

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. Pferdekraften 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.

Der

B.-F.-BOOTSMOTOR

(Bolle-Fiedler, D. R. P. a.)

Die Zweitakt-Präzisions-Maschine, die alle Wünsche erfüllt / Hohe Leistung auch bei niedrigen Drehzahlen, Zuverlässigkeit in jeder Schräglage, ohne Wartung, Präzision (Kugel- und Rollenlager), Einfachheit (ohne Ventile, Ölpumpe und -leitungen), hervorragende Drosselfähigkeit auch unter Vollast, Sparsamkeit, niedriges Gewicht, geringe Abmessungen, Unverwundlichkeit bei konkurrenzlos niedrigen Preise sind ihre Hauptvorzüge

1 Liter, 3 Zylinder, 17/25 PS.

2 Liter, 6 Zylinder, 34/56 PS.

**1 1/2 Liter, 4 Zylinder, Hochleistungs-
maschine, ohne Kompressor, effektive
Dauerleistung 50 PS., Gewicht etwa 65 kg**

Ausführliche Druckschriften durch:

Generalvertrieb der B.-F.-Motoren G.m.
BERLIN W 50 b. H.

Kurfürstendamm 239 Fernspr.: Steinplatz 5807
Telegr.-Adr.: Fiedlermotor

**Erstklassige solvente Vertretung für Österreich
gesucht.**



Internationale Ausstellung für Binnen-Schifffahrt und Wasserkraftnutzung Basel

1. Juli 1926 bis 15. September 1926

38 Gruppen. Schifffahrts-Anlagen,
Schleusen, Hafen-Anlagen, Fahr-
zeuge, Schiffsmaschinen, Kraft-
werke, Stauanlagen, Wasserbau,
Ausrüstungs-Gegenstände, Tur-
binen, Pumpen, Generatoren etc.

★

**Auskunft:
Geschäftsstelle Rathaus Basel**

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 8. TELEFON JOS. 18-5-63

Alex. Friedmann
Wien 2. Am Tabor 6.

über
100.000
Stück
im
Betrieb

Mechan. Schmier Pumpen

für alle Motoren
und Maschinen

In allen
Luftverdrängern
patentiert

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

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

Österreichische Metallhüttenwerke A. G.

Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 15

Telephon 951 und 978

Lagermetalle, Spezialität Marke: „TURBO-SQUIRREL“

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

Metallwarenfabrik Aktiengesellschaft

vormals

Louis Müllers Sohn Fritz Müller

XIII/2, Gurkgasse 18—22

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

Telegr. - Adr. :
„Metallmüller“



Abteilung Metallgießerei:

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

Abteilung Leichtmetallgießerei:

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

„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

Bootswerft

A. MATL

Wien, XIX., Kahlenbergdorf, Kuchelau

nächst dem Ruderverein „Austria“

Eigene Typen: Donau-Paddelboot 2 sitzig
Motor-Schnellboot 2—4 sitzig

Stadtbüro: Ing. M. SZOMBATHY

VIII., Sanettystraße 3/I. - Telephon 26-8-23

NAYLOR BROTHERS, LONDON. LTD

SLOUGH, ENGLAND.

Superfeine

Yacht-, Boot- und Automobillacke

Generalvertretung für Zentral-Europa: J. PLAUT, WIEN, I., BIBERSTRASSE 3

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

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

BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.
Linke Wienzeile 18



Schraubenfabriken
Fassondrehereien
Schmiedewerke
Metallwerk

**FEUER-
UND
EXPLOSIONSSICHERE
BENZIN
LAGERUNGEN**

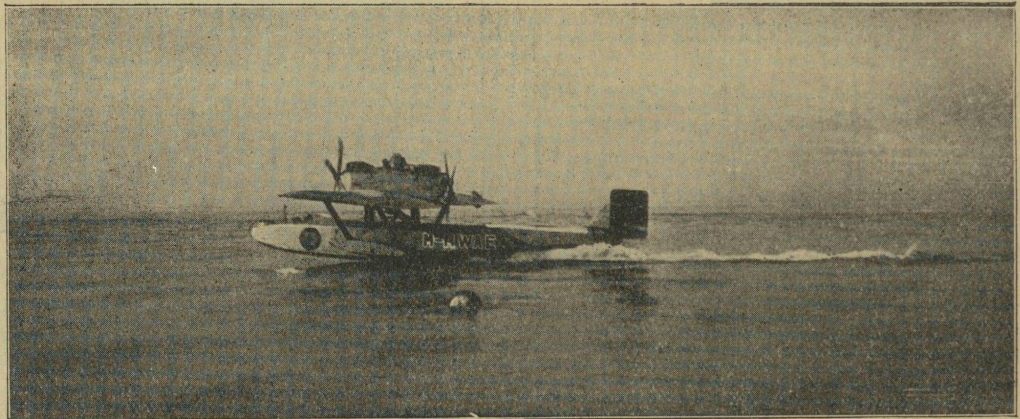
BENÖTIGEN
KEIN SCHUTZGAS
SIND DAHER
**PRAKTISCH
KOSTENLOS**
IM BETRIEBE



Dabeg

MASCHINENFABRIKS-A.G.
WIEN, VI.

WALLG. 39 TEL. 94-97



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.

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

— Offizielles Organ des —

Österreichischen Luftschiffer-Verbandes
Österreichischen Aero-Clubs
Österreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberöstr. 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.

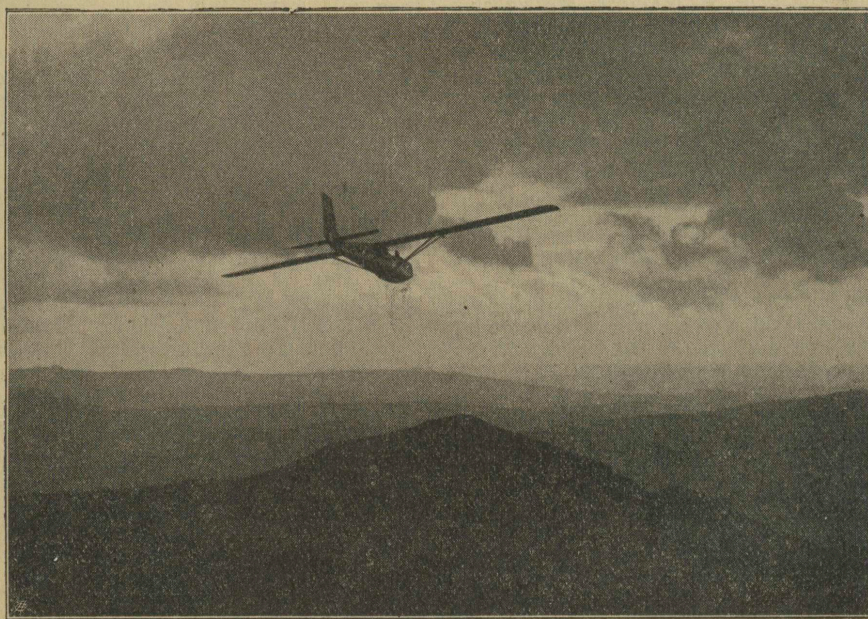
ABONNEMENTS:

Für Österreich jährlich	10 Schilling	Für das Ausland jährlich	15.— Schw. Frs.
Einzelnummer	1 Schilling	Einzelnummer	1.50 Schw. Frs.

Jahrgang 1925

Wien, Mai

Nr. 5



Rhönsegelflug 1924. Doppelsitzer „Margarete“

Akademische Fliegergruppe, Darmstadt.

MITTEILUNGEN.

Auszug aus dem Protokoll des X. Luftschiffertages vom 28. April 1925.

Vorsitzender: Präsident Baron *Economio*, Präsident des Oesterreichischen Aero-Clubs.

Anwesend waren die Herren: Präsident des Flugtechnischen Vereines in Wien, *Leopold Kupelwieser* und Sekretär Oberst *Kiticzan*, ferner die Delegierten des Oberösterreichischen Vereines für Luftschiffahrt in Linz, Oberst *Malina* und Hauptmann a. d. *Ferry Koch*, Delegierter der Aero-Sektion in Salzburg Hauptmann a. D. *Karl Woral*.

Entschuldigt waren: der Steirische Fliegerverein und der Oesterreichische Automobil-Club.

Die anderen eingeladenen Vereine hatten sich nicht gemeldet.

Der Vorsitzende eröffnet den X. Luftschiffertag mit einer herzlichen Begrüßungsrede, und nach Verlesung des vorjährigen Protokolles erstattet der Präsident einen kurzen Bericht über den Stand des Luftfahrwesens.

Die neugegründete Aero-Sektion in Salzburg erscheint in den Luftschifferverband als aufgenommen; der Delegierte desselben erstattet einen Bericht über die Zusammensetzung dieser Sektion.

Nächster Punkt der Tagesordnung betrifft die durch den Oberösterreichischen Verein für Luftschiffahrt gestellten Anträge.

1. Wiederaufnahme der Verbandstätigkeit durch Wiederaufstellung der Aeronautischen Kommission im Sinne des § 18 der Verbandsordnung.

Der Delegierte aus Linz, Herr Oberst *Malina* gibt hierzu einen kurzen Bericht; ebenso spricht über die Tätigkeit des Aeronautischen Verbandes der Präsident des Flugtechnischen Vereines, Herr *Kupelwieser*, und wurde nach eingehender Debatte beschlossen, die Aeronautische Kommission wieder aufleben zu lassen.

Nunmehr sind die verschiedenen Vereine aufzufordern, ihre Delegierten für die Aeronautische Kommission bekanntzugeben.

2. Festsetzung eines Jahresbeitrages. Es wurde beschlossen, daß derselbe 10 Prozent des Jahreseinkommens durch Mitgliedsbeiträge der einzelnen Vereine beitragen soll.

3. Festsetzung des Ortes des nächsten Luftschiffertages. Von der Bestimmung desselben wurde vorläufig Abstand genommen und wird die Wahl des Ortes die Aeronautische Kommission zu treffen haben.

4. Anpassung der Satzungen des Oesterreichischen Luftschifferverbandes an die Satzungen des Deutschen Luftschiffverbandes. Die Änderung der Statuten in diesem Sinne wird der Aeronautischen Kommission übertragen.

5. Anschluß des Oesterreichischen Luftschiffverbandes an den Deutschen Luftfahrtverband. Oberst *Malina* verliest die mit dem Luftfahrtverbande gewechselten Briefe und legt die Statuten desselben vor. Auch darüber hat die Aeronautische Kommission die Entscheidung zu treffen.

6. Verfassung einer Denkschrift über den gegenwärtigen Stand der österreichischen Luftfahrt und Überreichung derselben an die geeigneten Stellen mit der Bitte um Förderung. Dieser Antrag wird angenommen und der Präsident gebeten, ein solches Memorandum auszuarbeiten und den betreffenden Stellen überreichen zu wollen.

7. Ad § 10 der Satzungen des O. L. V.: Bestimmung der Zeitschrift »Flugzeug und Yacht« als Organ des Oesterreichischen Luftschiffverbandes.

8. Antrag an das Verkehrsministerium betreffend Nominierung von Mitgliedern aus den Vereinen der Bundesländer in den Fachausschuß.

Weitere Anträge liegen nicht vor, worauf der Präsident den X. Luftschiffertag um 1/2 7 Uhr abends schließt.

Österr. Aero-Club.

Auszug aus dem Protokoll der XXI. Generalversammlung am 28. April 1925.

Vorsitzender und Präsident Baron *Constantin Economio*.

Anwesend waren die 2 Vizepräsidenten und 34 ordentliche Mitglieder Als Gast der Delegierte des Salzburger Fliegervereines.

Der Präsident eröffnete die XXI. Generalversammlung mit einer Begrüßungsansprache und betonte mit Genugtuung, daß diese Generalversammlung zum erstenmal in den eigenen Clubräumen stattfinden könne. Hierauf erstattete derselbe den Jahresbericht über das Clubjahr 1924 und berichtete darin über die Tätigkeit und Beschlüsse der stattgehabten 5 Ausschußsitzungen. Der Club weise gegenwärtig 262 ordentliche Mitglieder, 30 lebenslängliche und 3 Ehrenmitglieder, sowie 2 außerordentliche Mitglieder auf. Im Clubheim finden zweimal wöchentlich Clubabende statt, und zwar jeden Dienstag und Freitag; außerdem hält auch die Fliegersektion ihre Zusammenkünfte im Clubheim des Aero-Clubs ab.

Der Jahresbeitrag für ordentliche Mitglieder wurde für das Jahr 1925 mit 20 Schilling festgesetzt.

Der Präsident berichtet noch eingehend über den Stand des Luftfahrwesens in Österreich und nachdem zu seinem Berichte keine Anträge vorliegen, wird durch den Kassenanwalt Dr. *Steinschneider* der Kassenbericht an Hand der vorliegenden Kassaberichte und Bilanz erstattet. Der Präsident spricht Herrn Dr. *Steinschneider* für seine jahrelange Mühewaltung den herzlichsten Dank aus.

J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

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

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU

Die Wahl des Präsidiums und des Ausschusses ergab die Wiederwahl des früheren Präsidiums und des Ausschusses. Neugewählter scheint Herr Dr. Ing. *Robert Böhm*.

Der Präsident dankte noch für die Wiederwahl und die Anwesenden stimmen in die Dankesworte, welche Herr Dr. *Steinschneider* an den Herrn Präsidenten Baron *Econom* für seine aufopfernde Tätigkeit richtet, lebhaft ein.

Anträge liegen folgende vor: Herr Graf *Hardegg* beantragt die Herausgabe eines Jahrbuches oder Mitgliederverzeichnis. Laut Beschluß der Generalversammlung, wird dieser Antrag dem Ausschuß zur Erledigung übergeben.

Antrag *Ludwig Dumbacher*: Die Todesfallprämie für den seinerzeit tödlich verunglückten Herrn *Wedige Frohreich* als Grundlage für eine Sammlung zur Errichtung eines Denkmals für gefallene und verunglückte Flieger zu verwenden. Nach lebhaften Debatten wird beschlossen auch diesen Antrag zur Bearbeitung und Ausführung dem Ausschusse zu überlassen.

Schluß der Generalversammlung 1/2 8 Uhr abends.

Ausschuß-Sitzungen vom 21. April und 8. Mai 1925.

Vorsitzender: Präsident Baron *Econom*.

Anwesend waren 2 Vizepräsidenten und 17 Ausschußmitglieder.

Neuaufnahmen: die Herren *Richard Pasquali, Rudolf Hiller, Direktor Honore Rascas de Chateau* redon der Cie. Navigation Aérienne, Baron *Fritz Rinthoffer, Hans Brandl, Major d. R. Franz Dellin, Oberstleutnant a. D. Rudolf Fitz, Major d. R. Klaudius Jurik, Rechtsanwalt Dr. Karl List, Ing.-Oberleutnant Ernst Winter, Hauptmann d. R. Franz Janauschek* und Kommerzialrat *Oskar Berl*.

Der Präsident brachte den Wahlvorschlag für die Wahlen in der Generalversammlung zur Verlesung. Ferner machte er auf das 25jährige Bestehen des Clubs aufmerksam und wurde beschlossen, dieses Jubiläum separat und in einem späteren Zeitpunkte zu feiern.

Der Posten des Generalsekretärs wurde mit Herrn Oberstleutnant d. R. *Hugo Sykora* besetzt, welcher seine Tätigkeit mit 1. Mai 1925 aufzunehmen hat.

Gewählt wurden in den Wirtschaftsausschuß für Lokalfragen: Herr Dr. von *Bardas*; gleichzeitig stellen sich die Herren Baron *Kuhn* und Oberstleutnant *Heller* — nach Möglichkeit — zur Verfügung.

In den Ausschuß für sportliche Fragen: Dr. von *Hoffmann*, Oberkommissär *Klepsch, Hans Mandl, Major von Hervay* und Oberstleutnant *Mannsbarth*.

In den Fahrtenausschuß: (gleichzeitig Sportkommissäre für Freiballons), Fahrwart: Generaldirektor *Cassinone*, Stellvertreter: Hofrat *Deutmoser*, Zeugwart: Oberstleutnant *Mannsbarth*, Stellvertreter: Oberstleutnant *Heller* und die übrigen Mitglieder des Fahrtenausschusses: Graf *Hardegg*, Regierungsrat Dr. *Schlein*, Hauptmann *Schiller, Dr. Hans Pertner*.

In die wissenschaftliche Sektion: Professor *Felix Exner*, Regierungsrat Dr. *Schlein, Dr. Hans Pertner, Dr. Wilhelm Schmidt, Dr. Hermann von Schrötter* und Dr. *Artur Wagner*.

In die kartographische Sektion: Dr. *Arnold Hildesheimer* und Dr. *Karl Peucker*.

Als Sportkommissäre für Freiballons die gleichen Herren wie im Fahrtenausschuß.

Weiters wurden die Taxen für Stifter mit dem einmaligen Mindestbetrag von S 5.000.— und für lebenslängliche Mitglieder mit S 2.500.— neu fixiert.

Oesterreichischer Aero-Club, Sekretariat.

Wien, I. Hofburg, Säulenstiege, II. Stock, Telephon 73-0-32

Bürostunden vom 1. Juni bis 15 September:

Vormittag von 1/2 11 bis 1 Uhr und Nachmittag (mit Ausnahme Samstag) von 1/2 5 bis 7 Uhr.

Österr. Flugtechnischer Verein.

Die am 27. v. M. abgehaltene Hauptversammlung verlief tagesordnungsgemäß. Besondere Anträge wurden nicht gestellt. Als Ausschußmitglieder für das laufende Vereinsjahr bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung wurden folgende Herren gewählt, und zwar: *Ing. Pius Beidl, Dr. Walter Bardass-Bardenau, Dr. Ing. Ed. Dolezal, Ing. Adalbert Furch, Joe Hoffmann-Ostenhof, Jungwirt, Rudolf Kann, Dr. Otto Komorzynski-Oszczynski, Theodor Kövesdy, Karl Kronfuss, Leopold Kupelwieser, Hugo Nickel, Hanns Pittner, Dr. Karl Scheimpflug, Ing. Eduard Suess, Nikolaus Wagner-Florheim* und *Ing. Franz Wels*. — Als Rechnungsrevisoren wurden wiedergewählt die Herren *Josef Aschauer* und *Eugen Klose*.

In der darauf stattgefundenen Ausschußsitzung wurden gewählt, und zwar: Zum Präsidenten Herr *Kupelwieser*; zu Vizepräsidenten die Herren *Nikel, Dr. Komorzynski-Oszczynski* und *Pittner*; zum Kassaverwalter Herr *Kövesdy*; zu dessen Stellvertreter Herr *Kann*; zu Schriftführern die Herren *Furch* und *Hoffmann-Ostenhof*; zu Bibliothekaren die Herren *Kronfuss* und *Wels*, in das Fünferkomitee für Propaganda- und Werbe- sowie Finanzangelegenheiten die Herren *Dr. Komorzynski-Oszczynski, Kupelwieser, Nickel, Pittner* und *Dr. Scheimpflug* und in das technische Komitee für Versuchs-, Demonstrations- und Prüfungsangelegenheiten die Herren *Beidl, Dr. Dolezal, Nickel, Suess* und *Wels*.

Mitteilungen des Oberösterreichischen Vereines für Luftschiffahrt in Linz a/D, Badgasse 2.

1. Neuaufnahmen: 17 unterstützende Mitglieder.
2. Ergebnis des Fluges des Junkers-Flugzeuges nach Linz am 5. April und des Vortrages am gleichen Tage. Besprechung am 6. April zwischen Vertretern der Gemeinde Linz, der Oesterreichischen Luftverkehrs-A. G. und unseres Vereines unter Vorsitz des Bürgermeisters, Herrn *Dametz*. Grundsätzliche Zustimmung der Vertreter der Gemeinde zur Widmung der »Katzenauer Gründe« als Flugplatz und zur Gründung einer Oberösterreichischen Luftverkehrsgesellschaft zwecks Einbeziehung Oberösterreichs in den Fernluftverkehr.
3. X. Luftschiffertag: Die von unserem Vereine eingebrachten Anträge und Anfragen führten zu den im Sitzungsprotokoll ©. L. V. niedergelegten Beschlüssen.

Für die österreichischen Patente Nr. 89465 »Ballonstoff« und Nr. 80665 »Ballonstoff aus Darmprodukten mit oder ohne Gewebeunterlagen« werden Käufer und Lizenznehmer gesucht. Gefällige Anträge befördert Patentanwaltskanzlei W. O. K., Wien, VII., Spittelberggasse 3.

Junkers-Flugverkehr, Österreich—Polen

von Minister a. D. Dr. Julius von Twardowski

Präsident der Austro-Polnischen Bank A. G. und der Österreichisch-Polnischen Handelskammer in Wien.

Wohl selten hat sich die Entwicklung einer neuen Errungenschaft in so rapidem Tempo vollzogen, wie die Verbesserung und Ausgestaltung des menschlichen Fluges. Nach anderthalb Jahrzehnten hielt man bereits so weit, daß die technischen Probleme von praktischen Fragen der Auswertung und Nutzbarmachung abgelöst wurden, daß an Stelle der Konstruktion die Utilität getreten ist. Das Flugzeug ist das vornehmste Instrument des modernen Distanzenschwundes. Dieser negiert die Entfernung, bringt Länder und Völker einander näher, fördert ihr gegenseitiges Verständnis und somit die allgemeine Verständigung. Darin liegt die Bedeutung des Flugzeugs als Kulturvehikel. Als der größte Zeitsparer gewinnt es, von der großen Allgemeinheit noch wenig beachtet, dennoch mit jedem Tage an Bedeutung für jedermann, für jeden Beruf. Am handgreiflichsten offenbart sich dies natürlich dem Vertreter praktischer Wirtschaft, also dem Kaufmann, dem Industriellen. Und gar in heutiger Zeit, da die Staatsgrenzen noch lange nicht aus Trennungsstrichen zu Berührungslinien, aus Barrieren zu Brücken geworden sind. Hat doch seit dem großen Umsturz gerade an den Landesgrenzen ein mechanisierter und überspitzter Souveränitätsbegriff in subalternen Formen die rückständigsten Orgien gefeiert, so daß die verschiedenen Grenzhöllen zu den empfindlichsten Nachkriegsgreueln gezählt werden mußten. Bei aller dankbarer Anerkennung der in den allerletzten Jahren erzielten Fortschritte und Erleichterungen, ist gegenwärtig eine wirklich behagliche Grenzüberschreitung doch nur im Flugzeug möglich. Nur so kann man die Staatsgrenzen ignorieren, sie verkehrstechnisch unschädlich machen.

Speziell für den Verkehr zwischen Österreich und Polen bedeutet die kürzlich erzielte polnisch-tschechoslowakische Verständigung allerdings den Ausgangspunkt für mehrfache Erleichterungen. Nichtsdestoweniger wird auch hier, angesichts der schon bestehenden lebhaften Beziehungen zwischen Österreich und Polen, der völlige Entfall der Grenzen und somit auch der Grenzformalitäten und Grenzschikanen polizeilicher und fiskaler Natur ebenso angenehm empfunden werden, wie die namhafte Beschleunigung der Brief- und Warenbeförderung. Passagier oder Ware werden nur beim Abflug und bei der Landung einem kurzen Verfahren unterzogen und die in Wien aufgegebenen Paket- oder Briefsendung schon nach drei Stunden der behördlichen Behandlung in Polen zugeführt. Wir stehen noch am Anfang — ein allgemeines Beförderungsmittel wird das Flugzeug auch zwischen den beiden genannten Ländern auch morgen und übermorgen noch nicht sein. Aber es ist schon unendlich viel gewonnen, daß in dem regelmäßigen Flugdienst ein Sicherheitsventil und ein Rettungsanker für alle Wirtschaftsorgane gefunden ist, die den heutigen

Zuständen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Paß- und Zollwesens machtlos gegenüber stehen. Deshalb mag hier gleich der Wunsch Raum finden, daß der Geist des Fluges auf Paß-, Zoll- und andere Behörden herabsteigen und sie veranlassen möge, die unerläßlichen Formalitäten in jenem Verhältnis zu vereinfachen und zu verkürzen, in welchem die Flugdauer zur normalen Eisenbahnfahrt steht.

Die vor wenig Tagen erfolgte Fertigstellung des österreichisch-polnischen Luftschiffahrtsübereinkommens ist ein Ereignis von größter Bedeutung; seine richtige Würdigung wird erst die Zukunft bringen. Heute aber wissen wir schon, daß mit diesem Akt zwei europäische Kulturen und Wirtschaftskörper, die bereits in reger Verbindung stehen, einander noch näher gebracht worden sind. Und es mutet wie ein Faktum Orans und zugleich wie ein glückverheißendes Omen an, daß jenes Luftschiffahrts-Protokoll die Namen des Alexander Grafen *Skrzyński*, Polens bedeutendsten Außenministers, und des hochverdienten und vielbewährten österreichischen Gesandten in Warschau Herrn *Nikolaus Post* trägt. Außer letzterem, der die Rückreise nach Warschau gleich im Flugzeug vollzog, hat auch der Gesandte Polens in Wien, Herr *von Wierusz-Kowalski* der Eröffnung der neuen Luftlinie hier beigewohnt und die Tragweite des Ereignisses in ungewöhnlich herzlichen und warmen Worten gefeiert, die seiner politischen Orientierung wie auch wirtschaftlichen Schulung alle Ehre und auf die Anwesenden starken Eindruck machten. Es darf in diesem Zusammenhang auch als günstige Verheißung bezeichnet werden, daß an der Spitze der »Österreichischen Luftverkehr A. G.« ein hervorragender Verkehrspolitiker in der Person des vormaligen Generalpostdirektors, Sektionschefs von *Wagner-Jauregg* steht, und daß der »Polnische Aero-Lloyd« von den Brüdern *Wygard* geleitet wird, die für ihre Aufgabe den nötigen Idealismus, gepaart mit dem nüchternen Blicke für die Wirklichkeit, mitbringen.

Polen hat unter der Mißgunst des Auslandes zu leiden wie wenig Länder. Auf die Gründe dieser Erscheinung einzugehen, ist hier nicht der Ort. Das Gefasel vom »polnischen Imperialismus« — so hieß nämlich lange Zeit die Erhaltung einer starken Armee zum Schutze der 1500 km langen Grenze gegen die Sowjets — ist so ziemlich verstummt. Vom »polnischen Chauvinismus« spricht man noch — auch da größtenteils zu Unrecht. Daß die maßgebenden Faktoren der Stimme der Vernunft Gehör geben, beweist unter anderem der Ankauf von Junkers-Apparaten zur Bedienung des polnischen Flugnetzes. Den freilich ganz vereinzelt Stimmen, die sich dagegen (natürlich! auch im Parlament) erhoben, hat eines der allermeist verbreiteten Tagesblätter, der *Kraukauer »Ilustrowany Kurjer Codzienny«*, der schon wiederholt Strömungen extremi-

stischer Unvernunft entgegengetreten ist, in seiner Nummer vom 3. Mai eine sachliche, daher scharfe Antwort erteilt. In dem dieser Angelegenheit gewidmeten, an erster Stelle gebrachten langen Artikel werden die Vorzüge der Junker-Flugzeuge in helles Licht gerückt und ihre Bekämpfung aus nationalistischen Motiven entschieden verurteilt. In demselben Aufsatz wird auch den Bestrebungen und Leistungen des polnischen Flugdienstes hohes Lob gespendet. Dies hat auch ein so unparteiischer Beurteiler, wie Direktor *Ing. Friedrich v. Fischer*

von den Dessauer Junker-Werken getan, der in seinem am 10. März d. J. im Wiener Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrag Polens Bemühungen und Maßnahmen zur Förderung des Luftverkehrs (zum Beispiel Unentgeltlichkeit aller dem Flugwesen dienenden Telefongespräche) als vorbildlich bezeichnete.

Die Annäherung der Völker kommt nicht durch Zureden und Gründe zustande; das vollbringen nur Taten. Und eine solche ist auch die Eröffnung des österreichisch-polnischen Luftverkehrs.



Die Eröffnung des Luftverkehrsweges Oesterreich—Polen.

Der erste Flug.

»Wolny!«. Rasch springt der junge Bursche zur Seite, donnernd springt der Motor an, nachdem der Propeller erst einigemal wie tastend um sich schlägt, dann hebt ein Summen und Surren an und wie vom Wirbelwind gepackt, legt sich die schüchterne Grasnarbe auf den Boden nieder. Kalter Winter ist noch auf dem Flugplatz in Krakau, die startbereite Maschine möchte sich am liebsten losreißen von der kalten, hartgefrorenen Erde. Wir sitzen in unserer bequemen, ledergestülpten Kabine und hören nur dumpf das donnernde Sturmlied unseres silbergrauen Stahlvogels. Ein leichtes Zittern, das jetzt den schlanken Körper unseres Wolkenstürmers durchbebt, sagt uns, daß jetzt der Augenblick gekommen, wo er erdbefreit und fessellos in sein Element hinausstürmen wird. Noch rollt er über die harte Ebene des Flugfeldes, da — ein leichtes, fast möchte man sagen, über alles Irdische hinweghebendes Gefühl befällt uns, wir haben die Erde verlassen, aufwärts geht's in die Lüfte, leichter, immer leichter wird uns, wir sehen gerade noch das letzte Abschiedswinken der Zurückgebliebenen und immer höher und höher schraubt sich unsere silberne Taube in die helle, klare Luft. Ein schaurig erhabenes Gefühl überfällt uns, als wir so fessellos im luftigen Element dahindonnern, so klein, so unscheinbar klein unser stählerner Vogel, der uns so leicht beschwingt über die weiten, großen Ebenen und Wälder in eiligem Flug dahinträgt. Tiefer Winter unter uns schneebedeckte Täler, weiße, unendlich weite Flächen und Fluren, nur ab und zu durch dunkle Flecken, Nadelwälder, unterbrochen — die großen Ebenen, auf denen noch vor wenigen Jahren die Russenheere in heftigem Kampf von unseren verbündeten Armeen aufs Haupt geschlagen wurden.

Kielce — wie Kinderspielzeug sieht es aus, in der Ferne blinkt das Kirchlein mit seinen zwei schlanken Türmen herauf und so viel ordentlicher und regelmäßiger sehen die kleinen Häuschen aus — aus der Vogelperspektive. Und wiederum sind die großen, weißen Ebenen vor und unter uns. Heftige Böen, die unserem Vogel von seitwärts ins Gefieder fallen, zwingen den Piloten die luftige Höhe von 1600 Meter zu verlassen und wir gehen auf knappe 300 Meter herunter. Hier ist's wieder stiller.

Aber viel, viel zu kurz währt dieses schöne Vergnügen, schon winken von Ferne die schneebedeckten Türme und rußigen Schloten Warschaus zu uns herauf und in zwei schlanken Schleifen landen wir auf dem großen Flugfeld Warschaus. Einige hundert Schritte rollt unser kleiner Stahlvogel über den weiten Platz dahin, fast unwillig, als wollte er nur ungern sein luftiges Medium mit dem der winterlichen harten Erde vertauschen. Ein herzlicher Händedruck trennt uns von unserem braven Führer, der uns freundlich lächelnd die Uhr zeigt — wir brauchten nur 1 Stunde 35 Minuten für die Strecke Krakau—Warschau — für deren Zurücklegung unsere besten D-Züge 8 Stunden rußend und rumpelnd abrackern.

Viel zu kurz schien uns der Flug, so herrlich frei, so losgelöst von allem Erdhaften — wir freuen uns schon auf den Rückflug. — Do widzenia!

Lollus.

Wirtschaftliche Aussichten.

Am 27. April startete die erste Maschine von Wien nach Krakau. Ein weiterer großer Schritt nach vorwärts, seit wir, dank Wiens zentraler Lage als Handelsumschlagsplatz Mitteleuropas, in den europäischen Luftverkehr einbezogen sind.

Das große Interesse, mit dem beide Länder diesem ereignisvollen Tag entgegen sahen, gibt uns umsomehr Gewähr des sicheren Erfolges, mit dem die prominenten Persönlichkeiten des »Polska Linja Lotnicza Aerolot« in Warschau in Gemeinschaft mit der »Österreichischen Luftverkehrs A. G.« das große Ziel verfolgten, die bereits seit längerem bestehenden regen Beziehungen zwischen beiden Ländern zu erweitern, als durch dieses Verkehrsmittel, der oft hindernde Begriff »Entfernung« im wahrsten Sinne des Wortes »überflogen« wird.

Ganz besonders warm begrüßen wir die Aufnahme des Luft-»Fracht«-Verkehrs zwischen Wien—Krakau—Lemberg einerseits und nun Warschau—Krakau andererseits, der für Handel und Industrie manche Hindernisse und Umständlichkeiten hinwegfallen läßt, die bisher viele Geschäftsverbindungen nur locker und unausgenützt sein ließen. Mit einem Schlag sind die Schranken geöffnet, die der Tätigkeit vieler Branchen hierorts, durch die lange Dauer des Güter-Transportes, durch Grenz- und Zollformali-

täten hemmend entgegenwirkten, denn heute ist eine Flugdauer von 3 Stunden Wien—Krakau und von je 5 Stunden Wien—Warschau und Wien—Lemberg erreicht, was sich im Frachtgeschäft dermaßen ausdrückt, daß eine hier bis 7 Uhr früh aufgegebene Ware noch am selben Nachmittag in sämtlichen Empfangsstationen Polens beim Geschäftsfreund im Magazin oder im Schaufenster liegen kann.

Dieser Umstand ist wohl dazu angetan, der Handels- und Industriewelt durch mannigfache Vorteile sowohl für ihre Post als auch Warensendungen den Luftverkehrsweg jeder anderen Möglichkeit vorzuziehen, umsomehr als die Verzollung der Güter am Flugplatze seitens des Luftverkehrsunternehmens vorgenommen wird und die üblichen zeitraubenden Formalitäten hinwegfallen.

Eine große Chance für unseren Handel eröffnet sich durch das Weiterführen der Frachtstücke mit demselben Luftverkehrsunternehmen nach Danzig, das von Warschau in 2¹/₂ Stunden erreicht wird und von hier aus gehen Luftlinien nach den nordischen Ländern einerseits und ins russische Reich anderseits. Letztere Verbindung besonders eröffnet Aussichten, den Handel über Entfernungen in Zeiten zu leiten, in denen Wochen zu Tagen werden und uns dem hohen Ziel näher zu bringen, wo der Begriff »Entfernung« wegfällt, Länder und Völker, Kultur und Wirtschaft sich über Raum und Zeit die Hände reichen können, um gemeinsam wieder aufzubauen, was die Geisel des Krieges zerstörte und zunichte machte.

L Lach.

Flugpreise.

Von Wien nach Krakau	S. 100
„ „ „ Warschau	„ 150
„ „ „ Lemberg	„ 150
„ „ „ Danzig	„ 190

Auto-Abfahrt 7³⁰ Hotel Bristol, kostenlos.

Start um 8³⁰ in Aspern nach Krakau.

Ankunft um 3³⁰ in Aspern von Krakau.

Frachtsätze.

Von Wien nach Krakau	S. 1'—
„ „ „ Warschau	„ 1'50
„ „ „ Lemberg	„ 1'50
„ „ „ Danzig	„ 2'—

Pro Kilogramm angefangen.

Post-Karte 1800 + Luftpost 1800.

Post-Brief 3000 + Luftpost 3000.

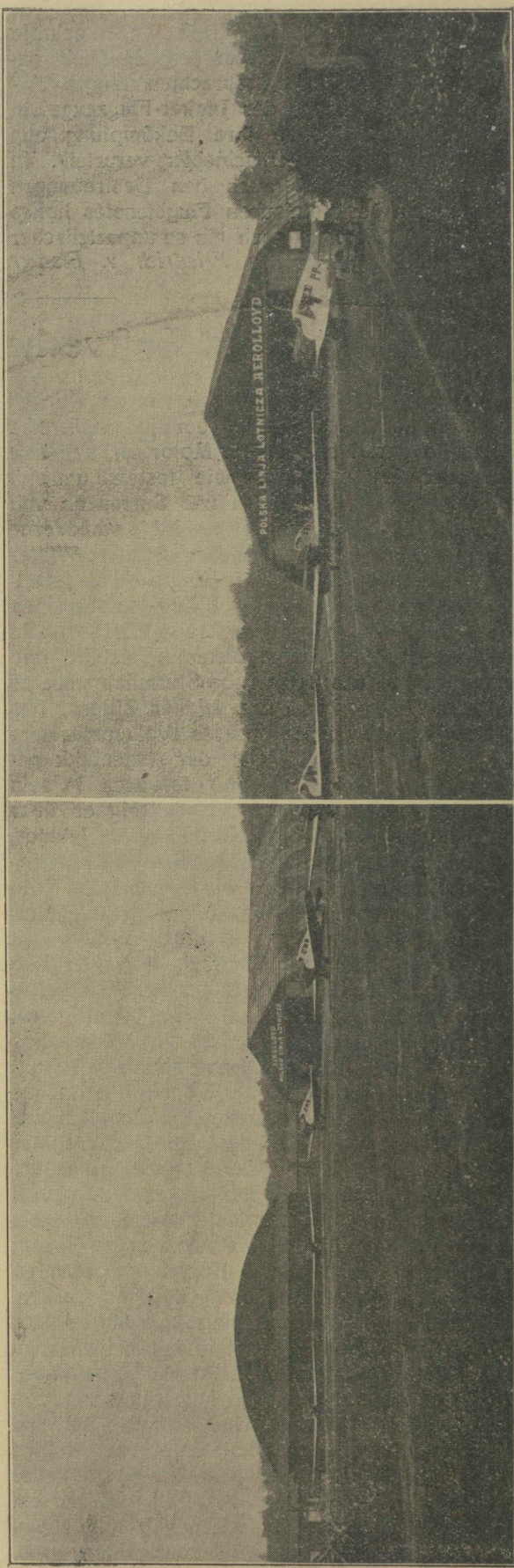
Versicherung

★

*Spezialabteilung
für Luftfahrtrisiken
(Dr. Boetticher)*

★

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



Der Flugplatz in Warschau des Polska Linja Lotnicza Aerolloyd. Die kleine Hütte rechts war der Anfang des nunmehrigen Flughafens.

Eingliederung des Handelsluftverkehrs.

Die technische Vervollkommnung des Flugzeuges hat sich im Vergleiche zu jener der anderen Verkehrsmittel (Bahn, Schiff und Kraftwagen) ganz außerordentlich rasch vollzogen. Schon vor dem Weltkriege wurden die kühnsten Hoffnungen in Bezug auf die wirtschaftlichen Aussichten des Flugverkehrs geäußert. Der Weltkrieg selbst hat den Flugzeugbau ganz außerordentlich gefördert, wenn er auch, was wohl nur selbstverständlich ist, das militärische und nicht das wirtschaftliche Moment in den Vordergrund schob. Nach dem Kriege setzte aber eine Reihe von Enttäuschungen ein. Sie umfaßte sowohl die Flugzeuge selbst, wie auch die ökonomischen Ergebnisse des Flugbetriebes. Wäre es auch verfehlt aus dieser Tatsache auf eine Minderwertigkeit des Flugzeuges schließen zu wollen, so geht aus ihr doch mit aller Klarheit hervor, daß die seinerzeit gehegten Erwartungen nicht erfüllt wurden. Heute sind wir so weit zu erkennen, daß sie nicht erfüllt werden konnten, weil sie den Grundlagen, auf denen allein ein wirtschaftlicher Friedensluftverkehr aufgebaut werden kann, nicht entsprachen. Immer klarer wird die Erkenntnis, daß die im Kriege und nach demselben gemachten Erfahrungen dem Wesen nach rein negativ sind, das heißt, daß sie lediglich lehren, wie ein Friedensluftverkehr nicht eingerichtet werden darf.

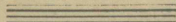
Als bald setzte auch die Remedur ein. Vor allem wurde mit dem Brauch ehemalige Kriegsflugzeuge in Handelsflugzeuge umzubauen gebrochen, dann der Einrichtung der Flugplätze, wie ihrer Verbindung mit dem Mittelpunkte der zugehörigen Stadt das gebührende Augenmerk gewidmet; schließlich trat man dem Studium rein wirtschaftlicher Fragen in der Richtung näher, daß sorgfältig untersucht wurde, welche Orte ein, eine rentable Betriebsführung ermöglichendes Quantum an Passagieren und Gütern zur Verfügung stellen können, wie auch, welche Arten von Gütern vornehmlich für die Beförderung auf dem Luftwege in Frage kommen.

Heute kann auch diese Entwicklungsphase als überwunden angesehen werden. Wir verfügen über Flugzeuge, die auch recht weitgehenden Anforderungen in Bezug auf wirtschaftlichen, das heißt Personal und Material, besonders Benzin, sparenden Betrieb genügen. Die Flugplätze sind der Mehrzahl nach zureichend ausgestattet und mit allen Einrichtungen versehen, die eine große Zuverlässigkeit und Sicherheit des Verkehrsdienstes gewährleisten, wie auch über eine durchaus befriedigende Verbindung mit dem Mittelpunkte der nächsten Stadt verfügen. Allerdings kann man sich nicht ganz der

Einwendung verschließen, daß die exzentrische Lage fast aller Flugplätze den Aufschwung des Luftverkehrs insofern ungünstig beeinflusst, als der Zubringerdienst die Betriebskosten vermehrt und auch die Gesamtreisezeit verlängert. Hier wird noch der Hebel zu einer fast grundstürzenden Verbesserung insofern anzusetzen sein, als der Umstand, daß die Fahrt vom und zum Flugplatze unter keinen Umständen länger als der Flug selbst dauern darf, unverrückt im Auge zu behalten ist. Unter den heutigen Verhältnissen besagt dies, daß Flüge über kurze Strecken unwirtschaftlich sind. Der große Vorzug des Flugverkehrs, seine hohe, allen anderen Verkehrsmitteln überlegene Geschwindigkeit, kann nur über längere Strecken voll zur Auswirkung kommen. Wie lang diese Strecken mindestens sein müssen, ist aber eine Frage für sich. Sie werden unter anderem umso kürzer, je näher der Abflug beziehungsweise Landeort dem Bestimmungsort der im Flugzeug zu befördernden Personen und Güter liegt. Man hat demalen schon erkannt, daß Passagiere und Güter nicht durch die an sich gewiß kurze Flugzeit, sondern nur dadurch anzulocken sind, daß die Gesamtreisezeit, also jene vom Verlassen des Domiziles, bis zur Erreichung des Zieles, das ja nie ein Flugplatz, sondern stets ein Punkt in der Zielstadt, ein Amt, ein Büro, ein Hotel oder dergleichen ist, gegenüber dem Zeitbedarf bei Gebrauch eines jeden anderen Verkehrsmittels einen auch praktisch ins Gewicht fallenden Gewinn bedeutet. Hier ist zweifelsohne noch viel in dem Sinne zu leisten, als die Frage der Anlage von Start- und Landepunkten im Inneren der Städte einmal aufs Tapet gebracht und der Lösung zugeführt werden muß.

In enger Verbindung damit steht dann das Problem der Eingliederung des Flugverkehrs in das gesamte Verkehrsnetz. Da ist es vor allem klar, daß der Flugverkehr nicht an sich bestehen, sondern nur in Wechselwirkung mit Eisenbahn und Dampfer, wie mit Kraftwagen und Motorboot die gebührende Stelle einnehmen und wirtschaftlich seine Besitzer und Benützer befriedigen kann. Hier muß noch viel gearbeitet werden. Es handelt sich da sowohl darum, die wirtschaftlichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Gegenden zutreffend zu erfassen, wie auch die für die Benützer bestimmte, gewiß nicht leichte Aufklärungsarbeit zu leisten. Die Schattenseite des überraschend schnellen Aufschwunges im Flugzeugbau ist leider, daß weite Kreise der Bevölkerung keinen Einblick und kein Urteil über dessen tatsächliche Leistungsfähigkeit, besonders über deren Grenzen, haben. Nicht zu selten be-

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

gegnet man beispielsweise der Meinung, daß das Flugzeug, weil es nicht wie die Eisenbahn eines mit Schienen versehenen Dammes, nicht wie der Binnenwasserverkehr einer natürlichen oder künstlichen Wasserstraße und auch nicht wie der Kraftwagen einer guten und gut in Stand gehaltenen Straße bedarf, billiger zu arbeiten vermag, als alle diese Verkehrsmittel. Nicht oft und nicht eindringlich genug kann auf das Unrichtige dieser Anschauung verwiesen werden. Die allgemeinen physischen Gesetze, besonders jenes der Schwere, gelten ja auch für das Flugzeug. Wenn dieses keiner vorher erbauten Bahn auf seinem Wege von einem zum anderen Flugplatze bedarf, so liegt die Erklärung darin, daß es sich die Bahn, die tragende Unterlage durch seine Bewegung selbst schafft. So bekannt auch diese Tatsache sein sollte, so oft kann

verkehrssystem sonach unmöglich. Gesetzt den Fall, diese Einsicht sei allgemein, so ist der Weg zur Erörterung frei.

Es ist ja auch in weiteren Kreisen bekannt, daß sich nicht jede Personal- und Materialbeförderung in zweckmäßigster Weise auf dem Luftwege bewerkstelligen läßt, sondern, daß bei Personen und Gütern der tatsächliche Zeitgewinn, bei Gütern überdies deren Handelswert eine ausschlagende Rolle spielt. Letzteres wird durch die oben bereits erörterte Tatsache bedingt, daß die Flugtarife, wenn sie nach dem Selbstkostenprinzip erstellt sind, nicht niedriger sein können, als die analogen der Bahnen, Kraftwagen und Schiffe. Von selbst ergibt sich da eine Scheidung, die im Hinblick auf das reiselustige oder -bedürftige Publikum lediglich jene Personen umgreift, denen der Zeitgewinn über



Verladung der Post und Fracht auf der Linie Danzig - Warschau.

man doch sehen, daß sie es nicht ist, daß immer wieder mit dem Argument: der Flugverkehr bedarf nur der Start- und Landeplätze und könne deshalb billig arbeiten, gearbeitet wird, sobald die Kosten dieses Verkehrs zur Debatte gestellt werden. In der Verkennung dieser Tatsache ist ein nicht unwesentlicher Grund der vielen Enttäuschungen, die die Betriebsergebnisse des Flugverkehrs bisher brachten, zu suchen. Aber da es sich um eine auf Naturgesetzen beruhende Tatsache handelt, kann man gar nicht anders, als mit ihr rechnen.

Vor klarer und alle überhaupt in Betracht kommenden Kreise einschließender Einsicht in die hier angeführten Umstände und grundlegenden Tatsachen ist eine wirklich zweckentsprechende, das heißt Enttäuschungen jeder Art vermeidende Eingliederung des Handelsluftverkehrs in das Gesamt-

alles geht, während bei Nachrichten (Flugpost) auch nur jene Mitteilungen für den Flugdienst zur Verfügung stehen werden, die schnell und unmittelbar, das heißt weder durch Telephon, noch durch Telegraph, überbracht werden müssen. Von Gütern werden selbstverständlich auch nur jene dem Luftverkehr zuströmen, die einerseits keine lange Beförderungsdauer, andererseits aber einen nicht gerade billigen Frachtsatz vertragen, also hochwertig sind. Damit ist eine weitere Erkenntnis in dem Sinne gewonnen, daß die unzutreffende, leider jedoch nur zu oft vernehmbare Meinung, der Luftverkehr wäre ein Konkurrent, also ein Schädling des Land- und Wasserverkehres, widerlegt erscheint. Je klarer man in jedes Detail blickt, je mehr man die Vorteile und Grenzen erkennt, die naturgemäß auch dem Flugverkehr gezogen sind, desto leichter

wird es ihn richtig dem bestehenden Verkehrssystem einzugliedern.

Bezieht man das Gesagte auf Österreich, so erhellt ohne weiteres, daß von der Wirtschaftlichkeit eines inländischen Flugverkehrs nichts zu halten ist. Wir können gar nichts anderes tun, als Anschluß nach allen Weltgegenden zu suchen. Wir sind ja viel zu klein, um sowohl die überlegene Geschwindigkeit des Flugzeuges auszunützen, wie ihm die zu einem rentablen Betrieb unumgängliche Zahl von Personen, Postsachen und Gütern zuzuführen. Aber wir haben einen anderen Vorteil. Dank unserer zentralen Lage kann ein wirtschaftlich richtiger Flugverkehr gar nicht Österreich und schon gar nicht Wien abseits liegen lassen. Der europäische Flugverkehr muß mit uns rechnen; er muß nach Nord und Süd, nach West und Ost über Österreich gehen, er muß uns nicht nur mit den politischen und wirtschaftlichen Zentren der Welt, sondern auch mit der Seeküste verbinden.

Damit öffnet sich uns ein weites Betätigungsfeld, das auszunützen unsere Pflicht ist. Wir werden diese Aufgabe richtig lösen, wenn wir nach allen Richtungen hin, besonders schlecht ist es vorderhand mit der Südrichtung, mit jener zur Adria, bestellt, leistungsfähige, das heißt schnelle, sichere und ökonomische Flugzeugtypen in Dienst stellen, wenn wir ihnen alle jenen Personen, Nachrichten und Güter, die das Hauptgewicht auf Reiseschnelligkeit legen, anvertrauen und wenn wir uns auch die Er-stellung tadellos funktionierender Anschlüsse an die auswärtigen Fluglinien, die Bahnen und Schiffs-, wie sonstige Verbindungen angelegen sein lassen.

Kann und will das bisher Gesagte auch keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit machen, so dürfte es doch genügen, um zu erkennen, daß das Problem der richtigen Eingliederung des Luftverkehrs in den Gesamtverkehr ebenso vielseitig, wie weit umfassend ist. Zu seiner erschöpfenden Behandlung würde ein nicht zu dünnes Buch, aber keine im Umfang beschränkte Studie erforderlich sein. Selbst dann wäre jedoch kaum viel gewonnen, denn auch die beste und ausführlichste Schrift bleibt wertlos, wenn dem Worte nicht die Tat auf dem Fuße folgt. An Worten hat es wahrlich nicht gefehlt, wohl aber an Taten. Deshalb möge hier von ersteren abgesehen und an die zuständige Stelle, das Bundesministerium für Handel und Verkehr, der dringende Apell gerichtet werden, endlich zur Tat zu schreiten. Am besten dürfte das in der Weise geschehen, daß vorerst von Sachkundigen des Luft-, Eisenbahn- und Binnen- wie Seeverkehrs, des Handels und Gewerbes, der Industrie, des Finanzkapitales und des Versicherungswesens eine bündige Beantwortung der Frage: Wie ist der Luftverkehr am zweckmäßigsten in das bestehende Verkehrssystem einzugliedern? verlangt und aus dem so erhaltenen Material ein Generalplan zusammengestellt wird, der einer ad hoc einzuberufenden Fachsenquete zur punktweisen Besprechung und Abstimmung vorzulegen ist. Unmittelbar nach Fertigung des nach der Abstimmung zu verfassenden Schlußprotokolles müßte an die Ausführung der Beschlüsse geschritten werden.

Der Worte sind wahrlich genug gewechselt, nun bald auf zur Tat!

AUS DER FLUGWELT

Der diesjährige **Segelflugwettbewerb in der Rhön** wird in der Zeit vom 31. Juli bis 31. August abgehalten werden. Er ist für Segelflugzeuge ohne Motor und solche mit Hilfsmotor offen und an Bedingungen gebunden, die im großen und ganzen denen der Vorjahre gleichen. Die Veranstaltung zerfällt in einen Vorwettbewerb, der vom 31. Juli bis 10. August stattfindet und in einen Hauptwettbewerb, für den die Tage vom 11. bis 31. August vorgesehen sind. Die Zulassung zum Wettbewerb ist an die Prüfung der angemeldeten Flugzeuge durch einen von der W. G. L. anerkannten Prüfer, die Beibringung verschiedener Belege, ein Nenngeld von je M 50 pro Flugzeug und den Nachweis der Staatszugehörigkeit gebunden. Aus-

länder können zum Wettbewerb nur gegen den Nachweis zugelassen werden, daß in ihrem Heimatland Reichsdeutsche bei internationalen Sportveranstaltungen nicht anders wie sonstige Ausländer behandelt werden. Für den Vorwettbewerb stehen Preise in der Höhe von M 6140, für den Hauptwettbewerb solche im Betrage von M 37.500 zur Verfügung. Gewertet wird nach der Formel $W = 10 S + H + M$, in welcher S die durchflogene Strecke in Kilometern, H die größte erreichte Höhe und M die Flugdauer in Minuten bedeuten.

Gegen die Zerstörung der Zeppelinwerft legte der amerikanische Senator *Copeland* am 21. Februar l. J. neuerliche Verwahrung ein und kündigte die Einbringung einer Entschließung dahin-



Janauschek Grammophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

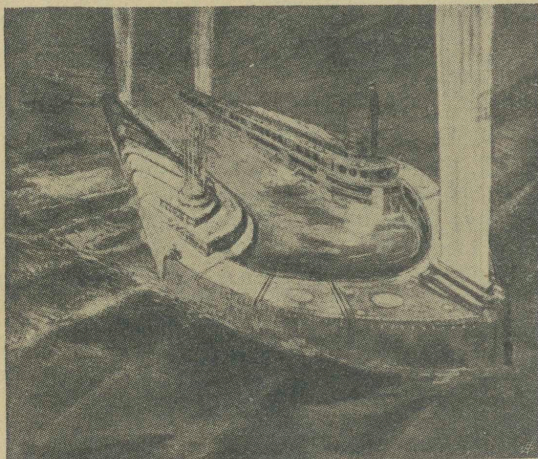
Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



gehend an, der Senat möge die Regierung der U. S. A. auffordern, der Pariser Botschafterkonferenz amtlich mitzuteilen, die U. S. A. würden diese Zerstörung als ein Unglück bezeichnen und sich ihr mit allen Mitteln widersetzen.

Auf dem Mont d'Afrique nächst **Dijon** wurde kürzlich der erste Leuchtturm für Luftfahrt in Betrieb genommen. Seine beiden Scheinwerfer verfügen über 1200 Millionen Kerzenstärken, werden daher auch unter minder günstigen Witterungsverhältnissen ganz wesentlich zur Erleichterung und Sicherung des Nachtverkehrs mit Luftschiffen und Flugzeugen beitragen.

Projekt eines schwimmenden Flughafens. Der Flugverkehr Europas mit der neuen Welt wird in absehbarer Zeit aus dem Stadium der Versuche in jenes der Ausführung treten. Neben der Einstellung geeigneter Flugzeuge und Piloten spielt dann die Frage von Zwischenlandeplätzen die erste Rolle. Wenn auch der Flug Europa—Nordamerika über Island und Grönland nach Tunlichkeit



die Überquerung des offenen Atlantik ebenso vermeidet, wie der sich an die afrikanische Westküste und die ihr vorgelagerten Inseln haltende Flug nach Südamerika, so bleibt doch in beiden Richtungen eine nicht unbedeutende Strecke freier See zu überfliegen. Auf dieser erforderlichen Falles niederzugehen, ist für Wasserflugzeuge gewiß möglich und bei nicht zu stürmischem Seegange auch nicht gefährlich. Anders liegen die Verhältnisse aber, wenn diese Flugzeuge dem regelmäßigen Passagierdienst zu obliegen haben. Die Zahl der Flugreisenden ist heute noch nicht sehr groß. Hauptsächlich findet dies in der Neuheit der Luftfahrzeuge seine Erklärung. Will man die für den Flugverkehr bereits

gewonnenen Personen diesem erhalten und überdies noch neue dazu gewinnen, so muß man für deren Bequemlichkeit und Sicherheit in weitestem Umfange vorsorgen. Dazu zählt auch die Schaffung von Landemöglichkeiten auf hoher See. Dieses Problem hat schon viele Köpfe beschäftigt. Eine der neuesten Lösungen zeigt unser Bild. Der französische Architekt *Mr. Defrasse*, denkt sich den schwimmenden Flughafen in Schiffsform. Aus armiertem Beton erbaut, soll dieser Hafen eine Länge von 450 m und eine größte Breite von 230 m erhalten. Auf dem Bug und dem beiderseits erhöhten Bordrand sind Scheinwerfer vorgesehen, Landung und Start erfolgen von achtern. Der erhöhte Bordrand ist zu Hangars, Vorrats- und Unterkunfts-räumen ausgenützt. Die breite Grundfläche im Verein mit der Form soll bewirken, daß der Flughafen auch bei bewegter See keinen größeren Schwankungen ausgesetzt ist. Welche Realisierungsaussichten das an sich gewiß gute Projekt hat, entzieht sich selbstverständlich heute noch der Beurteilung. Immerhin wäre es voreilig sich absprechend zu äußern, denn der lebhafteste Aufschwung aller Zweige der Technik hat schon so manches »fachmännische« Urteil Lügen gestraft. Im Interesse des Luftverkehrs liegt es gewiß, wenn das Problem von Flughäfen auf hoher See je eher der Lösung zugeführt wird.

Clement Ader

der Nestor der französischen Aviatik, starb kürzlich im 85. Lebensjahr zu Murette. Wie jeder Pionier des Fluges hatte auch er unter mangelndem Verständnis der Zeitgenossen und unzureichendem Stand der Motortechnik zu leiden. Sein Flugzeug, der der indischen Fledermaus nachgebildete »Eole« vermochte sich zwar in die Luft zu erheben, ein wirklicher Flug glückte aber nicht. Heute befindet sich »Eole« im technischen Museum zu Paris, während den Erbauer die kühle Erde deckt. Die Mittel zu seinen Konstruktionen erhielt *Ader* durch die Erfindung des heute zum Allgemeingut gewordenen Mikrophons. Die französische Regierung soll hierfür Fr. 200.000 bezahlt haben.

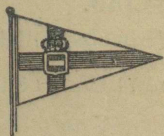
Kiel als internationaler Flughafen. Wie die Tel.-Union hört, besteht bei einer Lübecker Gesellschaft der Plan zur Errichtung einer Fluglinie Berlin—Lübeck—Kiel—Korsör—Kopenhagen und vielleicht weiter nach Stockholm und Christiania. Kiel besitzt in der ehemaligen Seeflugstation Hottenu eine Basis für derartige Pläne. Die Seeflugstation ist gerade deshalb vor der Vernichtung durch die Entente bewahrt geblieben, weil Kiel als Etappe für einen großen internationalen Flugverkehr ausersehen ist.

Ceschka-Hüte entsprechen der Forderung wahrer Eleganz
Spezialist in Lederdresshüten u. Kappen
Wien, VII., Kaiserstraße 123, IX., Alserstraße 6, Tel. 38034

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Ausschreibung der Attersee-Woche 1925.

A. Offene Verbandswettfahrten.

Art Verbandswettfahrten.
 Verein Union-Yacht-Club Attersee.
 Tag und Stunde 9., 10., 11., 12., 13. und 16. August, 10 Uhr vormittags.
 Bahn Am Attersee laut Programm. Länge: 3 Sm für die 5 m²-Rennklasse, ca. 11 Sm für die übrigen Klassen.
 Klassen Sämtliche Rennklassen und Altersklassen.
 Meldungsbeschränkung Mindestens 2 Meldungen (ausgenommen hievon ist die 40 m²-Rennklasse, für welche 1 Meldung genügt.)
 Besatzung Nach Vorschrift, erlaubte Höchstzahl bei der 22 m²-Rennklasse drei Personen. Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten.
 Ruderführung Nur durch Mitglieder eines vom D. S. V. anerkannten Yacht-Clubs.
 Preise Nach Vorschrift, außerdem Punktpreise.
 Einsätze Für Yachten bis einschließlich 30 m²-Segelfläche 4 Schilling, für kleinere bis einschließlich 15 m² 3 Schilling, für noch kleinere bis einschließlich 5 m² 2 Schilling pro Boot und Wettfahrt.
 Meldeschluß 15. Juli 1925, um 12 Uhr mittags.
 Meldestelle Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.
 Unterscheidungsnummern Laut Verbandsvorschrift vom Bootseigner zu beschaffen.
 Programm Ab 7. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

B. Interne Vereinswettfahrten.

Art Interne Wettfahrten.
 Verein Union-Yacht-Club Attersee.
 Tag und Stunde 14. August 6 Uhr früh, 22. August 7 Uhr früh, 19. August 9 Uhr früh, 17. und 18. August 10 Uhr vormittags, 10., 12. und 18. August 3 Uhr nachmittags.
 Bahn Am Attersee laut Programm. Länge: ca. 11 Sm, mit Ausnahme der Wettfahrt am 14. August, bei welcher die Bahnlänge 20 Sm und der Wettfahrt am 22. August, bei welcher die Bahnlänge 22 Sm beträgt.
 Klassen Die Wettfahrten sind offen bei den:
 Internen Wettfahrten am 10. und 12. August für die

Ausgleichsklasse (mit Vergütung). Bei größerer Meldungsanzahl Unterteilung der Klasse vorbehalten.
 Internen Wettfahrt am 14. August für die Sonderklasse, 40 m²-, 35 m²- und 22 m²-Rennklasse und 20 m²-Altersklasse.
 Klubhandicap am 17. August: für alle Klassen (mit Vergütung).
 Damenwettfahrt am 18. August 10 Uhr vormittags für alle Klassen (mit Vergütung).
 Wettfahrt um den August-Dehne-Erinnerungspokal am 18. August 3 Uhr nachmittags für die Sonderklasse.
 Sternfahrt am 19. August für alle Klassen.
 Wettfahrt um den Totilapreis am 22. August für alle Yachten von 30 m²-Segelfläche und darüber.
 Meldungsbeschränkung Mindestens 2 Meldungen (mit Ausnahme der 40 m²-Rennklasse, für welche bei der Wettfahrt am 14. August 1 Meldung genügt).
 Besatzung Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten. Bei der Damenwettfahrt am 18. August hat die Besatzung ausschließlich aus Damen zu bestehen.
 Ruderführung Nur durch Mitglieder eines vom D. S. V. anerkannten Yachtclubs.
 Preise Nach Vorschrift. — Wanderpreise: Für die Wettfahrt am 14. August für sämtliche Rennklassen je ein Wanderpreis (Halunk-, Woglinden-, Helga- und Scamp-Pokal) alle in drei aufeinanderfolgenden Jahren von demselben Boot zu gewinnen, für die Damenwettfahrt am 18. August Schruagerl-Pokal und für die Wettfahrt am 18. August 3 Uhr nachmittags August Dehne-Erinnerungspokal.
 Einsätze 2 Schilling pro Boot und Wettfahrt.
 Meldeschluß 15. Juli 1925 um 12 Uhr mittags. — Nachmeldungen werden keine entgegengenommen.
 Meldestelle Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

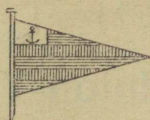
Unterscheidungsnummern . Für die Ausgleichsklasse ab 4. August gegen einen Einsatz von 5 Schilling im Klubhause. Die Nummerntücher müssen bis 25. August 1925 wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.
 Programm Ab 7. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

Termin-Kalender der Attersee-Woche.

Samstag, den 8. August 10 Uhr vormittags Ansegeln.
Sonntag, den 9. August 10 Uhr vormittags I. Verbandswettfahrt.
Montag, den 10. August 10 Uhr vormittags II. Verbandswettfahrt.
 3 Uhr nachmittags I. Interne Wettfahrt der Ausgleichsklasse.
Dienstag, den 11. August 10 Uhr vormittags III. Verbandswettfahrt.
Mittwoch, den 12. August 10 Uhr vormittags IV. Verbandswettfahrt.
 3 Uhr nachmittags II. Interne Wettfahrt der Ausgleichsklasse.
Donnerstag, den 13. August 10 Uhr vormittags V. Verbandswettfahrt.
Freitag, den 14. August 6 Uhr früh Wettfahrt um den Halunk-, Woglinde-, Helga- und Scamp-Pokal.
Sonntag, den 16. August 10 Uhr vormittags VI. Verbandswettfahrt.
Montag, den 17. August 10 Uhr vormittags Klubhaus-Handicap.
Dienstag, den 18. August 10 vormittags Damenwettfahrt.
 3 Uhr nachmittags Wettfahrt um den August Dehne-Erinnerungs-Pokal.
Mittwoch, den 19. August 9—12 Uhr vormittags Sternfahrt.
Donnerstag, den 20. August 10 Uhr vormittags Geschwadersegeln.
Samstag, den 22. August 7 Uhr früh Wettfahrt um den Totila-Preis.

Für den Ausschuß des U.V.A.S.
 Der Oberbootsmann:
Schultz.

Am Ufer der alten Donau ist
 hübsche kleine, ein Stock hohe
Villa mit Garten zu verkaufen.
 Anfragen bei Bootsbauer Heinrich
 Bachschwöller XXI., Obere alte
 Donau bei der Kagraner-Brücke.



Ausschreibung der Frühjahrs-Wettfahrten des Wiener Segel- und Ruder-Club.

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde: 14. Juni 10 Uhr, 20. Juni 14 Uhr 30 Min., 21. Juni 10 Uhr.

Bahn: Untere Alte Donau.

Bahnlänge: 2 beziehungsweise 2½ Seemeilen.

Klassen: a) Rennklassen 5 m², 10 m², Kategorie A (Baujahre 22, 23, 24 und 1925.)

Kategorie B (ältere Boote) 15 m², 20 m² und 22 m².
 b) Ausgleichsklassen: 7½ m² Doppelkanus und Jollen ohne Beschränkung.

Alle Wettfahrten finden nur statt, wenn mindestens 2 Nennungen vorliegen.

Besatzung: Laut Verbandsvorschrift; bei Doppelkanus müssen 2 Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines Vereines des D. S. V. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise: Laut Vorschrift.

Punktpreise: In jeder Klasse ein Punktpreis für die 3 Frühjahrs-wettfahrten.

Einsätze: Für die 5 m² Klasse und 7½ m² Kanus 2 Schillinge pro Yacht und Wettfahrt, für alle anderen Klassen 3 Schillinge.

Meldesluß 2. Juni 1925.

Meldestelle: Kommerzialrat Carl Brunner, Wien, I., Kohlmarkt 20.

Unterscheidungsnummern: a) Rennklassennummern sind laut Verbandsvorschrift vom Eigner selbst zu beschaffen.
 b) Ausgleichsklassennummern werden vom W.A.W.S. zugeteilt. — Nummerntücher sind selbst zu beschaffen.

Programme: Zwei Tage vor den Regatten frei bei den Clubwarten der genannten Vereine.

Besondere Bestimmungen: Außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. V. gelten die Bestimmungen des Programmes.
 Der Ausschuß.

Zur Beachtung! Unvollständig ausgefüllte Meldungen werden nicht berücksichtigt. Den Meldungen muß ein Klassenschein oder Standerschein beiliegen.

Stammverein.

Nach Schluß der Redaktion ging noch folgender Bericht vom U. V. C. Stammverein ein. Zu unseren Frühjahrs-wettfahrten sind folgende Meldungen abgegeben worden:

22 m²- Rennklasse: Woglinde, Junge, Pussi.

15 m²- Rennklasse: Rudi IV, Naglfar, Senta II, Lolita ex Rudi VI, Rudi VII (1925).

10 m²- Rennklasse: Afferl (P), Doornzwijn (B), Mädi I (B), am 17. V., Bimi I (B), Topsy (B), Willy (P), Lo (P), Bimi II (P), Pan (P), Said (P), Spatz, Kismet V (P).

5 m²- Rennklasse: Putzile, Daphnia II (Akka IV), Wo, Wahtawah.

FRANZ KNOBLICH

FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

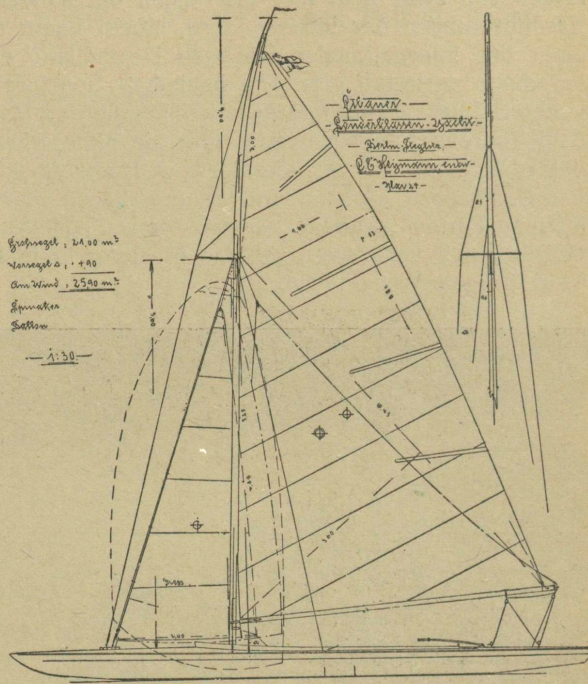
26 m² Kielswert-Yacht für seichte Gewässer.

(Libauer Sonderklasse.)

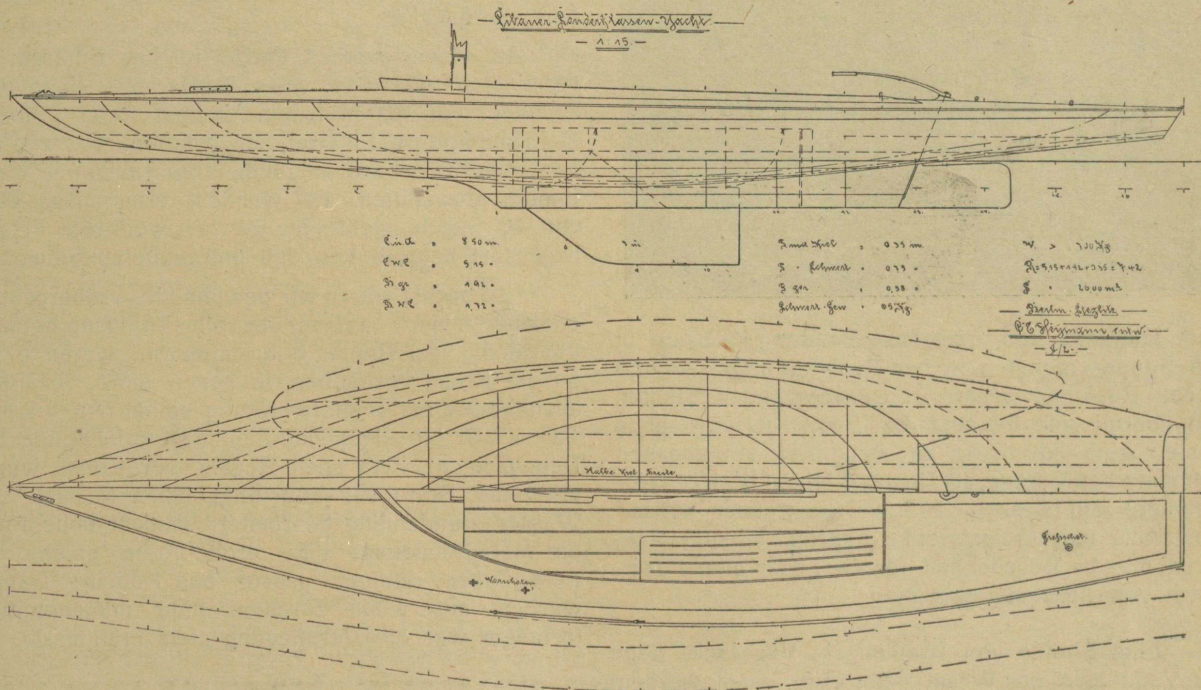
Entworfen von Oberingenieur C. E. Heymann, Berlin-Steglitz.

Der Binnensee bei Libau in Lettland ist ein ausgedehntes schönes Revier für Binnensegelei, wird aber oft von steifen Brisen aus der Ostsee bestrichen und ist in großen Teilen nur knapp 1'00 m tief. Der dort ansässige Yachtclub hat deshalb eine »Sonderklasse« eingeführt, welcher die beistehenden Risse entsprechen. Außer anderem schreiben die Bauvorschriften für die Klasse einen Tiefgang des Rumpfes mit Kiel von höchstens 0'35 m, mit Schwert von höchstens 0'75 m; eine Vermessungsgröße, ermittelt aus Länge in der Wasserlinie plus größte Breite plus Tiefgang mit Kiel von höchstens 7'5 m vor. Die Verdrängung muß mindestens 700 kg betragen und die Amwindsegelfläche darf nicht größer als 26'00 m² sein. Diese Vorschriften ermöglichen die Konstruktion eines modernen, aber nicht extremen, schnellen, geräumigen und stabilen Bootes zum Wander- und Wettsegeln, welches als solches sehr wohl auch Verwendung auf anderen großen Binnengewässern finden kann. So zum Beispiel gibt es auch auf den Rhein eine beliebte ähnliche, gleichgroße, aber mit 30 m² Amwindsegelfläche ausgerüstete Klasse. Bemerkenswert an den Libauer-Yachten ist besonders noch die Konstruktion des Schwertes. Dasselbe dreht sich nicht um einen Zapfen, sondern es ist ein Gleitschwert, das auf der Oberkante des Schwertkastens in zwei Armen hängt und bei Grundberührungen nach hinten in den Schwertkasten

pendelt, ohne Erschütterungen des Bootkörpers zu verursachen. Die Yacht hat eine Länge über alles von 8'50 m und eine größte Breite von 1'92 m. Der geringste Freibord beträgt 0'38 m.



Großsegel, 24,00 m²
 Mastsegel, 1,90
 Amwind, 25,90 m²
 Spinnaker
 Balloon
 1:20



Länge • 8,50 m
 Breite • 1,92 m
 Tiefe • 0,35 m
 Schwert • 0,75 m
 Masthöhe • 0,35 m
 Mastsegel • 1,90 m²
 Großsegel • 24,00 m²
 Amwind • 25,90 m²
 Spinnaker
 Balloon
 Verdrängung • 700 kg
 Freibord • 0,38 m
 Kielhöhe • 0,35 m
 C. E. Heymann, Berlin-Steglitz
 1:25

Aus Nord- und Ostsee.

Von Dr. Ing. Freiherrn v. Stritzl.

Ein glückliches Geschick hat das Deutsche Reich davor bewahrt, wie wir, vollkommen von der See abgeschnitten zu werden; und wenn auch heute die Kieler Woche nicht das Ereignis ist, das sie vor dem Kriege war, so ist doch das Interesse, das weite Kreise des deutschen Volkes dem Wassersport entgegenbringen, kein geringeres geworden. Deutlich zeigen sich zwar auch hier die Folgen der schweren Erschütterungen der letzten Jahre, indem kaum auf einer der internationalen Regatten Deutschland entsprechend vertreten war. Die deutschen Sportkreise haben vielmehr ihre Aufmerksamkeit in erhöhtem Maße dem Tourensegeln zugewandt und die altbewährten deutschen Yachtwerften, wie Oertz, v. Hacht, Abeking und Rasmussen, Lürssen und andere, haben in den letzten Jahren prächtige Typen von Segel- und Motoryachten herausgebracht, die in erster Linie für Tourenzwecke erbaut sind.



Hunderte von deutschen Yachten kreuzen in den Sommermonaten in der Nord- und Ostsee und in den Küstengewässern der angrenzenden Staaten und überall sind die deutschen Segler gern gesehene Gäste. Auch ich hatte in den drei vergangenen Sommern den Vorzug, als Gast des Herrn W. Granzow (Bremen) auf dessen 145 m² Seekreuzer »Elsa« prachtvolle und ereignisreiche Fahrten mitzumachen, deren manche Begebenheit für die Leser dieser Zeitschrift von Interesse sein mag.

* * *
Eine Stunde von Bremen, in Vegesack, liegt der Yachthafen des Weser-Yacht-Club; rasch werden

noch aus dem Depot die Vorräte ergänzt, dann gehts aus der Vertäuung, zum ersten Start der Nordsee-Woche. Zwei Tage haben wir Pech und erhalten, obwohl stets führend, keinen Preis. Die große Regatta Bremerhaven-Cuxhaven aber findet uns als Sieger unserer Klasse und absolut schnellstes Boot des Tages am Ziel und mit drei Hurra-Rufen passieren wir die »Alte Liebe«, nachdem wir die 66 Seemeilen lange Strecke in 7 Stunden 30 Minuten bei südöstlichen Winden, Stärke 2 bis 3, in brausender Fahrt zurückgelegt haben. Mit gestärktem Selbstbewußtsein traten wir die Weiterreise zunächst elbeaufwärts dann durch den Kaiser Wilhelms-Kanal nach Kiel an.

Vier Wege führen von Kiel in die skandinavischen Gewässer: der östliche Kurs nach Rügen, Bornholm und weiter in den finnischen und baltischen Meerbusen, die drei übrigen, Sund, großer und kleiner Belt, ins Kattegat und Skagerrak. Während landschaftlich der kleine Belt mit seinen dicht bewaldeten Ufern die größten Reize bietet, ist bei Nacht die Fahrt durch den Sund, insbesondere an der engsten Stelle, zwischen Hälsingborg und Hälsingör, von unübertrefflicher Schönheit; man durchsegelt ein Meer von Lichtern.

Navigationsmäßig bietet besonders die reich gegliederte Westküste von Schweden viel Abwechslung. Man meint sich plötzlich mitten in die Inselwelt Dalmatiens versetzt, wenn man an einem sonnigen Sommertag nichts als felsige Eilande und tiefblaues Wasser um sich hat. — Alte Erinnerungen steigen auf an bessere Tage, als wir noch eine Küste hatten, stiefmütterlich behandelt zwar, doch deshalb gerade umso schöner! —

An einem solchen Platze in den Schären, da vereinigten wir uns eines Tages mit einem Geschwader von 40 deutschen Yachten unter Führung des Kommodore Le Bret, die gekommen waren um der Stadt Göteborg anlässlich ihres Jubiläums einen Besuch abzustatten. Es war ein erhebendes Bild; von 40 Segeln wehte die schwarz-weiß-rote Flagge, begeistert begrüßt von den befreundeten Schweden.

Zu sechst waren wir gewöhnlich, vorübergehend auch nur zu viert; das Boot über alles 16 m lang, bot nicht übermäßig viel Raum, doch immerhin waren 6 bequeme Kojen vorhanden, in denen sich's, bei nicht allzu bewegtem Wetter, prächtig schlief. An warmen Tagen war die allgemeine Lieblingsbeschäftigung das Deckwaschen; nach allen Regeln der Kunst wurde mit Sand, Schrubber und unendlichen Mengen von Wasser stundenlang gearbeitet; weniger beliebt war die Metallreinigung; eine große Rolle spielte das Essen oder richtiger gesagt das Kochen; Damen wurden auf weite Strecken nicht mitgenommen, trotzdem war die Verpflegung stets erstklassig.

* * *

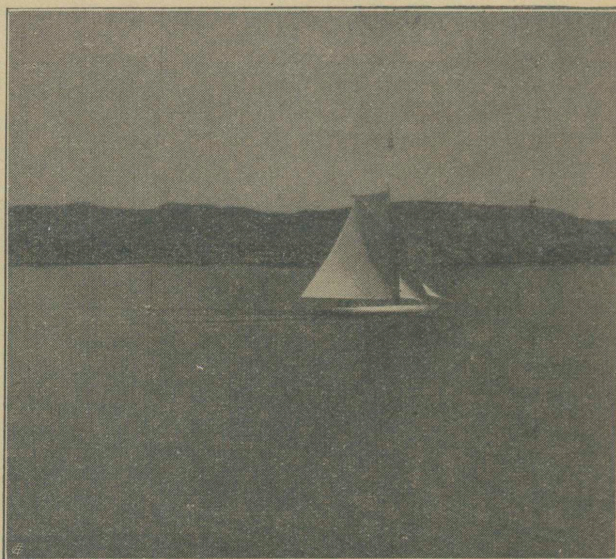
Eines Tages befand sich die »Elsa« auf der Heimreise südlich von Kopenhagen, als uns ein von achtern aufkommender Gewittersturm überraschte, der gerade mit Einbruch der Dunkelheit so plötzlich einsetzte, daß wir kaum noch Zeit gefunden hatten, die Segel entsprechend zu reffen. Mit unheimlicher Geschwindigkeit sausten wir in die stockdunkle Nacht, jeden Augenblick in Gefahr, gegen eine der zahlreichen Fahrwassertonnen zu rennen. In nächster Nähe an Backbord und Steuerbord gleichen Kurs steuernde Fahrzeuge, in der gleichen Lage, verhinderten uns an der Ausführung eines Manövers, um die Segel weiter einrefen zu können. Die Windstärke war inzwischen auf 6 bis 7 angewachsen, die Sichtigkeit bei heftigem Regen derart gering, daß große Leuchtfeuer, die wir in nächster Nähe passierten, erst in Sicht kamen als sie achteraus peilten und das Wetter wieder etwas aufklärte. Der Wind hielt die ganze Nacht und den folgenden Tag an, drehte jedoch so ungünstig, daß wir gezwungen waren zu kreuzen. Am Abend in Sicht der deutschen Küste angelangt, standen wir 20 Seemeilen östlich des gekoppelten Bestecks.

Ein anderes Mal überraschte uns ein schwerer Südweststurm im Skagerrak, unterwegs von Christiania nach Marstrand. Über vierundzwanzig Stunden hatten wir gegen Wind, See und Strom mühsam angekämpft, vollständig durchnäßt und stark ermüdet, bei stets noch zunehmender Windstärke, glaubten wir nicht noch eine Nacht auf See durchhalten zu können, umsomehr als einer der Herrn vollkommen zusammengebrochen war und seit Stunden laut jammernd im Cockpit lag. Wir entschlossen uns daher, eine etwa 15 Meilen nördlich von Marstrand gelegene 150 m breite Durchfahrt zwischen zwei Schären, auf deren einer der Leuchtturm Mäseskär stand, anzusteuern, was uns auch gelang. Die Durchfahrt selbst bei Windstärke 9, vor den Fetzen der Sturmfock mit laufendem Hilfsmotor glückte ebenfalls, obwohl zwei Mann am Steuer kaum imstande waren, das Dwarswerfen des Bootes in den viele Meter hohen Brandungswellen zu verhindern und obwohl Sturzseen jeden Augenblick das Deck des Bootes zu zertrümmern drohten.

Kaum waren wir durch, da setzte der Motor aus; mit einem Aufschließen gelang es noch, das Boot einigermaßen in Deckung der Insel Mäseskär zu bringen und hier beide Anker fallen zu lassen. Ein weiteres Einlaufen in die Schären durch die zahlreichen, allseits verstreuten Unterwasserriffe war selbst an Hand der Spezialkarte ausgeschlossen. Wir lagen durchaus nicht in ruhigem Wasser, konnten uns aber hier wohl einige Stunden halten und in zwischen würde hoffentlich der Leuchtturmwärter telephonisch Hilfe herbeigerufen haben; die Nacht brauchten wir nicht zu fürchten, da in dieser Breite im Sommer die Sonne nur für wenige Stunden unter dem Horizont verschwindet. Doch bald schon hatten wir einen neuen Schreck. Die Anker hielten nicht; wir trieben langsam gegen die Riffe, wo turmhoch die nördlich von Mäseskär heranrollende See

brandete. Wir hißten das Notsignal, ohne Hoffnung daß rechtzeitig Hilfe möglich wäre, denn die Karte verzeichnete keinen Hafen in der Umgebung.

Höchstens 50 m noch waren wir von der Brandung entfernt, ohne irgend eine Möglichkeit, das Scheitern des Bootes zu verhindern. Wir waren auf das äußerste gefaßt. Da plötzlich erschien wie ein Wunder zwischen zwei Klippen der schneeweiße Bug eines Lotsenkutters — die »Elsa« war gerettet. Mit seinem starken Motor schleppte uns der schwedische Lotse den unheimlichen Weg zwischen Klippen und Riffen hindurch in einen kleinen, netten Hafen auf der Insel Käringön.



„Elsa“ in den Schären.

Nicht immer ist's so stürmisch; bei leichter Brise und strahlendem Sonnenschein wirft die »Elsa« vor dem Landhaus der Familie J. in Båstad Anker. In 30 stündiger Fahrt haben wir über 100 Seemeilen zurückgelegt, um hier zwei junge Damen zu besuchen. Vor allem machen wir uns »landfein«, ein umständlicher Vorgang, der sich größtenteils auf Deck abspielt und etwa an die Morgentoilette in einem Affenkäfig erinnert — wie konnten wir ahnen, daß sich in der Villa ein 58 faches Fernrohr befand! Fast kentert noch das Beiboot vor Überfüllung aber es ging diesmal noch gut ab und endlich bestieg als Letzter unser »Segelmacher«, der stets die besten und ältesten Witze auf Lager hatte, das Land, beim Anblick des Fernrohrs bis über die Ohren errötend. Es war ein entzückender Tag, den wir hier verbrachten, unter anderem unterschied sich das Menü im Hause J. in vorteilhaftester Weise durch seine Kürze von dem sonst überreichen und nie endenwollenden schwedischen Normalesen.

* * *

Nach einem stürmischen Tage im Kattegat kreuzten wir gegen starken Wind und Strom die Nordeinfahrt des Sundes an; je näher wir dem Vorgebirge Kullen kommen, desto härter wird die

See und gegen 3 Uhr früh, noch 3 Meilen von der Spitze entfernt, müssen wir den Kampf aufgeben. Kurze, steile Seen von beträchtlicher Höhe stürzen in derart kurzen Intervallen gegen die Planken des Bootes, daß der Bootskörper ernstlich gefährdet ist. Wir müssen uns entschließen einen Nothafen anzulaufen; Halmstad, das zunächst in Betracht käme, liegt 50 Seemeilen zurück und wird daher von allen einmütig abgelehnt; es bleibt uns somit nur die Möglichkeit, in See von Kullen auf der offenen Reede von Halse Reed Zuflucht zu suchen. Um $1\frac{1}{2}$ 5 Uhr ankerten wir, lagen jedoch nicht besonders geschützt, sodaß wir uns nach einigen Stunden entschlossen, über Land in einen etwa 35 km entfernten kleinen Hafen, der für »Elsa« nicht benütz-

bar war, zu fahren und dort einen starken Anker zu requirieren. Trotz äußerst geringer Sprachkenntnisse hatten wir bald unser »Bil« aus der nächsten Stadt bestellt und bald nach Mittag waren wir an der gewünschten Stelle: ein Zollbeamter hatte einen entsprechenden Anker, weigerte sich aber hartnäckig, uns denselben auszufolgen, ohne daß wir seine Gründe verstehen konnten. Schließlich ging uns ein Licht auf: es war inzwischen so prachtvolles Wetter geworden, daß wirklich gar keine Notwendigkeit bestand, länger hier vor Anker zu bleiben. Lachend dankten wir dem Manne für seinen Rat, kehrten mit unserem »Bil« an Bord zurück und passierten noch in derselben Nacht den Sund bei kräftigem aber gutem Winde.



Alle Mann Deckwaschen.

Und wieder einmal ging's heimwärts, nach sechs sturmbelegten Wochen, durchsetzt mit Abenteuer aller Art in 26 Häfen, vom Champagner-souper in Christiania bis zum Bauernball in Nordby auf Samsö. Bei frischer Brise machten wir flotte Fahrt; die letzte Flasche Schwedenpunsch mußte daran glauben. Mit Vollzeug preschten wir in den Hafen von Warnemünde, begeistert empfangen von der Menschenmenge auf der Mole. Zahlreiche Yachten liegen im Hafen und nun beginnt das gegenseitige Erzählen. Alle guten Vorsätze, nicht mehr als 20 Prozent aufzuschneiden, zerschellen an den Leistungen der Konkurrenz. Das konnte uns aber keiner streitig machen: wir waren von allen anwesenden Booten am weitesten nordwärts gekommen.

Eine Touren-Regatta »Rund um Bornholm« veranstaltet im kommenden Sommer der Potsdamer Yacht-Club. Start: Stralsund. Ziel: Sassnitz oder Swinemünde. Nähere Auskunft erteilt bereitwilligst Linienschiffsleutnant a. D. *Anton Willert*, Berlin-Charlottenburg 2, Postschließfach 20.

Segelwettfahrt zu Pfingsten nach und um Helgoland. Im Anschluß an die alljährlich stattfindende Gemeinschaftsfahrt des Gau Hamburg der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes nach Cuxhafen am 30. Mai, soll am 31. Mai die Wettfahrt nach Helgoland ihren Anfang nehmen. Die Wettfahrten, die bis 3. Juni dauern, sollen eine dauernde Einrichtung werden.

Rigaer Segelwoche, veranstaltet vom Rigaer Yacht-Club, Livländischer Yacht-Club und Lettländischer Yacht-Club am 20 — 27. Juni.

Internationale Pokalregatten. Der Oeresundpokal, 27. Juni in Nankö. — Der Eintonnerpokal, 3. August vor Scheveningen. — Der Coupe de France, zweite Hälfte des August vor Oslo. — Die internationale Jollenmeisterschaft findet dieses Jahr vor Cork (Irland) unter Leitung des Royal Munster Y. C. statt.

Aufruf!

Wir gedenken unter Mitwirkung des Deutschen Schulvereines-Südmark, Wien, VIII., Fuhrmannsgasse 18 einen Anhang »Sport und Spiel« unserer Fachschrift anzugliedern, um schon bei der Jugend das Interesse für unsere Fachtechnik zu wecken und den schönen Wasser- und Luftsport zu beleben.

Was der Deutsche Schulverein geleistet und leistet, ist wohl jedermann bekannt, weshalb wir alle unsere Leser, Gönner und Freunde bitten, unseres Schutzvereines zu gedenken.

Jeder deutsche Österreicher werde Mitglied und werbe für ihn!

DOPPELKANU

Zedernholz, $7\frac{1}{2}$ m² Segelfläche, preiswert abzugeben

Anfragen an

Dr. Fuchs, Wien, IX., Ferstelgasse 5, Telephon Nr. 24-4-44

Wie »Halunk« die Boje nicht fand!

Träge schlichen die Yachten dahin. Glühende Sonnenhitze lag über dem Wasser, saugte jeden Wind in sich auf. Es war fast vollkommen flau. Hie und da kräuselte noch ein leichter Luftzug die ölige Fläche. Es gleißte und flimmerte, tausende und aber tausende Lichtpunkte tanzten am Wasser und ein schwerer Dunst lag über dem See, machte alles zittern. Wir waren alle schon lange unterwegs. Um 8 Uhr waren die Yachten bei wunderbar frischem Südwind gestartet, der aber, als die Sonne höher stieg schnell abflaute. Durch einen glücklichen, wohlüberdachten Schlag waren wir am »Hagen« und mit uns der Sechser »Halunk« und die Sonderklassenyacht »Tilly XVII« an die Spitze des Feldes gekommen, das am anderen Seeufer geblieben war, wo sich das Schwächerwerden des Windes schon früher bemerkbar machte. Vorläufig lag noch der »Hagen« in der Führung, doch mit Unbehagen mußten wir gewahren, daß jener leichte Hauch dem großbesegelten Sechser sehr wohl tat und er sich langsam aber sicher vorschob. Und bevor wir die Boje in Alexenau noch erreicht hatten, lag »Halunk« vor uns. Der Eigner, der bekannte Hofschauspieler O. T. strahlte. Als Letzter gestartet, lag er nun an der ersten Stelle eines stillen Feldes. Hätten wir damals schon gewußt, daß »Halunk« von allem Anfang an disqualifiziert erschien, wir hätten ihn wahrlich ruhigen Herzens ziehen lassen. So aber erschien die Sache brenzlich. Wir am »Hagen« wußten alle drei, ich als vormaliger Besitzer, Herr W. und M. als langjährige Führer, wie gefährlich der ranke Sechser bei leichtem Winde werden konnte; war es doch schon öfters vorgekommen, daß er Stunden vor den übrigen Yachten eingelaufen war. Und so machten wir uns auf die Verfolgung. Mit allen Mitteln der Kunst versuchten wir den »Halunk« abzudecken, nach rückwärts zu bringen, — umsonst! Nirgendes war ein dunkler Streifen zu sehen, ein großer, hoffnungslos öliger Fleck war der See. Langsam schob er sich weiter vor, weiter und weiter, wie verbissen wir auch in seine Verfolgung sein mochten, es war nicht möglich ihn zu bekommen, er schwamm davon. Unsere einzige Hoffnung war jetzt nur noch — Wind! Bekamen wir eine frische, gar steife Brise in die Segel, dann wars um ihn geschehen. Wenn dann sein Vorsprung nicht gar zu groß war, bekamen wir ihn mit der Sonderklasse noch immer. Doch nichts ließ darauf schließen, es gleißte und flimmerte weiter, tausende und aber tausende Lichtpunkte tanzten am Wasser und ein schwerer Dunst lag über dem See, machte alles zittern.

Aber was uns alle Kunst, alle Anstrengung nicht bringen wollte, das schenkte uns an jenem Tage das Glück, der Zufall. Wir sollten wieder eine Boje runden, — in Parschallen. Dort lag durch viele, viele Jahre, eine der großen, roten Rettungsbojen des U. V. C. Jeder Segler war oft daran

vorbeigekommen, wußte ganz genau wo sie lag. Alle diese, an verschiedenen Punkten des Sees liegenden Bojen, waren nun vor den Regatten mit unendlicher Mühe gehoben und fein säuberlich gestrichen worden, rot und gelb. Weiß der Teufel wieso es gekommen war, daß gerade diese Boje am Tage der Wettfahrt noch nicht gelegt war, mit einem Wort, sie war nicht da. Noch viele hunderte Meter entfernt, hatten wir mit dem Zeiss das ganze Ufer abgesucht und nichts gefunden, außer ein Holzkreuz an besagter Stelle. Der Fall lag klar, an Stelle der Boje lag eben der Holzklotz und darin eine kleine Versäumnis der Wettfahrtleitung, die die Bekanntgabe dieser Tatsache unterlassen hatte. Haarscharf lief unser Kurs auf jene Stelle hin. Weit vor uns lag »Halunk«.

Da plötzlich, wir trauten unseren Augen nicht, fierte der Gegner da vorne die Schooten und lief im rechten Winkel in die Bucht hinein. Wir sahen noch, wie er mit einem nahen Motorboot sprach, welches ihm scheinbar die neue und grundfalsche Richtung angab. Wir suchten nach der Ursache und fanden sie. Richtig, lag dort nicht ganz in der Bucht, geradezu verlockend für einen bojesuchenden und noch dazu ortsunkundigen Steuermann eine Yachtboje friedlich am Wasser, rot gestrichen, grell in der Sonne leuchtend! Darauf steuerte der »Halunk«. War uns bis jetzt sein Verhalten noch etwas unklar, nun ging uns ein Licht auf! Der Gegner hielt jene Yachtboje für die Regattaboje und hielt auf sie zu. Infolge der großen Entfernung konnten wir ihn nicht verständigen, ihn über seinen Irrtum klar machen. So hielten wir seelenruhig unseren Kurs bei, lachten uns wohl auch etwas ins Fäustchen. Da schien denen da drüben auf einmal das Licht aufzugehen, sie schienen zu ahnen, ganz leise, ganz leise, daß sie auf falscher Fährte liefen, und mit einmal gings herum und auf uns zu, ein Verlustschlag von ungeheurer Weite. Doch es war zu spät. Wir waren schon längst um die Boje beziehungsweise Holzklotz und als »Halunk« unseren Kurs kreuzte, da mußten ihm wohl drei schadenfrohe Gesellen angegrinst haben, denn die da drüben regten sich ganz fürchterlich auf. Die unschönen Worte haben wir aber trotzdem nicht verdient, denn unsere Schuld war es ja wahrlich nicht, daß »Halunk« so weit vorne lag.

Im weiteren Verlauf des Rennens, sollte uns »Halunk«, so lange es flau war, noch eingemal recht nahe rücken, als aber vor Attersee überraschenderweise ein sehr frischer Ostwind aufsprang, war es um ihn geschehen, er fiel mehr und immer mehr zurück und lief als fünftes Boot ein. Bezeichnend für die riesigen Abstände zwischen den Yachten in der Flautenperiode war, daß sich »Halunk« nach seiner »Verirrung« doch wieder an zweiter Stelle einreihen konnte.

Eine neue Paddelboots-Type für die Donau.

Von Ing. Max Szombathy.

Im Wiener Bereich der Donau macht sich eine von Jahr zu Jahr stetig und ausgiebig zunehmende Belebtheit und sportliche Betätigung geltend. Es ist zwar schon lange her, daß die Rudervereine, die den Wassersport in streng disziplinierter, strammer Ausbildung pflegten, den herben Strom bezwangen und eroberten. Doch blieb die Zahl der wohltrainierten, muskelstarken Helden immer eine gemessene und hat nur wenig zugenommen.

Der Motorbootsport, der schon öfter einen schönen Aufschwung und bald darauf wieder einen Abstieg erlebte, hat sich nicht in merklichem Ausmaße erhalten oder erweitert, obwohl ihm die Donau manch glanzvolle Epoche zu danken hat. Viele werden sich noch in Wien zum Beispiel der herrlichen Motorbootsfahrt Regensburg — Orsova erinnern, bei der eine unabsehbare Flottille österreichischer und deutscher Boote Wien passierte. Auch in den Jahren nach dem Kriege sahen wir schöne motorsportliche Veranstaltungen, Regatten, Klubauffahrten und Gesellschaftsreisen auf der Donau. Trotzdem schien im vergangenen Sommer der Sportbetrieb der Motorfahrzeuge eingeschlafen zu sein und erst heuer machen sich wieder Anzeichen eines Wiedererwachens, einer Wiederbelebung geltend.

Doch würde weder der Rudersport, noch der Motorsport imstande sein, die breite Wasserstraße zu bevölkern. Wie in den Jahren vor dem Kriege wäre sie vereinsamt und still.

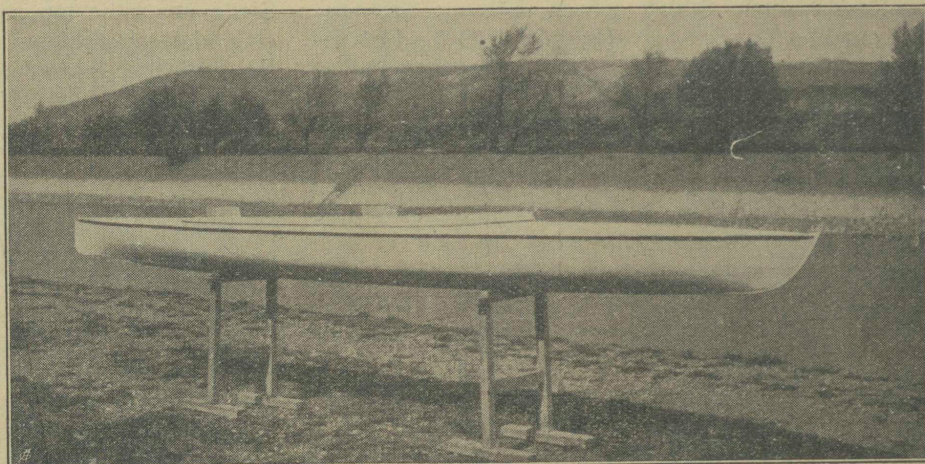
Das wahre Leben haben erst die Massen gebracht, die große Zahl derer, die die Natur, die Sonne, die Luft und das Wasser hinauslockt. Sie wurden erst für den Strom gewonnen, als man ihnen geeignete Fahrzeuge in die Hand gab, um ihn mühelos zu befahren. Das Verdienst, die Donau der breiten Schichte der sportliebenden, natursuchenden

Jugend erschlossen zu haben, gebührt dem Paddelboot und dem Faltboot.

Das Faltboot hat bereits einen hohen Grad von Vollkommenheit erlangt und bietet, wie schon

sein Name sagt, den Vorteil der Zerlegbarkeit. Wer große weite Wasser-Reisen unternehmen will, packt sich und seine zwei nicht allzu voluminösen Rucksäcke auf die Bahn, fährt damit stromaufwärts und läßt sich in sanfter Talfahrt vom Strom über beliebig weite Strecken tragen.

Das starrgebaute Paddelboot leistet vielfach dieselben Dienste, doch war es bisher meist zu schwer, um bequem tragbar zu sein.



Beide Bootstypen stehen heute bereits zahllos in Verwendung und geben in den Frühjahrs- und Sommersonntagen der Wiener Donau ihr Gepräge.

Doch wer die Donau besser kennt, der gibt sich nicht damit zufrieden, das Band des Stromes zu befahren. Die wahre Schönheit, die einzigartige intime Romantik der Donau liegt in ihren Auen,



in ihren stillen, milden Seitenarmen und Gewässern. Dorthin zu dringen, wo noch der Hirsch der Niederung haust, wo der Reiher und die Rohrdommel steht, wo Fasan und Wildente sich hören

läßt, ist ein wunderbarer Reiz. Dort herrscht nicht die rasche, starke Strömung des Flusses, dort dehnen sich endlos immer aneinandergereiht Kanäle, Teiche und Lagunen. Manchmal decken die Waldsäume den Wasserarm wie eine Allee und wiegen den Eindringling in kühlen Schatten. Diese Herrlichkeit zu ergründen und aufzuschließen, braucht man keineswegs von Wien eine weite Reise zu machen. In nächster Nähe stromauf- und abwärts der Großstadt beginnen die prachtvollsten Lagunen- und Dschungelgebiete. Nach ein- bis zweistündiger Kanu-Fahrt hat man das Herz der zauberhaften Wasseridylle erreicht.

Der Sportsmann macht bei solchen Entdeckungs- und Wanderfahrten seine wertvollen Erfahrungen, durch die er genötigt wird, an sein Fahrzeug außerordentliche Ansprüche zu stellen. Sein Boot muß eine denkbar schneidige, äußerst leicht laufende Form haben, um bei der Bewältigung der Distanzen nicht zu ermüden und um in den, wenn auch kurzen Stromstellen, rasch gegen die Strömung aufzukommen. Dann muß das Boot unbedingt sehr leicht, fast gewichtslos sein und dies aus zwei Gründen. Erstens sind die Gewässer oft so seicht, daß nur ein Fahrzeug mit winzigem Tiefgang glatt durchkommt. Dann aber — und dies ist das wichtigste — ist es ja nicht eine zusammenhängende Wasserbahn, die zu befahren ist, sondern eine Kette von Gewässern, die durch Dämme, Sandhügel, Waldstreifen getrennt und unterbrochen ist. Da muß man öfter das Boot verlassen, es auf die Schulter nehmen und in das nächste Wasser übertragen, wo die Fahrt fortgesetzt wird. Dieses Übertragen ist nun — von Athleten abgesehen — an eine gewisse Gewichtsgrenze gebunden, wo es aufhört, ein Vergnügen zu sein.

Trotz der Forderung nach kleinstem Gewicht, muß aber der Bootskörper starr und steif sein, um das Anlegen an der Uferböschung, das Aufkratzen am Schotter und Sand schmerzlos zu vertragen.

Diese Erwägungen und Erfahrungen führten nun den Sportsmann und den Techniker, den Naturfreund und den Bootsbauer auf einen Weg zu-

sammen. Es ist der Bootswerft *A. Matt* in Wien, Kahlenbergerdorf*) gelungen, nach genauesten Angaben und nach langen eingehenden Versuchen eine Bootstypen zu schaffen, die allen Anforderungen des Donau-Tourenfahrers weitgehend entspricht. Der Bootskörper, dessen Form und Aussehen in den beigegebenen Abbildungen zu sehen ist, wird nach einer eigens ausgebildeten Bauart ausgeführt. Er ist stoßsicher und fest, von vollkommener Glätte, dabei gänzlich wasserdicht und zeigt sich als außerordentlich stabil und vor allem schnell. Das Boot läuft unter dem Druck des Paddel spielend voran. Sein Gewicht ist bei alledem wesentlich geringer als das der meisten bekannten Kanu-Typen, es beträgt 20 kg. Daher ist es leicht zu tragen.

Die Werft *A. Matt* hat das neuartige Boot in ausgiebiger Weise und in jeder Richtung erprobt. Das zufriedenstellende Resultat hat sie bestimmt, die Type in Serienerzeugung soweit zu verbilligen, daß sie wohl geeignet erscheint, die Absichten ihrer Urheber zu erfüllen. Das Boot soll den zahlreichen Freunden des Sports und der Natur Gelegenheit



zum freudigen Genuß bieten und soll die Donau und ihr unermesslich großes, an Schönheiten überreiches Gebiet beleben und weiter erschließen.

*) Nächst dem Kuchelauer-Bad und Ruderverein »Austria«.

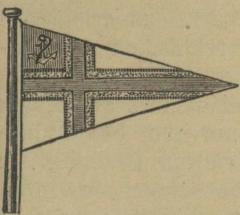
Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

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 Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zähl*. — Geschäftsstelle: Wien, IV., Schwindgasse 8. — Telefon: 55.505, 55.506.

Oesterreichischer 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 Szombathy, Ing. Geza Szuborits, Walter Tauscher, Otto Winds*. — Sportkommission: Vorsitzender: Der Präsident oder Vizepräsident. Sport- und Fahrwart: *Ing. Eduard Pošepny, Ing. Geza Szuborits* (Stellvertreter). — Zeugs- und Bootswart: *Dr. Richard Löwy*. — Mitglieder: *Antonio Cosulich, Ing. Ludwig Richter, Hermann Röschnar, Ing. Ottokar Rössel, Ing. Max Szombathy, Otto Winds, Pietro*

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



OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schiffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. Mai

Folge 5

Deutsche Seehäfen und Donaudampfschiffahrt.

Über diesen, für unsere Volkswirtschaft äußerst wichtigen Gegenstand lesen wir in Nr. 27 vom 4. April l. J. der »Schiffahrtszeitung«:

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen in den österreich-ungarischen Donauländern ist, seitdem die Inflationsfrachten der deutschen Reichsbahn aufgehört haben, allen Verkehr auf sich zu ziehen, rein rechnerisch so ziemlich dahin. Insofern Triest auch nur einigermaßen leistungsfähige überseeische Schiffsdienste zur Verfügung stellt, lenken die außergewöhnlich billigen Adriatarife das Gros der österreichisch-ungarischen Ein- und Ausfuhr auf diesen Weg. Die österreichischen Bundesbahnen haben sich völlig auf den Weg zur Adria festgelegt, weil sie in dieser Verkehrsbeziehung das Gut am längsten auf eigenen Strecken haben. Demgegenüber halten sie auf den für deutsche Seehafeneinfuhr in Frage kommenden Strecken nach und von Passau, Salzburg und Kufstein die Frachten auf einer Höhe, die der deutschen Seeschiffahrt und der deutschen Reichsbahn eine Konkurrenzierung des Triester Weges außerordentlich erschweren. Es ist dies eine eigenartige Erscheinung, daß eine Bahnverwaltung auf Strecken, auf denen sie keinen Wettbewerb hat, mit ihren Frachten bis hart an ihre Selbstkosten herangeht und auf anderen, wo sie mit der Binnenschiffahrt parallel fährt, enorme Frachten berechnet. Wir stellen nur gegenüber: Kupfer zahlt im Adriaverkehr Triest—Wien (627 km) einen Satz von M. 3'66 pro 100 kg, bei der Einfuhr über deutsche Seehäfen für die Strecke Passau—Wien (295 km) M. 3'01 pro 100 kg. Dies ergibt für Triest—Wien einen tonnenkilometrischen Einheitssatz von 5'8 Pfg. für Passau—Wien einen solchen von 10'2 Pfg. Die Eisenbahnfrachten bestimmen entsprechend ihrer beherrschenden Stellung im Verkehrsleben die Höhe aller anderen Verkehrsmittel und so ergibt sich, daß auch die Donaufrachten eine im Vergleich zu den deutschen Binnenwasserfrachten respektable Höhe haben, selbst wenn man berücksichtigt, daß die Donaudampfschiffahrtsgesellschaften sehr weitgehend für die zur Beförderung übernommenen Güter haften und daher in der Frachtrate gewissermaßen eine Versicherungsprämie enthalten ist. Diese hohen Frachten zu halten, das heißt sich nicht gegenseitig zu unterbieten, ist die Aufgabe des Donaukartells, dem sämtliche Gesellschaften angehören und das seine Mitglieder scharf zusammenhält. Es ist im Rahmen der Kartellbestimmungen zwar eine Provision (die wie bei der Speditionskommission

der Seeschiffahrt nicht weitergegeben werden darf) auf die Nettofrachten vorgesehen, durch die für die Ablader ein Anreiz zur Abladung möglichst großer Partien gegeben sein soll. Dies ändert jedoch an der Tatsache nichts, daß besonders für wertvolleres Massengut aus Übersee (wie Kupfer, Blei, Baumwolle, amerikanische Schlachthausprodukte und so weiter) eine rein rechnerische Wettbewerbsmöglichkeit auch über den Donauweg für die deutschen Seehäfen nicht besteht, trotzdem die deutsche Reichsbahn ihre Durchfuhrtarife von den Seehäfen nach Österreich auch auf die Donauumschlagsplätze Regensburg, Deggendorf und Passau ausgedehnt hat.

Um gegenüber dem Triester Weg wettbewerbsfähig zu sein, bedarf es der Zusammenfassung aller Frachtführer, die an der Abwicklung österreichisch-ungarischer Transporte über deutsche Seehäfen interessiert sind. Dies sind die Seeschiffahrtsgesellschaften, die deutsche Reichsbahn und die österreichischen Bundesbahnen beziehungsweise die Donaudampfschiffahrt. Die Seeverfrachtung von und nach deutschen Häfen ist fast durchweg billiger als über Triest und zwar entsprechend der alten Regel, daß, je bedeutender der Hafen, desto billiger seine Frachten sind. (Wettbewerbsmoment, größere Wahrscheinlichkeit der Rückladung für die Reedereien!) Es ist tatsächlich so, daß die deutschen Häfen in all den überseeischen Relationen, die nicht geographisch ganz besonders günstig zu Triest liegen (naher und ferner Osten), billigere Frachten notieren als Triest. Im eingehenden Verkehr ist diese Erscheinung besonders auffallend, da sie hier ganz dem freien Frachtenmarkt entspringt, der nach jedem großen Hafen Wettbewerbsformen erzeugt, die sich frachtverbilligend auswirken. Die deutsche Reichsbahn hat entsprechend ihrem eigenen wirtschaftlichen Interesse den besten Willen, auf der einen Seite den deutschen Seehäfen die Versorgung Österreichs und Ungarns zu erleichtern und auf der anderen der österreichischen Ausfuhrindustrie die Möglichkeit zu geben, die von keinem anderen Hafen erreichten überseeischen Verbindungen Hamburgs zu nutzen. So fehlt nur noch das Schlußglied in der Reihe der interessierten Frachtführer: wenn die österreichischen Bundesbahnen in ihren Ein- und Ausfuhrvergünstigungen einseitig auf den Triester Weg eingestellt bleiben, kann der öster-

reichisch-deutsche Seehafenverkehr nur mit Hilfe der Donaudampfschiffahrt wettbewerbsfähig gemacht werden; um einen wettbewerbsfähigen Ausgleich zu schaffen, muß das Donaukartell jedoch seine Raten für diesen Durchfrachtverkehr nicht unerheblich ermäßigen. Der Anfang ist hiermit in geringem Umfang schon gemacht, insofern einige wenige Güter, wenn ihre Herkunft aus den deutschen Nord- und Ostseehäfen nachgewiesen wird, ermäßigte Sätze genießen. Diese Ermäßigung ist privatwirtschaftlich im Sinn der Donau-Gesellschaften vollständig zu verantworten, da es sich um neu zu gewinnenden Verkehr handelt, den man ohne Bedenken zu dicht an die Selbstkosten gehenden Frachtsätzen bedienen kann, wenn er nur zur Verringerung der Generalbetriebskosten beiträgt. Was bis jetzt in dieser Richtung seitens der Donaudampfschiffahrt geschehen ist, ist zwar ein begrüßenswerter Anfang, ist jedoch noch völlig ungenügend, sowohl hinsichtlich des Ausmaßes der Ermäßigung, als auch hinsichtlich ihrer Ausdehnung auf die verschiedenen Ein- und Ausfuhr Güter, die für den Wasserverkehr in Frage kommen. Wenn der gebrochene Bahn- und Wasserweg mit direkten Bahnfrachten konkurrieren will, so genügt eine Gleichheit der Gesamttransportkosten nicht; jeder Kaufmann scheut den häufigeren Umschlag, weil dadurch die Ware leidet und die

Gefahr des Diebstahls und der natürlichen Gewichts- und Mengenminderung erhöht wird. Er scheut aber auch, zumal heute, den Wassertransport, weil er eine Verzögerung und für ihn damit einen Zinsverlust bedeutet. Vermag der Wasserweg all diese seine Nachteile nicht durch billigere Frachten mehr als auszugleichen, so verliert er für den Verfrachter seine wirtschaftliche Berechtigung. Unter diesen Gesichtspunkten ist von sämtlichen Frachtführern der österreichisch-deutsche Seehafenverkehr zu betrachten und wenn sich die Reichsbahn, wie es beabsichtigt ist, dazu herbeiläßt, ihre Transitfrachten auf den scharfen Wettbewerb mit anderen Wegen einzustellen, so kann ein durchschlagender Erfolg nur erzielt werden, wenn auch die Donaudampfschiffahrt, wie es ihr eigener Vorteil erheischt, pro rata ihrer Transportstrecke an diesem Wettbewerbe sich beteiligt.

Unserer Ansicht nach ist in der Sache das letzte Wort noch lange nicht gesprochen. Österreich ist, verkehrspolitisch betrachtet, das Durchzugsland *cat exoten*. Als solches kann es auf den Verkehr mit den deutschen Seehäfen nicht verzichten. Es widerspricht seinen Interessen, die Adria Häfen einseitig zu bevorzugen. Der Zeitpunkt endgültiger Regelung der Frage wird allerdings erst gekommen sein, wenn der modernisierte Donau—Main-Kanal dem Betrieb wird übergeben werden. Dann muß zum Vorteil aller ein gerechter Ausgleich der einander widerstreitenden Interessen gesucht und gefunden werden.



XII. Deutscher Seeschiffahrtstag.

Ende März l. J. wurde, wie wir den Nummern 26 und 27 der Schiffahrtszeitung 1925 entnehmen, unter dem Vorsitz des Herrn *Karl Holm* und im Beisein vieler deutscher Würdenträger im Plenarsaale des preussischen Herrenhauses der **XII. Deutsche Seeschiffahrtstag** abgehalten.

In seiner Ansprache wies der Vorsitzende nach Begrüßung der Erschienenen vor allem auf die Schäden der Inflationszeit hin. Die Zurückdrängung kultureller und ideeller Werte bezeichnete er mit Recht als den größten Schaden. Nicht minder muß jedermann Herrn *Holm* beipflichten, wenn er als unerläßliche Voraussetzung gedeihlicher Abwicklung zwischenstaatlichen Güteraustausches die Beruhigung der internationalen politischen Beziehungen ansieht. Zum Schlusse gedachte er *Dr. Eckener's*, dessen Tat jeden Deutschen mit frohem Mut erfüllen könne und ihn antreiben solle, in seinem Wirkungskreise das Beste zu leisten.

Das 1. Referat erstattete *Dr. Leisler-Kiep*, Vorstandsmitglied der Hamburg-Amerika Linie, über die Lage der deutschen Seeschiffahrt. Ausgehend von den einschlägigen Bestimmungen des Vertrages von Versailles und den im Jahre 1917 erlassenen Vorschriften, wies der Referent auf die Schwierigkeiten hin, die besonders dem Wiederaufbau der Passagierdampfer entgegenstanden. Dennoch wurden alle diese Hindernisse bis Ende des Jahres 1924 überwunden, so daß zu diesem Zeitpunkt bereits

mehr als 2'8 Millionen Handelstonnage der deutschen Seeschiffahrt zur Verfügung standen. Hievon entfielen 55% auf Hamburg, 26'7% auf Bremen, 14'8% auf die Ostseehäfen, der Rest auf die übrigen Nordseehäfen.

Die Hamburg - Amerika Linie blieb mit 450.000 Br. R. T. die größte deutsche Reederei. Ihr folgt der Norddeutsche Lloyd mit 400.000 Br. R. T., während die Hugo Stinnes-Linie über 158.000 Br. R. T. verfügen.

Weil die letzten Monate eine Ab- statt einer Zunahme der Tonnage zeigten, folgert der Referent, die deutsche Reederei befinde sich nicht am Ende der Schwierigkeiten, sondern wenigstens zu einem Teile an deren Anfänge. Für die Beurteilung der Lage der deutschen Seeschiffahrt im Rahmen der Weltseeschiffahrt hält der Vortragende die Zunahme der Welttonnage bei gleichzeitiger Abnahme des Weltverkehrs als ausschlaggebend. Auch auf die schwere Schädigung der Passagierbeförderung durch das nordamerikanische Einwanderungsgesetz wurde vom Referenten hingewiesen. Während im Jahre 1923 rund 98.000 Reisende 3. Klasse die Nordseehäfen verließen, waren es im Jahre 1924 kaum 24.000, also $\frac{1}{4}$. Wie die Verhältnisse heute liegen, ist eine Wendung zum Besseren kaum zu erhoffen. Eine weitere Schädigung der privaten Seeschiffahrt bedeuten die staatlich subventionierten Flotten. Auch hier marschieren die U. S. A. an der Spitze. Solche

Betriebe können mit ihren Frachtraten unbegrenzt heruntergehen, weil einen eventuellen Abgang der Steuersäckel deckt.

Kennzeichnend für die wirtschaftliche Lage der heutigen deutschen Seeschifffahrt ist die Angabe des Vortragenden, daß einer Steigerung der Frachteinnahmen um 53% eine Zunahme der Betriebsausgaben um 107%, beides im Vergleich zur Vorkriegszeit, gegenüberstehe. Durch Erhöhung der Einnahmen bei gleichzeitiger Herabsetzung der Ausgaben muß da ehebaldigst Abhilfe geschaffen werden.

Der Präses der Lübecker Handelskammer *Ernst Bohle* unterstrich diese mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen. Sodann berichtete der Vorsitzende über die Untersuchungsergebnisse der vom XI. Deutschen Seeschifffahrtstag eingesetzten Kommission für Stabilitätsfragen und beantragte die Annahme des von dieser Kommission erstatteten Berichtes. Der XII. Deutsche Seeschifffahrtstag gab diesem Antrag Folge und hörte darauf eine Reihe

technischer Vorträge über Nebelsignalmittel, die Verwendung drehbarer Antennen zur Peilung und Ortsbestimmung, über neue Sextanten, den Anschütz'schen Selbststeuerer, neue Lotapparate, wie über das Geben und Empfangen von Wasserschallsignalen an.

Den Nachmittag des ersten Verhandlungstages füllten Vorträge über moderne Auswanderungsschiffe, das Seeunfall-Untersuchungsgesetz, die Lage der deutschen Seemannsheime und den Funknachrichtendienst.

Am 2. Verhandlungstage wurde über wildes Schulschiffwesen, Änderung der Seestraßenordnung, Schmuggel und Gesundheitswesen unter Vorlage bezüglicher Entschlüsse, die von der Versammlung angenommen wurde, berichtet. Hierauf schloß der Vorsitzende unter dem beifälligst aufgenommenem Danke an alle Referenten die Tagung, deren Teilnehmer sodann die Berliner Häfen und die Großfunkstation Nauen besichtigten.

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Das Unterwasserschall-Signalwesen ist berufen, die Sicherheit des Seeverkehrs bei Nebel, da alle anderen Signalmittel versagen, zu gewährleisten. Seine Entstehung reicht zwar bis auf das Jahr 1826 zurück, doch ist ein praktischer Erfolg erst am Ende des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen gewesen. Dann allerdings ging es schnell vorwärts. Der Krieg half insofern mit, als Uboote der Unterwasserschallsignale nicht entbehren konnten, wollten sie ihre Raids tunlichst unbehelligt durchführen. Nach dem Kriege kam ein neuer, diesmal den Handelsverkehr ins Auge fassender Fortschritt. So ist heute die technische Seite des Problems zu einem gewissen Abschluß gelangt, der es möglich macht, einen Überblick zu gewinnen. Zu einer solchen Signalanlage gehört ein Sender und ein Empfänger. Als Sender werden Glocken benützt. Selbstredend besonders gebaute. Ihr Antrieb erfolgt je nach der Anbringung auf Feuerschiffen, Dreibeinen oder Bojen pneumatisch, elektrisch oder automatisch. Theoretische und praktische Versuche ergaben übereinstimmend, daß für diese Glocken 1000 die geeignetste Schwingungszahl sei, denn dieser Ton weicht so stark von allen andern in Betracht kommenden Geräuschen ab, daß Verwechslungen ausgeschlossen sind. Als Empfänger dienen je zwei Mikrophone, die sowohl innen-, wie außenbords montiert sein können und natürlich dementsprechend zu konstruieren sind. Das die Glockensignale aufnehmende Telephon ist verteilhafterweise auf der Kommando- brücke zu installieren. Ergreift man beide Hör- muscheln, so wird man in jener, die der signalisierenden Glocke zugewandt ist, deren Ton deutlicher als in der anderen, der im Schallschatten liegenden, wahrnehmen. Handhabt man nun das Steuer derart, daß beide Telephone gleich lauten Ton geben, so

befindet sich die signalisierende Glocke in der Kursrichtung. Hierbei soll es möglich sein eine Genauigkeit von 1 Strich zu erzielen. Sind einmal alle nebelreichen Wasserstraßen mit verläßlich arbeitenden Signalglocken und alle Schiffe mit ebensolchen Empfängern ausgerüstet, so wird die Zahl der Schiffsunfälle sicher in weitgehendem Ausmaße vermindert und viel Blut und Gut gespart werden.

Der Ausbau des Oberrheins in der Strecke Basel-Straßburg, für Osterreich mit Rücksicht auf Bregenz wichtig, wird besonders durch die Schweiz gefördert. Allerdings werden wir für unseren Anteil am Bodensee erst dann Gewinn ziehen können, wenn auch die Strecke Konstanz—Basel in die Regulierung einbezogen wird.

Der Binnenschiffverkehrsverkehr Bayerns auf der Donau und auf dem Donau-Mainkanal betrug im März l. J. 97.327 Tonnen, wovon $\frac{1}{3}$ abgingen, $\frac{2}{3}$ ankamen.

Die Kommerzialisierung der rumänischen Donauschifffahrt, seit 1915 angestrebt, begegnet derzeit aus dem Grunde großen Schwierigkeiten, weil die Frage der im Kriege erbeuteten, vornehmlich russischen Schiffe noch der endgültigen Regelung harret.

Verkehrsorganisation des Völkerbundes. Mr. *Walter Hynes* wurde mit der Durchführung einer Untersuchung über die Lage der europäischen Binnenschifffahrt betraut und wird dieselbe sowohl technisch wie auch kommerziell anstellen. Sein Sekretär, der amerikanische Major *Sommervell*, besuchte in Begleitung von Organen der österreichischen Bundesregierung und der D. D. S. G. Passau, Linz und Wien und besichtigte die Hafenanlagen und Schiffswerten; in Wien nahm er Gelegenheit, mit dem Bundesminister für Handel und Verkehr alle einschlägigen Fragen zu besprechen.

AUTOMOBILWESEN.

Gedanken zum modernen Karosseriebau.

In den Anfängen des Automobilbaues wurde naturgemäß der ganze Wagenbau der herkömmlichen Pferdekutsche entlehnt und hiedurch nebst manchen Unzukömmlichkeiten — gemildert durch das zeitgemäße Entwicklungsstadium — ein harmonischer Übergang zu dem modernen Kraftwagen und den an ihn gestellten Anforderungen erzielt. Den bekannten menschlichen Stetigkeitserscheinungen nach wäre voraussichtlich ein schnittiger, rassiger moderner Wagen der Einführung des Automobils damals sicherlich hinderlicher gewesen als die verständlicheren, dem damaligen Vorbild angepaßten und abgewandelten Übergangsstufen. Die vielen Spielarten, die der Karosseriebau zwischendurch zu überwinden hatte, waren hauptsächlich bestimmt — in gesundem Sinne — durch den veränderten Verwendungszweck; in ungesundem Sinne — durch Modelaunen. Erst in der jüngsten Vergangenheit verstanden sich auch andere Richtlinien bestimmend durchzuringen, nämlich vernünftiger Bequemlichkeitsbegriffe, variiert durch ein dem Eigner angepaßtes Luxusbedürfnis, sowie in erster Linie Zweckmäßigkeitkonstruktionen, die sich vornehmlich durch Zusammenfassung und geschlossene Linienführung, Weglassung aller überflüssigen Details ausdrücken, manchmal auch durch Erkenntnisse der Aerodynamik geleitet wurden, sowie insbesondere punkto Gewichtsverteilung im Hinblick auf die verschiedenen Momente des Fahrens, nicht zum Schaden der Sicherheit, Rechnung trugen. Als letztes für die heutigen Verhältnisse und wohl auch der nächsten Zukunft bestimmendes Moment, kam noch der Anschaffungspreis dazu, besser gesagt die Billigkeit.

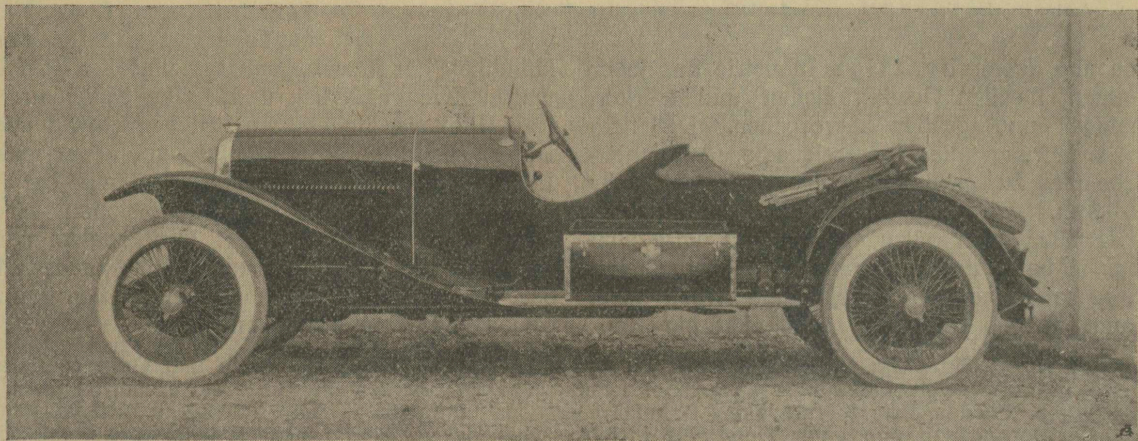
Mit dem oben betonten Verwendungszweck trat vorerst im Karosseriebau eine scharfe Teilung des Privatwagens in Stadt- und Tourenwagen ein, die aber heute immer mehr verschwindet und durch

die Bedürfnisse sowohl, wie durch die Anforderungen der Stadtfähigkeit, die man zum Beispiel an einen Tourenwagen stellt, und umgekehrt, einem einheitlicheren Typ zustrebt, wodurch wieder eine Vereinfachung und geschlossenere Normalkonstruktion erzielt wurde.

In dieser Weise ist der Karosseriebau ein ganz auffälliger »Merker« des Automobilbaues als solchen geworden wie auch des Stiles und des Geschmackes nicht allein der Zeiten, sondern auch der finanziell führenden Gesellschaftsschicht, die nicht nur in diesen, sondern auch in anderen Fällen dem äußeren Leben das typische Gepräge verleihen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß in der Entwicklung des Karosseriebaues wie auch des Automobils jene Staaten führend wurden, in denen ein lebhafter inländischer Absatz eine fortwährende Weiterbildung ermöglichte und ein stets vorhandener Bedarf in nicht jahrzehntelangen Intervallen, neue Ideen zur sichtbaren Ausdrucksform und Vervollkommnung gelangen lassen konnte. Daher die fortwährenden »Überraschungen«, der führende ausländische Zug, das prickelnd Mondäne des westlichen Luxuswagens. Dieselben Möglichkeiten brachten es mit sich, daß auch die geläutertsten Karosserieformen aus dieser Metamorphose dort entstanden, wo man nicht allein das Verständnis hatte, sondern auch das Geld.

Wohl die strengste und linieneinfachste Karosserieform kam in Amerika zur Geltung als gesteigerte Ausdrucksform der Normalisierung, Spezialisierung, Typisierung. Die Tausend-Serienerzeugung konnte sich nur dann behaupten, wenn ihre Typen nicht allein billig sondern auch in Form und Qualität, oft mehr in der Form, nicht leicht zu überholen waren, als Endprodukt einer Idee, zu der andere erst streben. Der Weg hiezu geht nur über stetige Ver-



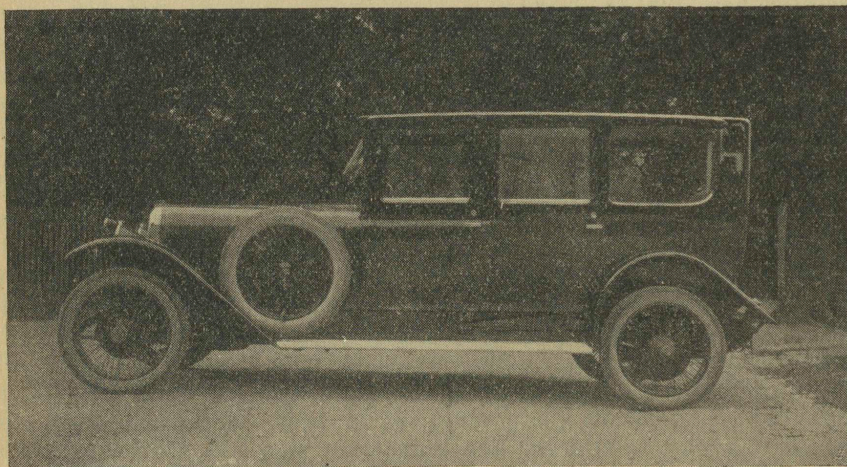
Austro-Daimler, Type ADM Sportwagen. Karosserie Oeffag.

einfachung, hiedurch wieder zur Möglichkeit, billig zu sein, maßlos billig.

Richtige, natürliche, daher zweckmäßige Vereinfachung ist immer ein Kulturausdruck. Und die wahre Kultur ist nie teuer. Der Wert an sich ist ein einmal geschaffener, bleibender, innerer Ideenwert, der nicht nur dem Menschen eine gehaltvollere Betonung, sondern auch dem Objekt einen praktisch höheren Zweck verleiht, und der tiefere, wertvolle Sinn bedingt die einfachere Form, eine formale Umwertung des materiellen ins geistige, des Substanzwertes in den ideellen.

Hierin liegt nicht allein der richtige Weg der maschinellen Fortentwicklung, sondern auch deren Architektur: Abbau der Substanz bis auf das unbedingt Notwendige, richtiger — Durchgeistigung der Materie.

Ein reiches Feld der Entwicklung im Automobilbau, das sich bereits im Karosseriebau erkennbar gliedert. Hier wirkt jeder bedachte Schritt nach vorwärts als Ersparungsmaßnahme, als Ökonomiefaktor, der zugleich mit der Verbilligung auch der Verbreitung des Kraftwagens dient. Gerade in absatzarmen Staaten muß, gleichwie in Staaten des scharfen Konkurrenzkampfes, die schaffende Idee den Markt regulieren. Deshalb wird, wie jeder »gesunde« Staat und jeder Einzelne, auch eine



Austro-Daimler, Type ADM Innenlenker-Limousine, sechssitzig. Karosserie Oeffag.

gesunde und lebenskräftige Industrie aus jeder Krise einen ideellen Gewinn ziehen und stärker, schlagfähiger und größer hervorgehen. Daß nach dieser Erfahrung die österreichische Automobilindustrie alles zu gewinnen hätte, ohne viel mehr zu verlieren, wäre ein erfreuliches Zukunftsbild. Wenn es aber nicht allzu erschreckend wird, so liegt das in der Natur der Sache, es gehört nämlich Arbeit, regsame, lebensvolle bejahende Arbeit dazu, denn auch in den Heilkrisen fehlt nicht die Kon-

kurrenz und allzuvielen leeren Taschen auch außerhalb unserer Grenzen öffnen sich begehrtfreudig dem Zukunftssegen.

Wenn also in diesem Falle bei uns die Ernte der Dürre entspricht, so sind Fehler maßgebend, die aufzuzeigen notwendig sind. Es fehlt einerseits nach der Umstellung aus der Inflationszeit vielfach das Verständnis für produktive und unproduktive Ausgaben, andererseits die Erfassung jener Produktionsrichtlinien, die sich in einer örtlich gangbaren, den Boden- und Straßenverhältnissen gemäßen Konstruktionstypen ausdrückt; und in einer exportfähigen Marke, die sich im Preis, sowie innerer und äußerer Qualität auf den ausländischen Märkten behaupten kann. Beide Richtlinien sind, den derzeitigen eingeschränkten Bedürfnissen gemäß, zugegeben schwer zu erfüllen, die vielfach inneren Hindernisse müssen aber überwunden werden.

Eine weitere interessante Tatsache der führenden Marken ist noch, daß, was sich in der Karosserie als äußere Form ausdrückt auch von der Qualität der Maschine gehalten wird, es ist dies ein auch von »Blendern« nicht zu täuschender Vorzug der Reife, der harmonischen Entwicklung. Das Beispiel des gut angezogenen Menschen, der auch Ordnung in seinem Wesen verbürgt. Daß somit dem Karosseriebau, abgesehen von Gefälligkeits- und Zweckmäßigkeitsrücksichten auch eine nicht zu unterschätzende repräsentative Zur-Geltungbringung der Qualität zukommt, vereinigt umso erklärlicher die führenden Marken — ausgesprochene Luxuswagen ausgenommen — auf der einfachen Linie. Sicherlich stehen wir dabei auf einem Wendepunkt nicht allein in wirtschaftlicher, sondern auch ästhetischer Hinsicht, und die Durchgeistigung der Materie wird auch in der Durchgeistigung der Form ihren Ausdruck finden. Der stehende Wagen muß ausdrücken was er ist, nicht allein zeigen. Der Personenwagen Bequemlichkeit, der Tourenwagen Stärke und Ver-

läßlichkeit, der Rennwagen Geschwindigkeit, der Kleinwagen Zweckmäßigkeit und solide Billigkeit.

Daß sich bei einer natürlichen Entwicklung der Dinge, alle diese Kompromisse auf einer mittleren Linie endgültig treffen sollen, liegt auf der Hand, denn die Extreme sind Konzessionen an den unmittlerbaren Zweck, womit das Problem nur von verschiedenen Seiten versucht wird. Inwieweit die österreichische Industrie hier mitarbeitet, wird uns freuen später zu beurteilen.

Reise in die Schweiz. Am 1. August d. J. veranstalten der Oest. Gebirgsverein und Oest. Touristenklub eine Reise in die Schweiz mit Sondereilzug. Bei zehntägiger Dauer werden unter anderem besucht: Luzern, Vierwaldstätter-See, Fluelen, Brienz, Interlaken, Bahnfahrt auf das Jungfrauoch, Bern und Zürich. Mit vollständiger, vorzüglichster Verpflegung und guter Unterkunft in bürgerlichen Hotels beträgt der Teilnehmerpreis einschließlich Bahn- und Schifffahrten und anderes mehr 330 Schillinge. Näheres aus dem ausführlichen Programme, welches in den Geschäftsstellen des Oest. Gebirgsvereines, VII., Lerchenfelderstraße 39 und des Oest. Touristenklubs, I., Bäckerstraße 3 um 40 Groschen erhältlich ist.

Österreichisches Benzin?

Von Direktor *Camillo Siegl*, Wien.

(Fortsetzung.)

Der größte Teil der Erdöle Mitteleuropas wird gegenwärtig am Außenrand des Karpathenbogens gewonnen (Galizien, Rumänien). Die Karpathen sind aber lediglich die Fortsetzung der Alpen und bildeten mit diesen einst einen einzigen Gebirgszug, der erst später durch Absinken der »Wiener Scholle« in die heutigen zwei Teile getrennt wurde. Infolgedessen ist der geologische Bau der Alpen und jener der Karpathen im Wesentlichen der gleiche, aber auch in tektonischer und petrografischer Hinsicht besteht eine sehr weitgehende Übereinstimmung. Diese Gleichartigkeiten und die Gleichzeitigkeit der Entstehung führen zu dem Gedanken, daß, wenn die Bedingungen für die Erdölbildung bei dem einen Teile gegeben waren, sie auch für den andern Teil bestanden haben müßten, mithin auch am Außenrand der Alpen Öl und Gas vorhanden sein sollten. Diese rein theoretische Erwägung findet eine gewisse vorläufige Bestätigung darin, daß tatsächlich in der Alpenzone Öl und Gas bekannt ist. Wir wissen aus alten Bergbüchern, Chroniken und mündlichen Überlieferungen, daß Ausreicherungen von Erdöl aus den Wänden alter Bergbaue wie obertags beobachtet wurden, daß bei Grabungen verschiedener Art wiederholt »Erdöl-Ausbisse« aufgedeckt wurden, daß das Wasser mancher tieferen Brunnen nach »Petroleum« riecht und einen »schlechten Geschmack« hat, ja sogar periodisch aufsteigende Öltropfen zeigt, ferner, daß an vielen Stellen Erdgas beobachtet und in Oberösterreich in geringem Umfange bereits gewonnen wird und daß schließlich bei Taufkirchen eine Öl-gewinnung kleinen Maßstabes im Gange ist.

Die Fachgeologie gelangte zu dem Urteil, daß in bestimmten Gebieten Österreichs Öl und Gas in reichen Mengen vorhanden sein müssen und daß die Tiefe dieser Vorkommen in der voraussichtlich reichsten Hauptzone etwa um 1000 m herum liegen sollte.

Es kam dann auch zu einigen Bohrversuchen, die — an nicht gut gewählten Punkten unternommen und meist viel zu wenig tief — wohl jedesmal Öl und Gas in mehr oder weniger kräftigen Spuren aufzeigten, indeß zu einem positiven Enderfolg nicht führten. Der wichtigste dieser Versuche war die Bohrung einer deutschen Gruppe zirka 8 km n. ö. Stockerau am Rande des Tullner Beckens. Wiewohl auch diese Bohrung nicht unter einem günstigen Stern stand, denn sie geriet, wie nachträgliche physikalische Untersuchung feststellte, kurz nach Beginn in einen Querverwurf und mußte bei 816 m Tiefe im aussichtsreichsten Stadium aus auf kommerziellem Gebiet liegenden Gründen bis auf Weiteres unterbrochen werden, so hat sie doch höchst bedeutsame Ergebnisse gezeitigt, denn sie durchsank nicht weniger als 12 Gas-

horizonte und brachte aus 7 verschiedenen Tiefenlagen tropfenförmige Spuren von Erdöl zu Tage. Drei der erwähnten Gaslager eruptierten mehrmals sehr stark, die Gase sind von vorzüglicher Beschaffenheit, ihre Menge kann auf etwa 10.000 bis 15.000 Tageskubikmeter geschätzt werden und ab 762 m zeigte sich bei ihnen bereits der charakteristische Geruch ölnaher Gase.

Es ist also an dem Vorhandensein größerer Öl- und Gasmengen im Untergrund dieser Zone kaum mehr zu zweifeln.

Es handelt sich jetzt also darum, auf den bisherigen Ergebnissen fußend, noch einige Aufschlußbohrungen abzuteufen und der gute Enderfolg kann nicht ausbleiben. Bisher scheiterten die bezüglichen Bemühungen an den hohen Bohrkosten. Da aber das jetzt in konstruktiver Durchbildung der Apparatur stehende Bohrsystem »Rekord« die Bohrkosten auf einen Bruchteil des bisherigen Satzes herabmindern wird, so dürfte damit das Haupthindernis für weitere Arbeiten beseitigt sein.

Was es heißt, mit dem Betriebsstoff vom Auslande abhängig zu sein, mögen einige Ziffern zeigen.

Nach der Zeitschrift »Petroleum« entnommenen Ausweisen für Oktober und November 1924 (die späteren liegen noch nicht vor) hat Österreich in diesen beiden Monaten allein an Benzin zusammen rund 61.000 q im Werte von rund S 3.850.000 — eingeführt. Für diese Menge beträgt der Zoll rund S 860.000 —, ein ähnlich hoher Betrag entfällt auf Auslandsfracht.

Es haben also die Benzinverbraucher Österreichs in nur 2 Monaten dem **Auslande** mit fast 5 Millionen Schillinge unter die Arme gegriffen!

Hält man dagegen, daß bei Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und nach vorheriger physikalischer Abtastung der höftigsten Partie spätestens eine dritte Bohrung bestimmt einen großen Öl- und Gasfund machen wird und daß die hiezu nötige finanzielle »Anstrengung« eine Aufwendung in beiläufiger Höhe des für 2—3 Monate zu entrichtenden Importzolles umfaßt, so wäre es eigentlich selbstverständlich, daß sich die Benzinverbraucher Österreichs zusammen tun um gemeinsam die erforderliche Summe aufzubringen und der gegenwärtigen Ausbeutung durch Fremde ein Ende zu machen.

Das wäre nach so vielen, vielen Worten einmal eine Tat.

Das Motorradrennen auf der Traberbahn zu Baden fand am 10. d. M. unter überaus großer Teilnahme des Publikums statt. *Karner* und *Lucky Schmidl* legten neuerlich Beweise ihrer Fahrkunst ab; aber auch die anderen Konkurrenten zeigten, daß der Motorradsport Österreichs gedeiht. Veranstalter, Teilnehmer und Zuschauer können voll befriedigt sein.

Die österreichische Tourist-Trophy, veranstaltet vom O. A. C. wird am 31. Mai und 1. Juni auf der 11/4 km langen Rundstrecke in der Hinterbrühl gefahren. Sie umfaßt 6 Konkurrenzen: 1. Senior-Rennen für Motorräder bis 500 ccm. 2. Junior-Rennen für Motorräder bis 350 ccm. 3. Leichtgewichts-Rennen für Maschinen bis 250 ccm. 4. Ultraleichtgewichts-Rennen für Motorräder bis 175 ccm Zylinderinhalt; alles einspurige Maschinen. Schließlich 5. und 6; Je ein Rennen für Motorräder mit Beiwagen bis beziehungsweise über 600 ccm. Die drei ersten Rennen führen über 30, das 4. über 12, das 5. und 6. über 17 Runden. Wir werden im Juniheft über die Ergebnisse berichten.

Beim diesjährigen »Internationalen Bergrennen Königsaal—Jilowischt«, das am 13. d. M. ausgefahren wurde, hatten wir nachstehende Erfolge zu verzeichnen:

I. Motorräder:

500 cm³

1. Karner auf Sunbeam (Rekord),
2. Liska „ Indian,
3. Stephan „ Saroléa.

II. Motorräder mit Seitenwagen:

350 cm³

1. Lanzendorffer auf Rex-Acmé (Rekord).

III. Tourenwagen:

bis 1'1 Ltr.

1. Verwirowsky auf Tatra (Rekord)

bis 2'75 Ltr.

1. Wetzka auf Austro-Daimler (Rekord)

bis 5'3 Ltr.

1. Verwirowsky auf Tatra.

IV. Sportwagen:

bis 1'1 Ltr. 2. Mittermüller auf Tatra,

3. Golumbiovsky auf Isis,

bis 2 Ltr. 1. Traun Junek auf Bugatti (Rekord),

„ 5 „ 1. Häusser „ Steyr „
2. Hansal „ „

V. Rennwagen:

bis 2 Ltr. 1. Junek auf Bugatti (Rekord),

„ 3 „ 1. Knap „ Walter „

„ 5 „ 1. Rützler „ Steyr „

2. Kinsky „ „ „

über 5 „ 1. Divo „ Delage „

Alle aufgeführten Fahrzeuge hatten Bosch-Zündung.

Das Frühjahrs-Avus-Rennen für Motorräder fand am 10. d. M. statt. Die bewerbenden Räder wurden in 8 Größenklassen, von 125—1000 ccm geteilt und hatten bis einschließlich 350 ccm

Zylinderinhalt die 19'635 km lange Bahn 1, die größeren Maschinen zweimal zu runden. Eine über 5 Runden gehende Klubmeisterschaft beschloß die Veranstaltung.

Blumenkorso. Am 9. d. M. fand der vom Österreichischen Touringklub veranstaltete Blumenkorso in der Prater-Hauptallee statt. Automobiltechnisch bot er kaum etwas bemerkenswertes, als gesellschaftliches Ereignis aber ist er deshalb hoch zu werten, weil er abermals den Beweis für die zunehmende Verbreitung des Automobilsportes in Österreich und den guten Geschmack des Publikums erbrachte. Auch wirtschaftlich ist das Ereignis beachtenswert, denn es brachte Geld unter die Leute. Den Damen und Herren des Komitees gebührt deshalb Anerkennung und Dank.

Die Zahl der Personenwagenmarken wird dormalen mit 384 angegeben. Hievon entfallen auf die V. S. A. 93, auf England 90, auf Frankreich 83, auf Deutschland 72, auf Italien 17, auf Österreich 13, auf die Tschechoslowakei 6 und auf Ungarn 1 Marke. Österreich verfügt somit über $\frac{1}{7}$ der amerikanischen Marken, während seine Bevölkerung nur $\frac{1}{20}$ jener der Union ausmacht. Dagegen ist uns hinsichtlich der auf ein Kraftfahrzeug entfallenden Einwohnerzahl (8 gegen 230) Nordamerika 30mal überlegen. Diese Daten beweisen, daß unsere Kraftwagenindustrie technisch vollkommen auf der Höhe, jedoch nicht im Besitze eines ihrer Leistungsfähigkeit entsprechenden Absatzgebietes ist.

Eisenbahn—Kraftwagen—Binnenschiffahrt. Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen veranstaltete vor kurzem in Berlin eine Vortragsreihe über die technischen und wirtschaftlichen Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel, in der ein zusammenhängendes Bild von den wechselseitigen Beziehungen der verschiedenen Verkehrsmittel und -wege entworfen wurde. Den einleitenden Vortrag hielt Ministerialrat Dr. Tecklenburg über die Reichsbahn im Rahmen des Gesamtverkehrswesens. Seine Ausführungen sind besonders deshalb von Bedeutung, weil sie aus dem Munde eines anerkannten und maßgebenden Eisenbahnfachmannes stammen. Er gab zunächst einen Überblick über die heutigen Leistungen der Deutschen Reichsbahn und gab dann die Betriebskosten, für die Zeit von April bis Oktober 1924 berechnet, im Personenverkehr auf 15'8 Pfg., im Güterverkehr auf 14'3 Pfg. je nach Wagenachsenkilometer an. Mit dem nötigen Zahlenmaterial stellt er dann die Beförderungskosten der Eisenbahn denen des Kraftwagens gegenüber und kam zu dem Schluß, daß der Kraftwagen nur bis zu 30 km mit der Eisenbahn wirtschaftlich wettbewerbsfähig sei, so daß derselbe aus wirtschaftlichen Gründen zu Transporten über weite Strecken nicht herangezogen werden dürfte, sondern ihm nur der Zubringer- und Verteilungsdienst überlassen sein soll. Er rechnet sich an Frachtkosten pro Tonnenkilometer mit dem Kraftwagen über 10 km 213 Pfg., mit der Eisenbahn (Kl. A)

über 10 km 258 Pfg., über 20 km mit dem Kraftwagen 138 Pfg., mit der Eisenbahn 140 Pfg., über 30 km mit dem Kraftwagen 113 Pfg., mit der Eisenbahn 108 Pfg. aus. Bedeutsam ist die Stellung des Redners gegenüber den Wasserstraßen, die er als Konkurrenten der Eisenbahn betrachtet. Er bestritt zum Beispiel die Berechtigung der Umschlagtarife und erhob die Forderung, keine Mittel für den Bau künstlicher Wasserstraßen aufzuwenden, sondern sie für den Ausbau der Eisenbahn anzulegen, wo sich mit geringeren Mitteln weit mehr erreichen ließe. Diese Ausführungen sind selbstverständlich im Kreise der Zuhörer nicht unwidersprochen geblieben. Vor allen Dingen war darauf hinzuweisen, daß die abstrakte Zahlenberechnung nur einen theoretischen Wert habe, daß aber in der Praxis Momente mitspielen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Kraftwagens erheblich erhöhen, vor allem die bedeutend geringere Beförderungsdauer, die die schon bestehenden Verkehre Leipzig — Berlin, Berlin — Hamburg und Hannover — Hamburg wirtschaftlich rechtfertigen. Wenn auch in manchen Relationen (zum Beispiel Bücherverkehr Leipzig — Berlin) besonders günstige Verhältnisse vorliegen, so ist der Kraftwagenverkehr auf mittlere Strecken (bis zu 250—300 km) stets da wirtschaftlich berechtigt, wo vom Wirtschaftsleben die höheren Kosten mit Rücksicht auf die größere Geschwindigkeit der Beförderung gern getragen werden, wie dies nicht zuletzt auch im Ausfuhrverkehr hochwertiger dringender Güter der Fall ist.

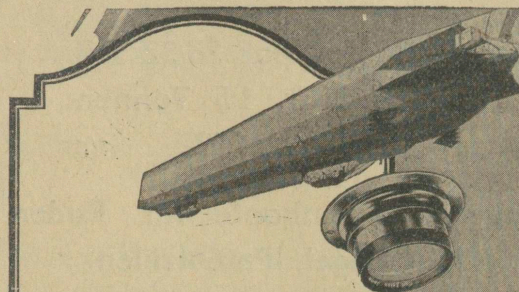
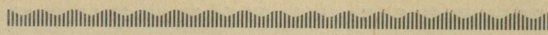
Buchbesprechung.

Welt-Atlas von G. Freytag. — Ausgabe 1925. — 225 Karten, ein geographisches Namensverzeichnis mit 45.000 Stichwörtern. — Preis S 25. — Kartographische Anstalt, G. Freytag & Berndt A. G., Wien, VII.

Einem seit lange schon bestehenden Bedürfnis nach einem in handlichem Format gehaltenen und doch vollständigen und möglichst genauen Welt-Atlas, wurde durch die Ausgabe von G. Freytag & Berndt abgeholfen, der im Klein-Quart-Format in 255 Tafeln, wichtige Gebiete in mehreren Kartenblättern darstellt. Die in vielfachem Farbendruck gehaltene Ausführung der Karten, die durchwegs neu und sauber gestochen sind, ist ganz besonders klar und tadellos ausgedruckt. Von ganz besonderem Werte ist das rund 45.000 Namen umfassende Ortsverzeichnis, das es ermöglicht sich leicht zu orientieren und jeden Ort durch die Bezeichnungsdaten der Karte rasch aufzufinden. In dieser Weise ist der Welt-Atlas für jede Hausbibliothek ebenso unentbehrlich wie für den Handelsmann und Studierenden und jeden im Schaffen und Verkehr stehenden Menschen. Der im Verhältnis zu dem Werte äußerst billige Preis ermöglicht den weitesten Kreisen die Anschaffung dieses Welt-Atlas, der bestens empfohlen werden kann und auch die gebührende Verbreitung finden wird.

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.



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 Objektive dazu verwandt.

ZEISS TESSAR

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

Das ideale Objektiv für alle Zwecke der Photographie

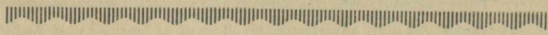
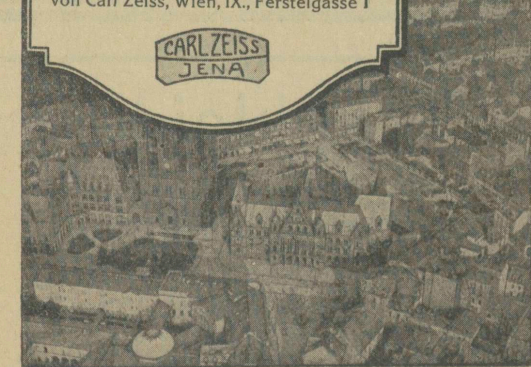
*

Zeiss DOPPEL-PROTAR 1:6,3 bis 1 7,7
1925-26 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 Kamerafabriken und Photohandlungen

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

CARL ZEISS
JENA



Verkäuflich

9 m Motorboot 28/32 PS
Gräf & Stift, 1.5 Tonnen
... Baujahr 1922 ...

Moderne Kleinboote für Ruder-
und Segel, Patentzillen

Näheres durch

HANS KATONA

Bootsbau

Petronell bei Wien

Verwertung eigener Patente
Bau von Booten aller Art, auch Haus-
boote, Trauner, Schlepper etc. in jeder
Größe und Preislage

Zabranski & Fuchs

Wien, VI., Mariahilferstr. 67

Bringt die schönsten Frühjahrs-Modelle
von ganz Wien
vom einfachen bis zum allerfeinsten
Genre.



Covercoat-Mäntel

in feinsten Ausführung S 150.—

Rips-Mäntel

in feinsten Ausführung S 160.—

Seiden-Mäntel

in feinsten Ausführung S 180.—

Kostüme

in feinsten Ausführung S 150.—

Kleider

in feinsten Ausführung S 100.—

Complets

in feinsten Ausführung S 180.—

Mitglieder erhalten gegen Vorweisung
ihrer Mitgliedskarte 5 Prozent Rabatt.



DONAU WERFT

GES.M.B.H.

WIEN

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 Telephone 90-5-73

Für Segelsport:

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

Neuheit: Buchstaben und Ziffern zum aufnähen,
verschiedene Größen, echtfärbig schwarz, als Unter-
scheidungsnummer 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.