

MASCHINENFABRIK UND EISENGIESSEREI J. M. Voith / St. Pölten

TELEGRAMM-ADRESSE
VOITHWERKE ST. PÖLTEN



FERNSPRECHER NUMMER
90 und 410

Schwesterfabrik in Heidenheim a. d. Brenz

BÜRO: WIEN VI. ARGENTINIERSTRASSE Nr. 24
TELEGR.-ADRESSE: VOITHWERKE WIEN — TEL. 58-3-29



BÜRO: INNSBRUCK, MARGARETHENPLATZ 1
TELEGR.-ADRESSE: VOITHWERKE INNSBRUCK — TEL. 277

Wasser-Turbinen-Anlagen

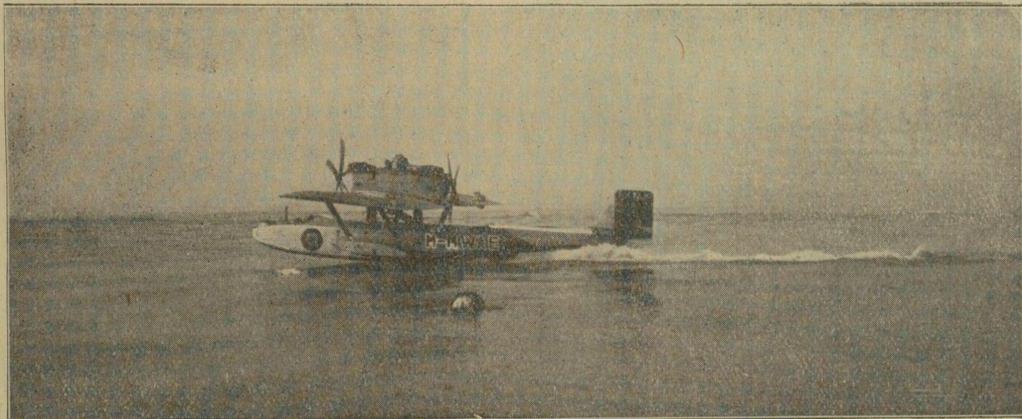
für alle Verhältnisse mit hydraulischen Geschwindigkeits- und elektrischen Widerstands-Regulatoren höchster Präzision. Bereits über 8000 Turbinen mit 3,6 Mill. Pferdekräften ausgeführt.

Schützen- und Wehranlagen, Stauklappen. Sämtliche Maschinen und Einrichtungen für Holzstoff-, Karton-, Papier- und Zellulose-Fabrikation.

Transmissionen, Bandkupplungen, Doppelschrauben-Pfeilräder, Patent Wüst.

Zündholzautomat-Maschinen, Patent Czerweny.

SOLIDE AUSFÜHRUNG / ERSTKLASSIGE KONSTRUKTION.



DORNIER-METALLBAUTEN
G M B H
FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE

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

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

Kleiderhaus KOTANYI

Billigste Einkaufsquelle
für Herren-, Knaben-
und Kinderkleider
**Spezialist in
Sportbekleidung**
Eigenes Maßatelier und
Werkstätte im Hause

WIEN, VIII/2

Lerchenfelderstraße 162

Ecke Kaiserstraße und Blindengasse



Telephon Nr. 27-3-84 und 26-8-83



Lieferant von vielen Fachangehörigen

Neurührer & Gruber

WIEN, I.

Ring des 12. November 6



Größtes Lager in
Qualitäts - Werkzeugen

für Werkstätte und Ausrüstung

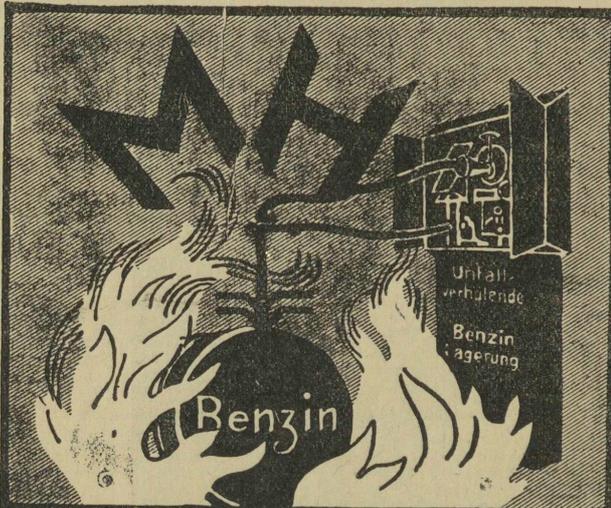
Präzisions-Stahlrohre

Kupfer - Asbest - Dichtungen

Blanke Schrauben und
Muttern

Federringe und Splinten

zu Original-Fabrikspreisen



**FEUER- UND EXPLOSIONSSICHERE
LAGERUNGEN FÜR BENZIN**

UND ALLE ANDEREN
FEUERGEFÄHRLICHEN FLÜSSIGKEITEN

KOMM.-GES. ROSENTHAL & COMP.

UNTERNEHMUNG FÜR UNFALLVERHÜTENDE LAGERUNGEN
FEUERGEFÄHRLICHER FLÜSSIGKEITEN

SYSTEM MARTINI & HÜNEKE

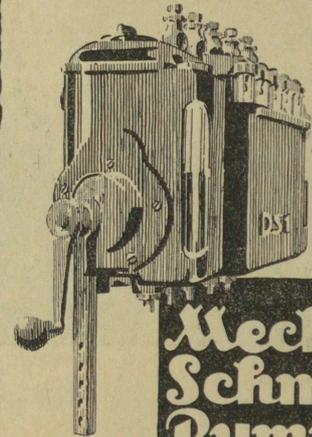
WIEN XX. DONAUESCHINGENSTRASSE 20. TEL. 43-0-55 SERIE

PRAG II. ŽITNÁ UL. Č. 14. TELEFON 20-37

BUDAPEST IV. SZERB UTCA 6. TELEFON JOS. 18-5-63

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

Alex. Friedmann
Wien 2. Am Tabor 6.



über
100.000
Stück
im
Betrieb

**Mechan.
Schmier
Pumpen**

für alle Motoren
und Maschinen

In allen
Kulturstaaten
patentiert

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:

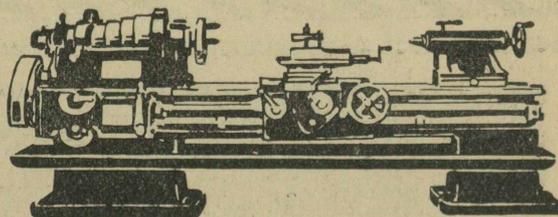
Abgüsse in sämtlichen Metallen, roh und
appretiert, in Stückgewicht bis 2000 kg.

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.

„DER FLIEGER“

Illustrierte Zeitschrift für Flug- u. Autosport

„LUKRAFT“ Verlag „DER FLIEGER“

Deutschland HALBERSTADT, Wilhelmstr. 14

== Jahresabonnement M. 6 ==



Inserate und Abonnements für Österreich nimmt entgegen:
Flugzeug und Yacht, Wien, I., Elisabethstraße 3

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



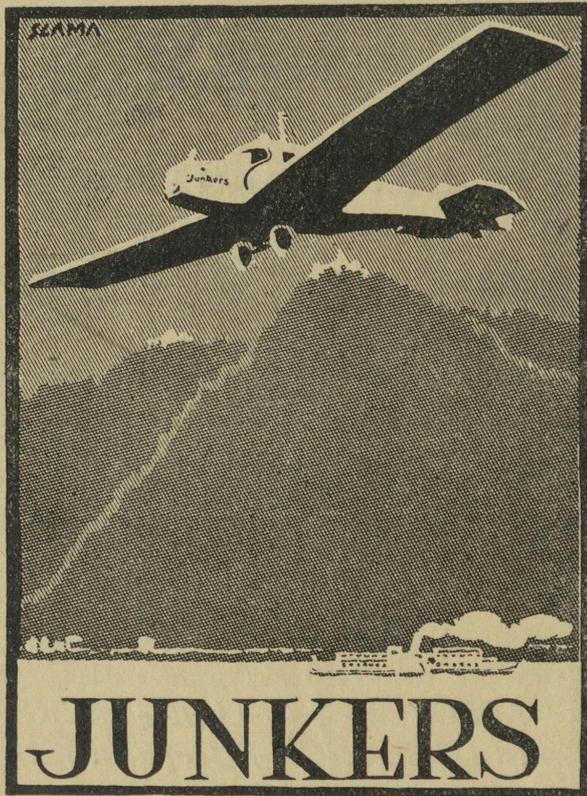
Schraubenfabriken
Fassondrehereien
Schmiedewerke
Metallwerk

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



JUNKERS

Österreichische Luftverkehrs A.G.

Wien, I., Volksgartenstraße 3
Tel. 38-5-95.

Rund- und Sonderflüge

mit

Junkers- Ganzmetall- Limousinen

nach allen Flugplätzen des In- und
Auslandes.

Der regelmäßige Luftverkehr der Trans-Europa-Union nach München—Frankfurt—Zürich und Budapest ist bis auf Weiteres eingestellt. Wiedereröffnung voraussichtlich am 1. März 1925. Sämtliche Auskünfte durch das Österreichische Verkehrsbüro, Wien, I., Friedrichstraße 1, Telefon 7-500, sowie durch die Hamburg-Amerika-Linie, Wien, I., Kärntnerstraße 38. Tel. 71-0-27.

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

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

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

— Offizielles Organ —
des

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

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

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I. ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

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

Erscheint am 15. jeden Monats

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

ABONNEMENTS:

Für Osterreich jährlich	10 Schilling	Für das Ausland jährlich	15— Schw. Fracs.
Einzelnummer	1 Schilling	Einzelnummer	1.50 Schw. Fracs.

Jahrgang 1925

Wien, April

Nr. 4



Los Angelos (Z. R. 126) in seiner neuen Heimat.

MITTEILUNGEN

des

Österr. Aero-Club.

Am Dienstag, den 28. April 1925, 6 Uhr abends findet die XXV. ordentliche Generalversammlung des Österreichischen Aero-Clubs in seinen neuen Clubräumen: Wien, I. Hofburg, Schweizertrakt, Säulensiege, II. Stock, statt. — Clubsouper anschließend. — Um rege Beteiligung und rechtzeitige Anmeldung wird gebeten.

X. Luftschiffertag

28. April 1925, 5 Uhr nachmittags im Clubheim des Österreichischen Aero-Clubs, Wien, I. Hofburg, Schweizertrakt, Säulensiege, II. Stock.

Auszug aus dem Protokoll

der Ausschuß-Sitzung am 17. März 1925
im Österreichischen Aero-Club.

Vorsitzender: Präsident Baron *Constantin Economo*.
Anwesend waren 3 Vizepräsidenten und 14 Ausschußmitglieder.

Der Präsident eröffnete die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und betonte hierbei, daß dies die erste Ausschuß-Sitzung des Clubs in seinen eigenen Räumlichkeiten sei. Es wurde anschließend daran beschlossen, von nun an zweimal wöchentlich, und zwar Dienstag und Freitag ab 4 Uhr nachm. eine gesellige Zusammenkunft in den Clubräumen, ebenso die Fliegerabende, welche sonst im Restaurant Falk stattfanden, jetzt in den Clubräumen abzuhalten. Für Jause eventuell Nachtmahl könnte durch einen im Hause befindlichen Restaurateur gesorgt werden.

Die Generalversammlung wurde für den 28. April um 6 Uhr abends bestimmt, mit anschließendem Clubsouper. Vorher wird der Luftschiffertag abgehalten werden, für welche mehrere Anträge vorliegen.

Wettfahrtmeldungen: Anmeldungen für »Coupe Zenith« 4. und 5. Juli 1925 sind bis spätestens 5. Juni nach Paris durch den Aero-Club in Wien bekannt zu geben.

Anmeldungen für »Coupe Beaumont« 18. Oktober 1925 sind bis spätestens 12. September bekannt zu geben.

Nennungsschluß zum »Coupe Michelin« für das Jahr 1924/25 endet am 30. Juni und Nennungen für das Jahr 1925/26 beginnen am 1. Juli.

Österreichischer Flugtechnischer Verein.

Laut Ausschußbeschuß wird die Bibliothek des Österreichischen Flugtechnischen Vereines ab 15. April wieder eröffnet und allen Mitgliedern an 3 Tagen der Woche (Montag, Mittwoch, Freitag) von 5 bis 7 Uhr abends zur Benützung stehen, wie auch Forschern und Studierenden zugänglich sein.

Durch die munifizente Hilfe des Herrn Präsidenten *Kupelwieser* war es möglich, die Bibliothek neu ordnen zu lassen, und einen geordneten Bibliotheksverwaltungsdienst einzuführen. Weiters ist unter Führung des Herrn Präsidenten *Kupelwieser* eine Aktion eingeleitet, um durch Neuanschaffungen insbesondere auch der modernen Forschungswerke die Bibliothek zu komplettieren und so auszugestalten, daß sie eine möglichst lückenlose Sammlung der gesamten Literatur auf dem Gebiete der Luftfahrt darstellt.

In diesem Sinne ergeht an alle Mitglieder und Freunde der Luftfahrt die Bitte zur Mitarbeit und insbesondere durch Ueberlassung von Werken an der Ausgestaltung der Bibliothek mitzuhelfen.

Bibliothekstunden: Montag, Mittwoch, Freitag von 5 bis 7 Uhr Abend.

Oberösterreichischer Verein für Luftschiffahrt, Linz.

Ausschußsitzung vom 20. März 1925.

Neuaufnahmen: Gründer: Herr Direktor *Aumayer*, Linz. Ordentliche Mitglieder: Herr *Josef Hausenblas*, Linz.

Die Beschlüsse und Vorbereitungen betreffend Uraniavortrag und Flugzeugankunft wurden durch hektographierte Vereinsnachrichten verlautbart. — Generalversammlung: Termin wird durch die Tageszeitungen verlautbart.

J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

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

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU

General Branckers Indienflug.

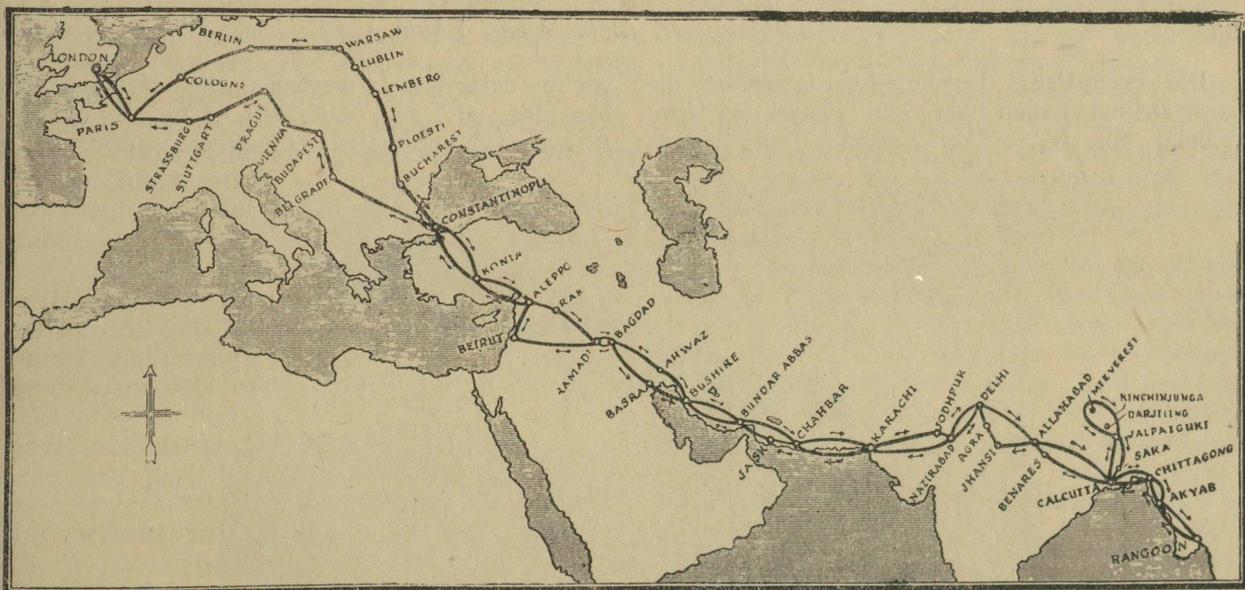
Ohne der üblichen propagandistischen Aufmachung wurde um die Jahreswende eine fliegerische Leistung vollbracht, welche wir unseren Lesern an dieser Stelle, unberücksichtigt der früheren Nachrichten in der Tagespresse unter besonderer Beleuchtung des sportlichen Charakters etwas detaillierter mitzuteilen uns verpflichtet halten.

Am 8. März traf in Aspern ein De Havilland-Flugzeug mit Sir Sefton *Brancker*, dem Chef des britischen Handelsluftfahrwesens an Bord, ein. Wie erinnerlich, unternahm General *Brancker* im Vorjahre einen Flug nach Indien, um die Verhältnisse für einen zukünftigen Luftverkehr zwischen dem englischen Inselreiche und den Dominions zu studieren.

Rekognoszierungen in das Gebiet des Himalajagebirges unternommen wurden.

Am 4. Februar 1925 wurde sodann über Akyab der Flug bis Rangoon (6. Februar 1925) fortgesetzt und hier der östlichste Punkt dieser gewaltigen Luftreise erreicht.

Am 8. Februar 1925 wurde der Rückflug angetreten, der im Allgemeinen auf der gleichen Route ging. Über Calcutta (9. Februar 1925) - Benares - Allahabad (13. Februar 1925) - Bawalpur (15. Februar 1925) - Karrachi (18. Februar 1925) - Benderabbas (26. Februar 1925) wurde Bagdad am 28. Februar 1925 und über Ramadi-Aleppo-Konia-Konstantinopel am 5. März 1925 erreicht. Von hier



Auf dem Rückwege wurde auch Wien berührt, woselbst Sir *Brancker* von der österreichischen Regierung begrüßt und mit derselben wegen verschiedenen Luftverkehrsfragen in Fühlung trat.

Der Flug wurde am 20. November 1924 von Croydon angetreten und führte über Paris-Köln nach Berlin, woselbst Sir *Brancker* die Einrichtungen für die Luftfahrt besichtigte. Der weitere Flug erfolgte über Warschau-Lemberg-Bialesti-Bukarest-Konstantinopel (5. Dezember 1924) nach Batum (8. Dezember 1924), welchen Ort aufzusuchen, besondere Interessen bestanden. Von hier wurde ein gewaltiger Haken nach dem Süden nach Konia (16. Dezember 1924) gemacht, von wo der Flug dann auf der schon bekannten Indienlinie Alexandrette-Aleppo-Ramadi-Bagdad (20. Dezember 1924) ging. Hier feierten die Flieger Weihnachten. Der Weiterflug erfolgte am 25. Dezember 1924 über Buschir-Benderabbas-Charban-Karrachi (30. Dezember 1924). Das Neue Jahr fand die Flieger schon über britisch-indischem Gebiete. Über Godhpur-Nazerabad-Delhi-Allahabad (12. Jänner 1925) erreichten sie am 13. Jänner 1925 Calcutta, von wo unter anderen Flügen auch die bereits bekannten

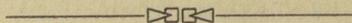
aus wurde für den weiteren Rückflug die Linie durch Mitteleuropa gewählt, die über Belgrad (7. März 1925) - Budapest (8. März 1925) - Wien (8. März 1925) - Prag (9. März 1925) - Straßburg - Paris zum Ausgangspunkte London führte (18. März 1925).

In vier Monaten, wurden bei diesem Fluge über 30.000 km unberücksichtigt die durch schlechtes Wetter verursachten Aufenthalte in einzelnen Orten, ohne jede Havarie zurückgelegt. Die hiezu verwendete Maschine war ein Erzeugnis der De Havilland Ltd., eine ihrer Konstruktion nach mittelmäßige Maschine älteren Musters, welche wir auch im Bilde bringen. Der eingebaute Siddley-Puma-Motor mit 230 PS erwies sich allen an ihn gestellten Anforderungen gewachsen, indem er dank der sorgfältigen Wartung des mitfliegenden Bordingenieurs *Arthur Elliot* die ganze Strecke ohne die geringste Störung leistete. Führer des Flugzeuges G-EBFO war Major *Alan Cobham* uns schon bekannt von mehreren früheren Besuchen in Wien.

Dieser neueste Flug *Cobhams*, der in über die Schlachtfelder des Weltkrieges, über die Tempelstädte Indiens, die weiten Dschungelgebiete führte, ist wohl in erster Linie als sportliche Leistung zu

werten. Es waren keinerlei Etappenstationen vorgesehen, sondern wurde je nach Wind und Wetter von Flugplatz zu Flugplatz geflogen; also der Idealbegriff jedes Sportfliegers! Zum Gelingen des Fluges mag zum großen Teile die Güte der alten soliden Maschine beigetragen haben, die ein Doppeldecker mit ca. 180 km Stundengeschwindigkeit und einer äußerst geringen Landungsgeschwindigkeit war. Sie bot den Passagieren in der »Kofferkabine« einen sehr geringen Komfort.

Sir *Brancker* äußerte sich in Wien ungemein befriedigt von dieser Luftreise. Er hält einerseits eine Luftverbindung von Großbritannien über Nord-europa nach Indien mit Luftschiffen für ratsam, wofür besonders die in jenen Breitgraden herrschenden Witterungsverhältnisse sprechen, während für eine südlichere Verbindung durch Mitteleuropa, also über Wien, ausschließlich das Flugzeug als Verkehrsmittel in Betracht kommt. Leider sprach sich Sir *Brancker* über keinerlei Termin aus. *H. K.*



Der Rekognoszierungsflug nach Indien.

Von *Dipl. Ing. Dr. Alois Robert Böhm.*

Die europäische Tagespresse, ja selbst die Fachzeitschriften haben von dem Fluge des Vize-marschalls Sir *W. Sefton Brancker* und seines

genug eingeschätzt werden. Die *Handley Page*-Maschine, die auch auf den Linien der *Imperial Airways* im normalen Luftverkehr eingesetzt ist,



Piloten *Alan J. Cobham* als von einem sportlichen Ereignis ersten Ranges berichtet.

Es ist ohne Zweifel eine großartige sportliche Leistung, die auf diesem Fluge vollbracht wurde und das Ergebnis: 17.000 englische Meilen und 220 Flugstunden mit der gleichen Maschine und mit dem gleichen Motor, ist ungemein beachtenswert. Vergleicht man das Ergebnis dieses Fluges, der ohne besondere Vorbereitungen angetreten und ohne besondere Schwierigkeiten vollendet wurde, mit dem amerikanischen Weltrundflug im Vorjahre, mit dem Fluge *Pelletier d' Oisys* nach Tokio oder gar mit dem mißglückten Versuch zu einem englischen Weltrundflug, so muß man sich sagen, daß die Leistung dieses Indienfluges London—Rangoon alles bisher Dagewesene übertrifft. Vom fliegerischen Standpunkt aus bewertet kann die Leistung des Piloten, die Qualität von Motor und Zelle, an denen während des ganzen Fluges kein nennenswerter Teil ausgewechselt werden mußte, gar nicht hoch

hat sich ebenso bewährt, wie der *Siddeley-Puma*-Motor der *Armstrongwerke*. So achtungsgebietend diese Leistungen auch sind, bei denen es unbillig wäre, der Energie und der Umsicht der Piloten nicht die gebührende Erwähnung zu tun, so muß doch festgestellt werden, daß die Bedeutung dieses Fluges auf ganz anderem Gebiete liegt. Dieser Flug, den der Chef des zivilen Flugwesens Englands persönlich mitgemacht hat, dieser Flug, der absichtlich ohne große Vorbereitungen angetreten und in die denkbar schlechteste Wetterperiode verlegt wurde, ist der erste zielbewußte Schritt, den England tat, um ein Luftverkehrsnetz zu schaffen, das die Kolonien und Dominions an das Mutterland bindet.

Vom Standpunkt der englischen Machtpolitik betrachtet, ist jede Annäherung an das Mutterland erstrebenswert und es ist daher auch selbstverständlich, daß der Luftverkehr mit seinen zeitsparenden Verbindungen in den Rahmen dieser Bestrebungen eingereicht wird. Die Vorstudien für den Luftverkehr

im englischen Weltreich haben ergeben, daß durch einen Luftschiffverkehr Indien in vier, Australien in acht bis neun und Südafrika in ungefähr sechs bis sieben Tagen zu erreichen ist. Es soll daher auch eine Großluftschiff-Linie mit Unterstützung der englischen Regierung nach Australien gelegt werden, es soll aber trotz dieses Projektes der Plan einer Flugverbindung England — Indien nicht aufgegeben, sondern weiter geprüft und in die Tat umgesetzt werden. Eine derartige Flugverbindung Indien — England ist viel beweglicher, mit viel geringeren Kosten einzurichten, in den Hauptlinien viel dichter ausbaufähig, durch Abzweig- und Nebenlinien besser ergänzbar als eine Luftschifflinie mit ihren verhältnismäßig schwerfälligen, großen und kostspieligen Einheiten.

Sir *Sefton Brancker* hat als oberster Leiter des englischen zivilen Luftwesens die Aufgabe, die Fluglinien des indischen Weltreiches zu errichten und mit der Tatkraft, die dieser Posten und diese Aufgaben erfordern, hat er selbst den strapazenreichen ersten Rekognoszierungsflug für den englischen Weltluftverkehr unternommen.

Auf diesem Fluge konnte er sich selbst davon überzeugen, wie es um die Errichtung einer englisch-indischen Flugverbindung bestellt ist. Er konnte aus eigener Anschauung die Notwendigkeiten kennen lernen, die für die Aktivierung dieser Linie unerlässlich sind. Außerdem nahm er auf diesem Fluge die Gelegenheit wahr, mit den maßgebenden Faktoren der europäischen Luftlinien und mit den Staffelführern und Offizieren der französischen und englischen Fliegerformationen Fühlung zu nehmen, die auf den Flugfeldern des nahen und fernen Ostens Dienst tun. Durch diese persönliche Fühlungnahme konnte er Erfahrungen sammeln, die für die Errichtung der neuen Linien von allergrößter Wichtigkeit sind und er konnte gelegentlich seines eigenen Fluges auch schon erkennen, inwieweit das System der europäischen Luftverkehrsgesellschaften in das englisch-indische Programm eingegliedert werden oder zu dessen Unterstützung herangezogen werden könnte.

Die große Bedeutung, die diesem Unternehmen nicht nur von der englischen Regierung sondern auch von allen mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Kreisen beigemessen wurde, beweist die Unterstützung, die diesem Fluge von allen Seiten zuteil wurde. Die Imperial Airways, als diejenigen die dereinst wohl diese Linie in Betrieb nehmen werden, die britische Petroleumgesellschaft, die De Havilland-Flugzeugwerke, die Gesellschaft der britischen Flugzeugbauer, sie alle haben erkannt, daß das Gelingen dieses Fluges nicht nur eine weitere Befestigung der britischen Macht bedingt, sondern daß das Gelingen des Fluges auch zugleich die beste und wirksamste Propaganda für die englische Flugzeugindustrie ist.

So hat die glückliche Vollendung dieses Fluges für England selbst eine vielfache Bedeutung gehabt. Die Welt — besonders die englischen Kolonien — hat gesehen, daß englische Flugzeuge und englische Motoren den höchsten Anforderungen gewachsen sind, daß der bei schlechtestem Wetter während der ungünstigsten Jahreszeit ausgeführte Flug die Luftverbindung mit dem englischen Mutterlande als etwas durchaus mögliches erscheinen läßt. Die Pläne für einen geschlossenen Luftverkehr zwischen allen Teilen des englischen Weltreiches haben durch die Erfahrungen Sir *Branckers* greifbarere Gestalt bekommen. Die angebahnten Verbindungen mit den europäischen Luftlinien, die auf diesem Fluge erprobten Landungsmöglichkeiten im Innern und an den Küsten Asiens, die Rundflüge über indischem Gebiet und der Ausflug nach Rangoon, alle diese Momente sind Fixpunkte, die im englisch-indischen Luftverkehrsprogramm festgelegt wurden.

Kommt tatsächlich im Jahre 1926, wie *Brancker* es plant, der Luftverkehr London — Kalkutta in regelmäßigen Betrieb, so ist diese Eröffnung nur durch diesen Rekognoszierungsflug und die zielbewußte Auswertung seiner Erfahrungen ermöglicht worden.

Die Bedeutung für Europa im allgemeinen und für Österreich im besonderen liegt bei diesem englisch-indischen Luftverkehr darin, daß *Brancker* auf Grund seiner Erfahrungen die Verbindung nach Indien über Nordeuropa als Luftschiffverbindung für ratsam hält, während er die Verbindung über Südosteuropa unbedingt als reine Flugzeuglinie einrichten möchte. Neben diesen beiden Routen käme aber noch eine Verbindung London — Italien — Ägypten in Frage, die sich auf die bestehenden Linien zwischen Ägypten und dem Irak stützen könnte. Es steht außer Zweifel, daß zunächst nur eine Flugzeuglinie in Betracht kommt, und der europäische Luftverkehr hätte das größte Interesse daran, in diese Linie eingegliedert zu werden. Der bisherige Ausbau des europäischen Luftverkehrsnetzes sichert Wien den Kontakt mit dieser englisch-indischen Linie. Mit Errichtung dieser Linie hätte der europäische Luftverkehr endlich Gelegenheit, seine Kräfte voll zu entfalten, denn die Zeitersparnis, die in der Postbeförderung nach Indien, China, Japan und eventuell Australien durch die Luftbeförderung erzielbar sind, machen den Mehraufwand an Porto und Beförderungskosten durchaus vertretbar. Der Zustrom zur Flugpost an Waren, die mit dem Flugzeug befördert werden sollen und an Fluggästen, dürfte durch die Eingliederung in das englisch-indische Netz so mächtig werden, daß der Einsatz von Groß- und Riesenflugzeugen notwendig wird. Eine derartige lange Linie wird dem Luftverkehr die Entfaltung bringen, die im europäischen Luftverkehr bisher nur im Keime enthalten ist.

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

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

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

WELTLUFTVERKEHR.

Die »Internationale Handelskammer« stellt einer Übersicht über den »Welthandelsluftverkehr« folgende allgemeine Bemerkungen voran: Die Luftverkehrslinien lassen sich, wie folgt, einteilen:

1. Linien mit rein politischem Interesse dienen z. B. dazu, das Mutterland mit fernen Teilen eines Kolonialreiches zu verbinden, eine Verbindung zwischen einem Staat und dessen etwaigen Verbündeten herzustellen, oder um dauernd die Staatsflagge in solchen Ländern zu zeigen, auf die man Einfluß ausüben will. Man bezeichnet sie als »politische Linien« oder »Staatslinien«.

2. Linien mit lediglich wirtschaftlichem Interesse sind diejenigen, die genügend Fracht, Post, Waren und Fluggäste zu befördern haben und bei denen die Betriebsgesellschaften damit rechnen können, daß eines Tages die Einnahmen die Ausgaben überschreiten. Man nennt sie »Geschäftslinien«.

3. Linien, für die beiderseits Interesse besteht. Hier muß erwähnt werden, daß internationale Unternehmungen, wie der Luftverkehr, wenn wirklich ein wirtschaftliches Interesse vorliegt, ohne weiteres auch ein politisches Interesse besitzen.

Daß eine Regierung rein politische Linien unterstützt, ohne auf ihren wirtschaftlichen Ertrag Rücksicht zu nehmen, kann man wohl vom nationalen Gesichtspunkt aus billigen. Vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt jedoch, den die Internationale Handelskammer vertritt, muß darauf bestanden werden, daß nur Linien mit wirtschaftlichem Interesse entwickelt und ausgebaut werden. Nur sie haben wirklich dauernden wirtschaftlichen Wert, der nicht von den schwankenden Verhältnissen der internationalen Politik abhängig ist. Selbst wenn der Betrieb einer rein wirtschaftlichen Linie durch die Interessenpolitik verschiedener Länder behindert oder gar unterbrochen wird (hieran wird es nicht fehlen, da das gleiche früher im Eisenbahn- und Schiffsverkehr vorge-

kommen ist), sie früher oder später »kraft der Verhältnisse« oder vielmehr unter dem Zwange wirtschaftlicher Notwendigkeiten ihren Betrieb wieder aufnehmen wird.

Welche allgemeinen Bedingungen muß eine Luftverkehrslinie erfüllen, um wirtschaftlich zu sein?

1. Sie muß einem genügend großen und bestimmten Wechselverkehr dienen, d. h. sie muß bedeutende Wirtschaftsmittelpunkte (Hauptorte der Industrie, des Bergbaues, des Handels, der Landwirtschaft usw.) miteinander verbinden, zwischen denen ein lebhafter Geschäftsverkehr besteht, und daher genügende Ladung an Post, leichten Waren und Passagieren gewährleisten kann; besonders die Post ist der einträglichste und regelmäßigste Bestandteil eines jeden Verkehrs.

Es macht wenig aus, ob die Verkehrsstrecke bereits von einem Verkehrsunternehmen zu Lande (Eisenbahn usw.) oder zu Wasser bedient wird. Der Luftverkehr kann neben dem Schienen- und Schiffsverkehr einhergehen, ihm die Post abnehmen, die sich stets von selbst des schnellsten Verkehrsmittels bedient und ihm die schweren Frachtgüter und nichteiligen Passagiere überlassen. Man kann sogar annehmen, daß die Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen, deren Linien auch vom Luftverkehr bedient werden, im Verhältnis zu dem im Luftwege vollzogenen Postaustausch eine Vermehrung ihrer Tonnage und mithin auch ihrer Erträge erleben werden.

2. Sie muß grundsätzlich lang sein, damit der durch das Flugzeug über Schiff und Eisenbahn erzielte Zeitgewinn recht erheblich ist und die höheren Kosten des Luftverkehrs rechtfertigt. Sie muß auch lange Teilstrecken haben, denn die Verringerung der Zwischenflughäfen auf das durch das Vorhandensein von Fracht erforderliche Mindestmaß vermehrt die wirtschaftliche Geschwindigkeit der Linie und vermindert gleichzeitig ihre allgemeinen Unkosten.

„Nachr. f. L.“ — Reichsverkehrsministerium-Deutschland.



Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



Flug-, Yacht- und Motorsportfreunde

➔ lesen und abonnieren ➔

„Flugzeug und Yacht“

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

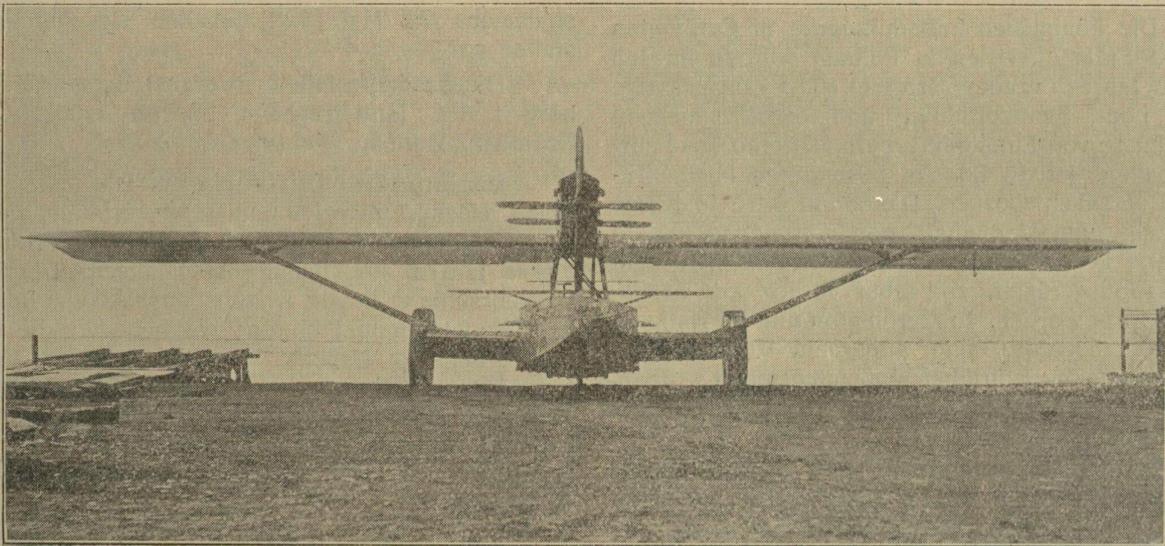
Die Wirtschaftlichkeit moderner deutscher Flugzeugkonstruktionen.

Einen interessanten Beitrag zu dieser Frage, der erneut die Erfolge zeigt, die die deutsche Flugzeugtechnik in ihrem auf die Schaffung wirtschaftlichster Flugzeugtypen gerichteten Bestreben erzielt hat, gibt eine Zusammenstellung, die »La Gazetta dell'Aviazione« in Mailand anlässlich der Besprechung der letzten Weltrekorde des Dornier Walflugbootes veröffentlicht. Die genannte Zeitschrift schreibt: über den Dauerflug mit 1500 kg Nutzlast:

»Die bisher erzielte Geschwindigkeit von 110 km/St. wurde nur über eine Strecke von 100 km erreicht. Mit anderen Worten: Dieser Entfernungs-

	Flugzeug PN 7—1	Flugboot Dornier-Wal
stündlicher Verbrauch . . .	250 kg	165 kg
Verbrauch pro km	227 „	0'96 „
„ „ T/km Nutzlast 1'51 „	„	0'64 „
Kosten für den T/km „ 6'05 Li.	„	2'55 Li.
Transportzeit für 100 km .	55 Min.	34 Min.

offiziell festgestellter größter Flugbereich 100 km 507 km
Wenn man einen öffentlichen Verkehrsdienst mit dem PN 7—1 einrichten wollte, würde sich dies von selbst verbieten, durch die von vornherein voll-



Dornier Wal.

Schnelligkeitsrekord wurde bezüglich der Strecke um das 5fache, bezüglich der Geschwindigkeit um das 1 1/2 fache übertroffen. Bei Betrachtung der näheren Umstände muß man bemerken, daß der vorhergehende Flug mit einem nordamerikanischen Marineflugzeug PN 7—1 ausgerüstet mit 2 Wright-Motoren von je 535 PS erzielt wurde, während der Dornier-Wal bekanntlich nur 2 Motore von je 360 PS hat. Unter der Annahme eines gleichen Benzinverbrauches der beiden Motoren von 230 gr. pro PS/Std. und einem Preis von 4 Lire für das Kilo Benzin, erhält man folgendes interessante Ergebnis für die Kosten von 1 Tonnen-Kilometer bei beiden Maschinen:

kommen ungünstige Bilanz. Mit dem Wal dagegen würden sich die Kosten auf etwa 1/3 verringern, wobei er gleichzeitig Leistungen erzielt, die vom ersteren nicht erreicht werden können.

Zu ähnlichen Schlüssen kommt man, wenn man dem Vergleich die Prüfung mit 2000 kg Nutzlast zugrunde legt. In diesem Falle hat der Wal gezeigt, daß er einen 2 1/2 mal größeren Flugbereich besitzt.

Unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte gewinnen die von dem Dornier Flugboot erzielten Rekorde eine erhöhte Bedeutung, da sie nicht nur absolut genommen, Höchstleistungen darstellen, sondern auch einen sprunghaften Fortschritt in der Steigerung der Wirtschaftlichkeit von Seeflugzeugen gebracht hat.

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

AUS DER FLUGWELT

Der britische Lufthaushalt für 1925 beläuft sich auf insgesamt 21,319.300 Pfund Sterling gegen 19,742.000 Pfund Sterling im Vorjahre.

In der Denkschrift zum Haushalt heißt es:

»Die gegenwärtige Stärke der Luftstreitkräfte, mit Ausnahme der Ausbildungseinheiten, beträgt 54 Geschwader. 43 Geschwader sind vollständig organisiert; 21 Geschwader von durchschnittlich sechs Fahrzeugen (die übrigen Geschwader haben zwölf) sind der Flotte zugeteilt oder zu Operationen von den Küstenstationen bestimmt. Von den 43 Geschwadern sind 25 in der Heimat, 8 im Irak, 6 in Indien und 4 in Ägypten und Palästina stationiert.«

Über die Luftschiffspläne heißt es in der gleichen Denkschrift weiter:

»Die königlichen Luftschiffwerke in Cardington und die Luftschiffstation in Pulham wurden im Juli letzten Jahres wieder eröffnet. Um zuverlässige Daten über Beanspruchung und aerodynamischen Verhältnisse von Luftschiffkörpern während der Fahrt zu erhalten, ist R. 33 mit besonderen Meßinstrumenten versehen worden. Das Schiff wird in Kürze eine Reihe von Versuchsfahrten vornehmen. R. 36 wird jetzt in Pulham zu einem Versuchsfluge nach Ägypten ausgerüstet, soll aber vorher am Landemast erprobt werden. In Cardington und im National Physical Laboratory sind außerdem Versuche mit Modellen und im natürlichen Maßstab gemacht worden. Auch an Versuchsträgern werden zurzeit eingehende Versuche gemacht.

Für die Handelsluftfahrt sind im Haushalt für 1925 369.500 Pfund Sterling ausgeworfen, in denen 159.500 Pfund Sterling Subventionen enthalten sind. Für Flughäfen sind 35.000 Pfund Sterling, für Gebäude und Anlagen 123.000 Pfund Sterling bestimmt.«

An diese Ausführungen knüpft die englische Zeitschrift »Aeroplane« die Bemerkung:

»Wenn die Regierung wirklich die Handelsluftfahrt vorwärtsbringen wollte, könnte sie sehr wohl eine halbe Million Pfund dafür ausgeben, damit durch Bestellung von Versuchsflugzeugen für den Passagierverkehr neue Ideen gewonnen werden, die sich in erster Linie auf die Erzielung größerer Sicherheit richten würden. Die zurzeit bestellten und noch gar nicht gebauten Luftfahrzeuge sind im wesentlichen von ebenso veralteter Konstruktion, wie die zurzeit im Gebrauch befindlichen. Wir wollen jedoch nicht mit dem Luftministerium über die Sparmaßnahmen gegenüber der Handelsluftfahrt streiten, sondern uns zu Winston Churchills Ansicht bekennen, daß »Civil Aviation must fly by itself«.

Die längste Flugstrecke. Der italienische Flieger *Francesco de Pinedo* wird in der nächsten Zeit zu einem Fluge Italien—Australien—Japan aufsteigen. Das ist der längste Flug, der bisher unternommen worden ist, da die Flugstrecke hin

und zurück 55.000 Kilometer beträgt. Er wurde vom Ministerpräsidenten *Mussolini* zum Abschied empfangen.

Ausschreibung zum 3. Deutschen Küstensegelflug-Wettbewerb 1925. (Auszug.) Veranstalter, Zeit und Ort des Wettbewerbs, Geschäftsstelle. Der D. L. V. veranstaltet mit Genehmigung des Deutschen Luftrates in der Zeit vom 2. bis 17. Mai 1925 auf der Kurischen Nehrung bei Rossitten einen Segelflugwettbewerb, mit dessen Durchführung der Ostpreussische Verein für Luftfahrt betraut ist.

Mit dem Segelflugwettbewerb wird ein Wettbewerb für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor verbunden. Eine Verlängerung des Wettbewerbs bis spätestens 24. Mai 1925 behalten sich die Veranstalter vor.

Die Geschäftsstelle der Veranstaltung ist Königsborg i. Pr., Mitteltragheim 23, ab 1. Mai 1925 Rossitten, Kurische Nehrung.

Italienischer Luftverkehr. Die italienischen Pläne, eigene Luftverkehrslinien einzurichten, werden aller Wahrscheinlichkeit nach, schon im Sommer dieses Jahres zur Ausführung gelangen. Die erste Verkehrslinie wird von Brindisi über Athen, Lemnos nach Konstantinopel führen; sie bedeutet die erste Flugverbindung Italiens mit den östlichen Mittelmeerländern. Die ganze Strecke beträgt ungefähr 1500 km; sie soll im Anfang nur dreimal wöchentlich befliegen werden, man hofft jedoch bei lohnender Beanspruchung, einen täglichen Luftverkehr einrichten zu können.

Eine zweite Luftverkehrsstrecke von 650 km soll zwischen Genua und Barcelona eingerichtet werden, doch sind die Vorarbeiten hierzu noch nicht sehr weit gediehen. Die dritte Linie Genua—Rom—Neapel—Brindisi von 1100 km ist als Verbindungsstrecke zwischen den beiden erstgenannten geplant.

Ferner wird ein Luftverkehr zwischen Turin und Triest vorbereitet. Die Flugstrecke beträgt 575 km und kann in 4 Stunden zurückgelegt werden. Ein Luftverkehr zwischen Mailand und Lausanne ist ebenfalls in Aussicht genommen. Alle diese Verkehrsstrecken sollen mit Wasserflugzeugen befliegen werden, wozu Flughäfen in Genua, Rom, Neapel und Brindisi vorgesehen sind.

Die Luftverkehrsstrecken werden italienischen Luftverkehrsgesellschaften übertragen, die nur einheimische Konstruktionen in Dienst stellen dürfen und vom Staate subventioniert werden.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftschiffverkehrs wird anlässlich der Fahrt des L. Z. 126 in amerikanischen Geschäftskreisen eingehend erörtert. Es werden dabei Berechnungen aufgestellt für einen Luftschiffverkehr auf der wichtigen Strecke New York—San Franzisko, denen die Leistungen und

Daten des L. Z. 126, mit Helium gefüllt, zugrunde gelegt sind. Während das Luftschiff mit Wasserstoff-füllung einen Auftrieb von etwa 90 t hatte, hat es bei Heliumfüllung nur einen solchen von etwas mehr als 80 t. Der Verlust an Tragfähigkeit müsse jedoch im Interesse der größeren Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden. Nach Abrechnung des Eigengewichtes des Luftschiffes verbleibt eine Tragfähigkeit an Nutzlast von 35 bis 40 t. Der Wert des Luftschiffes muß mit 1'5 Millionen Dollar veranschlagt werden, denn diese Kosten würde ein Neubau in den Vereinigten Staaten verursachen.

Im Verkehr zwischen New York und San Franzisko würden zwei Luftschiffe von zusammen 3 Millionen Dollar und 2 Endflughäfen mit allen erforderlichen Werkstätten von zusammen 4 Millionen Dollar erforderlich sein. Vier an der Strecke gelegene Landemasten würden etwa 400.000 Dollar, die allgemeine Ausrüstung der Strecke weitere 300.000 Dollar kosten. Die Kosten der ersten Anlage würden mithin 7,700.000 Dollar betragen, zu denen ein Betriebsfonds von etwa 1 Million Dollar hinzukommen würde.

Die Gesamtbetriebskosten von jährlich fast 3 Millionen Dollar können nur dann ausgeglichen werden, wenn Unterbringungsmöglichkeiten für 100 Fluggäste geschaffen werden, was bei der Tragfähigkeit des Luftschiffes an und für sich möglich wäre. Der Zeitgewinn auf der Strecke New York—San Franzisko und die Bequemlichkeit der Luftschiffsreise würden vermutlich genügend Reisende zur Benutzung des Luftschiffverkehrs bestimmen. Während die Eisenbahnreise zwischen den beiden genannten Städten im Pullman-Wagen, die fünf Tage dauert, einschließlich der Mahlzeiten und Trinkgelder etwa 350 Dollar kostet, brauchten für die 50stündige Luftreise nur 300 Dollar erhoben zu werden, um die Betriebskosten wieder einzubringen. Bei 120 Hin- und Rückfahrten mit je 100 Passagieren ergibt sich eine Gesamteinnahme von 3,600.000 Dollar, ungerechnet die Einnahmen für je 18 t Fracht, die bei jedem Fluge außer den Fluggästen noch mitgenommen werden könnten.

The Nation's Business, 1/25.

Inserate in

„Flugzeug und Yacht“
haben zuverlässigen
Erfolg

Luftverkehr Europa—Südamerika. Zur Frage des Luftverkehrs zwischen Europa und Südamerika wird dem »Secolo« aus Rio de Janeiro gemeldet. Brasilien habe kürzlich dem Projekt einer Luftpostlinie zwischen Dakar in Französisch-Westafrika und dem südamerikanischen Festland zugestimmt. Der Besuch der französischen Fliegermission, die den Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires in 14 Stunden zurücklegte, habe in den zuständigen Kreisen für das Projekt dieser Mission betreffend Schaffung einer Luftverkehrslinie zwischen Marseille und Buenos Aires über Spanien Stimmung gemacht. Ferner sei man mit der Prüfung des bereits einige Jahre zurückliegenden Planes der Verbindung Spaniens und Portugals mit Südamerika durch einen regelmäßigen Zeppelin-Dienst beschäftigt. Der Plan sei neuerdings dahin erweitert, daß diese Linie von Deutschland ausgehen und über Norditalien führen soll.

Luftschiffe. Der Chef des amerikanischen Marineluftdienstes, Konteradmiral *Moffett*, teilte einem Ausschuß des Kongresses mit, daß der Bau eines Luftschiffes von 168.000 cbm (6 Millionen Kubikfuß) Gasfassung vom Marineluftdienst für den Luftverkehr zwischen New York und London geplant sei. Als Nutzlast seien 22 t vorgesehen. Das Luftschiff würde imstande sein, jährlich 40 Fahrten zwischen New York und London auszuführen. Bei 6 Millionen Dollar Baukosten rechne man auf etwa 4¹/₂ Millionen Dollar jährliches Erträgnis. Das Luftschiff werde eine Länge von 240 m, einen Durchmesser von 36'5 bis 39'6 m und eine Hebefähigkeit von 154 t haben. Motoren von zusammen 3900 PS, größte Geschwindigkeit 70 km, Flugstrecke 7150 Seemeilen. Das Luftschiff würde also eine doppelt so große Gasfassung haben wie das Zeppelin-Luftschiff »Los Angeles« und noch 28.000 cbm mehr wie die beiden Luftschiffe, die demnächst in den Vereinigten Staaten begonnen werden sollen. (Engineer, 19. Dezember 1924.)

BOOTSMOTORE

MERCEDES 160 PS. / MERCEDES 180 PS.
MERCEDES 260 PS. / MAYBACH 260 PS.

FABRIKSNEU AB LAGER / SOWIE

FLUGZEUGMOTORE

ALLER TYPEN / SOWIE ERSATZTEILE LIEFERT

AVIATION MICHEL

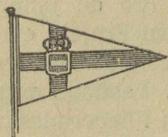
STRASBOURG-ARSENAL (FRANKREICH)

TELEGRAMM-ADRESSE: AVIAMICHEL

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Der Vorstand des Union-Yacht-Club hat in seiner letzten Sitzung die Konstituierung des Zweigvereines »Mattsee« mit großer Freude zur Kenntnis genommen und denselben in den Union-Yacht-Club aufgenommen. Der Vorstand begrüßt auf diesem Wege alle Mitglieder des neugegründeten Zweigvereines auf das Herzlichste und wünscht dem neuen Verein (dem neunten Zweigverein des Union-Yacht-Club) alles Blühen und Gedeihen.

Weiters teilt der Vorstand mit, daß die Technische Kommission des U. Y. C. an den D. S. V. eine Anfrage betreffs der Vermessung des Vorsegels gerichtet hat und hierauf die tieferstehend ausgeführte Antwort erhalten hat, die hiemit allen Interessenten mitgeteilt wird.

Vorsegelberechnung:

Das Grundprinzip der Vermessung von Vorsegeln nach den Vorschriften des D. S. V. beruht darauf, daß das größte Vorsegel, ob Klüver, Ballon oder Spinnaker, wie der Fall jeweilig liegt, so zu vermessen ist, daß die Fläche des Segels, soweit es vom Großbaum, beziehungsweise vom

Mast nicht verdeckt ist, aufzumessen und in Rechnung zu ziehen ist.

Diesem Grundsatz entsprechend müssen die wirklichen Flächen aller größten Vorsegel nach den umstehenden Abbildungen 1 bis 5 so vermessen werden, wie die schraffierten Flächen angedeutet sind.

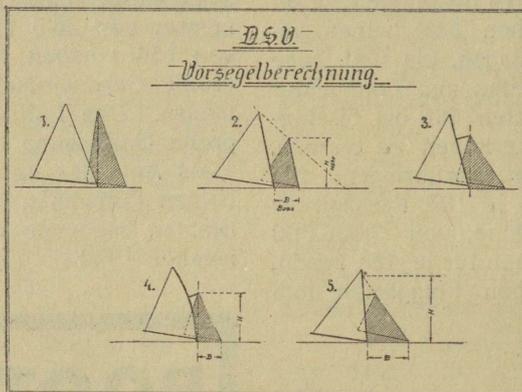
Die schraffierten Flächen sind daher in Dreiecke zu zerlegen und die wirklichen Flächen, soweit sie nicht vom Großsegel, beziehungsweise Mast verdeckt sind, aufzumessen, zu berechnen und in die Segelberechnung aufzunehmen. Für Abbildung 5 gilt dasselbe, vorausgesetzt, daß von dem Punkte a am Maste kein Spinnaker oder Ballon gefahren wird. Wird jedoch von diesem Punkte a ein Vorsegel, Ballon oder Spinnaker gefahren, so kommt die Höhe H mit der Basis B für die Fläche des

Vorsegels in Betracht, also Fläche = $\frac{H \cdot B}{2}$

Für den Vorstand des U. Y. C.

Der Schriftführer:

Schultz.



Stammverein.

Die Donau-Regulierungs-Kommission hat das Befahren der Alten Donau von nun ab an eine Bewilligung gebunden. Diese Bewilligung ist gegen eine Steuer zu erhalten, welche per Segelboot 10 Schillinge und per Ruderboot 5 Schillinge betragen dürfte. Unsere Mitglieder werden im eigenen Interesse gebeten, sich diese Bewilligung rechtzeitig zu beheben. Die bezügliche Mitteilung der Donau-Regulierungs-Kommission lautet:

Donau-Regulierungs-Kommission
Wien, I., Stubenring 1.

Wien, am 21. Februar 1925.

Zahl: 396 ex 1925.

Betreff: Befahren der Alten Donau.

An den Union-Yacht-Club Stammverein, Wien.

Die Donau-Regulierungs-Kommission faßte in ihrer Sitzung vom 3. Juni 1924 den Beschluß,

das Befahren der alten Donau mit Booten, welche nicht gewerbsmäßigen Zwecken dienen, in Hinkunft an eine besondere Bewilligung zu knüpfen. Dieser Beschluß wurde Sonntag, den 13. Juli 1924 in den größeren Wiener Tageszeitungen veröffentlicht und in dieser Kundmachung die Bootsbesitzer wegen Einholung der Bewilligung an die Fondsgrundverwaltung der Donau-Regulierungs-Kommission, Wien, II., Volkswehrplatz 11 verwiesen.

Die Donau-Regulierungs-Kommission als Eigentümerin der Alten Donau hat selbstverständlich das Recht zu dieser Maßnahme.

Für die Donau-Regulierungs-Kommission

Im Auftrage: Unterschrift.

Für den Ausschuß des U.-Y.-C. Stammverein:

Schlenk.

Union-Yacht-Club, Stammverein.

Ausschreibung der Frühjahrs-Wettfahrten des Union-Yacht-Club, Stammverein.

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.
 Tag und Stunde: 17. Mai 10 Uhr, 23. Mai 14 Uhr 30, 24. Mai 10 Uhr.
 Bahn: Untere Alte Donau.
 Bahnlänge: 2 beziehungsweise 2,5 See-meilen.

Klassen:
 a) Rennklassen: 5, 10, 15 und 22 m² (nähere Bestimmungen für die Unterteilung der Klassen: 15, 10 und 5 m² siehe unten!)
 b) Ausgleichsklassen: 7,5 m² Doppelcanoes und Jollen ohne Beschränkung. (Alle Wettfahrten finden nur statt, wenn mindestens 2 Nennungen vorliegen.)

Besatzung: Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7,5 m² Doppelcanoes müssen 2 Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yachtclubs. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise:
 Punkt-Preise:

1. Ehrenpreis für die 15 m² Klasse,
2. Pan-Preis für die 10 m² Klasse.
3. Carl Schlenk-Erinnerungspreis für die 5 m² Klasse.
4. Punkt-Preis (Segelzeichen) für das absolut schnellste Boot aller Klassen,
5. Konstrukteur-Preis für Amateur-Konstrukteure in der 10 und 5 m² Klasse.
6. Steuermanns-Preis in der 10 und 5 m² Klasse.

Einsätze: Für 5 m² Klasse und 7,5 m² Canoes 2 Schillinge, für alle anderen Klassen 3 Schillinge pro Yacht und Wettfahrt. Die Nennelder sind gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden.

Meldeschluss: Montag den 4. Mai 1925
 Meldestelle: Ingenieur Felix Schlenk, Wien, VIII, Hammerlingplatz Nr. 4.

Unterscheidungsnummern:
 a) Rennklassen - Nummern sind laut Verbandsvorschrift vom Yachteigner selbst zu beschaffen;
 b) Ausgleichsklassen - Nummern werden vom W. A. W. S. (Auskunft bei Ing. W. Drexler, Wien, III., Beatrixgasse Nr. 18) zugeteilt. Die Nummernfächer sind vom Eigner selbst zu beschaffen.

Programme: Ab Freitag den 15. Mai beim Clubwart des U. Y. C. Stammverein.

Besondere Bestimmungen: Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. V. die Bestimmungen der Programme und Ausschreibungen.

Bestimmungen für die Unterteilung der 5, 10 und 15 m² Klasse.

Um die Regattafreudigkeit zu heben und auch solchen Booten Gelegenheit zu geben, auf Platz zu kommen, die in den vorjährigen Wettfahrten weniger gut abgeschnitten haben, wurde in der Ausschußsitzung vom 3. Februar 1925 beschlossen, bei der 5, 10 und 15 m² Klasse eine Unterteilung in die Kategorien A und B vorzunehmen. Die Yachteigner, deren Boot in die Kategorie B fällt, wurden bereits vom Oberbootsmann verständigt und werden gebeten, bei der Nennung anzugeben, ob sie für die Kategorie B melden, oder ob sie — was ihnen frei steht — ihr Boot in der Kategorie A, der alle anderen Boote, insbesondere aber die Neubauten ab September 1924 angehören, starten lassen. Wird keine Angabe gemacht, so erfolgt die Einreihung in die Kategorie A.

Boote, welche für die Kategorie B gemeldet wurden, haben auf die Punkt-Preise (Ehrenpreis des U. Y. C. St., Pan-Preis, Carl Schlenk-Erinnerungspreis, Konstrukteur- und Steuermannspreis) kein Anrecht, dagegen erhalten sie je nach Beteiligung im Ausmaße der W. B. Cockpit-Schilder.

Bei weniger als 3 Meldungen für die Kategorie B der einzelnen Klassen, entfällt dieselbe.

Bestimmungen für die Ausregelung des Ehrenpreises.

1. Dieser Preis wurde vom U. Y. C., St. gespendet und wird im heurigen Jahre bei den Wettfahrten des U. Y. C., St. ausgesetzt.

2. Die Bewerbung um diesen Preis ist offen für alle 15 m² Yachten, welche bei allen 6 Wettfahrten, die der U. Y. C., St. im heurigen Jahre auf der alten Donau abhält, genannt haben.

3. Bei Besitzwechsel verlieren Yacht wie Eigner den Anspruch auf den Preis.

4. Die Berechnung des Gewinners erfolgt auf Grund folgenden Punktsystems:

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

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

5. Im übrigen gelten die W. B. des D. S. V. sowie die Bestimmungen der Ausschreibungen und der Programme.

6. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Vorstand des U. Y. C., St. vorbehalten.

Pan-Preis.

Gestiftet von Medizinalrat Dr. Rudolf Bayer.
 Bestimmungen von Ingenieur Rudolf Schlenk.

1. Dieser Preis ist ein Punkt-Preis für die 10 m² Rennklasse und ist in den sechs Frühjahrs- und Herbst-Verbandswettfahrten 1925 des U. Y. C., St. auszusetzen.

2. Punktberechtigt sind nur solche Yachten, für die bereits gleichzeitig mit der Meldung zu den Frühjahrsregatten auch die Meldung zu den Herbstregatten erfolgt und ausdrücklich angeführt wird, daß sich die Yacht um den Pan-Preis bewirbt.

3. Die Yacht muß vom Eigner geführt werden, der das Ruder nur vorübergehend, etwa zur Durchführung von Manövern, abgeben darf. Zur Erwerbung des Preises ist die einwandfreie Beendigung von mindestens vier

von den sechs Regatten nötig und werden zur Berechnung der Punktzahl nur die vier besten Rennen jeder Yacht gezählt.

4. Die Anrechnung der Punkte erfolgt bei jeder Regatta im Verhältnis der gesegelten Zeiten und zählt die Zeit der ersten einlaufenden, im Wettbewerb um den Preis gestarteten Yacht, gleich 100 Punkten. Dabei ist es gleichgültig, ob diese Yacht zum Beispiel durch einen Protest später ihren Anspruch verliert. Die berechneten Punktzahlen sind auf ganze Punkte abzurunden.

5. Die Regatten sollen auf ritterliche Weise, durch schnelles Segeln gewonnen werden und soll insbesondere die taktisch geschickte Ausnützung irgend einer Situation auf Grund der Wettsegelbestimmungen, welche auch ohne Rücksicht auf das Bootsmaterial zur Geltung gebracht werden kann, in zweite Linie gerückt werden. Es wird daher den um den Preis startenden Yachten zur Pflicht gemacht, auch im Falle des Wegerechtes, alles zu unternehmen, um eine Kollision zu vermeiden. Dazu ist insbesondere der rechtzeitige Anruf geeignet.

Dieser Paragraph hat auf die Punktberechnung nur im Falle eines Protestes, welcher Kollisionsgefahr oder Kollisionen zum Gegenstande hat, einen Einfluß. Die Schiedsrichter haben dann zu untersuchen, ob die beteiligten Yachten genügende und mit Absicht auf Erfolg unternommene Bemühungen zur Vermeidung einer Berührung unternommen haben, was insbesondere bei rechtzeitigem Zuruf als erwiesen gilt. Kommen die Schiedsrichter zur Ansicht, daß keine genügenden Bemühungen unternommen wurden, so darf diese Regatta bei der Punktberechnung nicht gezählt werden und ist diese Entscheidung endgültig.

Carl Schlenk-Erinnerungspreis.

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

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

3. Die übrigen Bestimmungen sind gleichlautend mit den unter Punkt 3 bis 6 angeführten Bestimmungen für die Aussegelung des Ehrenpreises des Union-Yacht-Club, Stammverein.

Konstrukteur- und Steuermanns-Preis.

Gestiftet von Mag. Pharm. *Franz Trenka*.
Bestimmungen von *Dr. Robert Johanny*.

1. Diese Preise werden laut Stiftbrief als Punktpreise sämtlichen Verbandswettfahrten des Union-Yacht-Club, Stammverein im Jahre 1925 in der 10 und 5 m² Rennklasse nach einer vergleichenden Punktwertung (siehe Punkt 5) ausgesegelt.

2. Der Konstrukteur-Preis ist nur für Amateur-Konstrukteure bestimmt, also für solche, für welche Yachtbau und Schiffbautechnik keinen Bestandteil ihrer Berufs- oder Erwerbstätigkeit bilden (durch die Annahme

eines Honorars für die Konstruktion wird die Amateurschaft an sich nicht ausgeschlossen). Der Konstrukteur des nach Punktwertung erfolgreichsten Bootes beider Klassen erhält den Punktpreis. In jeder Wettfahrt bleiben bei Feststellung der Punktzahl jene auf Grund vorstehende Beschränkung ausgeschlossenen Boote, die dem bestplacierten Bewerber vorangehen (nicht auch die ihm nachstehenden!) außer Betracht.

3. Den Steuermanns-Preis erhält derjenige, der als Steuermann in den beiden genannten Klassen nach Punktwertung die beste Gesamtleistung erzielt, gleichviel ob mit eigenem oder fremdem Boot, ob mit einem und demselben oder mit verschiedenen Booten einer und derselben oder beider Klassen.

4. Bei Punktgleichheit entscheidet die kürzere gesegelte Zeit.

5. Vergleichende Punktwertung.

P = Punktzahl, M = Zahl der Meldungen; k = Zahl der Klassenpreisträger nach den Wettsegelbestimmungen des D. S. V.; I., II., III. usw. bedeutet die Platzziffer.

$$P_I = 100 + \gamma, \text{ wobei } \gamma^2 = 2px, \text{ hierin } p = \frac{625}{14}$$

$$\text{und } x = M-2, \text{ daher } P_I = 100 + \sqrt{\frac{625}{14} \cdot (M-2)}$$

P_{II} usw. (die Punktzahlen der übrigen Klassenpreisträger) werden für M = 3k-2 (also für 4, 7, 10 . . . Meldungen) berechnet nach der Formel

$$P_I = 20 \cdot q^{k+1} \text{ (daher } \log \cdot q = \frac{-\log P_I - \log 20}{k+1} \text{), also}$$

$$P_{II} = 20 \cdot q^k, P_{III} = 20 \cdot q^{k-1}, \dots, P_{k-1} = 20 \cdot q^3, P_k = 20 \cdot q^2$$

Für M = 3k-1 und für M = 3k (also für 5, 6, 8, 9, 11, 12 . . . Meldungen) ergeben sich die Punktzahlen der übrigen Klassenpreisträger durch Ergänzung der aus den Punktzahlen der gleichen Preisträgerkategorie für die verschiedenen Werte von M = 3k-2 gebildeten Reihe mittels proportionaler Abstufung der Differenzen.

Nichtplacierte Boote: Ist M eine ungerade Zahl (M = 2n + 1), so erhält das mittelste Boot des ganzen Feldes (Platzziffer $\frac{M+1}{2}$) 10,5 Punkte, jeder voraus-

gehende Nicht-Preisträger um $\frac{60}{M}$ Punkte mehr, jeder

folgende um $\frac{60}{M}$ Punkte weniger, also: 10,5, 10,5 \pm $\frac{60}{M}$

10,5 \pm $\frac{120}{M}$ usw.; bei M = 2n dagegen erhält das Boot

mit der Platzziffer $\frac{M}{2}$ 10,5 \pm $\frac{30}{M}$ Punkte, jedes voran-

gehende auch hier um $\frac{60}{M}$ mehr, jedes folgende um $\frac{60}{M}$

weniger, also: 10,5 \pm $\frac{30}{M}$, 10,5 \pm $\frac{90}{M}$ usw.

Sämtliche Werte werden auf ganze Zahlen abgerundet, indem die Dezimalen 0,5 und darüber für 1 gerechnet, die unter 0,5 vernachlässigt werden.

Drexler m. p.

Notiz.

Wir entnehmen einer Mitteilung, daß sich der, allen österreichischen Seglerkreisen wohl bekannte Dipl. Schiffbau-Ing. *Karl Marconi*, Berlin-Spandau, Wilhelmstraße 1, als Schiffbau-Konstrukteur selbstständig gemacht hat und ladet alle österreichischen Wassersportler und Werfte ein, von seiner Dienstleistung in technischer oder kaufmännischer Hinsicht Gebrauch zu machen.

Segel-Club

sucht sofort zu kaufen: 10 m², 15 m², 20 m² Segelboote.
Angebote erbeten an die Redaktion.

Einiges vom 15 qm-Rennboot.

(Fortsetzung.)

Es geht durch alle Wellen und Rauheiten des Wassers weich hindurch und ist durch sein überaus leichtes Eigengewicht äußerst empfindlich und reagiert auf jede Bewegung, sei sie durch die Besatzung oder durch Wind oder Wellen herbeigeführt, auf das feinste. Das bringt den großen Anreiz, jede Kleinigkeit will leicht, elegant und trotzdem unter Wahrung größter Ruhe schnell ausgeführt sein. In kitzlichen Momenten gehört allerdings ein wenig Selbstbeherrschung dazu, denn wehe demjenigen, der seine Unruhe, wenn auch noch so wenig, auf das Boot überträgt. Es gehorcht wie ein Vollbluter dem allergeringsten Schenkeldruck, und wer es zu meistern versteht, geht auf in diesem königlichen Sport.

Was hat die Praxis nun für die Behandlung des Bootes vor und während des Rennens gelehrt?

Zunächst ist großer Wert auf ein einwandfreies Unterwasserschiff zu legen. Ist dies von einer Werft gut geschliffen, gespachtelt und mit zweimaligem Patentfarbenanstrich, am besten weiß, da sich dieser leichter beobachten und kontrollieren läßt, versehen, so ist nur noch der feine schleimige Algenansatz abzuwaschen. In einem ruhigen Liegeplatz setzt das Boot stets schneller an, als an einem freien Platz, wo Wind und Wellen es dauernd bewegen. Ältere Boote haben oft unzählige Farbschichten wie eine vielfach beklebte Plakatsäule auf ihrem Unterleib, wodurch Ablätterungen und eklige Vertiefungen entstehen, die im Rennen für einen Mißerfolg ausschlaggebend sind. Hier muß radikal alles entfernt werden und ein neuer Farb-Spachtel und Patentfarbenanstrich aufgelegt werden. Bei einem neuüberholten Boot ist auch darauf zu achten, ob das Holz durch das Zuwasserkommen des Bootes nicht gearbeitet hat und den Kitt oder die Baumwolle aus den Fugen gedrängt hat, was alsdann mit Sandpapier, Bimstein oder ganz feiner Stahlwolle wieder fortgeputzt werden muß.

Ist das Unterwasserschiff in Ordnung, so ist das Schwert ebenso zu behandeln und auf keinen Fall zu vernachlässigen, da es eine große benetzte Oberfläche durchs Wasser zieht.

Die Segel müssen stets absolut trocken sein. Man setze an nebeligen Morgen diese nicht zu frühzeitig, da sie gern Feuchtigkeit annehmen und bei der meist leichten Brise später tot sind. Man vergesse nicht, die Blöcke der Grossshot mit dünnem Maschinenöl vor jedem Rennen ein wenig zu ölen, man wird dann seine Freude an ihnen haben, jedoch vermeide man Fett zu nehmen, da dies Staub in großem Maße auffängt und Verschmutzen nach sich zieht.

Glaubt man alles nachgesehen zu haben, so gehe man mit größter Ruhe an den Start.

Die Fock lasse man stets mit ganz leichter Hand fahren und vermeide einen Schäkel für die Fockshot, sondern bändsele sie an die Fock, da der Schäkel für leichte Brise viel zu schwer ist und das Tuch mitschiffs festzuhalten sucht durch sein Gewicht, außerdem vermeidet man ein Festhaken beim Überstaggeren an den Wanten. Noch weicher als die Fockshot will die Grossshot bedient sein.

Man gewöhne sich daran, auch im ernstesten Moment, sie niemals ruckartig dicht zu holen, sondern hole sie stets absolut gleichmäßig ein, da der ankommende Windstrom sonst eine Unterbrechung erleidet und Unruhe im Boot sowohl als auch im Winde entsteht, so eigenartig einem dies letztere auch erscheinen mag. Das Gleiche merke man sich für die Bedienung des Ruders. Setzt beispielsweise an einem schraligen Windtage die Brise plötzlich etwas raumer ein, so hüte man sich vor plötzlichem Ruderlegen und blitzschnellem Dichtholen der Grossshot, sondern führe beides stets absolut gleichmäßig ruhig und trotzdem dem jeweiligen Windcharakter entsprechend mehr oder weniger flink aus unter scharfer Beobachtung der Wasseroberfläche, der Segel, des Standers oder einiger dünner Twistfäden, die man zur Kontrolle feinerer Windveränderungen in den Wanten führt. Wie bei einem guten Flieger muß in allen Bewegungen immer eine abgerundete Weichheit in der Ausführung liegen. Man darf nie glauben, man habe ein leichtes Boot unter seinen Füßen und könnte es deshalb nach Belieben hinundher werfen in der Absicht, alle scheinbaren Vorteile schnell noch mitzunehmen. Der 15er will, bedingt durch seine große Länge im Verhältnis zur Nationalen Binnenjolle, viel geschmeidiger gefahren sein, als diese.

Wenn sich das Vorstehende mehr oder weniger auf das Segeln bei leichter Brise bezieht, so wollen wir jetzt einige Beobachtungen bei frischer Brise anstellen. Zunächst ist das Vorsegel gut durchzusetzen, damit das Vorliek nicht schon nach den ersten Stößen nachgibt und der Mast infolgedessen auch eine Vertrimmung des Grossegels herbeiführt. Besonders ist bei neuem Tauwerk vor dem Start nochmal alles frisch durchzusetzen. Die ganze Segelei nimmt nunmehr einen etwas härteren Charakter an. In erster Linie muß das Bestreben von Steuermann und Mannschaft dahin gehen, das Boot möglichst aufrecht zu segeln und das Deck nicht zu Wasser kommen zu lassen, da das Boot ganz erheblich an Gangart in gekrängter Lage verliert. Ist die Brise sehr stramm, so muß unter Hinzuziehung einer aufmerksamen Grossshotführung mit den Kräften gespart werden, da ein dauerndes Aussenbordshängen gute Muskeln verlangt. Wird am Wind gefahren, so ist die Fock sehr dicht zu nehmen und nur durch Grossshot und sauberes Steuern das

Boot hoch am Winde liegend auf Fahrt zu segeln. Ist Seegang vorhanden, so vermeide man stets ein »Kneifen«, sondern laufe auf möglichst große Fahrt, da das Boot sonst seines leichten Gewichtes wegen seine Geschwindigkeit schnell verliert und jeder Konkurrent durch raumeres Segeln uns alsbald sein Heck zeigen wird, trotz des Umweges. Sind die Windstöße plötzlich und nur von kurzer Dauer, so reagiere man nur mit dem lebenden Gewichte und der Grossshot und halte das Boot auf dem Generalkurs.

Die wahre Kunst besteht hier darin, die plötzlichen Windstöße nicht zum »Höheknüppeln«, sondern zur Geschwindigkeitszunahme auszunutzen durch weiches und trotzdem entsprechend schnelles Nachgeben der Grossshot mit beiden Händen, Hand über Hand; das Steuer bedient der Fuß. Geübt sein will auch das Wenden im Seegang ohne gänzlichen Fahrtverlust, weshalb man kurz vor der Wende gute Fahrt aufnehme und durch nicht zu hartes Ruderlegen durch den Wind gehe, wobei es von Vorteil ist, wenn der Fockmann beim Übersteigen des Schwertkastens sich so weit wie möglich achtet, am besten bei der Hinterkante des Schwertkastens, glatt wie ein Aal auf die neue Luvseite windet.

Das Boot hat dadurch vorn Luft und kann während der Drehung leichter über die Wellen hinweg und schaufelt sich nicht durchs Wasser. Ist die Wendung mit Fahrt im Schiff geglückt, so fahre man zunächst das Boot unter Nachgeben der Grossshot von neuem auf das alte Tempo an und gehe alsdann erst auf die gewohnte Höhe. Bei hohem Wellengang vermeide man es, kurz hinter einer Boje zu wenden, da hierbei schon mancher eine unangenehme Berührung mit der Boje gemacht hat, sondern man laufe zwei Bootslängen über die Boje hinaus; dies gilt natürlich nur bei wirklichem Seegange, wie er bei Gewitterwinden zuweilen aufkommt.

Nun kommt der Höhepunkt der Brisensegelei im 15er, nämlich raumschots. Es ist dies wohl das fabelhafteste, was man überhaupt im gesamten Segelsport erleben kann, ein dahinflitzen, bei dem dem Anfänger die Haare zu Berge stehen und er vergeblich nach der Bremse sucht, vorausgesetzt, daß er überhaupt die Schneid aufbringt, bei solchem Wetter mit einigermaßen Tuch richtig hineinzugehen! Allererste Bedingung ist: Keiner rührt sich! Ist die Windstärke, die das Boot zum »Fliegen« braucht, nicht ständig vorhanden, sondern nur strichweise, so muß man etwas nachhelfen. Man achte, raumschotsliegend, scharf auf den auf dem Wasser deutlich sichtbaren Windstoß und gehe kurz vor dem Einsetzen ein klein wenig höher, wodurch das Boot an Fahrt sofort zunimmt und passe diese Fahrtvermehrung genau mit dem Einsetzen der Boe ab, derart, daß das Boot nach dem geringen Luven sofort anschließend mit dem einsetzenden Windstoß

davongetragen wird und mitfliegt. Das Boot nimmt beim Gleiten eine ganz bestimmte Lage an und man störe diese keinesfalls durch irgendwelche Bewegung der Mannschaft. Bei Windregatten ist das Gleiten ausschlaggebend, nicht das Kreuzen. Schon mancher Konkurrent ist durch rechtzeitiges Gleiten dem anderen soweit davongelaufen in wenigen Sekunden, daß dieser den Vorsprung unter normalen Umständen nicht wieder einzuholen vermochte. Bei halben Winde ist deshalb das Bestreben aller nur darauf gerichtet, daß niemand im Rennen nach Luv ausbricht und einer Brise entgegenfährt, um dann mit dieser gleitend mit der vermehrten Gleitgeschwindigkeit an allen anderen raumschots einfach vorbeizurutschen. Eines ist hierbei nicht zu vergessen. Beginnt das Boot zu gleiten, so nimmt es eine Geschwindigkeit an, die den scheinbaren Wind entsprechend der Geschwindigkeitszunahme immer spitzer kommen läßt. Man fahre daher, so weich man die Schoten auch bei mittlerer und leichter Brise fahren soll, diese beim Gleiten verhältnismäßig dicht und zwar so dicht, wie es das Boot seiner Krängung nach erlaubt bei außenbord liegender Mannschaft. Das Deck darf hierbei jedoch nie zu Wasser kommen da das Boot alsdann zu schief liegt und nicht gleiten wird. Umgekehrt gebe man die Schoten nach dem Ablauf der Boe wieder frei, da man den scheinbaren Wind ja auch wieder aus der früheren raumen Richtung fühlen wird. Während des Gleitens ist verhältnismäßig wenig Schwert erforderlich.

Nicht erwähnt ist bisher das Segeln vor dem Winde, was bei wenig Brise absolut normal vor sich geht, bei starkem Winde ein ruhiges Bedienen des Ruders verlangt, was bei stehendem Spinnaker nicht schwierig ist. Man scheue sich nicht, stets den Spinnaker herauszubringen, da das Boot erheblich besser im Ruder liegt und nicht zu gieren beginnt. Eine Schwierigkeit liegt allerdings im Bergen des Spinnakers, da der Vorschotmann sich an den Mast begeben muß und das Boot dann mit dem Vorschiff tief zu liegen kommt. Er muß daher schnell arbeiten, indem er alle Kleinigkeiten später auf dem neuen Kurse erledigt.

Wer dies alles durchgemacht hat, wer stundenlang bei Flaute die lahmen Glieder nicht zu rühren wagte oder bei 12 m Wind auf grünem Ostseewasser mit jauchzender Brust und leicht klopfendem Herzen dahingejagt ist, der liebt sein Boot und läßt nicht leicht von ihm, vielleicht steigt er auch mit Recht stolzer aus seinem Renner, wie mancher von den großen Brüdern! Leider fehlt es oft den älteren Semestern aus der stolzen Vorkriegszeit an dem richtigen Verständnis für den Kleinsegelsport, sollten aber diese Zeilen dazu beigetragen haben, diesen Sport zu verstehen wie er ist und sein soll, so werden ihnen Tausend dankbare Augen entgegenblitzen.

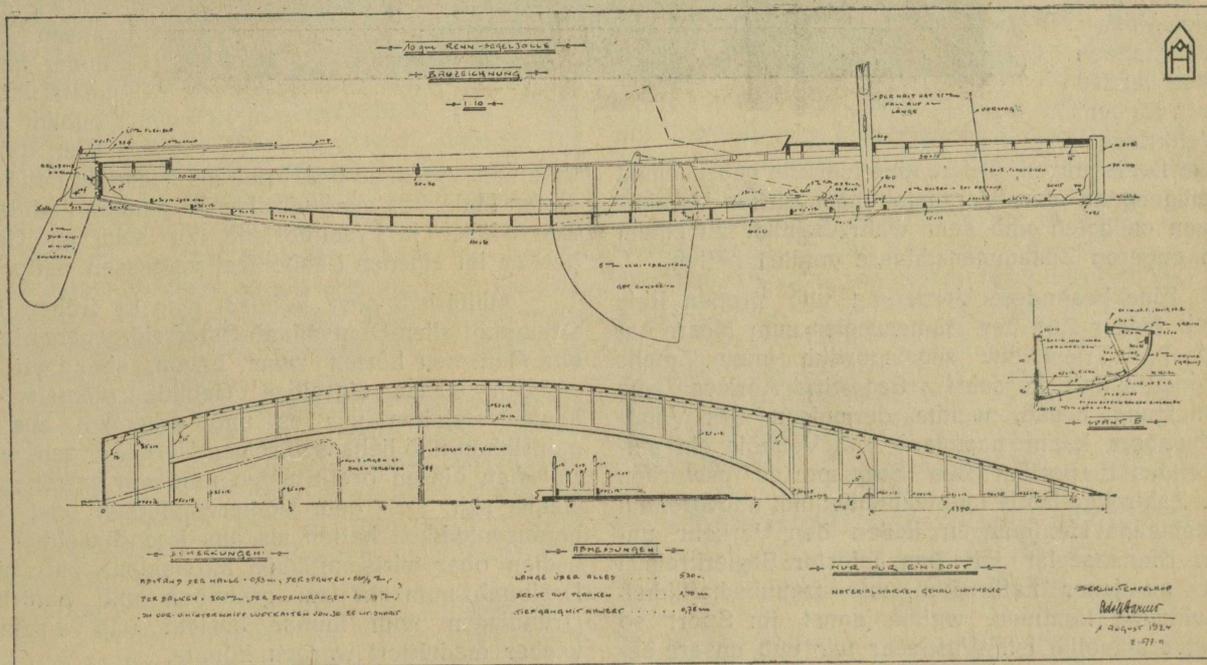
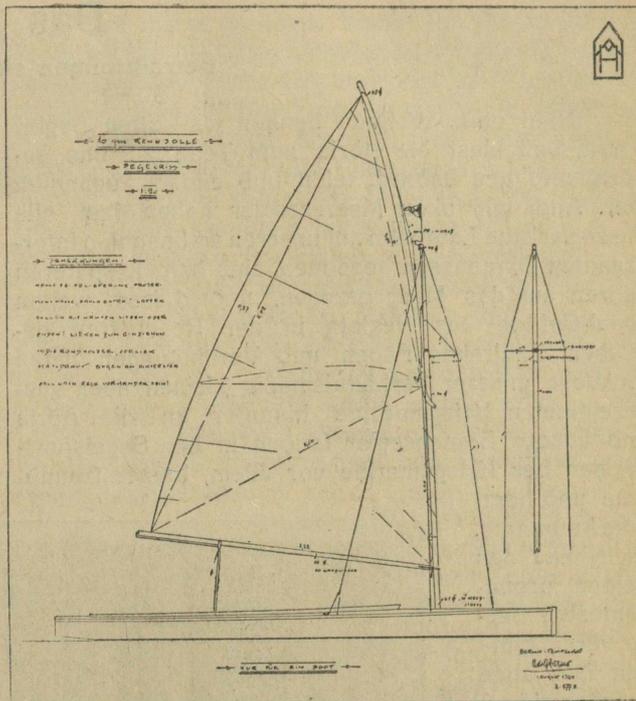
Blanca Maria.

10 m² Rennjolle.

Beschreibung.

In nebenstehenden Rissen bringen wir einen Entwurf einer 10 m² Rennjolle des bekannten Konstrukteurs *Adolf Harms*, Berlin-Tempelhof.

Das Boot eignet sich besonders für flache Gewässer und hat sich auf Regatten bewährt. Es springt leicht an und ist speziell für Flaute gut. Alles Nähere geht aus den Zeichnungen hervor.



FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

Das Meer.

Betrachtungen eines alten Seglers.

Nicht ohne Wehmut denken wir alten Segler daran, daß einst die Adria zum Teile zu uns gehörte und uns dadurch leicht und einfach zugänglich war. Auch wir alten Meeressegler haben fast alle die seglerische Laufbahn auf unseren schönen und interessanten Binnenseen begonnen, sind dann in späteren Jahren auf das Meer gezogen, und diesem weiten Ideal-Gefilde des Seglers in der Regel treu geblieben. Zahlreiche Fäden und Verbindungen liefen im Wege unserer verhältnismäßig kleinen aber ausgezeichneten Kriegsmarine hinunter an die Adria und unsere Binnensegler fanden in den Segelsportkreisen der Kriegsmarine vor allem, immer freundliche und herzliche Aufnahme. Zwischen den beiden prominentesten Seglervereinigungen des alten

Osterreichs dem k. u. k. Yachtgeschwader und dem Union-Yachtclub bestanden in den letzten Jahren vor dem

Weltkriege starke Beziehungen, welche eine lebhaft gegenseitige Beteiligung an den Veranstaltungen dieser Vereinigungen zeitigten und sehr wahrscheinlich zu einem noch engeren Zusammenschlusse geführt hätten.

Eine besondere Vertiefung und großen Reiz erhielt dieser Zug der Binnensegler zum Meere dadurch, daß Triest sich segelsportlich immer mehr entwickelte und in seinem Segelclub Adriaco eine Vereinigung besaß, welche derjenigen des Yachtgeschwaders kaum nachstand und Venedig ein aufblühendes Emporium des Segelsportes geworden war. Zahlreiche heute uns wahrscheinlich unbegreiflich erscheinende Hemmungen ließen den Verkehr unserer Binnensegler mit den Triester Seglerkreisen nicht zu jener natürlichen und freundschaftlichen Entwicklung kommen, welche sonst im Sport so selbstverständlich ist. Was aber wir und unsere damaligen Verhältnisse nicht fertig brachten, das kam uns von Venedig und seiner großen Vereinigung der Compagnia della Vela, welche uns Osterreichern immer in vornehmster Weise und seltener Gastfreundschaft entgegenkam und dadurch Venedig zum eigentlichen und bedeutendsten internationalen Segelsportplatze in der Adria machte.

Auf dem herrlichen Segelgebiete Venedigs trafen unsere Binnensegler mit den Seglern von Triest zusammen und fortgeblasen und zerstreut waren alle die künstlich heraufbeschworenen Hinder-

nisse. Über Venedig wurden unsere Binnensegler Freunde ihrer damaligen Compatrioten.

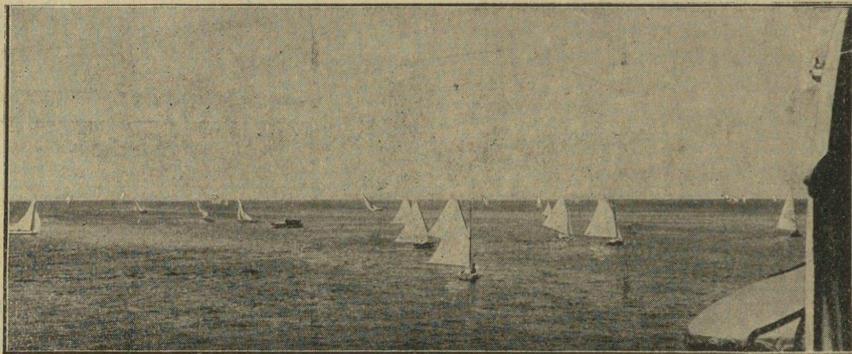
Der Ausbruch des Weltkrieges, an welchem schließlich auch Italien teilnehmen mußte, hat alle diese wunderbaren oft zarten im Entstehen begriffenen Fäden zur Adria zerissen, große und schmerzliche Veränderungen, die uns anfänglich unerträglich schienen, fanden statt, aber sie wurden gemildert durch die Stellung, welche Italien nach dem Ende des Krieges uns gegenüber einnahm. Innerlich haben wir alle ja niemals gegen Italien Krieg geführt, wir führten ihn weil wir mußten, und geradeso ging es Italien und seinen Menschen,

welche ja immer unsere Freunde waren, deren Land wir wann immer wir konnten aufsuchten und deren Tätigkeit in unseren Ländern wie in der ganzen Welt immer hochgeschätzt und vorbildlich war. Wer Italien

kurz nach Abschluß des Friedens besuchte, hatte zu ersten Male das merkwürdige Empfinden nach langer Zeit wieder in Freundesland zu sein, ein Gefühl, das er im eigenen Lande fast vergessen hatte.

Militärisch oder politisch mag es früher einen Dreibund Italien-Deutschland-Osterreich gegeben haben, wir Menschen hörten zwar davon, aber wir verstanden dieses einseitige Gebilde niemals. Erst heute verstehen wir es und erkennen aus den natürlichen und liebenswürdigen Verhältnissen, welche zwischen diesen drei Staaten nunmehr bestehen und welche sich aus dem Völkerempfinden viel mehr herausentwickelt hatten als aus irgend welchen politischen oder wirtschaftlichen Momenten, daß dieser Dreibund nunmehr auf gesunden und natürlichen Grundlagen noch immer besteht und kaum je wieder erschüttert werden könnte.

Es wird vielleicht noch einige Jahre dauern, bis die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres kleinen Binnenstaates gestatten werden, hinaus an die Adria mit eigenen hier gebauten Booten zu ziehen und an den Kämpfen auf dem Meere teilzunehmen, aber daran denken sollten und könnten unsere Segler schon jetzt und es ist eine überaus erfreuliche Tatsache, wie sehr schon unsere Freunde in Italien an uns denken und bei jeder sich bietenden Gelegenheit dartun, daß wir ihnen immer gerngesehene und willkommene Gäste sind.



Regattafeld vor Triest.

Phot. O. Pino.

Das alte k. u. k. Yachtgeschwader ist wie so vieles andere verschwunden, an seine Stelle ist der älteste Yachtclub Polas, die Pietas Julia getreten. Diese Vereinigung hat alle die Einrichtungen des Yachtgeschwaders übernommen und werden in feinfühligster Weise die alten ehrwürdigen sportlichen Traditionen des berühmten alten Clubs erhalten. Frei von allen politischen Reibungsmomenten, wird nur der Sport gepflegt und die Entwicklung, die diese Vereinigung nimmt, darf als eine sehr erfreuliche und hoffnungsvolle angesehen werden.

Während unsere Binnensegler alljährlich nur im Regattasegeln eine Woche den größten Reiz, den dieser Sport bietet, empfinden können, um dann zu einer mehr oder weniger harmlosen Herumgondolei zurückzukehren, bietet das Meer viel größere Reize, und ist auch die ganze sportliche Betätigung der italienischen Vereine eine viel breitere geworden. Das ehemalige Yachtgeschwader besaß nur seine Regattawoche und hatte die in früheren Jahren so beliebten und interessanten Wettfahrten über große Strecken, etwa Pola—Abbazia oder Lussin ganz aufgegeben. Triest und Venedig nahm dieses Gebiet des Segelsportes wiederum und mit großem Erfolge auf und es ist hauptsächlich dieses Gebiet, welches ich unseren Binnenseglern empfehlen möchte zu pflegen und sich bezüglich der Kosten und Möglichkeiten einmal etwas eingehender zu informieren. Es wird sicher eine Reihe von wohlhabenden Binnenseglern geben, welche sehr gut in der Lage sind, sich ein eigenes Tourenboot etwa 10 bis 15 Tonnas Kutter oder Jawl zu halten, welches für drei Personen exklusive Mannschaft Raum besitzt und mit welchem sie die großen Tourenregatten in der Adria mitmachen können und außerdem ein Boot besitzen, welches für jede Reise in den großartigen dalmatinischen Gewässern geeignet ist. Es werden sich aber auch mehrere Segler zusammenschließen und ein solches Boot gemeinsam erwerben, erhalten und benutzen.

Das Segeln auf dem Meere ist etwas anderes als auf den Seen, wo der Besitz einer kleinen Segelyacht schon eine gewisse Besitzerbefriedigung in sich birgt. Das Binnenseeboot wird mehr auf äußerliches Aussehen gehalten und dient in der Hauptsache der Zeit der Spazierfahrt, wir nannten es einst das »Jausensegeln«.

Auf dem Meere bietet allein die Bequemlichkeit und die Leistungsfähigkeit der Yacht Befriedigung und treten die Fragen der Äußerlichkeit fast ganz zurück.

Man reist und segelt um das Meer, die Küste zu genießen, große Strecken hinter sich zu bringen und es ist ein Leben, welches fast frei ist von den kleinen äußerlichen Momenten, welche das Binnenseegewässer bietet.

Mehrere Freunde zusammen werden sich also viel leichter immer in den Besitz eines Bootes teilen können als auf dem See und verschaffen sich dadurch einen großen wunderbaren Genuß, wesentlich billiger und besser, als wenn jeder Einzelne ein Boot besäße. Die Frage der Unterbringung dieser Boote ist einfach und billig zu lösen.

Der früher erwähnte Yacht-Club Pietas Julia in Pola, besitzt die alten vorzüglichen früheren Hallen des Yachtgeschwaders und berechtigt die Mitgliedschaft zu diesem Club, die Benützung dieser Unterkunftstellen.

Auch die Frage der Matrosen kann überaus günstig in der Adria, und insbesondere Pola, gelöst werden, da noch zahlreiche alte ehemalige Yachtgeschwader-Matrosen dort ansäßig und jederzeit unter durchaus mäßigen Bedingungen zu haben sind.

An internationalen Regatten kommen jene der Compagnia della Vela in Venedig und jene des Königlichen Yacht-Clubs Adriaco in Triest in Betracht, welche alljährlich im Monat Juli abgehalten werden. Die weiten Wettfahrten gehen von Venedig oder Triest bis Lussin oder Abbazia und bilden vielleicht den interessantesten Teil der immer sehr umfangreichen Programme.

Die Beteiligung der jetzt auf den Seen geschaffenen Sonderklassen an den Meeresregatten kommt nicht in Betracht. Vielleicht noch die Klasse der Jollen, während die internationale 6 Meterklasse auf den Seen langsam ausstirbt oder ausscheidet. Es scheint, daß für längere Zeit hinaus beide Gebiete ihre eigenen Wege vorschreiben und gehen werden. Das Segeln der Binnensegler wird sich daher vornehmlich auf das Tourensegeln erstrecken und werden die großen Tourenregatten einen mindest so großen, wann nicht noch größeren Reiz bieten, als die Regatten mit Einheitstypen. Aus den Programmen der beiden führenden Yacht-Clubs der Adria ist ersichtlich, daß fast der ganze Monat Juli mit interessanter Wettsegerei über große Strecken ausgefüllt werden kann, und damit Sport im höchsten Sinne ermöglicht wird.

Diese Zeilen bezwecken das Interesse unserer Binnensegler für das Meer zu wecken und es schiene mir auch als eine besonders dankenswerte Aufgabe unserer großen Seglervereinigungen der Frage näher zu treten, wie ihren Mitgliedern dafür der Boden geebnet werden könnte. An freundlichen und gastlichen Hilfen aller Art dürfte es bei unseren Nachbarn nicht fehlen.

Teilnehmer für Segelyachtreise

:: in der **ADRIA** (Sommer)

==== gesucht ====

◆◆◆

Zuschriften an die Administration Chiffre

:: - :: „Adria“ :: - ::

Zu verkaufen:

10 cm³ Rennjolle „Rudi V“ zu sehen aus Gefälligkeit bei R. Slirka, Bootsbauer, Untere Alte Donau.

Sportkalender 1925 des königlichen Yacht-Club »Adriaco«.

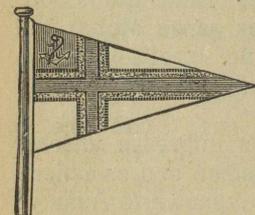
- | | | | |
|------------------|---|-------------------------|---|
| 21. April: | Saison-Eröffnung. | 27. Juli: | Kreuzfahrt Pola—Lussinpiccolo.
(Regatta über den Quarnero für die
8 m-Renn-Klasse 1906). |
| 10. Mai: | Kreuzfahrt nach Gignano. | 28. und 29. Juli: | Regatten in Lussinpiccolo. |
| 24. Mai: | Einweihung des neuerbauten Heimes
des »Adriaco«. — Abends Ball auf
der Terasse des neuen Heimes. | 30. Juli bis 7. August: | Kreuzfahrt im Geschwader
Lussinpiccolo — Zara — Arbe — Fiume
— Abbazia — Cherso — Bedó — Brioni
— Rovigno — Parenzo — Portorose —
Triest (ca. 400 Seemeilen). |
| 14. Juni: | See-Fest-Regatta der adriatischen 6 m-
Jollen. | 9. August: | Seglertag in Triest zu Ehren des
40. Jubiläums der I. Ruder-Regatta
in Triest. |
| 28. Juni: | Kreuzfahrt nach Sistiana. | 15. und 16. August: | Regatta der 6 m-Jollen in der
Bucht von Capodistria (ein Tag Single-
Rennen). |
| 9. bis 12. Juli: | Internationale Regatta in Triest.
Dreieck-Regatta für 6 m-Renn-Klassen
(1906), 9 Seemeilen; 8 m-Renn-
Klasse (1906), 9 Seemeilen; 6 m-
Jollen, 6 Seemeilen; Sonder-Klassen
9 Seemeilen; Seekreuzer-Klassen
9 Seemeilen. | 23. August: | Kreuzfahrt nach Portorose. |
| 13. Juli: | Internationale Kreuzfahrt-Regatta Triest
— Parenzo, 32 Seemeilen. | 6. September: | Regatta in St. Nicoló bei Capodistria. |
| 14. Juli: | Internationale Kreuzfahrt-Regatta Parenzo
— Triest, 32 Seemeilen. | 20. September: | Kreuzfahrt nach Capodistria. |
| 25. Juli: | Kreuzfahrt Triest—Parenzo. | 4. Oktober: | Ausflug nach Monfalcone. |
| 26. Juli: | Kreuzfahrt Parenzo—Pola. | 4. November: | Saisonschluß und Jacht-Parade zu
Ehren des Tages des Friedens. |

Osterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Carl Brenneis*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Julius Curjel, Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Pošepny*. — Beisitzer: *Robert Salcher, Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner, Dir. Willy Herbst, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Carl Banfield, Ing. Eduard Pošepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humhal, Ing. Max Szobathy*. — Sekretär: *Otto Zähl*. — Geschäftsstelle: Wien, IV., Schwindgasse 8. — Telefon: 55.505, 55.506.

Osterreichischer Motor-Yacht-Club.

Ehrenpräsident: *Anton Eugen Dreher*. — Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dir. Carl Brenneis, Dr. Paul Hohenau*. — Schriftführer: *Dr. Richard Löwy, Ing. Eduard Pošepny*. — Kassier: *Dr. Emil Kun, Alfred Foest-Monshoff* (Stellvertreter). — Beisitzer: Kommerzialrat *Robert Koch, Dr. Ottokar Nemeček, Ing. Alfred Nemetschke, Robert Salcher, Ing. Max Szobathy, Ing. Geza Szborits, Walter Tauscher, Otto Winds*. — Sportkommission: Vorsitzender: Der Präsident oder Vizepräsident. Sport- und Fahrwart: *Ing. Eduard Pošepny, Ing. Geza Szborits* (Stellvertreter). — Zeugs- und Bootswart: *Dr. Richard Löwy*. — Mitglieder: *Antonio Cosulich, Ing. Ludwig Richter, Hermann Rössnar, Ing. Ottokar Rössel, Ing. Max Szobathy, Otto Winds, Pietro Zar*.



Zar. — Generalsekretär: *Otto Zähl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telefon: 55505, 55506.

XIII. ordentliche Generalversammlung.

Am 16. März l. J. fand unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten *Carl Brenneis* die XIII. ordentliche Generalversammlung statt.

Nach Verlesung des Protokolles der letzten Generalversammlung erstattete Herr *Dr. Emil Kun* den Bericht über die Mitgliederbewegung im abgelaufenen Vereinsjahre und anschließend den Kassa- und Revisionsbericht.

Anschließend erstattete der Vorsitzende den Verwaltungsbericht und teilte in seinen Ausführungen mit, daß die im August v. J. veranstaltete Motorbootwoche am Wörthersee trotz ungünstigster Witterung in sportlicher und finanzieller Hinsicht einen großen Erfolg erzielte.

Mit der Clubyacht »Butterfly« wurden im Vorjahre mehrere Gesellschaftsfahrten auf der Donau unternommen, welche zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer verliefen.

Die Mitgliedsbeiträge und Eintrittsgebühren für das Jahr 1925 wurden wie folgt festgesetzt:

Jahresbeitrag für ordentliche Mitglieder mit S 40.—, für außerordentliche Mitglieder S 20.— und die Eintrittsgebühren mit S 40.—. Es wurde ferner der Beschluß gefaßt, an die Stifter und lebenslänglichen Mitglieder das Ersuchen zu richten, für das Jahr 1925 einen freiwilligen Notstandsbeitrag von S 20.— zur Einzahlung zu bringen.

Bei den nun folgenden per acclamationem vorgenommenen Wahlen wurden nachstehende Vorstandsmitglieder und Funktionäre gewählt:

Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl, Direktor Carl Brenneis, Dr. Paul Hohenau*, Kassier: *Dr. Emil Kun*, Kassierstellvertreter: *Alfred Foest-Monshoff*, Schriftführer: *Dr. Richard Loewy*, Schriftführerstellvertreter: *Ing. Eduard Pošepny*, Beisitzer: *Kommerzialrat Robert Koch, Prof. Dr. Ottokar Nemeček, Ing. Alfred Nemetschke, Robert Salcher, Ing. Max Szobathy, Ing. Géza Szborits, Walter Tauscher und Otto Winds*.

In die Sportkommission wurden gewählt: Sport- und Fahrwart: *Ing. Eduard Pošepny, Ing. Géza Szborits* (Stellvertreter), Zeugs- und Bootswart: *Dr. Richard Loewy*, Mitglieder: *Antonio Cosulich, Ing. Ludwig Richter, Ing. Ottokar Rössel, Hermann Rössnar, Ing. Max Szobathy, Otto Winds und Pietro Zar*. Zu Kassarevisoren: *Ing. Max Szobathy, Ing. Ludwig Richter* (Stellvertreter), *Kapitän Gabriel de Zanetti* (Stellvertreter) und als Delegierte für den Landesverband für Fremdenverkehr in Klagenfurt: *Direktor Carl Brenneis, Antonio Cosulich, Hermann Rössnar und Pietro Zar*.

Über einstimmigen Beschluß wurde Herr *Ing. Hugo Dinzl* zum geschäftsführenden Vorsitzenden gewählt.

Zum Schlusse brachte der Vorsitzende zur Kenntnis, daß für das Jahr 1925 ein Motorbootrennen am Wörthersee in Aussicht genommen ist und die Ausschreibungen bis zur Drucklegung fertiggestellt sind.

OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schiffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. April

Folge 4

Triest als Schiffslinienzentrum.

Die neueste Zusammenstellung.

Triest, Ende März 1925.

Nach dem schmalen Verkehrsumfang der ersten Nachkriegsjahre glaubten viele, den Triester Platz den Kriegsoffern zuzählen zu müssen. Die Entwicklung des hiesigen Hafens von 1923 an, hat aber den Optimisten in einem kaum geahnten Umfang Recht gegeben. Von 1923 auf 1924 ist der Triester Bahnverkehr um 45,5 Prozent, der Seeverkehr um 37,9 Prozent gestiegen.

Demgemäß mußte das von Triest ausgehende Schiffsliniennetz erheblich verdichtet werden, wobei es durch verschiedene Abkommen mit Fiume, Venedig und Genua gelang, die Geltung des Triester Platzes im Adria- und Überseedienst zu festigen. Nach der neuesten Zusammenstellung der Handelskammer werden nunmehr von Triest aus folgende Linien regelmäßig bedient, denen sowohl für den Waren-, als auch für den Passagierverkehr besondere Bedeutung zukommt. Zurzeit besteht:

Ein Expreßdienst Ägypten mit Berührung von Brindisi jeden Freitag 1 Uhr nachmittags.

Eine wöchentliche Levante-Eillinie mit Berührung von Venedig, Bari, Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Pyräus, Dardanellen, Konstantinopel, Konstanze, Galatz, Varna, Burgas.

Eine Syrienlinie mit Berührung von Venedig, Fiume, Spalato, Bari, Brindisi, Corfu, Pyräus, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrouth, Tripolis, Alexandrette, Mersina, Adalia, Rodi, Smyrna, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Burgas alle vierzehn Tage.

Eine zweite Syrienlinie mit Berührung von Venedig, Ancona, Spalato, Brindisi, Corfu, Pyräus, Canes, Rethyme, Candia, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrouth, Tripolis, Alexandrette, Mersina, Larnaca, Limassol, Adalia, Rodi, Smyrna, Dardanellen, Konstantinopel alle vierzehn Tage.

Zwei Ägäische Schwarze Meer-Linien mit Berührung von Venedig, Ancone, Corfu, Patras, Calamata, Volo, Saloniki, Cavalla, Dedeagatsch, Smyrna, Dardanellen, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Ordu, Kerassunt, Trapezunt, Batum, am Rückwege Mytilene, Scio, Vati, (alles Lloyd Triestino) alle vierzehn Tage.

Da Smyrna in dem Fahrplan der Ägäus-Linie über Schwarze Meerhäfen aufgenommen wurde, ist die Fahrtdauer Triest—Smyrna auf zwei Wochen herabgesetzt, die Strecke Triest—Odessa auf zwölf Tage.

Von Triest nach Jaffa—Alexandrien und zurück nach Triest wird jetzt durch den Lloyd eine Linie vierzehntägig betrieben. Auf der Ausfahrt kann ein Zwischenhafen berührt werden, die Heimfahrt erfolgt ab Alexandrien.

Die Fahrtdauer Triest—Jaffa beträgt fahrplanmäßig nur 6 $\frac{1}{2}$ Tage, womit die kürzeste Reisedauer ab Zentraleuropa nach Palästina erreicht ist.

Für den Passagier- und Postverkehr steht die Errichtung eines Flugdienstes Triest—Laibach—Wien (betrieben durch Junkers) und eines italienischen Flugdienstes Triest—Venedig und Triest—Mailand—Turin durch die Società Italiana Servizi aerei bevor.

Nach Indien und dem äußersten Osten wird vom Lloyd Triestino eine zweiwöchentliche Linie bis Bombay, beziehungsweise Shanghei unterhalten. Kobe, Yokohama und Moji werden nunmehr durch die Lloyd Ostasiendampfer das ganze laufende Jahr direkt berührt. Außerdem fahren jeweils Extradampfer dorthin. Durch die Veneziana wird die monatliche Linie Venedig—Triest—Calcutta bedient.

Nach Tripolis fährt Tripcovich, welche Linie auch Sizilien und Malta berührt (zweimal im Monat), nach Algier gleichfalls Tripcovich (einmal im Monat).

Westeuropa wird von der zweiwöchentlichen Linie Triest—Sizilien—Genua—Marseille—Spanien—Marokko (Tripcovich) und der ebenfalls zweiwöchentlichen Linie (Adria) Sicilien—Genua—Marseille befahren. Außerdem wird eine Verbindung mit Nordeuropa durch die zweiwöchentliche Linie Fiume—Triest—Sizilien—Spanien—London—Rotterdam—Antwerpen mit Berührung von portugiesischen Häfen bei der Rückkehr unterhalten (Tripcovich und Adria). Cosulich besorgt wie bisher den Verkehr mit Amerika durch folgende Linien: für Passagiere und Waren eine Eil-Linie nach New-York und eine Linie nach Rio de Janeiro, Santos und Buenos-Aires, für Waren allein, Linien nach New-York, Savannah, New-Orleans, Gelveston, sowie nach Südamerika.

Für die Nord- und Südamerikalinie der Cosulich gibt es jetzt Fahrpläne mit Gültigkeit für ein ganzes halbes Jahr.

Neuestens besteht auf dieser Linie auch ein indirekter Dienst nach der Westküste Südamerikas.

In der Adria selbst verkehren mehrmals im Tage Dampfer nach: Monfalcone nach Grado, nach Muggia, nach Capodistria mit Berührung von

San Bartolomeo, Ospizio, nach Prano mit Berührung von Isola und Portorose, nach Parenzo mit Berührung von Isola, Pirano, Portorose, Salvore, Umago, Cittanova, nach Portorose mit Berührung von Pirano täglich. Tägliche Linien nach Portorosa mit Berührung von Isola und Pirano, nach Pola mit Berührung von Pirano, Salvora, Cittanova, Parenzo, Orsera, Rovigno, Brioni, Umago, nach Rovigno mit Berührung der meisten Häfen Istriens jeden Montag, Mittwoch und Freitag, nach Fiume (Costiera) mit Berührung der meisten Häfen Istriens jeden Sonntag, nach Venedig Passagier-Eillinie (Lloyd) jeden Mittwoch 12 Uhr mittags, nach Venedig Waren-Linie zweimal wöchentlich, nach Venedig (Tripovich) Eil-Linie im Sommer täglich.

Der Dampfer »Venezia« der Tripovich-Linie, der 20 Meilen in der Stunde nimmt, ermöglicht es, die Strecke nach Triest—Venedig und zurück an einem Tage zu befahren. Nach Zara mit Berührung von Pirano, Parenzo, Rovigno, Brioni, Pola und Lussinpiccolo Passagierdampfer jeden Dienstag und Freitag, Passagier-Warendampfer jeden Mittwoch. Nach Metcovich mit Berührung von Zara, Sebeniko, Trau, Spalato, eventuell Almissa, Nakarska jeden Dienstag, nach Gravosa mit Berührung von Spalato und Curzola jeden Mittwoch, nach Gravosa-Eillinie mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara,

Spalato jeden Samstag. Linie Albanien-Brindisi mit Berührung von Ancona, Zara, Lagosta, Lissa, Balletra, Bari, Antivari, Medua, Durazzo, Valona, Brindisi jeden Freitag. Linie Dalmatien—Epirus mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebeniko, Spalato, Curzola, Gravosa, Cattaro, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Preveß, St. Maura jeden Donnerstag.

Abgesehen von den reinen Lokalverbindungen Triest—Capodistria, Triest—Muggia und Triest—Monfalcone hat die Dienste einerseits die Reederei Istria—Trieste, andererseits die Reederei Costiera in Fiume inne. Die Istria Trieste betreibt ihre sämtlichen früheren Linien von Triest nach Zara. Den Umkreis von Zara befährt auch Tripovich mit mehreren Postlinien. Die Costiera betreibt folgende Linien, die speziell für Abbazia Bedeutung gewinnen: Fiume—Albona wöchentlich; Fiume—Zara zweimal wöchentlich; Fiume—Lussinpiccolo wöchentlich; Fiume—Pola dreimal wöchentlich; Fiume—Laupana mehrmals im Tage. Von Fiume gibt es auch zweimal in der Woche eine Verbindung mit Ancona.

Zu den vorstehend genannten Gesellschaften kommen noch die Unternehmungen freier Schifffahrt, wie Navigazione Libera Triestina, Navigazione Mercantile (ex Cossovidh), Gerolimich, M. U. Mertinlich, Carlo Martinlich, Liburnica, Lussina, Premudo, Pransin, Radio, Perseveranze und andere mehr.

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Das Wiederaufleben des Triester Schiffbaues. Die Triester Schiffbauindustrie ist auf dem Wege, sich von den Kriegs- und Nachkriegsjahren und von der schweren Krise, die sie im Jahre 1923 durchzumachen hatte, zu erholen. Wenn der Aufschwung, den die Triester Werften seit Beginn des vorigen Jahres genommen haben, anhält, so ist anzunehmen, daß diese Werften der neuen Provinz Venezia Giulia bald wieder im gleichen Verhältnis zu der gesamten Produktion des übrigen Italien stehen werden, wie dies vor dem Kriege der Fall war.

Während der letzten drei Vorkriegsjahre übertraf die Leistung der damals österreichisch-adriatischen Werften weitaus jene des alten Italien.

Schwer zum Nachteile der Triester Werften hat sich das Verhältnis während der ersten fünf Nachkriegsjahre verschoben.

Die Werften der Venezia-Giulia, das heißt jene von Triest und Monfalcone hatten während dieses letzten Lustrums nur etwa 30 Prozent der gesamten italienischen Produktion hervorgebracht. Für die drei Vorkriegsjahre entfielen dagegen auf sie 60 Prozent, wenn man die Leistung dieser damals noch österreichischen adriatischen Werften und jene der alten Provinzen Italiens als einen Komplex betrachtet.

Für 1924 liegen die endgültigen Daten noch nicht vor, aber jedenfalls kann die Krise von 1923,

welche die weitere Existenz der Triester Werften überhaupt in Frage stellte, als überwunden betrachtet werden. An neuen Aufträgen erhielten im Jahre 1924 die Triester Werften, wozu auch die der Triester Schifffahrts-Gesellschaft Cosulich angegliederte Werft »Cantiere navale Triestino« in Monfalcone bei Triest stets zu zählen ist, von der italienischen Kriegsmarine einen Rapidkreuzer von 10.000 t Displacement, 4 Unterseeboote und 3 Minenleger; ferner von der Triester Schifffahrts-Gesellschaft 7 Dampfer und 11 große Dieselmotorschiffe, wovon 9 in Fertigstellung und für zwei erst die Pläne in Konstruktion sind.

Es ist bemerkenswert, daß für die größere Anzahl dieser Neubauten nicht mehr die durch Kohle geheizte Dampfmaschine, sondern der Schiffs-Dieselmotor die Antriebskraft sein wird. Die zwei für den Triester Lloyd im Bau befindlichen großen Passagier-Motorschiffe, mit welchen diese Schifffahrts-Gesellschaft ihr umfassendes Programm der Reorganisation ihres Schiffsparks beginnt, werden mit je zwei Motoren von je 2500 HP ausgerüstet.

Triest nimmt auf diesem Gebiete durchaus keine nebensächliche Stellung ein. Etwa 10 Prozent aller Ende 1924 fertig gestellten und noch in Konstruktion befindlichen Motorschiffe über 2000 Tonnen haben ihre Motoren aus Triest. Tatsächlich sind heute im Stabilimento Technico Triestino 76 Schiffs-

Dieselmotoren mit einer Leistung von zusammen 120.000 HP in Bau.

Die Werften trachten auch, durch Herabsetzung ihrer Regiekosten und Verbesserung ihrer Produktionsmethoden ihre Konkurrenz- und Leistungsfähigkeit zu erhöhen, aber in ihren gegenwärtigen Kalkulationen spielt noch die staatliche Subvention eine Rolle und begünstigt ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den englischen Werften mit deren »Trade facilities act«. Da nun die staatlichen Subventionen für die Schiffswerften in Italien nur bis 1926 durch ein Gesetz geregelt sind und der künftige Standpunkt der Regierung in dieser Frage noch nicht bekannt ist, läßt sich die weitere Entwicklung der Triester Werften noch nicht voraussehen. Die weitere Zukunft wird erst lehren, ob der neue Aufschwung tatsächlich auch zu den erwarteten großen und dauernden Resultaten führen wird. (F. Z.)

Entwicklung der Donauschiffahrt. Eine Statistik der rumänischen Schiffahrtsbehörden gibt die Verkehrsziffern für das Eiserne Tor wie folgt an:

1923: 537.505 t

1924: 730.511 t (bergwärts: 508.573 t, talwärts: 221.928 t).

Derselbe verteilt sich auf die einzelnen Staaten:

Osterreich	195.087 t
Jugoslawien	129.413 t
Deutschland	116.206 t
Ungarn	101.393 t
Rumänien	48.505 t
Tscheschoslowakei	42.619 t

Neue tschechoslowakische Schiffahrtsgesellschaft. Die neugegründete Schiffahrtsgesellschaft »Moldau—Elbe-Verkehr« hat bereits den Dienst aufgenommen.

Internationale Donaumesse Bratislava. Diese Messe findet in der Zeit vom 23. August bis 2. September d. J. statt.

Der Bau der polnischen Handelsflotte. In Posen fand die gründende Generalversammlung der A. G. für die Erbauung der polnischen Handelsflotte statt; das Aktienkapital beträgt 3 Millionen Zloty, aufgeteilt in 120.000 Aktien zu je 25 Zloty. Die Gesellschaft läßt zunächst vier Schiffe zu je 1000 t erbauen, welche für die Route Gdingen oder Danzig—Kopenhagen—Hamburg—London—Amsterdam und für den baltischen Dienst bestimmt sind.

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel 1926. Der soeben erschienene Prospekt gibt jeden wünschbaren Aufschluß über Zweck, Gruppeneinteilung, Zulassungsbedingungen, Ausstellungsplätze, Mieten usw. und gewährt einen vollständigen Überblick über die von der Ausstellung berührten Gebiete.

Wie schon aus dem Namen ersichtlich, ist die Ausstellung in zwei Hauptgruppen eingeteilt. Die erste Abteilung, Binnenschiffahrt, umfaßt vier Untergruppen, wovon die erste eine allgemeine Orientierung über die geschichtliche und geographische Entwicklung, über Statistik, Ver-

sicherung, Wirtschaftlichkeit, Gesetzgebung und Organisation der Binnenschiffahrt geben soll. Die zweite Untergruppe, Wasserbau, Tief- und Hochbau, gilt der Schiffbarmachung der Binnengewässer und zwar sollen vor allem ganze Anlagen vorgeführt werden. Diese Abteilung betrifft die Regulierung und Korrektion von Gewässern, die Erstellung von künstlichen Wasserstraßen und Kanälen, die Anlagen besonderer Werke, wie Schleusen, Schiffsaufzüge und Traktionsvorrichtungen. Zur Vervollständigung des Bildes gehören die Hafenanlagen, Hafenindustrien, Landungsstellen und Lagerhäuser. Die dritte Untergruppe steht den Werften und Fahrzeugen offen, während in der vierten Untergruppe die einzelnen Maschinen, Ausrüstungsgegenstände und Betriebsmaterialien zur Ausstellung kommen.

In gleicher Weise ist auch die zweite Abteilung, Wasserkraftnutzung, aufgebaut. Eine erste Untergruppe gibt wiederum den allgemeinen Überblick. Die zweite Untergruppe ist der Ausnützung der Binnengewässer zum Zwecke der Kraftgewinnung gewidmet. Hier sollen ganze Kraftwerkanlagen, Regulierung und Korrektion der Gewässer, Stauanlagen mit ihren Wehren, Sperren, Sammelbecken, Kanälen, Stollen und Druckleitungen, sowie die Hochbauten der Kraftwerke zur Darstellung gelangen. Die letzte Untergruppe berücksichtigt die in Betracht kommenden maschinellen Einrichtungen, Turbinen, Pumpen, Generatoren, Motoren, Ausrüstungsgegenstände und Betriebsmaterialien.

Bereits haben sich zahlreiche Interessenten mit der Ausstellungsleitung in Verbindung gesetzt. Die von in- und ausländischen Behörden, Verbänden und Firmen bekundete rege Anteilnahme läßt heute schon erkennen, daß die Ausstellung eine Veranstaltung von hervorragender, internationaler Bedeutung zu werden verspricht.

Der Prospekt kann von der Geschäftsstelle der Ausstellung in Basel kostenlos bezogen werden.



Internationale Ausstellung für Binnen-Schiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel

1. Juli 1926 bis 15. September 1926

38 Gruppen. Schiffahrts-Anlagen, Schleusen, Hafen-Anlagen, Fahrzeuge, Schiffsmaschinen, Kraftwerke, Stauanlagen, Wasserbau, Ausrüstungs-Gegenstände, Turbinen, Pumpen, Generatoren etc.



Auskunft:
Geschäftsstelle Rathaus Basel

AUTOMOBILWESEN.

Das 4/20 PS »Avis«-Kleinauto.

Die als Flugzeugfabrik bekannten »Avis«-Werke in Brunn am Gebirge sind mit einem neuen Wagen herausgekommen, dessen Konstruktion von dem Gesichtspunkte aus entstanden ist, einen auch für schlechte Straßen geeigneten kleinen Tourenwagen zu schaffen, der sowohl in Anschaffung als auch im Betriebe billig ist und bei maximaler Leistung noch in die niedrigste Steuerklasse fällt.

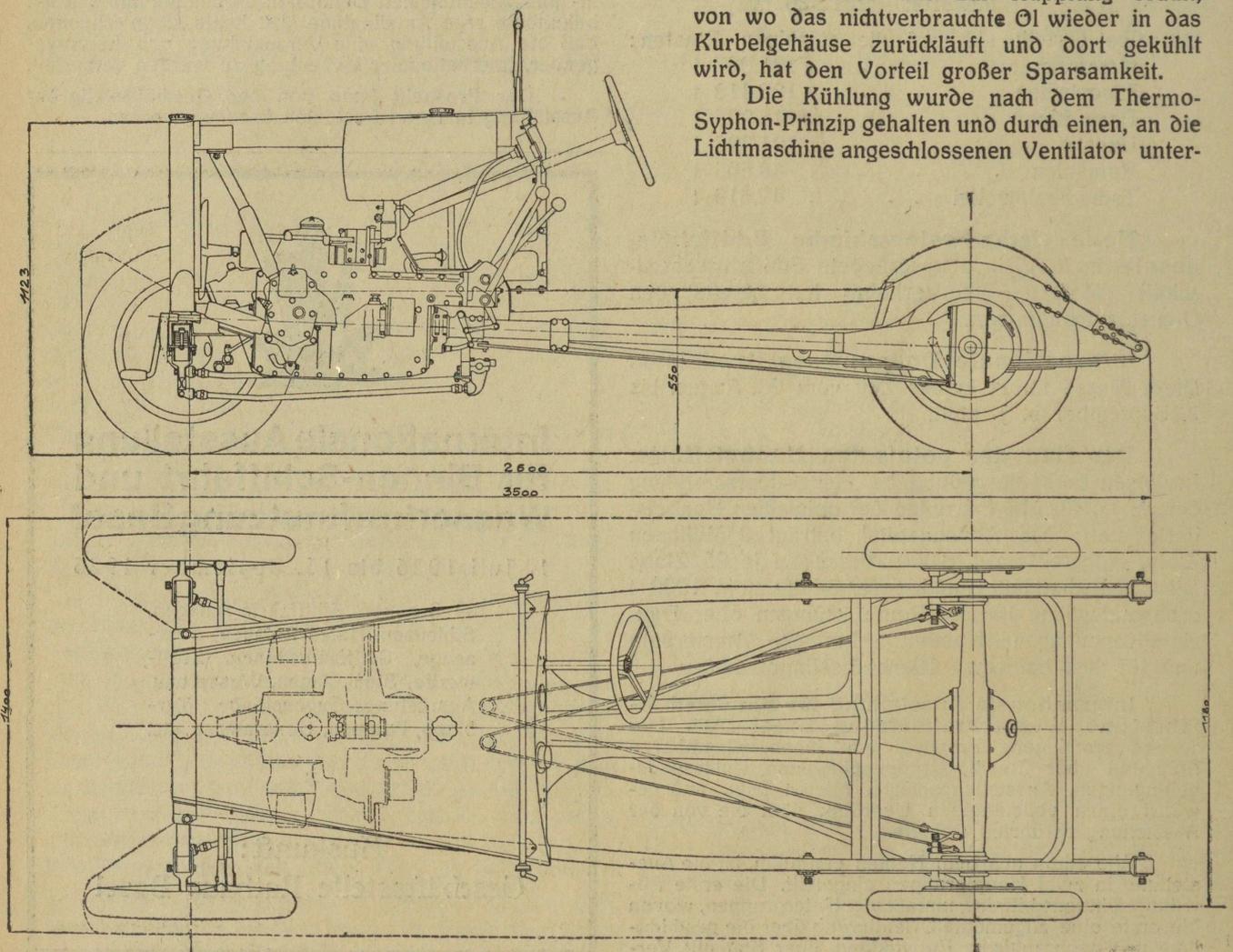
Die Antriebskraft ist gegeben durch einen liegenden im Viertakt arbeitenden wassergekühlten Zweizylindermotor mit 88 mm Bohrung und 90 mm Hub. Der deutschen Steuerformel nach entspricht die Leistung 4 St.HP bei Effektivleistung von 20 HP. Die Zylinderanordnung wurde horizontal-gegenüberliegend gewählt, sind um nur 10 mm versetzt, wodurch ein vollkommener Massenausgleich bedingt ist. Die obengesteuerten Ventile liegen in den abnehmbaren Zylinderdeckeln. Der Betätigungsmechanismus ist vollkommen eingekapselt und wird vom

Kurbelgehäuse aus automatisch geschmiert. Die Ventile sind nach Entfernen des Verschalungsdeckels leicht nachstellbar.

Kurbelwelle und Pleuelstange laufen auf reichlich dimensionierten Rollenlagern, wodurch bei äußerst verminderten Reibungsverlusten ein sparsamer Ölverbrauch bedingt ist. Als Vergaser wurde ein Zenith-Trippl-Difuseur-Vergaser gewählt, der an das vordere Ende des Motors verlegt wurde. Die Ansaugleitung ist zwecks günstiger Gemischwärmung vollkommen in die Zylinder und das Kurbelgehäuse eingeschlossen. Der Fallbenzintank befindet sich unter der Motorhaube und ist an der Spritzwand befestigt.

Lichtmaschine und Anlasser-Hochspannungsmagnet sind Boschfabrikat. Eine Zentraldruckumlaufschmierung, die durch eine auf der Kurbelwelle aufsitzen Exzenterpumpe betätigt wird und von dieser das Öl durch ein feinmaschiges Sieb direkt in das Getriebe und zur Kupplung drückt, von wo das nichtverbrauchte Öl wieder in das Kurbelgehäuse zurückläuft und dort gekühlt wird, hat den Vorteil großer Sparsamkeit.

Die Kühlung wurde nach dem Thermo-Syphon-Prinzip gehalten und durch einen, an die Lichtmaschine angeschlossenen Ventilator unter-



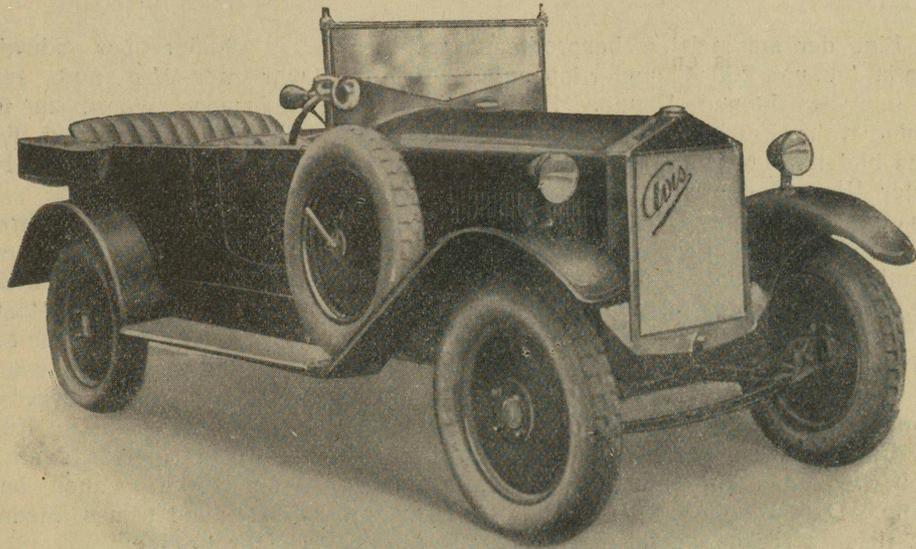
stützt. Direkt am Motor angebaut und mit diesem zu einem Block vereinigt, sitzt die im Ölbad laufende Einscheibenkupplung und das Getriebe. Letzteres ein einfach ausgeführtes Dreistufen-Schubradgetriebe und Rückwärtsgang. Sämtliche Wellen laufen auf Kugellager, die Schaltung ist als Kulissenschaltung gewählt, mit Rückwärtsfahrsteuerung, Schalt- und Bremshebel und in der Mitte des Wagens angeordnet.

Das ganze Antriebsaggregat ist durch Dreipunktaufhängung im Rahmen befestigt, der in »U«-Form aus Stahl gepreßt ist. Vom Getriebe wird das Drehmoment auf ein Gleitsteingelenk mittels Kardanwelle, schräg verzahnter Kegelräder und Stirnraddifferenzial auf die Hinterradachse übertragen. Die Antriebskegelräder, das Stirnräderdifferenzial und deren Lagerung sitzen in einem gemeinsamen Aluminiumgehäuse,

das in die aus Blech gepreßte Hinterradachsbrücke leicht demontierbar eingesetzt ist. Die Kardanverschalung, die unter Mithilfe der Abstützungsstreben gleichzeitig Bremskräfte im Wagenschub überträgt, ist mit automatisch geschmierten und staubdichten Kugelschalen direkt an das Getriebegehäuse angeschlossen.

Hand- und Fußbremse wirken getrennt voneinander als Innenbackenbremsen mit Ferodobelag auf die Hinterräder; bei reichlicher Dimensionierung wirken sie auf gemeinsame Bremsstrommeln. Die Nachstellung der Bremswerk-Drahtseile ist von außen zu betätigen. Die Hinterachsfedern sind halbelliptisch, die Vorderachsfedern, wie bei den meisten Kleinautos, ist mit der gutbewährten halbelliptischen Buerfeder und drei gelenkig befestigten Abstützungsstreben am Rahmen aufgehängt. Die Feder sitzt nicht in normalen Federlaschen auf der Achse, sondern hängt in exzentrischen Büchsen, wodurch das, bei der Querfederanordnung leicht entstehende seitliche Schwingen des Wagens bei größeren Geschwindigkeiten vollkommen beseitigt ist. Die schräg gestellte Schraubenspindelenkung wirkt als Querenkung. Die abnehmbaren Vollscheibenräder sind für Reifendimensionen 710/90 Normalreifen oder 730/130 Ballonreifen.

Die sehr weiche Federung und die Ballonbereifung sichern ein angenehmes und ruhiges Fahren, der geringe Brennstoffverbrauch von $8\frac{1}{2}$ l pro 100 km, die geringe Kraftwagenabgabe und die leichte Unterbringung des Wagens, machen den kleinen »Avis« zu einem beliebten Gebrauchsfahr-



zeug. Wir sind überzeugt, daß auch der kleine »Avis« seine Freunde in reicher Anzahl finden wird, wie uns das in den letzten Jahren, bei allen guten Kleinwagen auffiel, die auf den Markt kamen. L.

Das Semmering-Rennen wird dieses Jahr am 24. Mai zur Austragung gebracht. Die Bestimmungen lehnen sich streng an die Vorschriften der Association Internationale des Automobile-Clubs reconnus an, sodaß auch eine andere Klasseneinteilung als bisher erfolgen muß. Für die Tourenwagen sind Mindestgewichte vorgeschrieben, außerdem müssen sie vollbesetzt (1 Person ist 60 kg Ballast) starten. So betragen die vorgeschriebenen Gewichte: Klasse A der Tourenwagen über 8 Liter 2200 kg, 7 Personen, daher 2620 kg, Klasse B der Tourenwagen 5—8 Liter, 7 Personen, 2620 kg, Klasse C der Tourenwagen 3—5 Liter, 1750 kg, 7 Personen, daher 2170 kg. Für die Klasse C war vergangenes Jahr ein Mindestgewicht von nur 1400 kg vorgeschrieben und ist es klar, daß die Mehrbelastung um ein Drittel sich auf die Fahrzeiten auswirken wird.

Nennungsschluß ist am 7. Mai 1925, doch können Nachnennungen bis zum 14. Mai noch abgegeben werden.

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

Vom Automobil-Rennen Santiago—Lontué.

Unter dem Titel: »Der Austro Daimler erzielte tatsächlich einen Triumph in dem Rennen Gran Premio Vina Lonté« erschien in der chilenischen Zeitung »Las Ultimas Noticias« ein Bericht von acht Spalten der hier auszugsweise wiedergegeben wird.

Eine der am meisten besprochenen Begebenheiten in dem von 200 Kilometer langen, von 16 Konkurrenten bestrittenen Rennen Santiago—Lontué, das eine wahre Zerreißprobe für die teilnehmenden Wagen bildete, war jener Umstand, daß ein Austro Daimler Wagen, der von dem bekannten Sportsmann und Rennfahrer *Dagoberto Floto* gesteuert wurde, sich schlecht placierte. Dies ist umso mehr erstaunlicher, als diese Fahrzeugtype sich im Auslande, speziell in Deutschland, bei allen Rennen, infolge ihrer motorischen Stärke und sonstigen Beschaffenheit der Konstruktion ausgezeichnet bewährte.

Vom Starte an ging der Wagen, dank der regelmäßigen Arbeit des Motors und der ausgezeichneten Führung des genannten Fahrers in einem Tempo weg, das zu den besten Hoffnungen berechtigte. Der Weg war ungemein schlecht, mit vielen tiefen Geleisen versehen, sodaß alle Augenblicke die Gefahr bestand, daß die Fahrzeuge umkippen könnten. Während des Rennens gab es

Außer der schlechten Straßenbeschaffenheit war der Weg noch sehr kurvenreich und viele Steigungen waren zu überwinden. Während der Fahrt mußte auch auf die vielen, am Wege befindlichen Tiere, denen die Fahrer begegneten, Bedacht genommen werden.

Der genannte Fahrer *Floto* erregte durch sein kühnes und sicheres Fahren die Bewunderung der an der Strecke befindlichen Zuschauer und er verringerte die Geschwindigkeit selbst dann nicht, wenn es galt, Kurven zu nehmen, die er jedesmal mit der größten Eleganz bewältigte, was enthusiastischen Applaus bei den Zusehern hervorrief.

Dieses scharfe Kurvenfahren war schließlich doch sein Unglück, denn in einer besonders gefährlichen Kurve geschah der Unfall, der das Leben *Flotos* und seines Mechanikers *Moreno* in ernste Gefahr brachte.

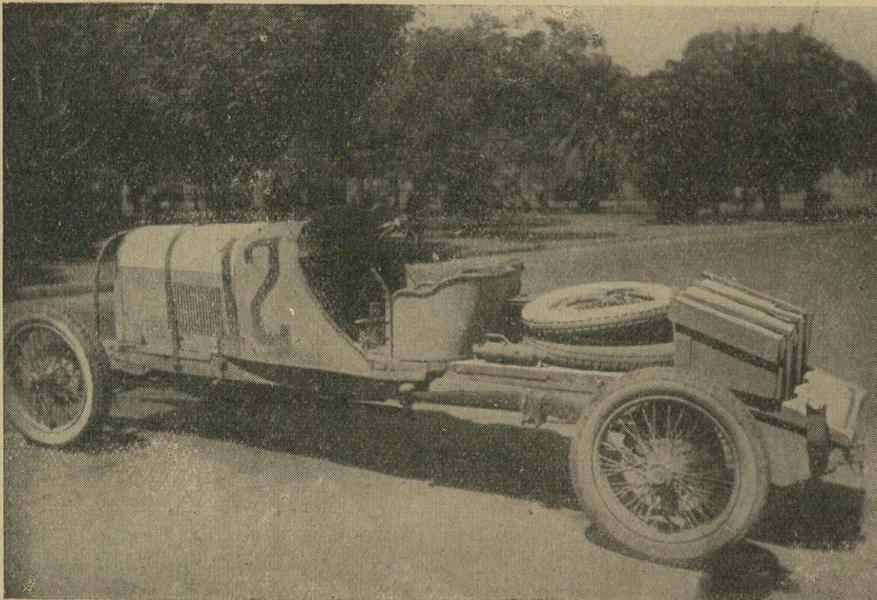
Der Vorgang spielte sich folgendermaßen ab: Einer der teilnehmenden Wagen hatte den

Austro Daimler überholt, der infolge einer Pneumatikpanne zurückgeblieben war. Unmittelbar darnach jagte jedoch der Austro Daimler hinter diesem Wagen her und es entspann sich zwischen diesen beiden Fahrzeugen ein regelrechtes Wettrennen auf einem kurvenreichen ansteigenden Weg. Durch die aufgewirbelten Staubwolken konnte man sehen, daß der Austro Daimler-Wagen immer mehr an Boden gewann und sich seinem Rivalen in einem höllischen Tempo näherte, sodaß er ihn ohne Zweifel bald überholt hätte.

Im entscheidenden Moment langten jedoch die beiden Wagen zugleich bei einer scharfen Kurve an und wieder versuchte *Floto* in gewohnter

Weise diese Kurve, ohne Verminderung der Geschwindigkeit zu nehmen. Als er jedoch seine Maschine mit einem Ruck herumreißen wollte, überschlug sich dieselbe und kollerte jenseits der Kurvenüberhöhung den Abhang hinunter und zwar so, daß der ganze Wagen vollkommen in der Luft flog. Das Entsetzen der Zuschauer war ungeheuer.

Glücklicherweise jedoch kamen sowohl *Floto* als auch sein Mechaniker *Moreno* mit Ausnahme von geringfügigen Hautabschürfungen ohne weitere



Der Austro-Daimler nach dem Rennen.

allerdings beim Austro Daimler mehrere Pannen, doch keine derselben war dem Motor zuzuschreiben, denn derselbe hat stets verlässliche, ja sogar auch nach dem großen, im nachfolgenden beschriebenen Unfall, ausgezeichnete Arbeit geleistet und waren diese Pannen ausschließlich der Bereifung zuzuschreiben, die verschiedene Male gewechselt werden mußte, wodurch ein namhafter Zeitverlust entstand. Ein einziger Reifen auf dem linken Hinterrad hielt während des ganzen Rennens stand.

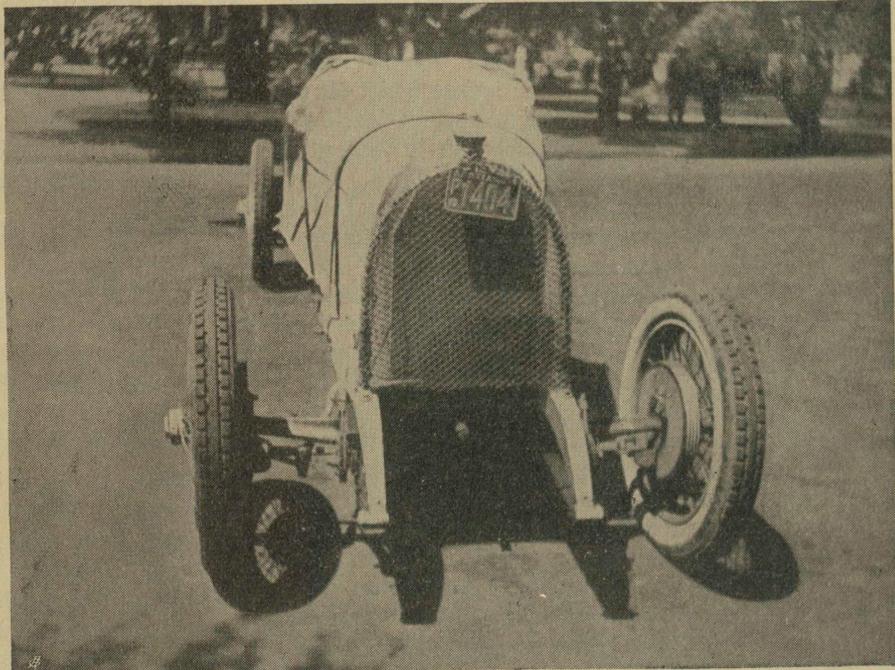
Verletzung davon. »Nicht einmal tot sind wir« sagte später in Lontué der kühne Mechaniker.

Der Wagen mußte sodann mittels Ohsen den Abhang herauf, auf die Straße gezogen werden und es ergab sich bei der Untersuchung des Wagens, daß mit Ausnahme des Lenkrades, Beschädigungen an dem Fahrzeug nicht feststellbar waren. Das Lenkrad war allerdings zertrümmert, sodaß bloß zwei Speichen davon übrig blieben.

Dies ist wohl der beste Beweis für die solide Konstruktion des Fahrzeuges, und zwar sowohl des Chassis als auch der Karosserie. Bloß die Drahtmaske vor dem Kühler erlitt eine kleine Einbeulung.

Wer beschreibt jedoch das Staunen der Zuseher, als sich die beiden Insassen dieses Fahrzeuges wieder an ihren Platz begaben, den Motor angehen ließen und unter dem rasenden Beifall der Zuschauer

den Weg nach Lontué in flottestem Tempo fortsetzten, als ob nichts geschehen wäre, wo dieselben wohlbehalten als Achte (Zeit 4 Stunden 8 Minuten) einlangten. A. R.



Österreichisches Benzin?

Von Direktor *Camillo Siegl*, Wien.

Diesen Ausführungen eines ausgezeichneten Fachmannes der Erdölindustrie messen wir höchst aktuelle Bedeutung bei und möchten besonders die volkswirtschaftlichen Ziffern der überlegenden Aufmerksamkeit der österreichischen Benzinverbraucher empfehlen. (Anm. d. Red.)

Gerne folge ich der an mich gerichteten Aufforderung, mich zu obiger Frage zu äußern, weiß ich doch, daß »österreichisches« Benzin nicht nur alle hiesigen Motor-Sportler zu Land, zu Wasser und zu Luft im Betriebsstoffbezug vom Auslande unabhängig machen würde, sondern, daß landeseigener Betriebsstoff auch der Verbreitung und Intensivierung des Explosionsmotor-Antriebes zu reinen Nutzzwecken überhaupt einen mächtigen Impuls nach vorwärts geben müßte, was wiederum in volkswirtschaftlicher Hinsicht von größtem Vorteile wäre. Amerika, das in jenem Belange am weitesten vorgeschrittene Land, würde diesen Vorsprung kaum je erreicht haben, wenn es nicht über eigenen, billigen Betriebsstoff verfügte.

Daß nun jene Frage bisher noch nicht mit »Ja« beantwortet werden konnte, ist aber lediglich Österreichs alleinige Selbstschuld, denn Benzin ist ein Stoff, welcher aus Erdöl oder Erdgas gewonnen

wird und Erdöl wie Erdgas sind fraglos im Untergrund Österreichs reichlich vorhanden. Es bedürfte nur einer, an den Kosten des Wasserkraftausbaues gemessen, lächerlich geringen, finanziellen Anstrengung, um die Tür zu dieser Schatzkammer zu öffnen.

Über die Ausgangsmaterialien Erdöl und Erdgas sei zunächst zu flüchtiger Orientierung folgendes mitgeteilt.

Erdöl und Erdgas — ihrer chemischen Zusammensetzung nach Bilumina, also Stoffe, die hauptsächlich aus kohlenstoff- und wasserstoffhaltigen Verbindungen zusammengesetzt sind — kennt man wohl schon von altersher (die heiligen Feuer der Parthen waren brennende natürliche Öl- und Gasquellen), Jahrtausende alt ist auch die Verwendung von Erdöl im Urzustande als Brenn- und Schmierstoff wie als Heilmittel, aber erst seit wenigen Jahrzehnten hat man beide in den Kreis wissen-

schaftlicher Untersuchung gezogen und schon diese kurze Zeitspanne hat eine reiche Fülle von Erlebnissen gezeitigt.

Für den Rahmen dieses Aufsatzes möge es genügen, zu sagen, daß die praktische Chemie aus dem rohen Erdöl mittelst gradueller Destillation jene »Fraktionen« gewinnt, die wir als Benzin, Petroleum, Schmieröl und so weiter kennen und verwenden, und daß Teile des Erdgases meist durch Druck und Abkühlung verflüssigt werden, welches Produkt als »Gasolin« bekannt ist und in Amerika als Motorbetriebsstoff viel verwendet wird. Man kann daher praktisch Erdgas als gasförmiges Erdöl ansehen, dem die »schweren Fraktionen« fehlen, es kommt auch meist zusammen mit Rohöl vor.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung hinsichtlich Zusammensetzung des Rohstoffes führten naturgemäß auch zur Frage nach dessen Entstehung die aber bis heute eine allseits unbestrittene Beantwortung noch nicht gefunden hat. Ein Teil der Forscher nimmt kosmischen, der andere terrestrischen Ursprung an. Die »Kosmiker« meinen, daß das Erdöl durch Einwirkung von Wasser auf Karbide der Schwermetalle entstand, als die Erde noch glühend war, daß sich so Kohlenwasserstoffe bildeten, die als Gaswolken in der Atmosphäre schwebten und später zusammen mit Wasser als Regen zur Erde fielen, als sich diese genügend abgekühlt hatte. Die »Terrestriker« sind vielseitiger, sie unterscheiden profunde Bildung (und zwar als direkte Emanation oder als Produkt chemischer Umsetzung von Kohlen-säure und Metallkarbiden oder als Produkt natürlicher Destillation organischer Reste) und vadose Bildung (und zwar aus pflanzlichen Stoffen, aus tierischen Stoffen und aus beiden zusammen).

Für den ohne Voreingenommenheit Betrachtenden hat die Hypothese vadoser Bildung aus tierischen Stoffen das meiste Einleuchtende dann, wenn die Einwirkung des Frostes nach *Hans Hörbigers**) bezüglichen ungemein geistvollen Ausführungen dazu gehalten wird. Darnach wäre Öl und Gas in verschiedenen geologischen Zeitabschnitten dadurch entstanden, daß infolge kosmischer Ereignisse ungeheure Mengen aus der Tiefsee in die Küstengewässer geflüchteter Meerestiere durch Brandungswellen größter Dimensionen ans Land geworfen wurden und dort — der Vorgang spielte sich jeweils in Eiszeiten ab — sofort festfroren. So brachte jede Brandungswelle Schicht auf Schicht und bedeckte diese schließlich mit Schlamm, sie so luftdicht abschließend. Später begann dann unter Druck und Wärmewirkung ein chemischer Umwandlungsprozeß, der aus dem Fettgehalt der Tierkadaver die heutigen gasförmigen, flüssigen und festen Kohlenwasserstoffverbindungen herausdestilliert. Einen Maßstab dafür, um welche Mengen von Kadavern es sich damals bei dem, lange Zeiträume hindurch andauernden und die ganze Erde umwandernden »Massensterben« handeln mußte, mögen einige Daten über eine Zeit-

*) *Hörbigers* Glacial-Kosmogonie, 1913, bei Herm. Kayser, Kaiserslautern.

spanne von nur 17 Jahren geben, innerhalb deren nur Zufallsbeobachtungen gemacht wurden; ohne daß kosmische Ereignisse vorhergegangen wären, wurden nach *Ochsenius* beobachtet: Im Jahre 1880 im mexikanischen Meerbusen eine Fläche von 275 km² mit kranken Schildkröten, im Jahre 1882 eine 230 km langes Leichenfeld einer großen Fischart, im Jahre 1890 ein durch Wind ins Meer gewehter Heuschreckenschwarm, zu dessen Passieren ein Dampfer 57 Stunden brauchte und im Jahre 1897 an den Ufern des Ob und des Irtsch ein 2500 km langer Saum von Fischleichen, die bis 5 m hoch angehäuft waren.

Es sei noch kurz erwähnt, daß Erdöl in allen Weltteilen gefunden wurde, sowie, daß sich die Lager auf alle geologischen Formationen vom Silur bis ins jüngste Tertiär verteilen und damit möchte ich mich nun dem engeren Thema dieser Ausführungen zuwenden, nämlich der Situation Österreichs hinsichtlich des Vorhandenseins von Erdöl und Erdgas in seinem Untergrunde. (Fortsetzung folgt).

Die österreichische Alpenfahrt 1925.

Unter dieser Bezeichnung veranstalteten der Österreichische Automobilclub und der Bayerische Automobilclub, vom 21. bis 30. Juni 1925 eine internationale Prüfungsfahrt für serienmäßig hergestellte Tourenwagen. Die vor dem Kriege bereits klassisch gewordene schwierige Prüfung soll wieder aufleben. Endlich ein Lichtblick in unserer an Rennen so reichen Zeit. Ein Geschwindigkeitsrennen ist für die Qualität eines modernen Gebrauchswagens ja wirklich keine einwandfreie Prüfung, die einseitige Leistung, die oft nur über wenige Kilometer aus einem Wagen gepreßt wird, besagt eigentlich überhaupt nichts. Durch die Staffelung nach unzähligen Kategorien wird außerdem das Gesamtbild stark beeinträchtigt, der Interessent kann sich unmöglich klar werden, welchen Wagentyp er bevorzugen soll. Eine Prüfung nach Art der Alpenfahrt ist, ähnlich wie die seinerzeitigen Herkomer- und Prinz Heinrich-Fahrten, entschieden etwas anders zu werten. Wagen aller Kategorien starten gemeinsam mit gleichen Gewinnaussichten, in erster Linie gibt die Zuverlässigkeit und erst in zweiter Linie die einem Wagen innewohnende Geschwindigkeit den Ausschlag, wobei noch Brenn- wie Schmierstoff und Kühlwasserverbrauch in Rechnung gezogen werden. Dabei sind konkurrenzmäßig »frisierte« Wagen ausgeschlossen, also nur Fahrzeuge zulässig, die in einer Mindestserie von 20 Wagen hergestellt wurden. Alles in Allem eine sehr harte Prüfung, die uns aber endlich wieder einmal einen einwandfreien Maßstab geben soll. Nach fast einem Jahrzehnt wird man wieder die Spreu vom Weizen scheiden können. Und daß diese klassische Fahrt im Rahmen der Münchener Verkehrsausstellung ausgefochten wird, ist für uns ein Grund mehr zur Freude. Und alle Ehre gebührt den beiden veranstaltenden Vereinen als erste den Bann gebrochen zu haben und seit Kriegsanfang zum erstenmal wieder eine großzügige, internationale Konkurrenz zu bieten.

Die Fahrt geht über eine Strecke von annähernd 2300 km, Ausgangspunkt ist Wien, Ziel München. Die tägliche Durchschnittsstrecke beträgt etwa 500 km, nach je zwei Fahrttagen wird ein Rasttag eingeschaltet.

Die Bestimmungen enthalten noch eine ganze Reihe von Vorschriften, von denen die wichtigsten sind: Zulassung nur von mindestens in Serien von 20 Stück gebauten Tourenwagen, vorgeschriebene Mindestbelastung, zwei geprüfte Fahrer je Wagen, die sich bei Ermüdung abzulösen haben, Plombierung der Motorhaube, Benzinkontrolle, Hilfsleistungen auf der Strecke, Kontrollorganisation etc.

Offen ist der Wettbewerb für alle einem international anerkannten Club angehörende Mitglieder. Drei Nennungstermine sind vorgesehen, und zwar:

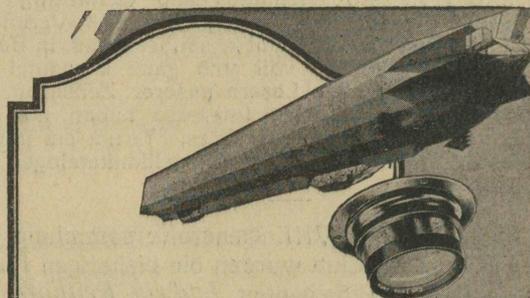
- I. Nennungsschluß: 15. März 1925, 4 Uhr nachm.,
- II. „ 15. April 1925, 4 Uhr nachm.,
- III. „ 16. Mai 1925, 4 Uhr nachm.

Bis zum 16. Mai 1925, 4 Uhr nachmittags werden alle bis dahin eingelaufenen Nennungen geheim gehalten, die Veröffentlichung erfolgt erst nach Schluß des letzten Termines.

Wie man sieht ist die Ausschreibung streng aber gerecht, jedem kleinstem Übelstand ist abgeholfen, hoffen wir nun, daß auch die Meldungen entsprechend einlaufen und daß die Organisation die den sonst üblichen Rennen leider stets anhaftenden Mängel beseitigt. Und wir wünschen besonders viele deutsche Konkurrenten am Ziel in unserer Heimatstadt begrüßen zu können.

In Wien wurde ein »Klub der Motorfahrer« gegründet. Geschäftsstelle Wien, VI. Gumpendorferstraße 81.

Über Zeiss-Spiegellicht. Der kurze Zeitraum von ungefähr 18 Monaten genügte der bekannten Firma Carl Zeiss, Jena um zu beweisen, daß sie nicht nur auf optischem Gebiet als führende Herstellerfirma zu betrachten ist, sondern auch auf dem Gebiete der Beleuchtungstechnik durch Schaffung des Zeiss-Spiegellichtes Hervorragendes zu bieten vermag. Unter diesem Sammelnamen »Zeiss-Spiegellicht« brachten die Zeisswerke Jena eine Reihe von Spiegellampen auf den Markt, die durch ihre hohen Vorzüge »größte Lichtfülle bei gleichzeitiger Stromersparnis« in außerordentlich kurzer Zeit die weiteste Verbreitung fanden. Daß man bei der Konstruktion dieser Zeiss-Spiegellampen bemüht war, Spezialmodelle für die verschiedensten Verwendungsmöglichkeiten, gleichgültig ob es sich um Büro-, Schaufenster-, Werkstätten-, Hallen- oder Straßenbeleuchtung handelt, zu schaffen — dafür gibt der neue, uns heute vorliegende Zeiss-Spiegellichtkatalog ein prächtiges Zeugnis. In vorbildlicher drucktechnischer Ausführung, mit zahlreichen Illustrationen geschmückt, gibt uns dieser Katalog zum ersten Mal eine geschlossene Übersicht über alle zur Zeit vorliegenden Typen des Zeiss-Spiegellichtes und ihrer Verwendungsmöglichkeiten. Insbesondere sind die Verwendungsmöglichkeiten durch wohlgelungene interessante Aufnahmen von Schaufenstern, Büroräumen, Speisesälen, Lagerhallen, Werkstätten, Maschinen- und Setzersälen in zweckmäßiger Form dargestellt. Auch eine knapp und allgemein verständlich gehaltene Abhandlung wissenschaftlichen Charakters ist nicht vergessen worden. Gerade diese dürfte für alle technisch gebildeten Kreise



Zu Luftbild-Aufnahmen gehört ein zuverlässiges Objektiv, das auch die kleinsten Einzelheiten haarscharf auf die Platte zeichnet und so Bilder schafft, die auch stärkster nachträglicher Vergrößerungen fähig sind. Im In- und Auslande werden daher mit Vorliebe Zeiss Objektiv dazu verwandt.

ZEISS TESSAR

1:6,3 1:4,5 1:3,5 1:2,7

Das ideale Objektiv für alle Zwecke der Photographie

*
Zeiss DOPPEL-PROTAR 1:6,3 bis 1:7,7
Das Zeissische Satzobjektiv
Zeiss TELE-TESSAR 1:6,3. Das neue fern-Objektiv für Moment-Aufnahmen
Zeiss DISTARLINSEN
Vorsatzlinsen zum Tessar
GELBGLASFILTER · DUKARFILTER

Bezug durch die Kamera-
fabriken und Photohandlungen

Austührlicher Katalog P 551 kostenfrei
von Carl Zeiss, Wien, IX., Ferstelgasse 1



nicht nur den interessantesten, sondern auch vor allem den überzeugendsten Teil dieser Werbedruckschrift bilden. Aber nicht nur der technisch gebildete, sondern auch der in technischer Beziehung unerfahrene Leser erhält bei gründlicher Durchsicht der Druckschrift ein klares Bild der Vorzüge des Zeiss-Spiegellichtes und gleichzeitig den Beweis, daß die Ideenverbindung: Zeiss — »Verbürgte Qualität« nicht nur auf die Optik, sondern auch in Bezug auf Zeiss-Spiegellampen voll und ganz berechtigt ist. Wir können daher allen Lesern unserer Zeitschrift, die für diese Druckschrift ernstes Interesse haben, nur empfehlen, von der Firma Carl Zeiss, Jena die unverbindliche Zusendung des Zeiss-Spiegellichtkataloges Bel 14 zu fordern.

Anlässlich der XVIII. Generalversammlung des Wiener Automobil-Club wurden die bisherigen Funktionäre mit dem Präsidenten *Ludwig Reithofer* an der Spitze einstimmig wiedergewählt.

In der Zeit vom 24. Mai bis 4. Juni wird in Budapest eine internationale Automobilausstellung abgehalten. Anfragen werden durch das vorbereitende Bureau Budapest, VI. Apponyi-Tér 1 erledigt.

Ford soll sich nach den neuesten Meldungen aus U. S. A. mit dem Gedanken tragen, auch die Motorradfabrikation aufzunehmen. Hoffentlich erleben wir keine »Straßenlaus« auf zwei Rädern.

Die General Motors Corporation, die bekanntlich Buik, Cadillac, Chevrolet, Oakland,

Oldsmobil etc. umfaßt, hat Hochkonjunktur. So konnte die New-Yorker Filiale im Jahre 1924 18349 Buik-Sechszylinder gegen 13979 der gleichen Type im Jahre 1923 verkaufen. Ein Drittel der gesamten deutschen Produktion — das sagt alles!

Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Chefredakteur und Verantwortlicher Redakteur: Hanns Pittner, I., Elisabethstrasse 3.
Druck der graphischen Kunstanstalt Hermann Pollak Ges. m. b. H. II., Haasgasse 10; sämtlich in Wien.

Versicherung

★
Spezialabteilung
für Luftfahrtrisiken
(Dr. Boetticher)

★
Jauch & Hübener - Assekuranz-Makler
Bleichenbrücke 10 Hamburg 36 Kaufmannshaus



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

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

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

Lederbekleidung
für sämtlichen Sport
in feinsten Ausführung

F. SCHINDLER

Wien, VII., Neubaugasse 17

Im Hofe rechts Telef. 30-7-25

Riedel & Beutel

Kaufhäuser für Herren- und Damen-Modewäsche
Lieferanten des Union Yacht Club.

I. Stephanspl. 9 u. 11 Wien III. Hauptstraße Nr. 2
Tel. 61-2-63, 66-4-26 Telephon 90-5-73

Für Segelsport:

Sportwäsche, Leinen-Hosen, Bordjacken und Südwesten, Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Club-Flaggen, Flaggengalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen.

Neuheit: Buchstaben und Ziffern zum aufnähen, verschiedene Größen, echtfärbig schwarz, als Unterscheidungsnummer laut Vorschrift des D. S. V.

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

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