kostet, drei Viertel zu spenden, wenn Deutschland imstande ist, das übrige Viertel aus eigener Kraft aufzubringen.

Etwas anderes ist es mit den sogenannten »Begriffsbestimmungen«, die am 14. April 1922 festgelegt wurden. Hierin heißt es, was ja für die deutsche Industrie sehr wichtig ist, daß starre Luftschiffe, die einen Rauminhalt von 30.000 m³ überschreiten, nicht gebaut werden dürfen. Und mit ähnlichen Bedingungen ist auch der Bau von Flugmaschinen vorläufig stillgelegt. Es müßten daher in erster Linie — gerade so wie bei uns — die »Begriffsbestimmungen« abgebaut werden. Hoffentlich in absehbarer Zeit. Dann kann wieder das stolze Wort erklingen: Deutschland voraus — in der Luft! Gut Land!
Hinterstoßer, Obst.

* Zum genaueren Überblick können wir an dieser Stelle das hervorragende Jubiläumswerk: 25 Jahre Zeppelin-Luftschiffbau von Direktor Dr. L. Dürr, V. D. J. — Verlag G. m. b. H. Berlin S. W. 19, empfehlen.
Anm. d. Red.

Das Focke-Wulf-Verkehrsflugzeug.

Von Ing. Fritz Wittekind (Berlin).

Die Wirtschaftlichkeit ist der Faktor, der beim Verkehrsflugzeug von größter Bedeutung ist. Sparsam im Betrieb und dennoch die Möglichkeit größerer Lastenaufnahme. In dieser Hinsicht darf der Typ A 16 der Focke-Wulf-Flugzeugbau A. G. in Bremen als besonders wohlgelungene Konstruktion betrachtet werden. Sie ist für solche Zwecke gedacht, in denen es sich um Zubringerlinien oder etwa Sonderstrecken handelt.

Die Maschine ist ein freitragender Hochdecker, bei dem fast ausschließlich Holz als Baustoff verwendet worden ist. Das Flügelgerippe ist sehr sorgfältig durchgebildet. Das Profil hat in der Mitte die größte Dicke und flacht sich nach den Flügelen hin ab. Die Beplankung des Flügels besteht aus Sperrholz. Die Flügelen sind leicht auf-

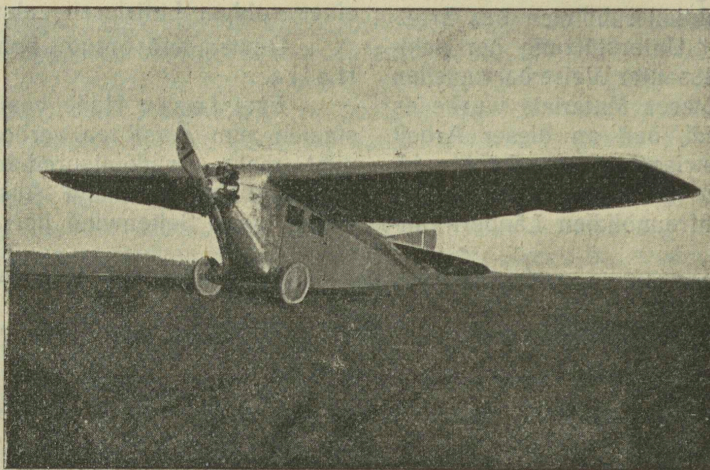
gebogen und geben dadurch dieser Maschine eine gewisse äußerliche Ähnlichkeit mit der alten guten Etrich-Taube.

Der Rumpf ist ein Holzdrahtboot mit Sperrholzaußenhaut und weist eine aerodynamisch sehr gut durchgebildete Formgebung auf. Durch Mitverwendung des dicken Flügelprofils ist es möglich gewesen, der Fluggastkabine eine Höhe von 1,9 m zu geben bei einer Breite von 1 m und einer Länge von 1,5 m. Drei bequeme Korbessel und eine nette Innenausstattung gewährleisten einen behaglichen Reiseaufenthalt. Da der Rumpf vorn tief heruntergezogen ist, gestattet er den Fluggästen einen leichten Einstieg vom Erdboden aus. Besonders ist auch bei der ganzen Maschine Wert auf eine organische Stromlinienführung gelegt und sind alle freiliegenden Teile wie Streben, Drähte etc. grundsätzlich vermieden.

Zum Antrieb kommt der bekannte 7 Zylinder 75 PS Siemens-Sternmotor mit einem »Astra«-Propeller von 2,45 m Durchmesser. Um eine unbe-

dingte Brandverhütung hat der Konstrukteur besonders Sorge getragen. Er hat zu diesem Zweck den Brennstoffbehälter in die rechte Flügelseite gelegt. Diese Anordnung ist gleichzeitig ein Ausgleich gegen das Motor Drehmoment. Der Motorausbau ist mit Aluminiumblech verkleidet.

Das Fahrgestell besteht aus einem unter dem Rumpf durchlaufenden starken Kastenträger, in dessen Innerem die geteilten Achsen angelenkt und durch Führungsbleche geführt sind. Die hervortretenden Enden dieses Trägers sind mit Sperrholz verkleidet.



Das Leitwerk zeigt bekannte Ausführungsform. Folgende Daten, die sich auf die vollbelastete Maschine beziehen, werden von Interesse sein:

Spannweite	13,9 m	Höchstgeschwindigkeit	135 km/Stde.
Länge über alles	8,5 m	Landegeschwindigkeit	60 km/Stde.
Flügelinhalt	27 m ²	Steigzeit für 1000 m	14 Min.
Leergewicht	570 kg	Anlauf	150 m
Nutzlast	400 kg	Auslauf	50 m
Fluggewicht	970 kg		
Flächenbelast.	36 kg/m ²		
Leistungsbelast.	13 kg/PS		

Untersucht man den Wirtschaftlichkeitsfaktor dieser Maschine mit Hilfe der Eberhard'schen Formel

$$\frac{\text{Geschwindigkeit} \times \text{Gewicht}}{\text{Motorstärke}}$$

so kommt man auf die Zahl 1746, die zweifellos als außerordentlich günstig bezeichnet werden kann.

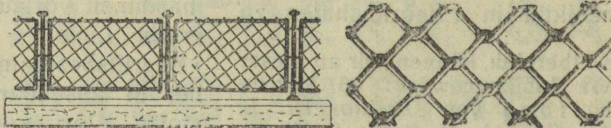
Ihre Flugtüchtigkeit hat diese Maschine schon reichlich erprobt und im regelmäßigen Verkehr auf der Strecke Bremen-Wangerooge-Bremen auch beim allerschlechtesten Wetter die Flüge glänzend absolviert.

JERGITSCH

DRAHT-GITTER

ALPENLÄNDISCHE DRAHTINDUSTRIE

FERD- JERGITSCH SÖHNE A.-G.



Drahtgitter

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

Graz, Annenstraße 18
Klagenfurt, Südbahngasse 12

Luftverkehr und Eisenbahnerstreik.

Als am 8. November l. J. die schon Tage vorher umherschwirrenden Gerüchte über einen bevorstehenden Eisenbahnerstreik durch die Stilllegung des gesamten Eisenbahnverkehrs ihre Bestätigung fanden, war es den in Österreich flugplanmäßigen Luftverkehr betreibenden Unternehmen sofort klar, daß nunmehr an sie die große Aufgabe gestellt sei, nach bestem Können in die Bresche zu treten und Ersatz für den ausfallenden Bahnverkehr zu schaffen, soweit dies bei der Eigenheit dieses neuen Verkehrszweiges und den ihm noch anhaftenden Mängeln möglich ist.

Die bereits dem Ende zugehende Flugsaison brachte es mit sich, daß das durch den Sommerverkehr strapazierte Flugzeugmaterial sich bei Ausbruch des Streiks zum größten Teile bereits im Überholung, Reparatur oder Wintereinstellung befand, und nur eine geringe Zahl von Flugzeugen somit zum Transporte der plötzlich sich stauenden Reisenden, Güter und Post zur Verfügung stand.

Die Stadtbüros der Österr. Luftverkehrs-A.-G., der Comp. Franco-Roumaine de Nav. Aer. und der Ungar. Luftverkehrs-A.-G. wurden von reisebedürftigen Personen, die vom Streik überrascht, sich gezwungen sahen, in Wien zu verbleiben, geradezu gestürmt. Warensendungen türmten sich, die Telephone des Flugplatzes Aspern klingelten ununterbrochen. Anfragen nach Aufgabemöglichkeit von Briefen und Paketen, nach Reisemöglichkeiten nach Deutschland, Ungarn etc. wechselten in ununterbrochener Reihe ab. Es war dies wohl das erste Mal, daß der Handelsluftverkehr sich des Interesses breiterer Bevölkerungsmassen erfreute.

Das Bestreben der vorgenannten Firmen ging vorerst dahin, nebst den flugplanmäßig wochentags verkehrenden Flugzeugen zwischen Wien-München, Wien-Budapest und Wien-Prag durch Sonderflugzeuge je nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Flugzeuge bereitzustellen. Da diese nicht allzu zahlreich und die vorhandenen Sitze in kürzester Zeit vergriffen waren, konnten die Zurückgebliebenen nur für die folgenden Tage in Vormerkung genommen werden.

Die weitere Verdichtung des Verkehrs brachte der zweite Streiktag, ein Sonntag, an welchen Tagen ansonsten der Verkehr immer ruht. An diesem Tage wurde seitens der Luftverkehrsfirmen nicht nur der volle Werktagsverkehr unterhalten, sondern durch Heranziehung weiterer Flugzeuge von anderen ausländischen Strecken der Verkehr bedeutend verstärkt. Die folgenden zwei Tage zeigten den Luftverkehr in vollstem Betriebe. Der Flugplatz Aspern zeigte ein bisher leider ungewohntes Bild, indem sich dortselbst tatsächlich Autos stauten, Reisende in größeren Gruppen eintrafen, auf die nächste Fluggelegenheit warteten und Flugzeuge in kürzeren Zeiträumen kamen und abflogen. Auch

der Staatsfeiertag stand trotz der Voraussicht, der letzte Streiktag zu sein, noch im Zeichen des verdichteten Luftverkehrs, und als tatsächlich am 13. November der normale Bahnverkehr wieder aufgenommen worden war, waren infolge der zahlreichen Vormerkungen, die Flugzeuge noch in den folgenden Tagen komplett.

Während der fünf Streiktage wurden seitens der drei bereits erwähnten Firmen insgesamt 205 Passagiere, 1540 kg Reisegepäck, 2012 kg Fracht, 1979 kg Post und 1673 kg Zeitungen befördert. Diese Zahlen sprechen für sich. Sie übersteigen das Betriebsergebnis mancher Sommermonate.

Als besonderes Hindernis mußte die durch die Jahreszeit bedingte Kürze der Tage in Betracht gezogen werden, welche es nicht zuließ, die Strecken öfters als zweimal täglich mit der gleichen Maschine zu befliegen. Außerdem herrschte im westlichen Niederösterreich sowie in Oberösterreich starkes Nebelwetter, welches einige Flugzeuge zwang, ihre Flüge abzubrechen und zum Abflugshafen zurückzukehren. Der Ausfall dieser Flüge machte sich sehr fühlbar.

Der verdichtete Flugdienst, die selbst mittags sehr niederen Temperaturen und die dichten Nebel stellten in den wenigen Tagen die höchsten Anforderungen an die Flugzeugführer, die, in eisiger Kälte mehrere hundert Kilometer in zwei bis vier Stunden zurücklegend, nach kurzer Rast und notwendigster Revision ihres Flugzeuges unter dem Zwange nicht in die Dunkelheit zu kommen, sofort wieder den Rückflug mit schwer beladener Maschine antraten. Ihnen und der Güte des Flugzeugmaterials ist es in erster Linie zu danken, wenn diese fünf Tage ohne den geringsten Unfall und ohne eine Notlandung bewältigt wurden. Die Reisenden konnten sich mit Decken, Fuhsäcken und Pelzschuhen sowie Mänteln, welche teils von den Firmen beigelegt wurden, gut gegen die in größeren Höhen herrschende empfindliche Kälte schützen. Auch des Flugzeugwärterpersonals sei gedacht, das täglich vom grauen Morgen bis in die späte Nacht an der Überholung der Maschinen in unveränderter Gewissenhaftigkeit arbeitete.

Der im Laufe des Sommers notdürftig eingerichtete Nachrichten- und Wetterdienst auf radiotelegraphischem und telephonischem Wege funktionierte gut und ermöglichte, den Verkehr auf den Strecken tunlichst zu regeln.

Es ist für uns wenigstens der eine erfreuliche Erfolg dieses Verkehrsstreiks zu verzeichnen, daß er das große Publikum auf diese Weise zwang, einzusehen, daß das Flugzeug als Verkehrsmittel tatsächlich ernst zu nehmen ist und die Sache doch nicht so gefährlich ist, wie sie für Viele bisher aussah.

H. K.

Ein tschechoslowakisches Sportflugzeug.

Am 5. November l. J. stattete ein tschechoslowakisches Sportflugzeug dem Wiener Flugplatze Aspern einen Besuch ab. Eben als das von München fällige Junkersflugzeug der Österr. Luftverkehrs-A. G. am Flugplatze erwartet wurde, ertönte in der bereits hereinbrechenden Dunkelheit plötzlich Motorgerummel und aus dem abendlichen Nebel löste sich gegen Westen die Silhouette eines sonderbaren Eindeckers. Sofort aufsteigende Leuchttraketen zeigten dem Piloten die genauere Lage des Flugfeldes. Wenige Minuten später, nach einer Runde um den

Flugplatz, stand vor den erstaunten Augen der Anwesenden ein fremdes Kleinflugzeug, dem der Pilot

Herr
Zdenek Lhota,
Ing. und Chefpilot
der Prager AVIA-

Flugzeugwerke
entstieg. Auf einem
Fluge von Prag
über Preßburg
nach Jugosla-
wien war er in-
folge starken
Gegenwindes in
die Dunkelheit ge-
kommen. Benzin-
mangel zwang ihn
schließlich, den
Flug noch vor Er-
reichung Preßburgs in Wien zu unterbrechen.

Das Flugzeug ist Erzeugnis der AVIA-Werke in Prag, *Milos, Bondy & Co.* und seiner Konstruktion nach ein Tiefdecker. Die am unteren Rumpfholme angesetzten Flächen, die in abmontiertem Zustande nach rückwärts umgelegt werden können, sind beiderseits durch je zwei Stiele gegen den oberen Rumpfholm zu abgestützt. Der Rumpf ist in Holz, mit Sperrholzverkleidung ausgeführt. Die Flächen sind bis zum rückwärtigen Holme mit Sperrholz, darüber sowie im rückwärtigen Teile mit Leinwand verkleidet. Eingebaut ist ein luftgekühlter, fünfzylindriger Walter-Sternmotor von 60 PS. Das Flugzeug besitzt als Einsitzer Knüppelsteuerung. Zwischen Motor und Pilotensitz liegen Benzin- und Öltank. Das Fahrgestell ist äußerst solid.

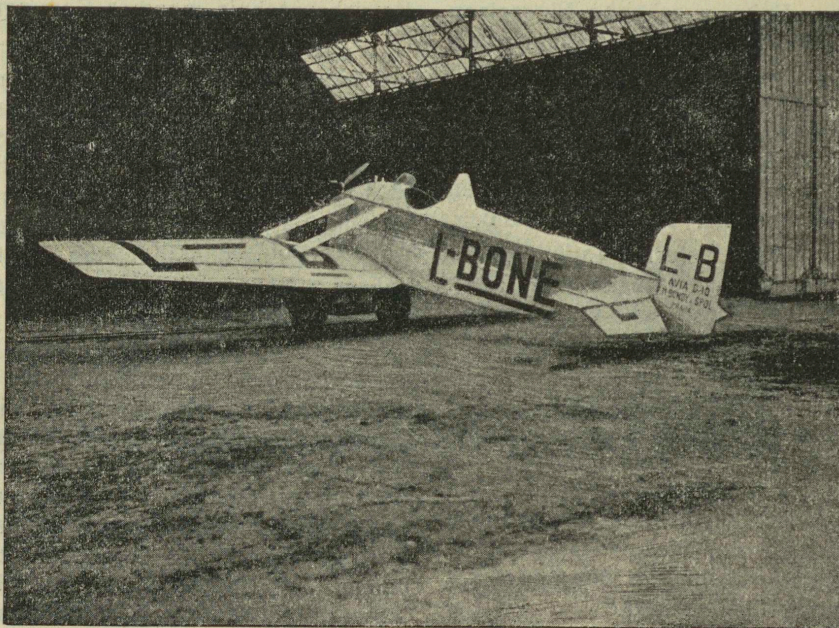
Das geringe Gewicht dieses ausgesprochenen Sportflugzeuges ist derart gering, daß ein Mann mit Leichtigkeit, den Schwanz auf der Schulter, die Maschine in den Hangar schieben konnte.

Nachstehend die technischen Angaben:

Flugzeug AVIA, B 10.

Spannweite	8'8 m	Leergewicht	290 kg
Länge	5'6 m	Gesamtgewicht	415 kg
Höhe	2'4 m	Nutzlast	125 kg
Tragende Fläche	9'8m ²	Benzintank	57 l
Belastung p. m ²	42'2 kg	Öltank	5 l
Sicherheit	10	Geschwindigkeit	140 km
Motor <i>Walter & Co.</i> , Prag,		Sternmotor, luftgekühlt	
5 Zylinder,	60 PS.	PS-Leistung	6'9 kg
Stundenverbrauch:		14 l Benzin, 0'6 l Öl.	

Am folgenden Tage bot ein Probe-
flug Herrn *Lhota*
Gelegenheit, die
flugtechnischen
Eigenschaften der
Maschine, die als
ganz hervorragend
bezeichnet werden
müssen, zu zeigen.
Nach sehr kurzem
Starte hob sich
das Flugzeug leicht
in die Höhe und
stieg in kürzester
Zeit auf 800 m.
Mehrere Loopings
und Rollings
schienen für das
Flugzeug etwas
ganz selbstver-
ständliches. Sturz-
und Kippflüge,



Kehrteuch-Kurven zeigten die erstaunliche Wendigkeit als Folge der verhältnismäßig groß gebauten Steuerflächen. Abwechselnd auf dem linken und rechten Flügel rutschte das Flugzeug langsam um mehrere hundert Meter, um durch eine präzise Wendung sofort die normale Gleitfluglage anzunehmen. Abwechselnd mit Vollgas und stark gedrosselt fliegend, zeigte der Pilot die starke Variationsmöglichkeit der Eigengeschwindigkeit, ohne daß das Flugzeug merklich an Höhe verlor. Als Abschluß gab es noch einen Stoppelzieher aus sicherer Höhe herab. Kurz darauf landete die Maschine, wobei infolge des Federsporns der Auslauf höchstens 30 m betrug.

Nach all dem Gesehenen und der soliden Ausführung kann über diesen kleinen Avia-Sport-einsitzer nur das beste Urteil abgegeben werden. Die Maschine vereinigt die Ökonomie und Handlichkeit des Sportflugzeuges mit den einem Jagdflugzeuge eigenen Flugeigenschaften.

H. K.

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

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

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

Etwas über Motorenbetriebsstoffe und Löschmittel bei Vergaserbränden.

Oberingenieur Bruno Müller, Kiel, Fr-ort.

Die Benzingewinnung erfolgt bei der Destillation des Rohpetroleums. Man bezeichnet hiermit den Vorgang, welcher entsteht, wenn man durch Abkühlung von Flüssigkeitsdämpfen diese wieder zur Flüssigkeit werden läßt. Wird nun das Erdöl bis zu einer bestimmten Temperatur erhitzt, und die Dämpfe abgekühlt, so gewinnt man das Benzin. Die Güte des so gewonnenen Produktes wird natürlich immer von der Art der Durchführung des Verdampfungsprozesses abhängig sein.

Der Siedepunkt des Benzins liegt zwischen 60 und 90 Grad C. Der mittlere Heizwert ist 10.050 Kalorien. Die Verbrennung von 1 kg Benzin erfordert 11,7 Kubikmeter Luft. Der Entflammungspunkt liegt bei 55 Grad C.

Beim Benzol hingegen liegen die Verhältnisse etwas anders. Dieser Brennstoff ist ein Steinkohlen-Destillationsprodukt und wird zum größten Teile aus den Koksofengasen und zum kleineren aus dem leichten Steinkohlenteeröl hergestellt. Nach erfolgter gründlicher Reinigung beträgt das spezifische Gewicht des Auto-Handelsbenzols 0,88 bei 15 Grad C. gemessen; der Siedepunkt liegt zwischen 79 und 80 Grad C und der Heizwert von 1 kg Benzol ist etwa 10.000 Kalorien. Die Verbrennung erfordert 10,5 Kubikmeter Luft.

Bei der Verbrennung dieser Flüssigkeiten geht nun ein erheblicher Teil in Wärme und sonstigen Zwischenprodukten verloren; die Brennstoffausnutzung bleibt daher stets unter 25 Prozent liegen.

Für Motorenzwecke ist Benzol dem Benzin vollkommen gleichwertig.

Was nun die Vergasbarkeit anbelangt, so ist diese bei Benzol infolge seines höheren spezifischen Gewichtes natürlich schwerer als bei Benzin. Die heutigen modernen Vergaser sind aber so konstruiert, daß eine einwandfreie Vergasung gewährleistet wird.

Das für den Motorbetrieb in Frage kommende gewöhnliche 90prozentige Benzol erstarrt bei 5 Grad minus. Wenn man zwei Drittel Benzol mit einem Drittel Benzin mischt, kann man den Gefrierpunkt bedeutend heruntersetzen. Die Giftigkeit des Benzols ist nicht größer und nicht geringer als diejenige des Benzins und sein Geruch durch Verbesserung der Vergaser seiner üblen Eigenschaften so ziemlich beraubt.

Für den Motorenbetrieb ist die Frage von großer Wichtigkeit: Werden die Maschinenteile durch Benzol in irgend einer Weise angegriffen und sind hier Nachteile gegenüber dem Benzin vorhanden?

Früher machte man häufig die Wahrnehmung, daß bei Benzolbetrieb Kolben sowohl als auch Zylinder, Ventile usw. verrußten. Dieser Übelstand fiel aber dem Vergaser und nicht der Qualität des Brennstoffes zur Last. Unsere heutigen Vergaserkonstruktionen verbürgen eine restlose Verbrennung des Benzols.

Das Benzol bietet gegenüber dem Benzin die Möglichkeit, bei beiderseits gleichen Quanten eine größere Wegstrecke zurücklegen zu können, mit anderen Worten, bei Verwendung von Benzol kann man den Aktionsradius des Fahrzeuges ganz bedeutend vergrößern. So gestattet zum Beispiel ein Behälter von 70 kg Benzin 86,5 kg Benzol mitzunehmen und fährt man mit einem kg Benzin 10 km, so kann man mit obiger Menge Benzol 860 gegenüber 700 km fahren.

Der Benzolbetrieb ist aber auch hinsichtlich des Preises ganz erheblich vorteilhafter, es sind also durch den Einbau eines modernen Vergasers alle Vorbedingungen eines guten Gelingens gegeben.

Die Verwendung von Benzin und Benzol als Motorenbetriebsstoff macht es natürlich erforderlich, daß man gewisse Vorsichtsmaßregeln gegen Brand- und Explosionsgefahren ergreift. Es existieren heute eine

Unzahl feuer- und sicherheitspolizeilicher Vorschriften über den Verkehr mit feuergefährlichen Flüssigkeiten. Ferner haben wir eine Anzahl sicherheitstechnischer Einrichtungen — wie zum Beispiel nach den Patenten Martini und Hüneke — als Schutzmittel gegen Rohrbruch usw., immerhin kommt doch hin und wieder ein Unfall vor, dessen Ursache man nicht voraussehen konnte. In diesem Falle helfen zunächst nur noch die Löschmittel.

Im Laufe der Zeit sind mit den verschiedensten Löschmitteln Versuche bei Flüssigkeitsbränden gemacht worden. Wasser kommt hier zunächst gar nicht in Frage. Die sogenannten Trockenfeuerlöscher wirken auf den Brandherd nicht genügend abkühlend. Das Löschpulver verschmutzt auch die Metallteile ziemlich erheblich.

Es hat sich nun herausgestellt, daß vor allen Dingen der Tetrachlorkohlenstoff gegenüber Wasser und Löschpulver das wirksamste Löschmittel auch bei den so häufig auftretenden Vergaserbränden ist. Wir wollen deshalb den Tetralöcher etwas ausführlicher behandeln.

Der Tetrachlorkohlenstoff ist eine farblose, neutrale Flüssigkeit von 1,6 spezifisches Gewicht, die bei 76,5–77 Grad C. siedet und bei minus 25 Grad C. erstarrt. Sein Geruch ist dem mit ihm chemisch verwandten Chloroform ähnlich. Er kann nicht zum Entzünden gebracht werden, ist in Dampfform nicht brennbar und nicht explosiv, auch nicht in Gemischen mit Luft, und seine Dämpfe unterhalten nicht die Verbrennung. Er verdunstet sehr rasch und ist auch für elektrische Ströme ein vollständiger Nichtleiter.

Die Tetrachlorkohlenstoff-Löcher (Minimax-Apparate) bestehen aus zylindrischen Löschgefäßen, die mit dem Löschmittel gefüllt sind. Als Triebkraft dient Kohlen-säure, die aber erst im Gebrauchsfalle erzeugt wird. Zu diesem Zwecke ist in das Zylindergefäß ein Metallgefäß eingehängt, in dem sich eine mit Schwefelsäure gefüllte, oben zugeschmolzene Glasröhre sowie getrennt davon in Wasser gelöstes Natriumbikarbonat oder Kaliumkarbonat befindet. Durch Einschlagen eines im Deckel des Löschmittelgefäßes angebrachten Stempels wird die Glasröhre zertrümmert, die Säure ergießt sich auf das Natriumbikarbonat usw., hierbei entwickelt sich Kohlen-säure, die ihrerseits die Löschflüssigkeit durch ein vom Boden des Löschgefäßes nach oben führendes Steigrohr emporreibt und durch eine Spritzdüse herauspreßt.

Die Vorteile des Tetrachlorkohlenstoffes als Löschmittel gegenüber Wasser und Trockenlöschern bei Vergaserbränden sind ganz erheblich. Er oxydiert keine Metallteile, verdunstet an der Luft sehr schnell und läßt auch keinerlei Bestandteile zurück, die bei einer nassen Nachlöschung den Metallteilen schädlich sein könnten.

Tetrachlorkohlenstoff ist unbegrenzt haltbar in verschlossenen Feuerlöschgefäßen.

In konstruktiver Hinsicht hat der Tetralöcher gegenüber den Trockenfeuerlöschern den wesentlichen Vorzug, daß das Triebmittel erst im Gebrauchsfalle erzeugt wird. Infolgedessen bedarf es wie bei diesen Feuerlöschern keiner Nachprüfung, ob das Triebmittel in der erforderlichen Menge vorhanden ist.

Nach Benutzung eines Tetraapparates braucht nur Löschmittel nachgefüllt und der Apparat mit neuen Mitteln zur Erzeugung der Kohlen-säure beschriftet zu werden. Diese Nachfüllung kann durch ungeschultes Personal erfolgen.

Die Praxis hat gezeigt, daß der Tetrachlorkohlenstoff ein wertvolles Feuerlöschmittel für Sonderfälle, wie es Vergaserbrände sind, ist; er findet deshalb heute auch im Automobilwesen in ausgebreitetem Maße Verwendung.

Deutsche Wettbewerbe.

Der Aero-Club von Deutschland veranstaltet im Jahre 1925 eine Reihe von Wettbewerben, die als die ersten Veranstaltungen großen Stils als ganz bemerkenswerte Leistungsproben der deutschen Luftfahrt zu gelten haben werden. Hiefür liegen bereits folgende Ausschreibungen vor.

1. Ausschreibung für den **deutschen Rundflug** um den BZ-Preis der Lüfte im Frühjahr 1925. 100.000 Goldmark.

Zugelassen sind Motorflugzeuge mit nicht mehr als 80 PS., die in Deutschland hergestellt sind.

Die Bewerber müssen deutsche Reichsangehörige und Besitzer der gemeldeten Flugzeuge sein.

Der Wettbewerb dauert 10 Tage und kommt zum Austrag durch fünf Schleifenflüge von je 1000—1200 km in Deutschland, die alle ihren Ausgangspunkt in Berlin haben.

Alle näheren Auskünfte erteilt der Aero-Club von Deutschland in Berlin.

2. Ausschreibung für den **Boelcke-Preis**: R.-M. 50.000, welcher im deutschen Rundflug 1925 ausgefliegen wird. Offen für Flugzeuge von 80—120 PS. Im übrigen gelten die Bestimmungen wie unter 1.
3. Ausschreibung für den **Richtshofen-Preis**: R.-M. 45.000, der ebenfalls im Rahmen des deutschen Rundfluges ausgetragen wird. Diese Sonderpreise sind für solche Flugzeuge bestimmt, in die ein deutscher Flugmotor eingebaut ist.
4. Ausschreibung für den **Otto Lilienthal-Preis**: R.-M. 105.000, der im Anschluß an den deutschen Rundflug ausgetragen wird und dem Sinne der musterhaft durchdachten Ausschreibung gemäß, zu einwandfreien Ergebnissen über die Leistungsfähigkeit der startenden Flugzeuge führen dürfte.



AUS DER FLUGWELT

Gepäckbeförderung für Flugzeugreisende. In Deutschland sind versuchsweise folgende grundsätzliche Bestimmungen für Gepäckbeförderung mit der Eisenbahn für Flugzeugreisende im Gebiete der deutschen Reichsbahnen ausgegeben worden:

1. Es dürfen nur Gegenstände des Reisebedarfs aufgegeben werden.
2. Das Gepäck wird nur gegen Vorlage der Flugkarte und frühestens am dritten Tage vor dem Flugtage angenommen.
3. Das Gepäck kann auch nach anderen Stationen als denen der Ausgangs- und Anfangsflughäfen abgefertigt werden.
4. Auf den Gepäckscheinen ist zu vermerken: »Luftreise«.
5. Die Fracht ist nach den Sätzen des Expresstaxtarifs zu berechnen.
6. Für Verpackung, Beförderung und Auslieferung sind die allgemeinen Bestimmungen für Reisegepäck maßgebend.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn der österreichische Aeronautische Verband ähnliche Vorschriften bei der österreichischen Eisenbahnverwaltung durchzusetzen imstande wäre.

Z. R. III. hat die Strecke von Friedrichshafen bis Lakehurst (etwa 8400 Km) in ununterbrochener Fahrt in 80 Stunden zurückgelegt, wobei alle Motoren klaglos funktioniert haben. Die Motoren waren mit Bosch-Zündung und Bosch-Zündkerzen ausgerüstet.

Das für das **englische Luftministerium** von der Blackburn-Napier-Co. gebaute Flugzeug »Blackburn-Napier-Cubaroo« hat kürzlich erfolgreiche Probeflüge absolviert. Es ist derzeit das größte einmotorige Flugzeug. Der Napier-Motor hat 1000 PS. Die Spannweite beträgt 36,8 m, die Länge 16,5 m, die Höhe 5,8 m. Die Tragflächen sind abklappbar. Das Flugzeug soll entweder als Torpedo- oder Bomben-Flugzeug Verwendung finden.

Einige Details vom Flug »Amsterdam—Batavia«. Fokker-Apparat F. VII. Rolls-Royce Motor Eagle IX. 360 PS. Der Pilot Van der Hoop, startete in Amsterdam landete am 6. November in Bagdad, flog am nächsten Tage nach Basrah, wo er am folgenden Tage eintraf. Am 8. November verließ er Basrah in der Richtung Bandar Abbas, wo er festlich empfangen wurde. Van der Hoop hatte bis dahin fast die Hälfte des Weges (15.900 Km) zurückgelegt. Am 15. November landete der Apparat in Rangoon und erreichte sein Ziel in Batavia am 20. November.

Am 10.—12. Oktober wurde das **Flugmeeting um die »Coppa d'Italia«** in Rom abgehalten. Bei 8 Nennungen starteten 5 Maschinen von 3 verschiedenen Nationen. Sieger blieb Macchi 20 (45 PS Anzani-Motor) Pilot di Briganti. Beide konkurrierenden Junkers-Apparate mußten in der 5. Runde wegen Brennstoffmangel aufgeben.

Luftfahrt-Ausstellung 1924. Vom 5. bis 21. Dezember findet die IX. Internationale Luftfahrt-Ausstellung im Champs Elysée statt. — Es werden die neuesten französischen Militär-, Renn-, Marine- und Kolonial-Flugzeuge zur Vorführung kommen. Hierbei sei erwähnt, daß der französische Luftverkehr im laufenden Jahre an 5 Millionen Km zurücklegte und rund 12.000 Reisende beförderte.

WIEN, 1. BEZIRK
KOLOWRATRING 1

Restaurant Franz Falk FERNSPRECHER
NUMMER 1769

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

Resultate

der aeronautischen Woche in Dayton, U. S.

Distanzflug.

I. Curtiss Oriole. Pilot *Jones*, Curtiss-Motor C 6, 375 km/St., 1987 km.

National Cash Register C.-Cup.

I. Hartrell FC1. Pilot *Lees*, Curtiss OX5, 125·7 HP., 156·9 km/St.

„Central Labour-Union“-Cup.

I. Curtiss Oriole. Pilot *Jones*, Curtiss-Motor C 6, 143·1 HP., 201·3 km/St.

„Liberty“-Cup.

I. D. H. 4 Special. Pilot Lt. *Duke*, Motor Liberty 12, 400 HP., 209 km/St.

„Country Club“-Trophy.

I. S. V. A. Pilot *B. Rowe*, Curtiss-Motor C6, 143 HP., 180 km/St.

„John L. Mitchell“-Cup.

I. Curtiss P. W. 8. Pilot Lt. *Bettis*, Curtiss-Motor D. 12 H. C., 460 HP., 282 km/St.

„Pulitzer“-Trophy.

I. Verville Sperry Racer. Pilot Lt. *Mills*, Curtiss-Motor D 12, 520 HP., 347·09 km/St.

Pokal der Handelskammer in Dayton.

I. Martin Bomber. Pilot Lt. *Myers*, 2 Liberty-Motoren, 800 HP., 176·86 km/St.

Pokal des „Ingenieur-Clubs in Dayton“.

I. Nummer Sport. Pilot *Hummert*, Harley-Davidson-Motor, 18·5 HP., 61·56 km/St.

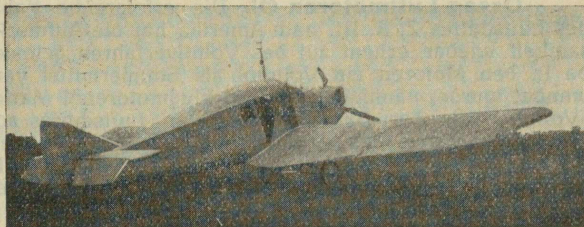
Die Oktober-Statistik der Trans-Europa-Union.

Bisher wurde der regelmäßige, nach Flugplan durchgeführte Luftverkehrsdienst im allgemeinen am 1. Oktober eingestellt, weil man glaubte, daß die Wintermonate im Vergleich zum Sommer mit ihrer bedeutend ungünstigeren Witterung den Streckendienst so beeinflussen müßten, daß eine befriedigende Regelmäßigkeit und Frequenz in Frage gestellt wäre. In erster Linie ist es die im Oktober besonders starke Nebelbildung, die sich in unseren Gegenden wegen des gebirgigen Geländes, der zahlreichen Flüsse und anderes im besonderen Maße bemerkbar macht, durch die der regelmäßige Verkehr stark beeinträchtigt werden kann. Hiezu kommt die immer fühlbarer werdende Verkürzung der Tage, die oft genug eine Landung in der Dunkelheit mit sich bringt.

Wenn nun die Trans-Europa-Union sich trotz der mannigfachen Schwierigkeiten entschlossen hat in diesem Jahre während des ganzen Winters ihre Hauptstrecken, und zwar München—Frankfurt am Main und München—Wien—Budapest aufrecht zu erhalten, so kann dies nur im Hinblick auf die außerordentlich

vielen und wertvollen Erfahrungen im Luftverkehrsbetrieb, insbesondere auf den südeuropäischen großen Strecken geschehen. Die Trans-Europa-Union verfügt über ein derart gutes Flugzeugmaterial, erstklassiges Führerpersonal und eine seit Jahren erprobte Organisation, daß die tatsächlich etwas ungünstigen Bedingungen der Wintermonate, wie die nachfolgende Statistik zeigt, nicht in der Lage sind, auf den regelmäßigen Streckenbetrieb der im Dienste befindlichen Linien der Trans-Europa-Union einen merklichen Einfluß auszuüben.

Der Umfang des Streckenbetriebes erfuhr am 15. Oktober mit der Einstellung der Linie München—Zürich—Genf und zurück eine gewisse Einschränkung, die in erster Linie auf luftpolitische Fragen zurückzuführen ist. Ebenso wurde die Verbindung zwischen Fürth—Nürnberg und Dresden eingestellt, sodaß nunmehr werktäglich hin und zurück auf den Strecken München—Frankfurt, München—Wien und Wien—Budapest verkehrt wird. Trotzdem also im Oktober der Umfang der täglich regelmäßig beflogenen Strecken gegenüber dem September um fast 50 Prozent verringert worden ist, sind laut



Statistik die Leistungen gegen den September nur um etwa 20 Prozent zurückgeblieben, das heißt es ist effektiv also eine Leistungssteigerung eingetreten. Es sei nur nebenbei erwähnt, daß die Flugsicherheit wiederum volle 100 Prozent beträgt, wie man dies auf den bisherigen Strecken der Trans-Europa-Union nicht anders gewohnt war.

Die im Verlaufe des Oktober von den Flugzeugen der Trans-Europa-Union flugplanmäßig zurückgelegte Gesamtentfernung beträgt 83.255 km, was einer doppelten Umfliegung des Äquators gleichkommt. Diese Entfernung wurde mit 608 Flügen (September 890) in rund 676 Flugstunden bewältigt. Es wurden hierbei 1912 Fluggäste befördert. Es sei besonders auf die letzte Zahl hingewiesen, die von neuem beweist, daß die Zahl derer, die das Flugzeug als reines Verkehrsmittel bereits erkannt haben, in stetigem Wachsen begriffen ist.

Im Zusammenhang mit dieser nach jeder Richtung befriedigenden Oktober-Flugstatistik der Trans-Europa-Union scheint es notwendig, auf die Bedeutung des Flugzeuges als Frachtbeförderungsmittel hinzuweisen. Bedauerlicherweise bedient man sich für wertvolle oder besonders eilige Frachtgüter bei uns noch nicht im entferntesten des Flugzeuges in dem Maße, wie dies in anderen Ländern bereits der Fall ist. Aber gerade auf diesem Gebiete ist dem Luftverkehr eine ganz hervorragende Bedeutung beizumessen. Der kürzliche Verkehrstreik in Österreich hat die Richtigkeit dieses Satzes vollauf bewiesen, da die gesamte Post für Österreich mangels anderer Verkehrsmittel, auf dem Luftwege pünktlich und sicher befördert worden ist. Der Geschäfts-



Janaushek Grammophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

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



welt in ganz Süddeutschland bietet sich durch Benützung der Flugzeuge der Trans-Europa-Union eine unvergleichlich günstige Möglichkeit, ihre hochwertigen Waren auf dem schnellsten und sichersten Wege zu befördern, eine Möglichkeit, der man sich in Zukunft mehr als bisher bedienen sollte. Die hierbei erzielte Zeitersparnis macht nicht nur Stunden, sondern ganze Tage aus. Der Tarif für Luftfrachten beträgt pro Kilogramm nur 1/60 des jeweiligen Personentarifes. Im Hinblick auf die großen Vorteile ist dieser Satz so enorm billig, daß die Geschäftswelt in ihrem eigensten Interesse ihr Augenmerk der Benützung der Flugzeuge der Trans-Europa-Union zuwenden sollte.

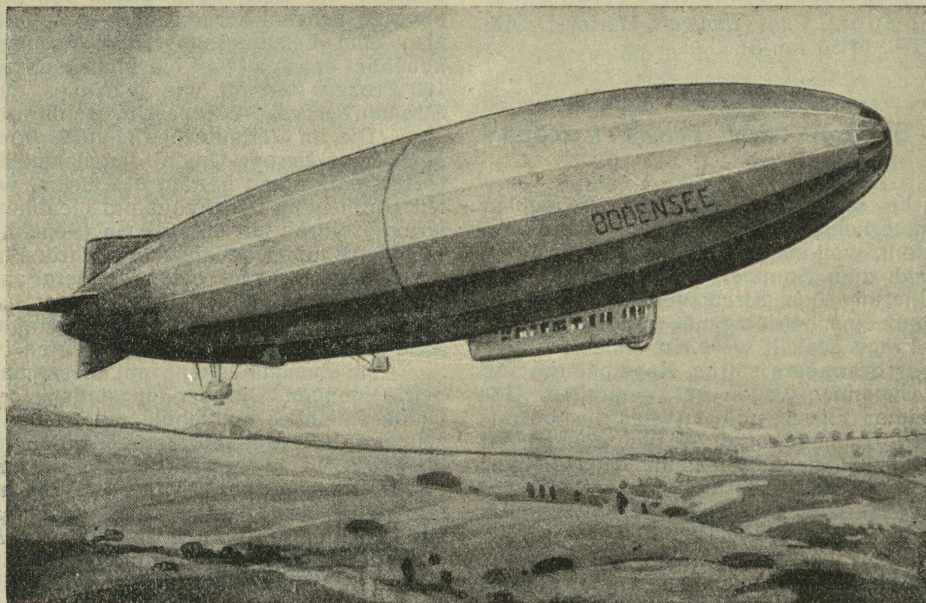
Neue Weltrekords. Flugzeuge mit 4000 kg Nutzlast. 1. Höhe 1363 m. Pilot Harris auf Barling Bomber-Flugzeug, 6 Liberty-Motoren à 400 PS, zu Dayton (Ohio) am 3. Oktober 1924. 2. Dauer 1 Stunde 47 Minuten 10·5 Sekunden, Pilot Harris auf demselben Apparat und beim gleichen Flug.

Ossag-Luftmotoren-Öl. Die erfolgreiche Fahrt des Luftschiffes Z. R. III. nach Amerika hat die Aufmerksamkeit wieder erneut auf das Voltolverfahren gelenkt, da in den Motoren ein Voltolöl als Schmiermittel verwendet wurde, nämlich das Ossag-Flugmotorenöl Marke »Voltol«. Wie der Bau des gesamten Luftschiffes sowie der Motoren das Ergebnis einer hochentwickelten deutschen Technik darstellt, so sind auch die Voltolöle Schmiermittel, die nach dem neuesten Stande der Schmiermittelfabrik hergestellt sind.

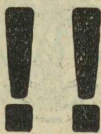
Die Voltolöle werden durch die Einwirkung von Glimmentladungen auf Öle in den Deutschen Voltolwerken G. m. b. H., Freital-Potschappel, eine Tochtergesellschaft der Ölwerke Stern-Sonneborn Akt. Ges. Hamburg, hergestellt. Durch das Voltolverfahren werden geradezu ideale Schmiermittel geschaffen, die den höchsten Ansprüchen, die an ein Öl für Explosionsmotoren gestellt werden, genügen.

Bereits während des Krieges wurde von den gesamten Luftfahrzeugen des Heeres und der Marine Voltolöl als Ersatz für Rizinusöl verwendet. Daher entschloß sich die Zeppelinwerft, der die Vorteile der Voltolöle gegenüber anderen Schmiermitteln bekannt waren, nach eingehenden Versuchen zur Verwendung eines solchen Öles. Diese Vorzüge liegen darin, daß diese Öle bei den in hohen Luftschichten auftretenden niedrigen Temperaturen eine geringe Viskosität und bei den im Motor auftretenden hohen Temperaturen eine große Viskosität aufweisen, das heißt, daß sie eine besonders flache Viskositätskurve haben. Ferner zeigen diese Öle ihr ausgezeichnetes Verhalten in der Kälte, da sie einen sehr niedrigen Stockpunkt haben. Für die hohen Motorleistungen und großen Verdichtungen im Explosionsraum wirkt der um etwa 90 Grad höher als bei Rizinusöl liegende Selbstentzündungspunkt besonders günstig.

Der gleichmäßige Gang der Motoren während der Fahrt sowie die gute Beschaffenheit derselben nach Beendigung des Fluges sind wohl in hohem Maße den günstigen Eigenschaften dieses hochwertigen Schmiermittels zuzuschreiben.



Aus dem Entwicklungsgang des Zeppelin-Luftschiffbaues:
„Bodensee“, die letzte Konstruktionstypen vor Z. R. III.



Wir bitten höflich um rechtzeitige Einsendung des Abonnements, damit in der Zusendung der Zeitschrift keine Verzögerung eintritt.

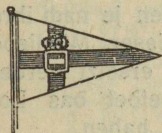
Verwaltung „Flugzeug u. Yacht“.



YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Der Vorstand hat beschlossen, die alte Institution der Klubabende wieder aufleben zu lassen und finden nunmehr ab Jänner wieder jeden zweiten und vierten Freitag im Monat im Deutschen Haus am Stephansplatz Klubabende statt.

Für den Vorstand des U. Y. C.

Der Schriftführer: *Ing. R. Schultz*

Verhandlungsschrift

über den ordentlichen Seglertag des Union-Yacht-Club am Sonntag, den 30. November 1924 im Hörsaal III des Elektrotechnischen Institutes der Technischen Hochschule Wien, IV., Gußhausstraße 25

Tagesordnung:

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

Vorsitzender: Professor *Dr. Hans von Frisch*
Schriftführer: *Ing. Reinhold Schultz*.

Persönlich anwesend: 73 Mitglieder.

Durch Vollmacht vertreten: 115 Mitglieder.

Der Vorsitzende eröffnet um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr den Seglertag. begrüßt die Anwesenden und konstatiert die ordnungsmäßige Einberufung und die Beschlußfähigkeit des Seglertages.

Hierauf hält der Vorsitzende dem verstorbenen Ehrenmitgliede *Gustav Fritz* einen warm empfundenen Nachruf, der von der Versammlung stehend angehört wird.

Dr. Hubert Kunz stellt hierauf den Antrag die Verhandlungsschrift des letzten Seglertages ohne Verlesung zu genehmigen. Einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende berichtet hierauf, daß der Vorstand in Ausführung des Beschlusses des letzten Seglertages Ehrenzeichen für 25 jährige Mitgliedschaft geschaffen habe. Und zwar einen besonders gediegen ausgeführten Emailstander, der von einem goldenen Kranz umrahmt ist und weiters um das Kappenemblem einen goldenen Reif.

Hierauf beglückwünscht der Vorsitzende die Jubilare und verleiht die Ehrenzeichen an folgende Mitglieder:

St. V. u. A. S. Sektionschef *Dr. Hans Maurus*

W. S. *Dr. Anton Freiherr von Longo-Liebenstein*

A. S. *Eugen Freiherr von Ransonnet-Villez*

„ *Friedrich Paulick*

„ *Dr. Heinrich Thausing*

„ *Universitäts-Professor Dr. Gustav Ritter von Wunschheim*

„ *Fritz Hagemann*

„ *Kommerzialrat Karl Fischer*

T. S. *Ing. Viktor Thausing*

„ *Sektionschef a. D., Dr. Alfred Ritter von Pranter*

„ *Dr. Siegfried Natter.*

Ing. Thausing dankt namens der Jubilare in launiger Weise.

Der Vorsitzende berichtet sodann noch im allgemeinen über die Tätigkeit des Vorstandes seit dem letzten Seglertage.

Zur Tagesordnung übergehend, erteilt der Vorsitzende nunmehr das Wort den Ämterführern zu ihren Berichten.

I. 1) Der Oberbootsmann *Ing. Viktor Thausing* erwähnt zuerst in seinem Berichte, daß die über Anregung des U. Y. C. geschaffene 35 m²-Rennklasse sich in jeder Beziehung bewährt habe und die Zahl der Neubauten beweise, daß diese Klasse auch einem tatsächlich vorhandenen Bedürfnisse entsprochen habe.

Weiters erwähnt der Oberbootsmann die Länderwettkämpfe des Z. V. Wörthersee und anerkennt die große Arbeit, die von diesem Zweigverein geleistet worden sei und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die nächsten Länderwettkämpfe den Erfolg auch an die Flagge U. Y. C. heften mögen.

Weiters stellt der Oberbootsmann fest, daß seit dem letzten ordentlichen Seglertage ein erfreulicher Aufschwung insofern zu verzeichnen sei, daß sich die Zahl der Klassenboote von 114 auf 164 erhöht habe, d. i. um 44%. Die Zahl der klassenlosen Boote hat sich von 86 auf 69 vermindert d. i. um 20%. Die numerisch stärkste Klasse ist derzeit die 15 m²-Rennbootklasse.

Der Oberbootsmann richtet sodann den dringenden Apell an alle Yachtbesitzer den Oberbootsmann ihren Zweigvereine unverzüglich Käufe oder Verkäufe mitzuteilen, da es sonst unmöglich sei, die Yachtliste in Evidenz zu halten. Schließlich regt er an, daß Neubauten nur in den schon bestehenden Klassen gemacht werden sollen, um eine zu große Zersplitterung zu vermeiden,

- 2) Der Kassier Max Schmidt berichtet über den Kassastand und die Kassabewegung.
- II. Fritz Hagemann beantragt namens der Kassenrevisoren die Entlastung des Kassiers. Einstimmig angenommen.
- III. Der Kassier verliest den Voranschlag für 1925 und stellt den Antrag, den Beitrag an die Zentralkassa mit K 40.000.— pro Mitglied festzusetzen. — Einstimmig angenommen. Der Kassier stellt weiters den Antrag, daß alljährlich an zwei Zweigvereine Ehrenpreise für Wettfahrten gegeben werden mögen, im Betrage von je 1 Million Kronen. Einstimmig angenommen.
- IV. Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen verliest den vom Zweigverein Attersee (in der mit Vorstandsmitglied Dr. Johann vereinbarten Änderung:) eingebrachten Antrag: § 2 des Normalstatuts d) indem er die gegenseitige Unterstützung seiner Mitglieder beim Segelsport fördert und seglerischen Nachwuchs heranbildet, e) indem er den geselligen Verkehr seiner Mitglieder untereinander fördert, insbesondere durch gesellige Veranstaltungen und nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Einrichtungen durch Ausübung der im § 16 der Gewerbeordnung angeführten Gewerbeberechtigungen. Hofrat von Meiß-Teuffen begründet ausführlich die Notwendigkeit dieser Statutenänderung und bittet um Annahme derselben. Einstimmig angenommen.
- 2) Der Schriftführer verliest den vom Zweigverein Wolfgangsee eingebrachten Antrag auf Satzungsänderung, der lautet:
»Der Antrag auf Ausschluß eines Mitgliedes muß von mindestens ein Fünftel der Mitglieder des betreffenden Zweigvereines mit eigenhändiger Unterschrift eingebracht und vom Ausschuß des betreffenden Zweigvereines am Seglertag vertreten werden. Die Anzeige über den Ausschluß eines Mitgliedes hat unbedingt verschlossen zu erfolgen.«
Dieser Text wäre im § 10 der Satzungen einzufügen.
Professor Dr. von Wunschheim spricht sich gegen diese Statutenänderung aus und stellt den Gegenantrag auf Ablehnung. — Angenommen.
- 3) Dr. Robert Johann bittet nachstehende Änderung des Normalstatuts zur Verhandlung zulassen zu wollen, trotzdem der Antrag bisher nicht eingebracht war.
§ 16. Der Ausschuß besteht aus:
a) dem Obmann, dem Obmannstellvertreter, dem Oberbootsmann, dem Schriftführer, dem Kassier und
b) drei bis sechs weitere Ausschußmitglieder, welche nach Bedarf zur Unterstützung und Vertretung der letztgenannten drei Funktionäre berufen werden können.
Alle Ausschußmitglieder werden aus den ausübenden Mitgliedern von der Generalversamm-

lung durch Stimmzettel gewählt und zwar die fünf Funktionäre auf ein Jahr, die übrigen Mitglieder auf je drei Jahre. Jährlich müssen je nach ihrer Gesamtzahl ein oder zwei dieser Mitglieder ausscheiden und durch Neuwahl ersetzt werden. Bei gleicher Amtsdauer entscheidet das Los, welche Mitglieder auszuscheiden haben. Alle Ausschußmitglieder u. s. w.

Die Versammlung spricht sich für die Zulassung dieses Antrages zur Verhandlung aus.

Dr. Johann begründet sodann seinen Antrag damit, daß oft auf den Rat alter verdienter Ausschußmitglieder besonderer Wert gelegt werden müsse und andererseits die Mitarbeit jüngerer Kräfte erforderlich sei.

In der darauf folgenden Wechselrede spricht sich Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen für die Annahme des Antrages aus, hat jedoch Bedenken wegen der Beschlußfähigkeit der Ausschüsse. Sektionschef Dr. Hans Maurus bittet namens des Stammvereines um Annahme des Antrages und hofft, daß zufolge der Elastizität der Bestimmung, die drei bis sechs Ausschußmitglieder freistellt, jeder Zweigverein in der Lage sei, sich das ihm passende auszuwählen.

Ing. Viktor Thausing bittet um Anfnahme namens des Zweigvereines Traunsee und Sektionschef Baron Alter namens des Zweigvereines Mondsee. Ministerialrat Dr. Hermann Hein stellt den Antrag, den Antrag Dr. Johann einem vom Vorstande beauftragten Komitee zur endgültigen Fassung zuzuweisen, da er der Ansicht ist, daß ein so weitgehender Antrag, der erst am Seglertage eingebracht wurde, doch noch gründlich durchberaten werden müsse.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wird der Antrag Dr. Johann mit dem Zusatzantrag Dr. Hein einstimmig angenommen.

- V. Professor Dr. von Wunschheim schlägt die Wiederwahl der bisherigen drei Vorsitzenden vor und zwar per acclamationem. Einstimmig angenommen.

Es erscheinen somit wiedergewählt:

Professor Dr. Hans von Frisch
Vorsitzender

Sektionschef Dr. Hans Maurus
1. Vorsitzender-Stellvertreter

Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen
2. Vorsitzender-Stellvertreter

Der Vorsitzende dankt namens der Gewählten für die Wahl und erklärt, daß sie die Wahl annehmen. Professor Dr. von Wunschheim schlägt weiters vor, zu Kassa-Revisoren die Herren Hagemann und Direktor Welz und zu deren Ersatzmännern die Herren Klunzinger und Ing. Vogt zu wählen. — Einstimmig angenommen.

Da sich zu Punkt V Allfälliges niemand zum Worte meldet, schließt der Vorsitzende um 12 Uhr mittags den Seglertag und dankt den Erschienenen.

Der Schriftführer:

Schultz e. h.

Der Vorsitzende:

Frisch e. h.

Richtiggestellt bis 1. September 1924 *) Zählung nach Segelfl.	Jahr	Mitgliedzahl	Im D. S. V.			Klassen - Yachten										Klassen- lose-Ya.		
			Regatten	m. Beteiligung	Stimmen	Div.	6 m. R.	Sonder-Kl.	35 m ²	22 m ²	20 m ²	15 m ²	10 m ²	5 m ²	Summe	m	Anzahl	m Gemäß *)
Stamm - Verein	1922	84	6	30	-7					1		1	4	20	26	60	7	22
	23	87		58	-8:32							1	12	22	35	88		
	24	64	6	51	-8:2			1		1		3	16	18	39	106	7	23
Attersee	1922	164	5	86	-8		4	6		6		6	1	5	28	121	27	109
	23	179	5	82	-9:28		3	7	2	6		8		4	30	134		
	24	179	5	96	-8:9	40/1	1	8	2	5	1	8		4	30	134	21	89
Wörthersee	1922	76	6	72	-9	48/1	6	1		8		1			17	84	10	58
	23	104		81	-9:48		5	3	7	13		6	3		37	174		
	24	101	6	90	-9:7	45/1	4	-	6	16		3	3		33	161	13	58
Traunsee	1922	66	8	34	-9		3			1	1	15		1	21	88	8	38
	23	70		46	-6:84		3			1	3	18	2	1	28	115		
	24	72	5	54	-7:3		2		4	1	4	12	2	1	26	108	7	31
Wolfgangsee	1922	72	5	16	-5	7m/1		5		1					7	43	13	73
	23	79		22	-4:88			8				1			9	52		
	24	71	4	24	-5:6			7				5			12	62	6	36
Mondsee	1922	78	2	4	-2					1					1	4	10	48
	23	88		12	-2:48							3	2		5	15		
	24	69	4	14	-4:5							3	2	1	6	20	8	35
Grundlsee	1922	35	2	28	-3					2	8			4	14	48	11	44
	23	39		40	-3:6					2	8	1		4	15	52		
	24	40	2	28	-3:2					2	8	1		4	15	52	4	16
Millstättersee	1922	-																
	23	34									4				4	16		
	24	26	5	16	-3:6					1	3				4	16	3	12
Summe	1922	506	34	270	43	2	13	12		20	9	23	5	30	114	448	86	392
	23			341	45		11	18	10	21	15	38	19	31	163	646		
	24	590	37	373	52	2	7	16	12	26	16	35	23	28	165	659	69	300
Änderung	1922/24	+	+	+	+	-	-	+	+	+	+	+	-	+	+	-	-	-
		17	9	38	21		23	34		30	78	50	360	7	44	46	20	23

FRANZ KNOBLICH

FEINSTE HERRENGARDEROBE
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

RADIO

IM BOOTSHAUS UND AUF DER YACHT VERLANGEN SIE OFFERT

»PRIMORIS« TECHNISCHES MATERIAL G. M. B. H. WIEN IV. SUTTNERPLATZ 5

VORMALS RAINERPLATZ - FERNSPRECHER 57.069, 58.509

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

Gustav Fritz.

Einige persönliche Erinnerungen von Ing. Viktor Thausing.

Der U. Y. C. hat mit *Gustav Fritz* einen seiner Besten verloren, einen lieben, guten, treuen Menschen, einen wahrhaft edlen Mann.

Gustav Fritz, der sich seit Jahren von jedem Verkehr zurückgezogen hatte, war dem Gesichtskreis unserer Segler fast ganz verschwunden. Nur wenige wissen, welche große Bedeutung er für den U. Y. C. und für die Entstehung des Segelsportes in Österreich gehabt hat, wenige unserer Clubmitglieder haben ihn persönlich gekannt. Niemand hat so viele Stunden

Boot war gedeckt, aber so eingerichtet, daß das Deck aufgeklappt werden konnte, wodurch seitlich Sitze entstanden, eine Einrichtung, die meines Wissens nie recht Verwendung gefunden hat, denn *Fritz* war schon damals nicht derjenige, der sich leicht Gäste einlud. Auf die Ausstattung und Instandhaltung seiner Boote hat er immer die allergrößte Sorgfalt verwendet, darum hatte er auch schon damals so etwas wie einen Matrosen, den »Burner«, seines Zeichens Nachwächter der Stadt Gmunden, der für



1890. Neusiedl. — G. Fritz, der Führer der „Vanessa“ erhält von Prof. Lott den „Nirvana-Pokal“.

mit ihm in gemeinsamen Sport und Spiel, auf dem Wasser, dem Eise, auf Ausflügen und Spaziergängen verbracht, wie ich. Mir seien deshalb einige Worte des treuen Gedenkens gestattet.

Als ich *Fritz* im Jahre 1884, selbst noch Gymnasiast, kennen lernte, war er ein junger Mann, mit seinem hellblonden, gewellten Bart und Haar, dem energischen Kinn, der fein geformten Nase, das Bild eines schönen Menschen. — In einer Zeit, in der die Körperpflege noch nicht Mode war, war er schon eifriger Anhänger jedes Sportes, Radfahrer noch auf dem Hochrad, Fechter, Rollschuhläufer auf dem alten skating ring, Reiter, Ruderer und vor allem und bis zuletzt Segler. Wir waren in Gmunden Nachbarn und die einzigen, die größere Segelboote dort hatten, wir den von *Hein* konstruierten »Tristan«, er ein Schwertboot mit etwa 20 m² Segelfläche, sodaß sich ein emsiger Verkehr von selbst ergab. Sein

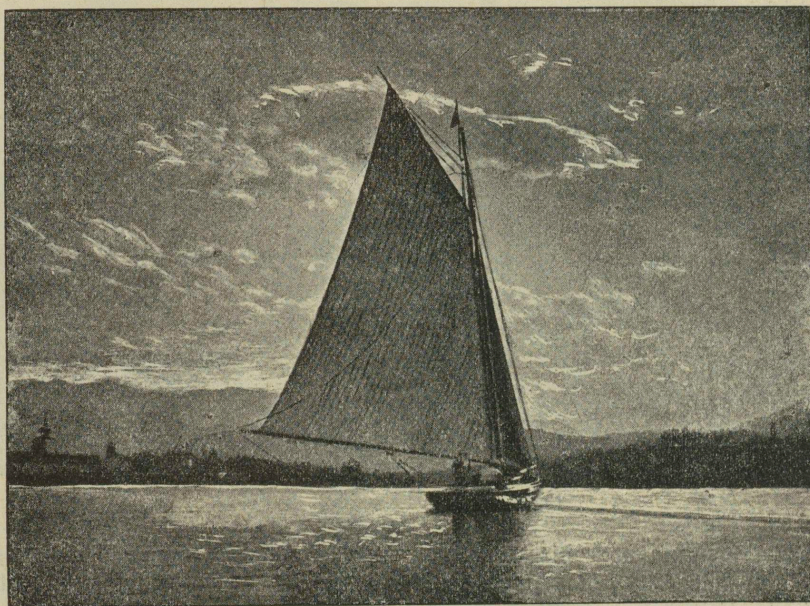
diesen Beruf, da er recht schwerhörig war, besonders geeignet erschien. Mit dem Gründer des U. Y. C. *Ed. Drory* war *Fritz* von dem Ruderclub »Lia« her bekannt und durch ihn veranlaßt, 1887 in den U. Y. C. Stammverein einzutreten. Im folgenden Jahr gründeten wir den Zweigverein »Traunsee«, dessen Seele *Gustav Fritz* war. *Drory* baute ihm dann bald die für damals recht große Yacht »Cressida«, ein Schwertboot nach dem Mittel-Typ, gezeichnet von *Franke*, mit etwa 45 m² Segel am Wind. Auch auf »Cressida« waren alle Beschläge vernickelt, jede Kleinigkeit auf das Feinste ausgeführt und auf das Sauberste gehalten. Für diese Arbeiten genügte schließlich der »Burner« nicht mehr, weshalb *Fritz*, wohl als Erster, sich einen Dalmatiner, den »Agnis«, als Yachtmatrosen kommen ließ, der später Clubmatrose beim U. Y. C. Traunsee wurde.

Nach »Cressida« hat *Fritz* sich kein anderes

größeres Boot mehr angeschafft, es war noch nicht üblich, die Yachten schnell zu wechseln, wie ja auch *Drory* seiner »Nirvana« treu blieb. Doch ließ er sich bei Englands ersten Canoebauer, Tredwen in Kingston o. Clyde, ein Doppel-Canoe bauen, etwa im Jahre 1886, mit Fächerschwert und der üblichen Canoe-Takelung, Großsegel und Besan, das natürlich auf das Feinste ausgestattet sein mußte. Es dürfte wohl das erste reine Segel-Canoe hier gewesen sein.

und sich auf Kreise erstreckte, die ihm fremd waren.

Ein Feind jedes Aufsehens, durften jedoch seine Spenden nie bekannt gemacht werden, auch später als er seinem Clubfreund *Prof. Lott* die Mittel für den Bau eines Clubhauses am Attersee zur Verfügung stellte, geschah das in aller Stille. Es war selbstverständlich, daß im U. V. C. nichts geschehen konnte, das nicht seine Billigung hatte. Und das war immer von Nutzen, denn selten hat es wohl einen Menschen ge-



1890. „Cressida“.

Wir haben viele schöne Stunden in diesem Boote, das recht labil und zierlich war, er am Ruder, ich vorn am Groß und als lebender Ballast, verbracht. Außerdem hatte er Single- und Doppelskull-Ruderboote, die uns, seinen jungen Freunden stets zur Verfügung standen.

Als meine Familie nicht mehr nach Gmunden kam, mietete *Fritz* den von uns bisher benützten Platz an der Orter-Bucht, er wurde der Clubplatz, dessen Miete *Fritz* noch viele Jahre, auch als er selbst nicht mehr in Gmunden war, aus seiner Tasche zahlte.

Wenn man weiß, wie schwer es junge Vereine im Anfang haben, wird man verstehen, was ein sportfreudiges Mitglied, das finanzielle Opfer nicht scheut, bedeutet.

Da auch *Drory* damals seine »Nirvana« in Gmunden hatte, ward der Zusammenschluß mit dem Stammverein immer enger.

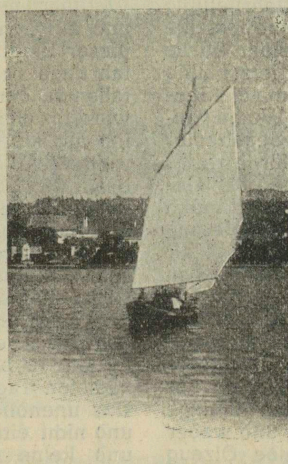
Fritz hat auch da mitgeholfen, alle Drucksorten für den Gesamtverein wurden z. B. von ihm gratis beigestellt, solange bis der U. V. C. allzugroß wurde

geben, der ein so feines Gefühl für Moral und Anstand, Redlichkeit und Redlichkeit hatte, wie *Gustav Fritz*. Anders wäre es auch nicht möglich gewesen, daß er in seinem Berufe, als Kaufmann, die Erfolge erzielt hätte, die er hatte, daß er die Firma, die er mit seinem Bruder gründete, zur ersten ihres Faches in Osterreich-Ungarn machte.

Seine Empfindlichkeit für Reinheit kam selbst in seinen körperlichen Fähigkeiten zum Ausdruck, in seinem besonders fein ausgebildeten Geruchssinn, der auch bei Speise und Trank alles zurückwies, was nicht tadellos war.

Nie hat *Fritz* seine Überlegenheit weder an Alter noch Stellung betont, man konnte mit dem älteren erfahrenen Clubgenossen wie mit seinesgleichen verkehren, er war stets der gefällige Freund, der auch an jedem dummen Spaß seinen Gefallen fand.

Fritz hat Gmunden verlassen, als seine Eltern, denen er ein aufopfernder, liebender Sohn war, starben, die Erinnerung an sie machte es dem feingefühligen Menschen unmöglich, weiter dort den Sommer zu verbringen.



1890. Gmunden.— „Pearl-Canoe“.

Ich war inzwischen von Wien beruflich fern gewesen, mein Verkehr mit *Fritz* war dadurch unterbrochen worden und hat dann nicht recht mehr

Jugend wegen, sondern weil ich einen Menschen kennen gelernt hatte, der der Achtung wie kein anderer wert war.



Fortsetzung gefunden. Mir sind aber die Stunden, die ich das Glück hatte, mit *Fritz* zusammen sein zu dürfen, die schönste Erinnerung, nicht nur der

Seine besondere Zuneigung zu mir, für die ich viele Beweise hatte, ist und bleibt mir die größte Befriedigung.

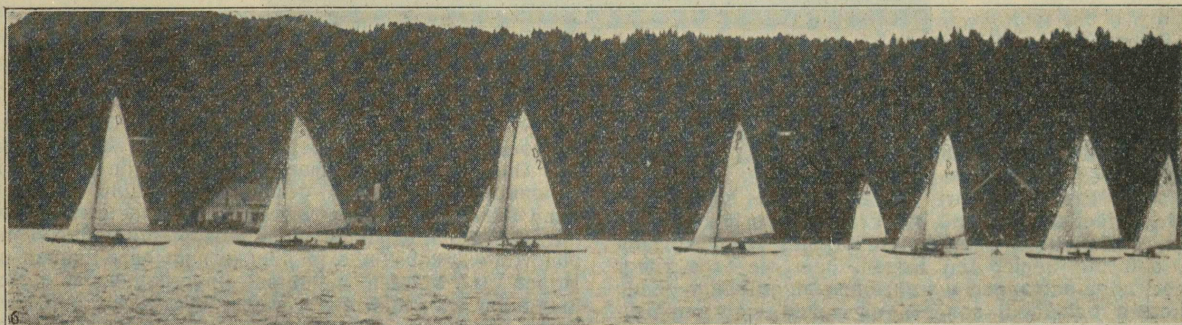
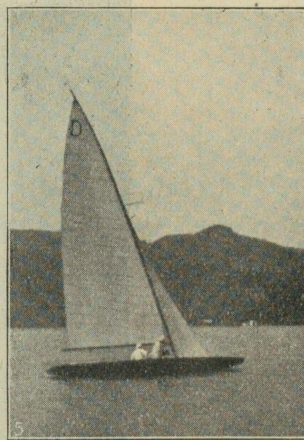
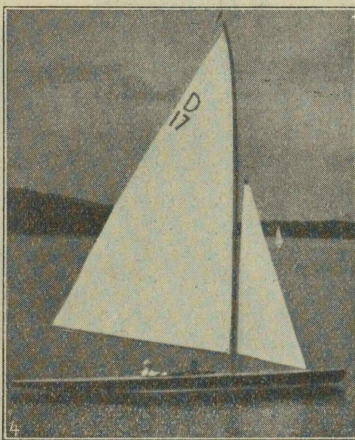
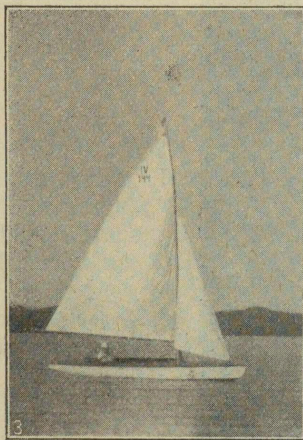
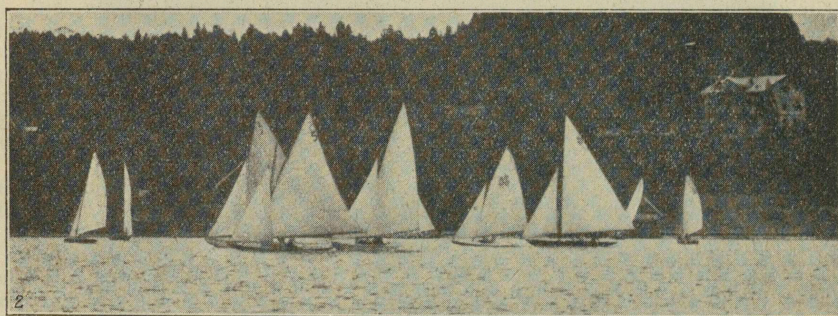
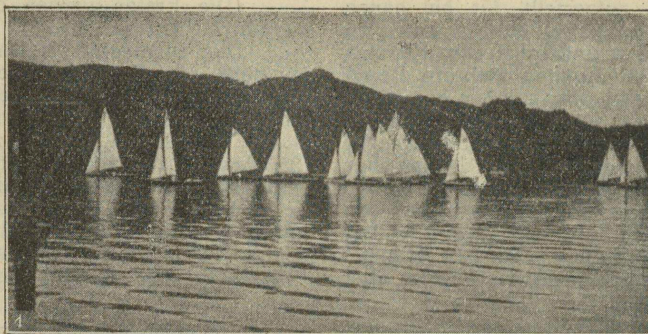
Die Wörthersee-Woche 1924.

Von Dr. Robert Johanny.

Um den immer wiederkehrenden abfälligen Kritiken über den am Wörthersee herrschenden Windmangel ein für allemal ein Ende zu machen, wollte die Wettfahrleitung der Wörthersee-Woche diesmal ein Übriges tun und bestellte rechtzeitig eine extragroße Sendung Wind. Leider wurde infolge der im österreichischen Geschäftsleben jetzt häufig zu beobachteten Unzuverlässigkeit der Lieferfirma die Sendung verwechselt, der für die Wörthersee-Woche bestimmte Wind wurde offenbar an ein anderes Segelrevier geliefert und wir erhielten statt dessen den für letzteres bestimmten Regen. Da sich dies gerade während der Gerichtsferien abspielte, wäre die Zurückweisung der irrtümlich eingelangten Wettersendung und eine Klage auf Lieferung der bestellten Brise aussichtslos gewesen, es blieb daher nichts anderes übrig, als gute Miene zum bösen Spiel zu machen und statt des Anemometers das Ombrometer aufzustellen. Wenigstens kam auch allen Wörtherseern einmal so recht zum Bewußtsein, wie angenehm, regelmäßig und verläßlich der richtiggehende Wörthersee-Ostwind in normalen Zeiten eigentlich ist, bei dem der eingefleischte Wörtherseer seine herkömmlichen Schläge gewissermaßen mit zugemachten Augen zieht und weder das infolge jahrelangen Nichtgebrauchs klebende Ölzeug mühsam entfalten noch den höchsten Punkt des Vorschiffs erklimmen und sich dort auf die Zehenspitzen stellen muß, um seinen Horizont zu erweitern und vielleicht doch in weiter Ferne einen die ölglatte Wasserfläche kaum merklich kräuselnden Lufthauch früher zu erspüren als der liebe Nächste.

Zwecks klarer und allgemeiner Verständlichkeit will ich dies auch in nüchterner Prosa ausdrücken: Eine Wettfahrt mußte wegen aussichtslosen Regens abgesagt und auf den nächsten Tag verlegt werden, aber auch bei dieser Ersatzwettfahrt und noch an einem weiteren Wettfahrttage regnete es ganz tüchtig, und abgesehen allenfalls von der ersten Wettfahrt gab es nicht ein einzigesmal wirklich gleichmäßigen, durchstehenden Wind, wie man ihn am Wörthersee sonst gewohnt ist, sondern Flautentreibereien und Chancensegeleien, an denen selbst die bewährte Belitz-Regel (»Es sind merkwürdigerweise fast immer dieselben Segler, die das Brisenglück haben«) um ein Haar zu Schanden geworden wäre.

Am ersten Tag (Velden, 22. August) ließ sich die Sache sehr hoffnungsvoll an; es wehte ein zwar zeitweise schralender, aber im allgemeinen doch recht gleichmäßiger SSW. von etwa 3 m, mit dem man wohl zufrieden sein konnte. Aber nicht ungestraft sollten wir uns seiner freuen: er brachte das denkbar schlechteste Wetter; am nächsten Tage goß es von früh an wie aus Kannen. Das unendlich eintönige Grau, das den Himmel verhüllte und nicht einmal irgendeine Wolkenbildung unterscheiden und keine Besserung erhoffen ließ, veranlaßte den Wettfahrtausschuß, an Seglern und Segeln Erbarmen zu üben und zunächst den Start viertel- und halbstundenweise zu verschieben; als bereits eine Gesamtverschiebung von 1½ Stunden signalisiert war, erhob sich, ohne daß man bei der vollständigen Unübersichtlichkeit des Himmels etwas derartiges voraussehen konnte, plötzlich



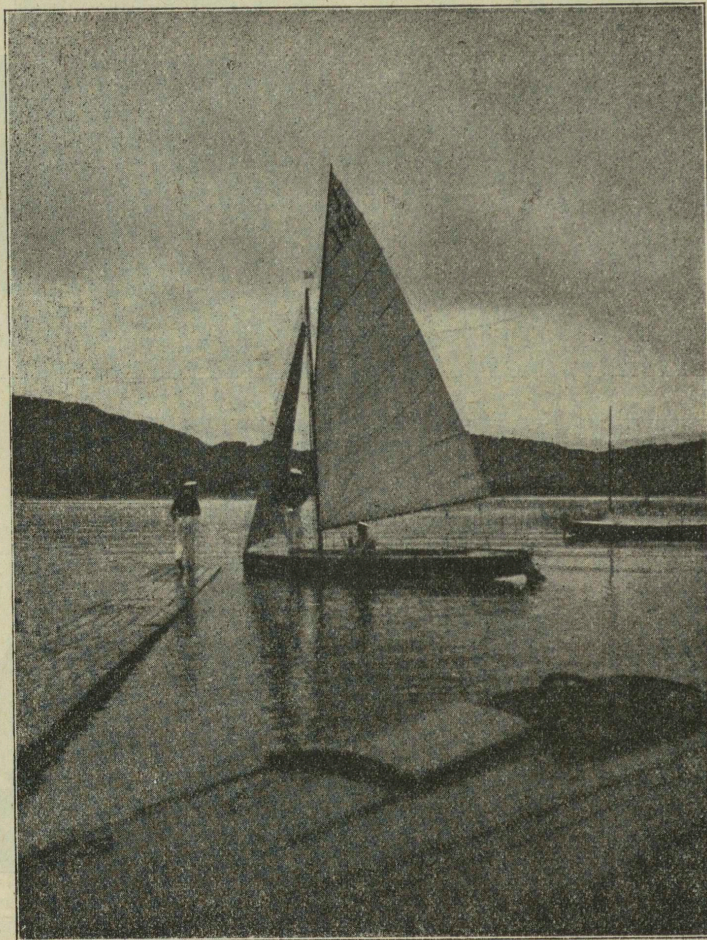
Wörtherseewoche 1924.

1. Flautenstart der nat. Jollen.
2. Start der 6 m R- und Ausgleichs-Klasse in Velden.
3. Das erfolgreiche 10 m² Rennboot „Alraune“ (Kurt Bayer U. Y. C. St. V.) I. Punktpreis.
4. 35 m³ Rennyacht „Röntakwinta“ (Dietz-Angerer U. Y. C. W. S.) II. Punktpreis.
5. Das schnellste Boot aller Klassen: 35 m² Rennyacht „Saelde“ (Dr. Johann U. Y. C. W. S.) I. Punktpreis.
6. Start der 35 m² Rennklasse in Velden, von links nach rechts: „Saelde“ „Wildfang“ (verdeckt) „Seraphita“, „D2 Sindbad“, „D1 Rielly II“ „D14 Overrun“, „D17 „Röntakwinta“, „T36 Gof“.

ein Weststurm, der, richtig aufgestellt, für die ganze Wörthersee-Woche ausgereicht hätte, brachte zwei an der Boje liegende 22er vor Tau und Takel zum Kentern (in Pörschach wurden durch die Wellen mehrere Boote ans Ufer geworfen und mehr oder minder demoliert) und zwang die Wettfahrtleitung zu schleunigem Rückzug aus dem gegen Sturm und Regen keinerlei Schutz mehr bietenden Richterhäuschen (Musikpavillon). Vorher aber wurde noch »amtsgehandelt«, das heißt durch Setzen des schwarzen Balls die Wettfahrt abgesagt und auf den nächsten Tag verlegt. Freilich hatte sich das Unwetter bald ausgetobt, nach einer Stunde war der Himmel wolkenlos und wehte die schönste Brise, da war aber

»Die Ersten werden die Letzten und die Letzten werden die Ersten sein.«

Die allgemeine Hoffnung, daß der Wettergott nunmehr ein Einsehen haben und für die weiteren Wettfahrten mit dem Start in Dellach wieder den systemisierten Ostwind bescheren werde, erfüllten sich nicht. Diese Wettfahrten fanden zwar mit einer Ausnahme (28. August) im allgemeinen bei Ostwind statt, derselbe war aber weder gleichmäßig noch anhaltend, sondern wurde vielfach durch Flaurentreibereien unterbrochen, und gegen Ende der Wettfahrt war man meist auf den sanften Abendwind angewiesen. Es können demnach die Ergebnisse der diesjährigen Wörthersee-Woche nur



Deutsch-österreichischer Länderwettkampf 1924
„Jngo“ (Max Rackow, Y. C. Mü.)

der Beschluß auf Verlegung der Wettfahrt nicht mehr rückgängig zu machen.

Die Ersatzwettfahrt am 24. August begann bei geradezu idealem Ostwind, die Freude dauerte aber nicht lange, bald wurde das Wetter förmlich verrückt; nicht nur, daß die Segler den Regen, dem sie Tags zuvor gerade noch entgangen waren, diesmal gründlich genug zu kosten bekamen, sondern es zogen auch ununterbrochen Wetter ringsumher, so daß der Wind bald im Sinne des Uhrzeigers, bald im entgegengesetzten Sinne einigemal sämtliche Richtungen der Windrose durchlief — richtiger gesagt: durchsprang, alle 5—10 Minuten nicht nur die Richtung, sondern auch die Stärke ändernd, so daß alle Windstufen von totaler Flaute bis zur schweren Regenbö von 8—10 Sek./m durchgekostet werden mußten. Je nach dem Umspringen des Windes wechselten auch die Positionen, und es galt wiederholt das Bibelwort:

insoweit als maßgebend betrachtet werden, als im Großen und Ganzen die siegreichen Yachten sich ihre Plätze im einwandfreien Ostwind gesichert hatten und sie in den dann folgenden Flaurentreibereien und Chancensegeleien mit wenigen Ausnahmen auch behaupten konnten, wengleich die Zeitabstände im Ziel je nach den Launen der Brisen und Flauren manchmal unverhältnismäßig groß, manchmal aber auch viel geringer waren, als den wirklichen Leistungen angemessen gewesen wäre. Daß dabei für die Entscheidung vielleicht die Führung stärker ins Gewicht fiel als die Leistungsfähigkeit der Boote, kann man kaum als ein allzugroßes Unglück bezeichnen.

Ein besonderer Unstern waltete ob der Wettfahrt vom 28. August; da es den ganzen Vormittag scheinbar hoffnungslos regnete und keine Aussicht auf Wind zu bestehen schien, unterließen alle jene, die ihre Boote nicht am Startplatz selbst oder in dessen nächster Nähe

liegen hatten, die voraussichtlich überflüssige Schleppfahrt zum Startplatz in der Annahme, daß die Wettfahrt verlegt werden würde, zumal der Vorsitzende des Wettfahrtausschusses gegen Mittag noch die Absicht geäußert hatte, bei Anhalten dieser Witterung für die Absage der Wettfahrt einzutreten. Auf einen Beschluß in diesem Sinne rechnete man umso sicherer, als Regen und Flaute zur festgesetzten Startzeit noch unvermindert anhielten. Die Rennleitung beschloß jedoch vorsichtshalber zunächst nur eine Startverschiebung, und als um 3 Uhr eine leichte Brise aufkam und der Regen ein wenig nachließ, wurde die Abhaltung der Wettfahrt mit Start um 1/4 Uhr beschlossen. Natürlich konnten diejenigen, die mit der Absage gerechnet hatten, nun nicht mehr rechtzeitig eintreffen, infolgedessen bot diese Wettfahrt dann kein überwältigendes Bild, indem von 35 gemeldeten Yachten nur 14 wirklich starteten. Die Sechser waren sämtlich nicht erschienen, von den 35ern starteten nur zwei, von den 10ern nur einer; lediglich bei den 22ern, wo fast die Hälfte der Meldungen (und zwar gerade die der Hauptkonkurrenten) eingehalten wurde, und bei den alten Jollen, die vollzählig am Startplatz versammelt waren und von denen nur eine auf die feuchte Fahrt verzichtete, konnte man von einer eigentlichen Wettfahrt sprechen.

Ale eine nicht sehr erfreuliche Folgeerscheinung der an sich so erfreulichen regen Bautätigkeit der letzten Jahre dürfte es zu bezeichnen sein, daß diesmal eine ganze Reihe noch neuer und gewiß regattafähiger Yachten dem Start fernblieb; allerdings mögen dabei auch andere Ursachen mitgespielt haben, so der erstmalige Bruch mit dem alten Herkommen, Nachmeldungen anzunehmen (worauf sich immer einig verlassen hatten), in einzelnen

Fällen Mannschaftsmangel oder Verhinderung des Eigners; mehrere Boote waren durch Verkauf an außerhalb der Yachtclubs stehende Herren um die Möglichkeit gekommen, zu starten, bei zwei neuen 22ern hatten sich Beanstandungen bei der Vermessung ergeben, die erst nach Meldeschluß durch den Vorstandsvorstand in günstigem Sinne erledigt werden konnten. So fehlten von den Sechsern (außer der in steter Fortsetzung ihrer vorjährigen Siegesreihe in Triest verbliebenen Hidalla) heuer Gorla und Grane, und die neuerschienene Cobra II vermochte diese Lücke nicht auszufüllen, denn sie war nicht imstande, neben Rarahu und der heuer wieder einmal ganz vorzüglich gesegelten Gefion III auch nur einmal vom letzten Platz wegzukommen. Von 35ern fehlten Kundry II und Windkind, und Gof und Frigg nahmen nicht an allen Wettfahrten teil. In der 22er-Klasse vermiste man schon in der Meldeliste nicht weniger als zehn der in den letzten drei Jahren entstandenen Boote, zwei weitere hielten ihre Meldungen nicht ein, von den 15ern hatte nur einer gemeldet, so daß die Klasse gänzlich ausfiel, und in den beiden Ausgleichsklassen, von denen die eine nur für die beiden Veldener Tage ausgeschrieben war und ältere Kielyachten umfaßte, die andere die ehemaligen Binnenjollen der Altersklasse vereinigen sollte, war die Beteiligung entschieden geringer, als man im Hinblick auf das dafür in Betracht kommende an Wörthersee vorhandene Bootsmaterial erwartet hätte. Trotz alledem konnte die zahlenmäßige Beteiligung noch immer als eine für österreichische Verhältnisse ganz hervorragende bezeichnet werden, und die Felder der 35er und 22er hätten sich auch auf Segelrevieren von allgemeiner anerkanntem Ruf sehen lassen dürfen. (Schluß folgt.)

U. Y. C. Zweigverein Attersee

Als oröentliche Mitglieder wurden aufgenommen:
Exz. Letta Assim Tourgoud, Wien, I. Ring des 12. November 12.

Ing. Wilhelm Huber, Wien, I. Johannesgasse 18.
Maria Klaus, Linz, Stelzhammerstraße 8.
Georg Kutzimanno sen., Wien, I. Reisnerstraße 61.
Udo von Meissl, Wien, III. Dampfschiffstraße 4.
Dr. Leodegar Petrin, Wien, I. Bellariastraße 10.
Rudolf Piatnik, Wien, XIII. Hütteldorferstraße 227.

Als beitragende Mitglieder:

Cornelie Berndorf, Wien, VIII. Langegasse 72.
Gertrud Johann, Wien, III. Beatrixgasse 26.
Dr. Fritz Jungbauer, Wien, XIII. Hadikgasse 102.
Dr. Viktor Kratochwill, Wien, IX. Rossauerländer 27.
Kurt Kreissl, Wien, I. Gonzagagasse 7.
Eugen Nador, Budapest, Damjanichgasse 41.
Irma Nador, Budapest, Damjanichgasse 41.
Rudolf Payer, Graz, Glansstraße 1.
Robert Sandner, München, Seitzstraße 3.
Sophie Saunier, Wien, IV. Rainergasse 18.
Dr. Franz Slama, Wels, O. O.
Alfons v. Wunschheim-Lilienthal, Wien, XIII. Bernbrunnungasse 29.

Schriftführer Dr. Kunz.

Die Jugendabteilung des Union-Yacht-Club Zweigverein Attersee.

Die Jugendabteilung des Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee kann heute, nach vier Jahren ihres Bestandes auf ein reiches Feld der Betätigung und auf gute sportliche Leistungen ihrer Mitglieder zurückblicken.

1921 zählte die Abteilung zehn Mitglieder und zur Ausübung des Sports waren ihr, für die zweimal wöchentlich stattfindenden Übungstage die Binnenjolle Erika und der 15er Leuchtkäfer zur Verfügung gestellt. Zum Schluß des Segelsommers wurden mehrere interne Wettfahrten, die allerdings nur über kurze Strecken führten abgehalten, zu denen noch die Schwertboote Joy, Helvetia und Paranis von ihren Eignern in äußerst dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt wurden.

Das Jahr 1922 brachte der Jugendabteilung einen Rückgang der Mitgliederzahl. Sie zählte in diesem Jahr bloß acht Mann. Die Tätigkeit erstreckte sich wieder in erster Linie auf das Segeln mit Schwertbooten und waren es diesmal die Boote Erika und Paranis, in denen den ganzen Sommer über gesegelt wurde. Außerdem wurde im Herbst der Abteilung noch die Catjolle Gipsy von ihrem Eigner in überaus liebenswürdiger und vertrauensvoller Weise über mehrere Wochen ganz zum Segeln überlassen.

Großer Wert wurde jedoch von diesem Jahr ab der Ausbildung der Mitglieder in den kleinen Takelarbeiten, Bootsinstandhaltungsarbeiten und Kenntnis der Yachtgebräuche, Wettsegelbestimmungen, Vermessungsbestimmungen und auch Boots- und Yachtbau, soweit dieser für den Sportsegler in Frage kommt, beigelegt.

Auch dieses Jahr wurden wieder interne Wettfahrten über kleine Kurse abgehalten. Obwohl es sich bei der Verschiedenheit der gesegelten Boote nur um Ausgleichsfahrten handelte, waren diese kleinen Regatten doch geeignet, die jungen Segler mit Booten und Wind vertrauter zu machen und es wurde die erste praktische Anwendung der Regattagebräuche und Ausweidregeln verlangt.

Das Jahr 1923 brachte der Jugendabteilung des Zweigvereines Attersee die autonome Verwaltung und eine sichtlich günstige Weiterentwicklung.

Die Jugendabteilung des Zweigvereines Attersee besitzt jetzt einen eigenen Vorstand, der von den Mitgliedern aus ihrer Mitte gewählt wird und die Geschäfte

der Abteilung zu erledigen hat. Die Verbindung mit dem Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee, besteht nunmehr bloß dadurch, daß Satzungsänderungen und Mitglieder-aufnahmen der Genehmigung des Ausschusses bedürfen und der Leiter der Abteilung vom Ausschuß des Zweigvereines Attersee ernannt wird.

Die Tätigkeit der Abteilung wurde in diesem Jahre dadurch besonders gefördert, daß sie des öfteren Gelegenheit hatte auf größeren Kielyachten zu fahren und das Ruder zu führen, So hatte die Abteilung für drei Wochen die Sonderklasse Sonntagskind von ihrem Eigner in wirklich gönnerhafter Weise zur Verfügung erhalten und außerdem war die 6m-R Yacht Teresa und die Sonderklasse Lilly II des öfteren der Jugendabteilung anvertraut.

Mehrere große Tagesfahrten mit der ganzen Mahalla brachte die jungen Segler über die ganze Fläche des großen Reviere und machte sie auch mit dem Wind- und Uferverhältnissen der weiter abgelegenen Seebecken bekannt. Auch manche Hetz wurde dabei getrieben, so daß diese Fahrten stets als sehr angenehm im Programm vermerkt wurden. In diesem Jahr gelang es auch zum ersten Mal Wettfahrten von besserem sportlichen Wert als die bisherigen Ausgleichswettfahrten abzuhalten. In anerkennenswerter Weise hatten die Eigner oder 22m² Rennjollen Bongo, Trix, N'y touche und Erika diese Boote für Jugendabteilungs-Wettfahrten bereitgestellt und war außerdem ein Silberbecher als Preis vom U. Y. C. Attersee für diese Wettfahrt gegeben worden. Die Entscheidung um den Preis lag zwischen den Siegern zweier Vorrennen, die veranstaltet wurden, um allen Mitgliedern die Möglichkeit zum starten zu geben. Der Verlauf der Regatten war ein durchaus befriedigender, ohne Zwischenfälle und Proteste.

In den offenen Wettfahrten des U. Y. C. Attersee startete 1923 auch zum ersten Mal ein Boot unter dem

Stander der Jugendabteilung, der 15er Rambha I, der sich bei zahlreicher Konkurrenz mehrere Cockpitschilder holte.

Der vergangene diesjährige Segelsommer hatte auch für die Jugendabteilung stark unter dem vielen Regenwetter zu leiden, da der eigentliche Segelbetrieb oft und oft ausfallen mußte.

Trotz allem sind die wenigen schönen Tage ausgenutzt worden und die Yachten Mah-Jongg, Lilly II, Malepartus und die Jollen Trix, Rambha I und Paranis waren es, die wieder öfters von ihren Eignern freundlichst der Abteilung zur Verfügung gestellt wurden.

Das Hauptbetätigungsfeld bildete in diesem Jahr bereits die offenen Verbandswettfahrten des U. Y. C., Zweigverein Attersee, für die Mitglieder der Abteilung. Von der im Sommer vierzehn Mann starken Mitgliedschaft waren zehn bei den Regatten beteiligt, als Mannschaft auf Sonderklasse, 35 m² Yacht und Jolle. Drei hievon führten das Ruder startender Boote.

Ich möchte nicht versäumen hier zu bemerken, daß die Seglerschaft des U. Y. C. Attersee ihrer Jugendabteilung stets großes Interesse entgegengebracht hat, was schon durch die große Zahl der Yachten und Jollen, die der Abteilung oftmals zur Verfügung gestellt wurden, bewiesen ist. Immerhin ist es erstrebenswert, ja unbedingt notwendig, der Abteilung ein größeres eigenes Boot zu beschaffen, um den Zusammenhalt und die Kameradschaft innerhalb der Abteilung bestens zu fördern und eine noch weitergehendere Ausbildung unseres Seglernachwuchses zu ermöglichen.

Sehr zu begrüßen wäre es, wenn auch die übrigen Zweigvereine zur Schaffung von Jugendabteilungen in der Art des Zweigvereines Attersee, die nach den Richtlinien des Deutschen Seglerverbandes aufgebaut ist, schreiten würden, da diese eine große werbende Kraft für den Segelsport als solchen, besitzen. H. Vogt.

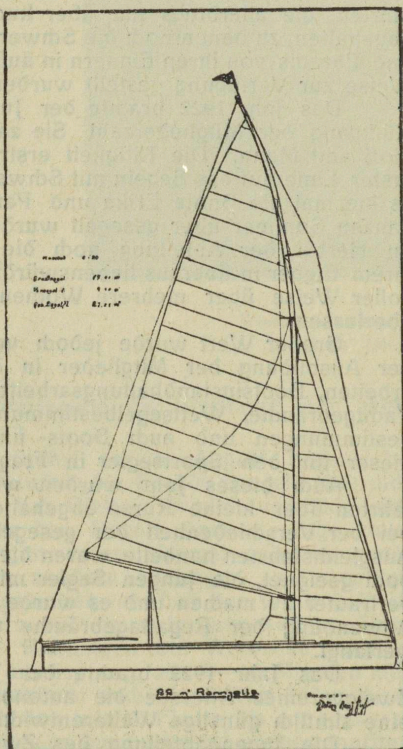
22 m² Rennjolle.

Von Schiffbau Dipl. Ing. Hans J. Vogt.

Der vorliegende Entwurf zeigt die Linien, Bauzeichnung und Segelriß einer Jolle der 22m² Rennklasse.

Diese Rennklasse sollte eigentlich die verbreitetste auf den österreichischen Segelrevieren sein, infolge der wirklichen Vorzüge, welche die Boote dieser Rennklasse aufweisen.

Der am meisten ins Gewicht fallende Vorteil dieser Boote ist der, im Vergleich zu ähnlichen, gleichgroßen, oder auch kleineren Schwertbootklassen, relativ geringere Anschaffungspreis.



Ein 22 er ist nicht nur ein schnelles Rennboot, sondern er ist, selbst auf den größten österreichischen Segelgewässern außerhalb der Wettfahrtwoche, ein ausgezeichnetes Tourenboot zufolge des großen, durch den Mindestfreibord auch genügend tiefen und somit bequemen Innenraumes. Und wenn das Boot nach einigen Jahren durch schnellere Klassengenossen von der Regattabahn verdrängt wird, so findet sich immer noch ein guter Käufer für das Boot, da es ja seine Qualitäten als Segelfahrzeug durchaus nicht eingebüßt hat, denn die Lebensdauer dieser Klassenboote ist ungemein groß.

Ich hoffe, daß der Länderwettkampf, dessen Klasse ja das 22m² Rennboot ist, sehr dazu beitragen wird, diese auch auf den österreichischen Seen einzuführen, auf denen der 22 er bisher noch nicht vertreten war.

Der nebenstehende Entwurf eines 22 m² Rennbootes, ist durch die V-Spannen, die Mindestbreiten über Deck und in der Schwimmwasserlinie, als auch durch die hohe Hochtakelung als ein Boot für leichtere Brise, also zirka 4 m/Sek. gekennzeichnet.

Mit drei Mann an Bord trägt dieser Bootstyp aber auch noch bei 6 m/Sek. sein volles Tuch, wie ich im vergangenen Sommer mit einem sehr ähnlichen, auch hochgetakelten 22 er, feststellen konnte.

ÖST. SCHIFFFAHRTS-ZEITSCHRIFT.

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

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

(Schluß.)

Die Frage des wirtschaftlichen Fortbewegungsmittels drängt immer mehr der Entscheidung entgegen. Ich habe schon vor Jahren in meinem Buche Vorteile und Grenzen der Verwendung von Schraubenschleppdampfern auf freien Strömen untersucht, auf welchen Strömen und für welche Zwecke und bis zu welchen Leistungen der Schraubendampfer trotz seines größeren Tiefganges den größeren in der Anschaffung und im Betriebe teureren Radschleppern vorzuziehen ist. Durch die Einführung des Dieselmotors hat sich die Wage noch mehr auf die Seite des Schraubenschleppers gesenkt. Allerdings kommt er für größere Leistungen, d. h. namentlich als Streckenschlepper, auf die Mittel- und Oberläufe unserer Ströme nur in Verbindung mit dem Tunnel oder dem Schraubenschirm in Betracht. Die Bedenken, die lange Zeit gegen das Tunnelheck bestanden haben, scheinen auch zu schwinden, besonders da der auf der Mannheimer Schiffswerft unter meiner Leitung kürzlich erbaute 500 PS-Tunnelschraubenschleppdampfer »Oranje I« gut abgeschnitten hat. Ob der billigere Schraubenschirm dem Tunnel in dieser neuen Konstruktion ebenbürtig ist, wird durch die demnächst stattfindenden Vergleichsversuche zweier sonst ganz gleich gebauter Schiffe genau ermittelt werden. Jedenfalls ist bis zu Leistungen von 1200 I-PS das Schraubenschiff mit zwei Tunnelschrauben bei einem Tiefgang von etwa 1'20 m auch für den oberen Lauf des Rheins wettbewerbsfähig. Wo aber die Grenzen sind und wie im einzelnen sich der Vergleich gegenüber dem etwas schwächer gehenden Radschlepper stellt, muß von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der Eigenart des Stromes, Zahl und Größe der Anhänge, der Zahl der Schifffahrtstage mit bestimmten Wasserständen und der besonderen Verhältnisse der betreffenden Reederei untersucht werden.

Damit hängt eng zusammen die Verbesserung des Wirkungsgrades der Schiffsschraube, die in den letzten Jahren gleichfalls wesentliche Fortschritte gemacht hat und von denen leider in der Praxis noch zu wenig Gebrauch gemacht wird. Der Gegenpropeller von *Dr. Wagner*, der durch *Theodor Zeise*, für Deutschland vertreten wird, sowie die Leitflügelschraube von *Prof. Haß* haben nach wechselvollen Schicksalen neuerdings erwiesen, daß durch ihre Anwendung der Wirkungsgrad der Schraube rund 10% gegenüber der gewöhnlichen guten Schraube erhöht werden kann, und daß mit ihrer Anwendung

noch gewisse andere Vorteile, z. B. Verminderung des Sohlenangriffes der Kanäle, verbunden sind. So hat z. B. die Erprobung mit dem Modell eines Motorschiffes von 6000 t Wasserverdrängung in der Hamburger Schiffbauuntersuchungsanstalt ergeben, daß das Schiff für 12 km Geschwindigkeit mit der gewöhnlichen Schraube 2223, mit dem vierflügeligen Haß-Kontrapropeller 2076 und mit dem zweiflügeligen Haß-Kontrapropeller nur 2027 WPS brauchte. Die Wirkung dieser Haß'schen Leitflügel beruht wohl darauf, daß das Wasser vor der Schraube einem dem Drehsinne der Schraube entgegengesetzte Bewegung erhält, derart, daß die Stromlinien des Wassers durch diese vor der Schraube stattfindende Drehung geordnet werden, während das Wasser in die gewöhnliche Schraube ungeordnet und wirbelig eintritt. Diese zweiflügeligen Ausführungen haben übrigens nicht nur den Vorteil einfacher Anbringung auch bei Doppelschrauben-Anordnung, sondern bieten auch die Sicherheit, daß keine Betriebsstörungen durch Eintreten von Fremdkörpern vorkommen können. Die gleichzeitige Anwendung dieses Haß-Propellers mit dem hinter der Schraube liegenden Wagner-Propeller hat eine weitere Steigerung des Wirkungskreises nicht ergeben; bei allen Leitflügelschrauben hat sich aber eine erhöhte Wirksamkeit des Steuerruders gezeigt, die auf die durch den Gegenpropeller bedingte Zusammenfassung des aus der Schraube austretenden Wassers zurückzuführen ist.

Diese Fortschritte, sowie die Verbesserung in der Erkenntnis der Schrauben-Theorie selbst, namentlich für Schiffschrauben, verdanken wir den auch sonst sehr erfolgreichen Bemühungen unserer Schiffbau-Versuchsanstalten in Hamburg und Berlin und auch verschiedenen Versuchen, die mit Schrauben natürlicher Größe angestellt wurden. So habe ich z. B. auf dem Mittellandkanal als Leiter der Staatswerft Minden an den Monopolschleppern Schrauben gleicher Bedingung von sechs verschiedenen Werften erprobt, von denen die von *Wiemann*, Brandenburg, sich als günstigste herausgestellt hat.

Sehr wichtig für die technische Verbesserung des Betriebes unserer Binnenschiffe ist das Gebiet der »Ausrüstung«, auf dem noch eine ganze Reihe von Fragen der Aufklärung bedarf, bzw. eine Reihe von Fortschritten der allgemeinen Anwendung im Betriebe harrt. Es ist leider nicht möglich, hier diese Fragen ausführlich zu klären, was einer besonderen Erörterung vorbehalten

bleiben soll. Es handelt sich besonders um die Frage der Steuereinrichtung, auf dem außer der Flettner'schen Erfindung verschiedene andere Einrichtungen empfohlen werden müssen. Namentlich auch das vertikale Handruder für Kähne in einer neuen Ausführung. So ist auch in der technischen Durchbildung des Schleppgeschirrs, in dem seit längerer Zeit das Hanftau ganz durch Drahtseile ersetzt ist, manche Veränderung notwendig geworden und auch sonst kann in der Ausrüstung viel verbessert und verbilligt werden.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß bei Sonderschiffen manche neue Konstruktionen entstanden sind, die geeignet zu sein scheinen, die deutsche Technik gegenüber dem Auslande noch mehr zu stärken. Das sind z. B. die Kühlschiffe, auf denen nicht nur die Konstruktionen verbessert, sondern vor allen Dingen durch die richtige Ausnutzung der im Eisenbeton steckenden diesbezüglichen Vorteile große Ersparnisse an Isolierung und Schiffsgewicht erreicht werden können. Von sonstigen Spezialschiffen dürfte ein von der Germaniawerft

erbautes Kastenschiff für Braunkohle, ein von der Mannheimer erbautes Schiff für den Kachelsee zur Beförderung der schweren Maschinenteile des Waldhenseekraftwerkes und eine ganze Reihe von Verbesserungen auf dem Gebiet des Schwimmbaggerbaus zu verzeichnen sein. Alles in allem wirft dieser kurze Abriss ein helles Licht auf die Tatkraft, mit der deutsche Ingenieure in den letzten Jahren von allen Seiten her an der Hebung der Schiffbau-Technik gearbeitet haben; in einer Zeit, in der uns nicht wie gegenwärtig besonders in den anderen Ländern die Mittel zu größeren wissenschaftlichen Forschungen und Versuchsarbeiten zur Verfügung gestanden haben. Und es wäre bedauerlich, wenn die Binnenschiffahrtskreise nicht unter eingehender Prüfung des für jeden einzelnen Fall am meist Geeigneten, sich diese Fortschritte zunutze machen wollten, die ihnen die Verminderung der Selbstkosten, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Flotte und damit die Hebung ihrer Wettbewerbfähigkeit dem Auslande gegenüber ermöglichen werden.



Die Jubiläumstagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Die Schiffbautechnische Gesellschaft in Berlin hielt am 20. und 21. November ihre diesjährige Tagung unter Vorsitz des *Geh. R. Dr. Busley* in Charlottenburg ab.

Hiemit feierte diese Gesellschaft ihren 25jährigen Bestand.

Folgende Vorträge verdienen besondere Erwähnung:

Busley, 25 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft, *Prof. Laas*, Schiffbauunterricht im Rahmen der Hochschulreform.

(Der Vortragende referierte zunächst über die durchgeführten Änderungen des Fachunterrichtes und Umgestaltung der grundlegenden Fächer und die in Durchführung befindliche Änderung des Lehrplanes der Mittelschulen und Ausbaues der Hochschule.)

Dr. Frahm, Zahnradgetriebe für Turbinen und Motorschiffe der Werft Blohm & Voss.

(Es kommen nur Getriebe mit ganz gleichmäßiger Übertragung des Zahndruckes und mit geräuschlosem Laufe in Frage, die in Genauigkeit ihrer Herstellung den höchsten Anforderungen genügen müssen, also durchweg Pfeilradgetriebe.)

Prof. Dr. Föttinger, Fortschritte der Strömungslehre im Maschinen- und Schiffbau.

(Die Hauptgrundzüge der neueren Stromlehre sind: Systematische Beachtung der schlechten Umsetzung von Geschwindigkeiten in Druck, das heißt der Gefahr von Wirbelbildungen an beströmten Wänden in Fällen verzögerter Strömung, geometrische Zerlegung aller Strömungen mit Seitenkräften in einen überwiegenden Transportanteil und einen schwächeren, der Seitenkraft proportionalen Zirkulationsanteil. Der Vortragende behandelte dann eine Anzahl verschiedener Experimente

auf diesem Gebiete wie: Wellen- oder Wirbelbetrachtungen, Stromlinien bei Turbinenschaukeln und Vorschiffsformen, sowie die hierbei auftretenden Sog- und Stauwirkungen; er erwähnte den erfolgten Entwurf von Maschinen, sogenannter »Vektor-Integratoren« zur mechanischen Berechnung von Stromlinien.

Im weiteren spricht der Vortragende über angestellte Untersuchungen über die Ursachen der Korrosion von Propellern, Turbinen- und Pumpenschaukeln, womit die ältere Anschauung von ausschlaggebenden galvanischen oder chemischen Wirkungen widerlegt sei. Als Hauptursache wird die Kavitation, das heißt Hohlraumbildung infolge Hammerwirkung bei hohem Vakuum, beziehungsweise hoher Geschwindigkeit endgültig festgestellt, da die gleichen Korrosionen an Körpern von Glas, also einem hohen Isolator, und chemisch inaktiven Stoffen erzeugt wurden.

Sodann wiederholt *Prof. Dr. Föttinger* seine schon 1903 und 1919 gemachten Vorschläge zu Erprobungen bei Schleppversuchen mit absichtlich unterdrückter Wellenbildung.

Im Danziger Windkanal wurden Vergleiche des Windwiderstandes eines normalen Handelsschiffsmodells und eines von *Dr. Ing. Pochanken* auf geringstem Windwiderstand konstruierten Sondermodells angestellt, welche zu Verbesserungen der Überwasserformen führen werden.

Der Vortragende beendete seine überaus lehrreichen Ausführungen mit einem Hinweis auf den aktuell gewordenen Magnuseffekt, den wir in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift besprechen.)

Ing. Strelow, Lichtbogenschweißung und ihre praktische Anwendung beim Schiffbau.

(Der Redner behandelt die elektrische Schweißung nach dem Stavianoff-Verfahren, das heißt als Lichtbogenschweißung mit Metall-Elektroden, die aus Schweißmaterial (Spezial-Flußeisen) bestehen.

Nach Ansicht des Vortragenden wäre die Lichtbogenschweißung durchaus geeignet, im Schiffbau an Stelle der Nietung zu treten.)

Dr. Bauer, Antrieb von Schiffen durch Motoren mit hydraulisch mechanischem Übersetzungsgetriebe.

(Hiebei handelt es sich um schnellaufende, nicht umsteuerbare Motoren, die durch Ritzel und Zahnräder auf die Propellerwelle wirken. Der Ritzelantrieb erfolgt hier für den Vorwärtsgang durch eine hydraulische Kupplung ohne Übersetzung und für den Rückwärtsgang durch einen hydraulischen Transformator, der die Umdrehungen herabsetzt und gleichzeitig die Drehrichtung umkehrt.)

Dir. Flettner, Anwendung der Erkenntnisse der Aerodynamik zum Windantrieb von Schiffen.

(Hiebei entkräftete *Dir. Flettner* geäußerte Bedenken, daß das Rotorschiff im Orkan nicht stabil genug sein würde, mit einem Hinweis auf seine genauen Berechnungen. Auch erwähnte *Flettner*, daß man die Ro-

torentürme für Kriegsschiffe etwas niedriger bauen und sie im Gefahrfalle teleskopartig verkürzen könne.)

Ing. Benjamin, Benützung des Flettner-Rotors als Landmotor für Kraftwerke.

Zum Schlusse der Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde hervorgehoben, daß die Tätigkeit der Gesellschaft im verflossenen Jahre eine ungemein rege war! Nicht weniger als 205 Vorträge und 38 Beiträge für die Jahrbücher wurden herausgebracht.

Von den Vorträgen boten das größte Interesse: Untersuchungen des Schiffswiderstandes in begrenzter Wassertiefe, schnellaufende Motorboote, Torsionsindikator, Parsons-Turbine, Gasmaschine, Gasturbine, Propeller-Untersuchungen, Schleppversuche und dergleichen mehr.



SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Binnenschifffahrt.

Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt in Basel. Die Stadt Basel beabsichtigt, anlässlich der Eröffnung des neuen Rheinhafens, und zwar in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September 1926 eine internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung zu veranstalten. Anlässlich derselben sollen Kongresse von Schifffahrts- und Wasserwirtschaftsverbänden, Verbänden von Elektrizitätswerken und anderen Interessenvereinigungen auf internationaler Basis abgehalten werden.

Während des Monats Oktober war der Verkehr auf der Donau recht lebhaft. Ganz besonders stark war die Güterförderung Donauaufwärts. Langholz und Scheitholz wurden in großer Menge nach Passau und nach Regensburg gebracht. Zeitweise waren die Ausladeplätze mit Schiffen stark belegt, sodaß die Ausladefristen meistens überschritten wurden.

Donauabwärts waren die Verladungen geringer, doch immerhin zufriedenstellend.

100 Jahre Rhein-Dampfschifffahrt. Die Rheinschifffahrt konnte in diesem Herbst ein Jubiläum besonderer Art feiern. Vor genau 100 Jahren befuhr der Dampfer »Seeländer« der Nederlandschen Stoomboot-Maatschappij auf einer Erkundungsfahrt den Mittelrhein und bahnte sich einen Weg durch die Stromschnellen und Sandbänke des damals noch ungebändigten Rheins. Unter erheblichen Schwierigkeiten, die durch Maschinen- und Kesselschäden verursacht waren, erreichte das Schiff am 2. November St. Goar. Auf der Weiterfahrt bergwärts kam man

schließlich bis ins »Wilde Gefährt« bei Badarach. Dann aber versagte die Kraft der Maschine. Das Schiff wendete und hatte in zwei knappen Stunden Koblenz erreicht. Unter den Lastschiffen und Boottreibern und Halben, die mit Ingrim die Fahrt des gefährlichen Konkurrenten beobachtet hatten, herrschte ob dieses Mißerfolges eitel Freude. Doch der Erbauer des »Seeländer«, ein Deutscher, Röntgen aus Neuwied, ließ sich durch diesen Mißerfolg nicht entmutigen. Und als er schon im Jahre 1825 mit dem größeren Schiff »Rhein« wiederkam, konnte er seine Expedition zum Erstaunen aller Uferbewohner bis nach Mainz ausdehnen. Schließlich gelang es ihm, den Dampfer trotz der schwierigsten Fahrtverhältnisse sogar bis Straßburg zu führen.

Damit war die Zukunft der Rhein-Schifffahrt zugunsten des Dampfers entschieden. Noch im gleichen Jahre wurde in Köln die Preussisch-Rheinische Dampfschifffahrtsgesellschaft gegründet, die nach knapp 20 Jahren schon 23 Dampfer im Betrieb hatte. Das Jahr 1827 brachte in Mainz die Gründung der Dampfschifffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, die sich 1832 mit dem Kölner Unternehmen vereinigte, 1836 folgte in Düsseldorf die Gründung der Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Mittel- und Niederrhein, die 1853 mit der Kölner Gesellschaft einen noch heute bestehenden Betriebsvereinignungsvertrag abschloß. Auch die ersten Schleppschifffahrts-Gesellschaften begannen ihre Fahrten.

Heute sind es 17 größere Unternehmungen, die den Massenverkehr auf dem Rhein bewältigen. Der Gesamtverkehr in den deutschen Rheinhäfen hat sich von rund 4,700.000 t im Jahre 1872 auf 66,300.000 im Jahre 1913 gehoben, also mehr als vervierzehnfacht.

AUTOMOBILWESEN.

Etwas über Automobilheizung. Von maßgebender Seite wird uns zu dieser Frage geschrieben:

Mit dem Eintritt kälterer Witterung werden auch wieder eine Reihe elektrischer Heizvorrichtungen — Heizapparate, Heizkissen — für den Kraftwagen angepriesen, und zwar meist mit dem Hinweis auf einen äußerst geringen Stromverbrauch. Der Anschluß an die bereits vorhandene elektrische Lichtanlage wird dabei als selbstverständlich vorausgesetzt, ja oft sogar dem Käufer noch besonders anempfohlen. Berücksichtigt man dabei den Stromverbrauch, der bei der im Wagen zur Verfügung stehenden niedrigen Spannung von 12 Volt nicht unter 4 oder 5 Amp. liegen kann, wenn überhaupt eine einigermaßen ausreichende Heizwirkung erreicht werden soll, meist aber bedeutend höher sein wird, so bedeutet dieser Betrag für die elektrische Lichtanlage eine ganz beträchtliche Zusatzbelastung, für die die Anlage ursprünglich gar nicht vorgesehen war. Selbst wenn die Lichtmaschinenleistung 120 bis 160 Watt beträgt, was jedoch nur für sehr große Personenwagen, die zudem noch mit einem Anlasser ausgerüstet sind, zutrifft, ist dieser zusätzliche Stromverbrauch sowohl für die Lichtmaschine als auch für die Batterie auf die Dauer unerträglich hoch. Die Lichtanlage eines Wagens ist so bemessen, daß die Lichtmaschine während der Tagfahrt, während der kein Lichtstrom gebraucht wird, die Batterie auflädt, die durch das Anlassen und vielleicht auch bei längerem Stillstand des Wagens mit brennenden Lampen entladen ist; hierzu ist die volle Maschinenleistung erforderlich. Die Lichtmaschine kann also während dieser Zeit nicht auch noch eine Leistung von 50 bis 60 Watt, wie sie die Heizkörper verbrauchen, nebenher abgeben. Keine Lichtanlage, gleichgültig welcher Herkunft, kann eine solche Überlastung vertragen ohne Schaden zu nehmen. Die Lichtmaschine und die Batterie versagen entweder vorzeitig oder werden gar zerstört, ganz abgesehen von Beschädigungen durch Kurzschlüsse, die bei den Heizvorrichtungen, wie die Erfahrung zeigt, mehr oder weniger häufig vorkommen.

Jede an die Lichtanlage eines Kraftfahrzeugs angeschlossene Heizvorrichtung, sie mag noch so gut ausgeführt sein, bedeutet also eine Gefährdung dieser Anlage. Wie leicht kann eine Störung in der Lichtanlage die Fortsetzung einer Fahrt in Frage stellen! Hiezu kommt noch, daß das Ausschalten der Heizvorrichtung sehr oft vergessen wird; die Batterie wird dadurch sehr bald erschöpft sein und keinen Strom mehr liefern, wenn der Motor wieder angelassen werden soll, ja sie kann sogar dadurch völlig zerstört werden.

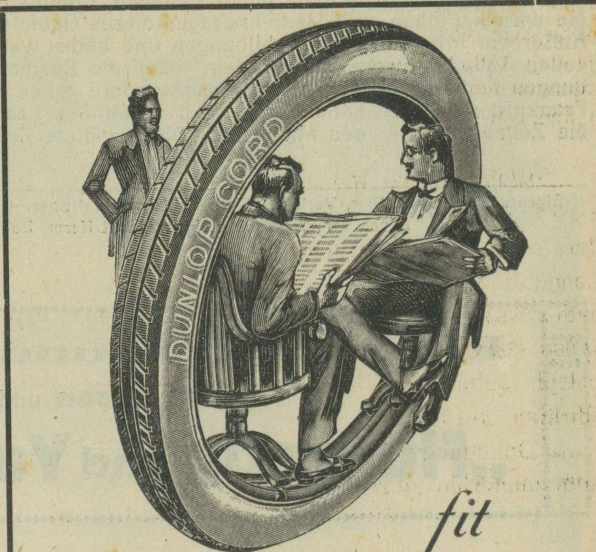
Wer auf die Annehmlichkeiten einer elektrischen Heizvorrichtung nicht verzichten will, muß daher unbedingt eine besondere Stromquelle vorsehen, sei es eine besondere Batterie, die von einer stationären Stromquelle aus immer wieder geladen

wird, oder eine besondere Heizdynamo, die vom Motor angetrieben wird, oder beides. Auf diese Weise ist jede schädliche Rückwirkung der Heizvorrichtung auf die elektrische Licht- und Anlasser-Anlage ausgeschlossen. Jeder Automobilbesitzer aber kann in seinem Interesse nicht dringend genug davor gewarnt werden, sich durch Anpreisungen in Prospekten und Anzeigen, mögen sie noch so verlockend sein, dazu verleiten zu lassen, derartige Heizvorrichtungen an die bereits im Wagen eingebaute Lichtanlage anzuschließen, er würde es nach kurzer Zeit bereuen und durch Ersatz seiner Lichtmaschine oder seiner Batterie zu büßen haben.

Der 24-Stunden-Weltrekord geschlagen. Der bisherige Rekord wurde am 15. Juni d. J. von einem deutschen N. A. G.-Sportwagen unter Führung von *Rieken* und *Berthold* auf dem Autodrom von Monza mit 2580 Km aufgestellt. Die beiden französischen Rennfahrer *Gros* und *Martin* haben nun zu Limas-Monthery bei Paris mit einem 2-Liter-Bignion-Wagen in 24 Stunden 2930 193 Km hinter sich gebracht und durch diese enorme Leistung den Weltrekord um 350 193 Km verbessert.

Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 122 080 pro Stunde; das beste Stundenergebnis war das der 15. Stunde = 132 500 Km, während die höchste Geschwindigkeit 138 Km betrug.

Der siegreiche Wagen ist ein reiner Serien-Sportwagen ohne Kompressor mit einem 4-Zylinder-Motor 75×112, der in diesem Jahre unter anderen die großen Preise von Belgien und San Sebastian für Tourenwagen gewann.



fit
DUNLOP
AND BE SATISFIED'
JOSEPH LUTZ & Co. WIEN
IV. SCHLEIFMÜHLGASSE 1a
Telephon 56-2-18 - Telegramme: Dunloppummi Wien

Buchbesprechungen.

Verschiedentlichen Anregungen von Luftfahrtvereinen folgend, hat der Verlag der »Luftfahrt«, *Klasing & Co.*, Berlin W 9, soeben eine neue Sammlung herausgebracht: **Klasings Flugzeug-Modellbogen**. Mit diesen Bogen lassen sich im Stil der üblichen Modellierbogen naturgetreue Modelle bekannter Flugzeugtypen im Maßstab 1:30 zusammenkleben. Der heranwachsenden Jugend wird damit ein Beschäftigungsmittel in die Hand gegeben, das in einzigartiger Weise Verständnis und Liebe für die Luftfahrt erweckt. Es bleibt dem findigen Modellbauer auch die Möglichkeit, nach diesen Bogen möglichst naturgetreue, flugfähige Modelle anzufertigen, obwohl die Flugfähigkeit erst in zweiter Linie kommt, während Verständnis für den Aufbau und die Abmessungen in erster Linie erzielt werden sollen, weshalb ja auch alle Modelle im gleichen Maßstab gehalten werden. Bisher sind folgende Bogen erschienen: 1. Junkers Limousine, 2. Fokker D VII, 3. Sablatnik, Verkehrs-Eindecker, 4. Roland DVII, Kampf-Einsitzer. In Vorbereitung sind: 5. Dornier Komet, 6. Dietrich Gobiet, und als Ergänzung zu diesen Bogen: das Amerika-Luftschiff Z R III (Maßstab 1:250). Weitere Bogen werden folgen.

Die Luftfahrtvereine, die Jugendgruppen unterhalten, seien besonders auf diese Neuerscheinung aufmerksam gemacht.

Zeitfragen der Binnenschifffahrt. — Herausg. von Dr. Schmitz, Duisburg, „Rhein“-Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg, 1924. Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen hat mit seinem 15. Heft: „Zeitfragen der Binnenschifffahrt“ wieder einen sehr wertvollen Beitrag zur Hebung der Binnenschifffahrt herausgebracht. Das neue Heft ist der Stadt Hanau anlässlich der Eröffnung ihres Mainhafens am 25. Oktober d. J. gewidmet. Von besonderem Interesse sind die Ausführungen über den der Vollendung entgegengehenden Großschiffahrtsweg Rhein—Main—Donau. Das vorliegende Heft gibt einen genauen Einblick in die wirtschaftlichen und Verkehrsfragen dieses Gebietes. Außerdem bringt das mit Abbildungen und höchst wertvollen Tabellen versehene Büchlein technische Beschreibungen moderner Hafenanlagen, insbesondere jener in Frankfurt und in Aschaffenburg. Auch findet der Leser die Zollabgaben für den Mainkanal. Die erwähnte Zeit-

schrift verdient daher in weitesten Kreisen besondere Beachtung.

25 Jahre Zeppelin-Luftschiffbau von Direktor Dr. L. Dürr. V. D. J. Verlag G. m. b. H., Berlin SW., 19. Kein günstigerer Zeitpunkt hätte für das Erscheinen dieser prächtig ausgestatteten Jubiläumsschrift gewählt werden können, als jetzt, da die epochale Leistung des Z. R. 3, die ganze Welt in ehrliche Bewunderung versetzt hat! Die erst vor wenigen Wochen zur Ausgabe gebrachte Festschrift ist eine literarische Ergänzung zum praktischen Riesenerfolg des letzten Luftschiffes und beleuchtet ihn als deutsches welthistorisches Ereignis. Der altbewährte, hervorragende Dr. Ing. Dürr, der langjährige Mitarbeiter und Vertrauensmann des Grafen Zeppelin, hat mit Verfassung dieser prächtigen Jubiläumsschrift einen weiteren, mächtigen Quaderstein zum Denkmal des unsterblichen Zeppelin gesetzt. Es ist das erstmal, daß eine Luftschiffwerfte alle Einzelheiten der Herstellung und des Betriebes, die bisher aus Konkurrenzgründen ängstlich geheim gehalten wurden, der Öffentlichkeit preis gibt. Der Fachmann wird über die Fülle und Ausführlichkeit des gebotenen Materiales geradezu erstaunt sein. Aber nicht nur für den Ingenieur, sondern für jeden Laien ist das vorliegende Buch von großem Interesse, wozu die musterhaften Abbildungen wesentlich beitragen. Es zeigt uns die riesenhafte Entwicklung des Luftschiffbaues bis ins Detail und die zielbewusste Überwindung der zahllosen Schwierigkeiten, die sich naturgemäß im Laufe der Jahre entgegenstellten. So bildet dieses Buch auch ein gewaltiges Stück Geschichte im Kapitel des Luftschiffbaues. Eine eingehende Besprechung der einzelnen Kapitel ist wegen der Fülle des Gebotenen und Raummangels hier nicht möglich. Aber wir geben das Inhaltsverzeichnis dieses Fachwerkes wieder, womit der reichliche Stoff des Buches kurz angegeben ist. I. Das Amerika-Luftschiff L. Z. 126. Schiffskörper, Maschinen-, Benzin- und Balastanlage, Führergondel, Funkkabine, Beleuchtungsanlage, Landeinrichtungen, Räume. II. Kennzeichnende Grundgedanken der Zeppelinschiffe. III. Entwicklung der Z-Schiffe nach Form, Größe und Leistung. IV. Konstruktionsentwicklung der Z-Schiffe. Entwicklung der Bauelemente; des Schiffstragkörpers, Schiffbau technischer Teil, Entwicklung der Maschinenanlage, Ausrüstung und Apparate. Die besprochene Festschrift sollte demnach in keinem Hause eines Fachmannes, aber auch eines Patrioten fehlen!

Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Chefredakteur: H. Pittner. — Verantwortlicher Redakteur: Linienschiffskapitän a. D. Friedrich Árvay.
Druck der graphischen Kunstanstalt Herm. Pollak Ges. m. b. H., II., Haasgasse 10; sämtlich in Wien.

Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde

lesen und abonnieren

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

MERAN Pension Windsor Vornehmste Familienpension an
der Kurpromenade
Für längeren Aufenthalt bestens geeignet.
M. FEICHTNER Inhaber des herrlichen Sommerbades
Dreikirchen bei Klausen





ÖSTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

WERK: WIENER-NEUSTADT

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

Bosch

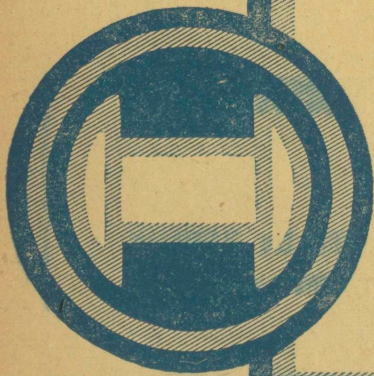
BOSCH-AUSRÜSTUNG

für Kraftfahrzeuge

Zündapparate und Kerzen • Licht-
und Anlasser-Anlagen • Zündlicht-
maschinen und Lichtzündmaschinen
Sucher • Hörner • Glocken • Öler

ROBERT BOSCH Ges. m. b. H.

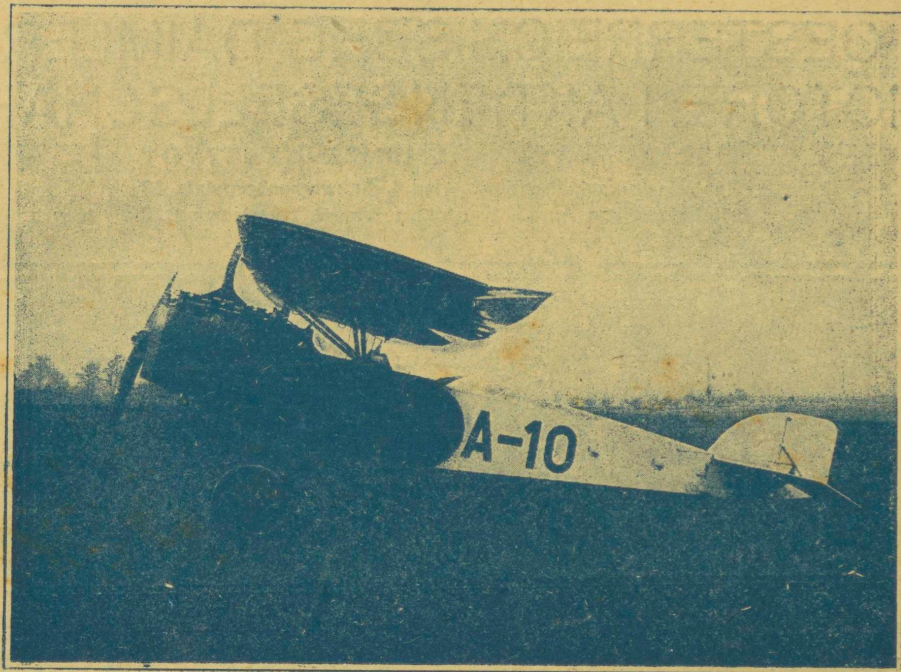
WIEN IX, Spittelauerlände Nr. 5 (bei der Brigitta-Brücke)



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

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

Sportflugzeuge
Verkehrsflugzeuge
Flugschule
Kleinautos



AVIS
FLUGZEUG- UND AUTOWERKE
GESELLSCHAFT M. B. H.

WERK: BRUNN A/GEB.
TELEFON MÖDLING 277

WIEN, I. FREYUNG 3
TELEFON 27-5-80 SERIE

FLUGFELD: ASPERN
:: TELEFON 45-4-64 ::