

MASCHINENFABRIK UND EISENGIESSEREI

# J. M. Voith / St. Pölten

TELEGRAMM-ADRESSE  
VOITHWERKE ST. PÖLTEN



FERNSPRECHER NUMMER  
90 und 410

**Schwesterfabrik in Heidenheim a. d. Brenz**

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



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

## Wasser-Turbinen-Anlagen

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

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

**Transmissionen, Bandkupplungen, Doppelschrauben-Pfeilräder, Patent Wüst.**

**Zündholzautomat-Maschinen, Patent Czerweny.**

**SOLIDE AUSFÜHRUNG / ERSTKLASSIGE KONSTRUKTION.**

### 6 m R-Yacht »Hadumoth«.

Erbaut 1902, Werft Anker & Jensen,  
Norwegen

in regattagemäßigem Zustande, d. h. mit:

- 2 Großsegeln, (davon eines neu aus dem Jahre 1924),
- 1 großen Ballon,
- 1 Kreuzballon,
- 1 leicht am -Wind-Ballon,
- 1 Stangenfock (aus dem Jahre 1923),
- 1 Sturmfock,
- 1 Spinnaker mit Spinnakerbaum, neuen Schoten und Fellen (größtenteils aus dem Jahre 1924) im übrigen vollkommen komplett.

**Zum Preise von Goldmark 4000'—**

ab Winterlager Friedrichshafen netto ohne Steuer.

Nähere Auskunft erteilt die Verwaltung.



### Internationale Ausstellung für Binnen-Schiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel

1. Juli 1926 bis 15. September 1926

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



**Auskunft:  
Geschäftsstelle Rathaus Basel**

# 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

## Versicherung

★  
Spezialabteilung  
für Luftfahrtrisiken  
(Dr. Boetticher)

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

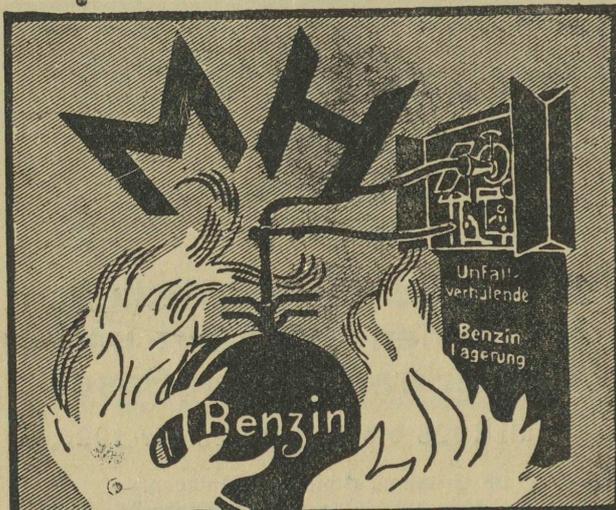
## Erich Prager - Mandowsky

Wien, IV., Taubstummengasse 8, Telef. 52448

Großhandlung für Auto-Öle. Offiz. Verkaufs- u. Füllstelle für

**Gargoyle Mobiloils der Vaccum Oil Co. A. G.**

Prompte Zustellung auf telef. Anruf.



**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 9. TELEFON JOS. 18-5-63 ☉



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

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

**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      Telefon 90-5-73

**Für Segelsport:**

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

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

**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., Kahlenbergerdorf, Kuchelau

nächst dem Ruderverein „Austria“

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

**Stadtbüro: Ing. M. SZOMBATHY**

VIII., Sanettystraße 3/I. - Telefon 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

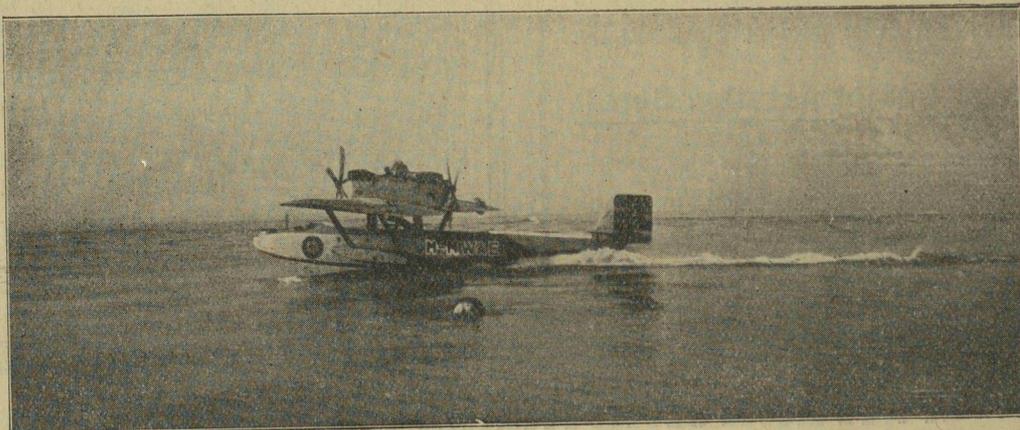
**FEUER-  
UND  
EXPLOSIONSSICHERE  
BENZIN  
LAGERUNGEN**

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

Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt

Union-Yacht-Clubs

Österreichischen Motor-Yacht-Verbandes

Österreichischen Motor-Yacht-Clubs

und des Wiener Segel- und Ruder-Clubs

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I. ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

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

Erscheint am 15. jeden Monats

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

#### ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1925

Wien, Juni

Nr. 6



Alte Donau. — Das Segelrevier des Union-Yacht-Clubs Stammverein vom Flugzeug aus.

## MITTEILUNGEN.

### Österr. Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Unter der Führung des Österr. Aeronautischen Verbandes wird im Rahmen der Wiener Messe Herbst 1925 eine Flugtechnische Ausstellung veranstaltet unter dem Titel »Flugzeug und Flugverkehr«.

Seit der großen internationalen Flugausstellung Wien vor nahezu 12 Jahren hat sich das Flugzeug eine achtenswerte Stellung im modernen Verkehr zu erringen vermocht, die es befähigt, die großen Wirtschaftsprobleme in umwälzender Weise zu beeinflussen.

Gleichsam am Beginn dieser neuen Wirtschaftsperiode soll die Ausstellung das richtige Verständnis für dieses Verkehrsmittel in alle Kreise tragen und jene Ideen erläutern, in deren Klärung die weitere Entwicklung des Flugverkehrs gelegen ist.

Die Internationale Wiener Messe als Rahmen dieser Ausstellung ermöglicht gleichzeitig den wirtschaftlich führenden Kreisen aller Länder einen

Überblick über Flugzeuge und Flugverkehrsfragen zu geben, wodurch günstige Auswirkungen zu erwarten sein dürften, um Wien gemäß seiner historischen Bedeutung für die Luftfahrt durch die bahnbrechenden Arbeiten eines *Wilhelm Kress* und *Fr. R. v. Lössl* auch im modernen Luftverkehr jene wichtige Bedeutung zu sichern, die in seiner Lage und seinen Wirtschaftsbeziehungen begründet ist.

In diesem Sinne werden alle Industrie- und Wirtschaftskreise zur Mitwirkung eingeladen, um der Ausstellung die Reichhaltigkeit und das repräsentative Gepräge zu geben, die sie verdient.

### Österr. „Aero-Club“.

Wien, I., Hofburg, Säulenstiege. Tel. 72 0 32.

### Österr. Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3. Tel. 3 83.

### Oberösterr. Verein für Luftfahrt.

#### IX. ordentliche Hauptversammlung

am 22. Mai 1925. Vorsitzender in Verhinderung des Präsidenten, 1. Vizepräsident: Oberst *Theodor Malina*. Tätigkeitsbericht: Werbetätigkeit: Mitgliederstand: 271 gegen 163 im Jahre 1923.

Ausschußsitzungen: 10; Bodenorganisation: Flugplatzfrage geht der Lösung entgegen.

Luftverkehr: Ziel: Verbindung Oberösterreichs und Salzburgs mit Wien und München; bis zur Fertigstellung der nötigen Flugplätze, Wasserflugzeugverkehr Wien—Linz—Salzkammergut; die Arbeiten zur Aktivierung des letzteren und zur Bildung einer Luftverkehrsgesellschaft sind im Gange. Sonstige Arbeiten: Besonders hervorzuheben: Die Aufnahme der Verbindung mit dem »Deutschen Luftfahrtverband« zwecks Anschluß des Österreichischen Luftschifferverbandes an diesen. Kassabericht: Kassastand Ende 1924: 990 S. Mit Rücksicht auf bevorstehende größere Ausgaben wird Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen (Gründer 100 S, Stifter 50 S, ordentliche Mitglieder 3 S, unterstützende Mitglieder 1 S). Wahlen: Zum Ehrenpräsi-

denten: das Ehrenmitglied, Landesregierungsvizepräsident *Hermann Graf Attems*. Die satzungsgemäß ausscheidenden Ausschußmitglieder werden wieder gewählt, die im verflossenen Zeitabschnitte vorgenommenen Kooptierungen werden genehmigt.

Ausschußsitzung am 29. Mai 1925. Mitgliederanmeldung. Ordentliches Mitglied: Herr *Athur Lukesch*, Verbandssekretär, diplomierter Flugzeugführer; unterstützende Mitglieder: Die Herren: *Sigmund Sedlacek*, Bahnbeamter i. R., Oberstleutnant *Hans Lechfellner*.

Luftverkehr. Beratungen über Wasserflugzeugverkehr Wien—Linz—Salzkammergut. Ausschußkonstituierung: Über Antrag des Herrn *Hofrat Nejd* wird der alte Ausschuß in seiner bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt. Funktionäre: Präsident *Ing. Julius Sedlacek*, Vizepräsidenten: Oberst *Theodor Malina* (auch Schriftleiter) und Juwelier *Josef Winkler*; Schriftleiterstellvertreter: Herr *Franz Lahner*; Kassaverwalter und Stellvertreter: Oberstleutnant *Josef Ikawet* und Herr *Franz Lahner*; Bücherwart und Stellvertreter: Major *Baron Mayer-Löwenschwert* und Architekt *Professor Wolfgruber*; Zeugwarte die Herren: *Rudolf Schießl* und *Robert Strelli*.

# J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

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

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU



liegen, bitten wir unsere Leser um Geduld. Im nächsten Heft hoffen wir eingehend berichten zu können. Heute wollen wir uns damit begnügen, Veranstalter und Bewerber des »Deutschen Rundfluges 1925« auf das herzlichste zu begrüßen. Gut Land!

Nach Redaktionsschluß eingelangt. Sieger in Klasse A *Loerzer* auf Mercedes 38 PS, in Klasse B *Hochmuth* auf Udet 58 PS, in Klasse C *Ritter* auf Caspar-Theiss 80'5 PS.

## Große Frequenz der Luftverkehrslinie Wien—Polen.

Unsere letzte Folge konnte berichten, daß die mitteleuropäischen Luftverkehrslinien eine weitere äußerst notwendige Erweiterung des Handelsluftverkehrsnetzes erfahren haben. Schon wenige Tage nach Eröffnung des regelmäßigen Luftverkehrs der vom »Polnischen Aerolot« in Warschau in

bei Eröffnung dieses neuen Verkehrsmittels richtig erkannt und eifrig benützt wird.

Es besteht in richtiger Erkennung der großen Frequenz dieser Handelslinie die Absicht, durch Einsetzen von dreimotorigen Großmaschinen bei bedeutend größerem Fassungsraum eine Verdichtung des Streckennetzes herbeizuführen.



Generalkommissär Dr. Zimmermann nach seiner Ankunft aus Warschau.

betriebenen Linien nach Krakau, Warschau, Lemberg und Danzig, zeigte sich eine außerordentlich große Frequenz nach sämtlichen Stationen, nicht bloß was Fluggäste anbelangt, sondern es setzte insbesondere ein großer Frachtverkehr ein, der im Anschluß an die polnischen Luftverkehrslinien nach Rußland und in die Ukraine in weiterer Folge sich auswirkte und zur Folge hatte, daß durch die lange Dauer der sonstigen Beförderungsmöglichkeiten, alte Geschäftsverbindungen wiederum angeknüpft wurden. Zwischen Österreich und Polen herrschte von jeher ein reger Güteraustausch, der sich insbesondere von Österreich nach Polen ausdrückt und von den hiesigen Kaufleuten

Unter den hervorragenden Persönlichkeiten, die den Wert dieses modernen Verkehrsmittels voll erkannt haben und dieses Erkennen zur Tat umsetzten, befand sich am 22. Mai der Generalkommissär für Österreich, Herr *Dr. Zimmermann*, mit seinem Sekretär, Herrn *von Bordes*, der nach einwöchentlichem Aufenthalt in Warschau bei herrlichem Flugwetter am Flugfeld Aspern landete. Herr Generalkommissär *Dr. Zimmermann* benützte am 3. Juni gelegentlich der Tagung des Völkerbundes zu seiner Reise nach Genf wiederum den Luftweg.

*L. Lach.*

## Flugstatistik und -tarife.

Im Maiheft unserer Zeitschrift sprachen wir unter anderem von auf dem Prinzip der Selbstkostendeckung zu erstellenden Flugtarifen. Dieses Prinzip kann deshalb als das gerechteste bezeichnet werden, weil es den Kapitalisten, Flugunternehmern und dem Publikum gleichzeitig und gleichartig dient. Bei ihm soll niemand zu kurz kommen. Erreicht wird dies dadurch, daß bei der Ermittlung der Beförderungspreise Tilgung und Verzinsung des Kapitals ebenso berücksichtigt werden, wie die laufenden Betriebsausgaben.

In jedem Unternehmen steckt ein Anlagekapital (a), das in (b) Jahren zu tilgen und dessen jeweiliger Rest mit (c) Prozent zu verzinsen kommt. Insgesamt muß daher bis zur völligen Abzahlung über die laufenden Betriebsauslagen ein Betrag von  $a/b = c$  aufgebracht werden. Weil mit laufender Tilgung (c) abnimmt, sinkt auch die Abzahlung. Das kann für Voranschläge unbequem werden. Deshalb empfiehlt es sich durch Bildung des arithmetischen Mittels aus den Einzelbeträgen zu einem Jahr für Jahr gleichen Durchschnitt zu gelangen, der als »Rente« (d) bezeichnet werden möge. Die Zahl der für die Kapitalstilgung festzusetzenden Jahre hat der Eigenart des Betriebes zu entsprechen. Beim Luftverkehr wird sie zweckmäßigerweise der durchschnittlichen Lebensdauer der Flugzeuge gleichzusetzen sein. Aus ihr und der im Verkehr entwickelten Geschwindigkeit ergibt sich als Produkt beider die Gesamtleistung eines Flugzeuges. Durch die geforderte Tagesleistung dividiert, gibt diese Größe die Lebensdauer eines Flugzeuges in Tagen; was unmittelbar zur Kenntnis des gleichen Wertes in Jahren führt. Damit ist der Zusammenhang mit der Rentenberechnung hergestellt.

Die laufenden Betriebsauslagen setzen sich bekanntlich aus jenen für das Personal und das Material zusammen. Ihre genaue Bestimmung ist Aufgabe der Buchhaltung. Bezogen auf die Flugstunde oder den Flugkilometer geben sie nach Vermehrung um den auf den gleichen Wert bezogenen Teil der Rente die Gesamtbelastung des Betriebes mit Kosten an. Stellt man nun andererseits das Transportquantum, das ist die Menge der tatsächlich beförderbaren Personen, Poststücke und Güter auf, so gibt nach Festsetzung von Normalgewichten für Personen- und Postbeförderung eine einfache Division den Beförderungspreis für diese Größen an. Da aber nicht alle Flugzeuge bei allen Flügen voll ausgenutzt werden, muß auch diesem Umstand Rechnung getragen werden. Es geschieht dies durch Division des Beförderungspreises durch den »Füllungsgrad«, der das Verhältnis der benützten zu den dargebotenen Beförderungsgelegenheiten ist. Die nunmehr resultierende Größe sei als »Einheitspreis« bezeichnet.

Müheles ist dessen Ermittlung wohl nicht, aber die Arbeit lohnt, denn auf einem anderen Wege wird das gesteckte Ziel kaum zu erreichen

sein. Unerläßliche Voraussetzungen allerdings sind eine geordnete Buchführung und eine sachgemäße Statistik. Gewiß kann nicht behauptet werden, die verschiedenen Unternehmungen führten weder Bücher noch statistische Vormerkungen. Aber sicher ist, daß alles, was bisher von ihnen an flugstatistischen Daten veröffentlicht wurde, zur Berechnung von Flugtarifen nach dem Prinzip der Selbstkostendeckung nicht genügt. Wenn auch jeder Betrieb seine Geschäftsgeheimnisse besitzt und sie zu wahren sucht, so hat doch kein richtig geführtes Unternehmen die Öffentlichkeit und deren Urteil zu scheuen. Hier soll das auch gar nicht angenommen, vielmehr bloß durch rein sachliche Darstellung der Versuch unternommen werden, die Grundzüge einer brauchbaren Flugstatistik zu entwickeln.

Vor allem muß man sich darüber klar sein, welche Fragen von einer solchen Statistik zu beantworten sind. Ungefähr werden dies folgende sein:

1. Lebensdauer und Leistung des Materials, das ist der Flugzeuge, Motoren, Propeller und des Zubehörs, weil hieraus der Bedarf an solchem Material ermittelt werden kann.

2. Frequenz der einzelnen Relationen und Linien. Unter Relation ist die Verbindung zweier regelmäßig beflogener benachbarter Punkte (Flughäfen), unter Linien die Aneinanderreihung betriebstechnisch zusammenhängender Relationen zu verstehen. Aus der Frequenz, der Benützung der verschiedenen Relationen und Linien zur Personen-, Post- und Güterbeförderung, läßt sich erkennen, ob dem tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnis entsprochen wird, dann ob und welche abändernde Maßregeln zu ergreifen kommen, um in dieser Beziehung befriedigende Zustände herbeizuführen.

3. Intensität und Zuverlässigkeit des Flugbetriebes. Erstere findet ihren zahlenmäßigen Ausdruck im Verhältnis der Tage, an welchen geflogen wurde zur Gesamtzahl der Tage der betreffenden Flugperiode. Die Zuverlässigkeit läßt sich als Quotient der tatsächlich durchgeführten zu den fahrplanmäßig vorgesehenen Flügen darstellen.

4. Finanzielle Ergebnisse der einzelnen Relationen und Linien. Neben den einzelnen Posten, aus denen sich Einnahmen und Ausgaben zusammensetzen, wird hier noch deren auf die Leistungseinheit: Das Flugzeug, die Flugstunde, den Flugkilometer, die Relation und Linie, entfallender Teil auszuweisen sein.

5. Sonstige, zur Beantwortung von erst im Laufe des Betriebes auftauchende Fragen. Natürlich muß auch über die absolute, wie aliquote Zahl der nach ihrer Schwere evident zu führenden Unfälle Aufschluß gegeben und ganz besondere Sorgfalt angewendet werden, denn jede nicht restlose Aufklärung eines Flugunfalles zerstört das ohnedies noch nicht in gebotener Maße vorhandene Zutrauen des Publikums zum Luftverkehr. Andererseits muß allerdings auch ausgesprochen werden, daß die

heute von fast der gesamten Tagespresse nur zu gern betriebene Aufbausendung auch des unbedeutendsten Unfalles schädigend wirkt. Es ist eben ein großer Unterschied zwischen einem sachlichen, nichts verschweigenden und einem nur auf Sensation berechneten Bericht. Wahrheitsliebe, Sachkenntnis und Takt sind sonach weitere Voraussetzungen für eine brauchbare Statistik und Berichterstattung.

Ihren Ausgangspunkt haben das Bordbuch und der Tagesrapport zu bilden. Das Bordbuch führt der Flugzeugführer. Es hat über jeden vom betreffenden Flugzeug ausgeführten Flug nach Datum, Name des Führers und seines eventuellen Gehilfen oder Begleiters, Ort und Zeit des Abfluges und der Landung, die Zahl der beförderten Personen, Postsachen und Güter, wie des ohne Bezahlung beförderten Materials, den Verbrauch an Betriebsstoff und an eventuell in Gebrauch genommenen Ersatzteilen, die Witterung, die Ereignisse während des Fluges und über besondere Vorfälle Aufschluß zu geben. Unfälle sind nur kurz anzuführen, weil über sie stets ein ausführlicher Bericht zu erstatten kommt. Das Bordbuch gehört zum Flugzeug, ist daher mit dem Kennzeichen desselben zu versehen. Vollgeschriebene Bordbücher sind der Leitung des Unternehmens einzusenden und von dieser zu verwahren. Dementsprechend ist auf der Titelseite eines jeden Bordbuches unter der Bezeichnung des Flugzeuges, für welches es bestimmt ist, die Zeitdauer seiner Führung anzumerken. Die höchsten Beamten, die eine Flugunternehmung auf den einzelnen Flugplätzen besitzt, verfassen nach vorgedrucktem Muster, den täglichen, über Personal- und Materialstand, Flugdienst, Betriebsstoffgebarung und besondere Vorfälle Aufschluß gebenden Tagesrapport.

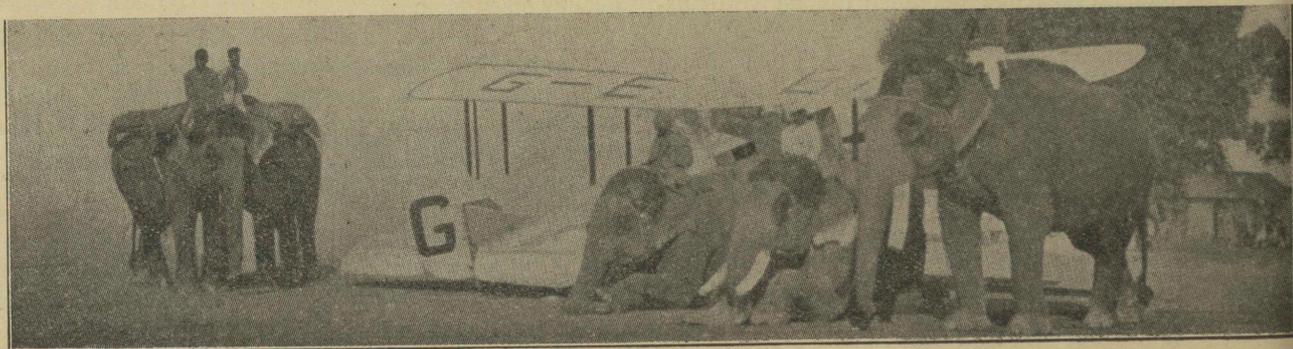
Aus beiden Behelfen verfaßt der den Flugbetrieb der Unternehmung leitende Beamte monatlich einen »technischen Betriebsausweis«, der tagweise und für jeden Flugplatz gesondert mit den Rubriken: Personalstand an Flugplatzmannschaften, Piloten und nur fallweise beschäftigten Arbeitern, Materialstand an Flugzeugen, Reserve- motoren, -propellern und sonstigem Material. die am Berichtstage vorgefallenen Abflüge und Landungen nach Gattung der Flugzeuge, Relation, beziehungsweise Linie, der Zeit, der Zahl der Fluggäste und Postsachen, wie dem Gewicht der Güter, dann den Verbrauch an Betriebsstoffen (Benzin und Öl) der absoluten Menge nach, wie auch im Verhältnis

zu den Motor-PS, den Flugzeiten und -strecken, schließlich anmerkungswise Unfälle und besondere Ereignisse verzeichnet. Bei kleinerem Betriebsumfang, besonders dann, wenn nicht das ganze Jahr hindurch geflogen wird, kann an Stelle des Monats die Flugperiode treten, was den Umfang der schriftlichen Arbeit sehr restringiert.

Für die analogen Zeitabschnitte hat die Buchhaltung den ökonomischen Betriebsausweis zu verfassen. Dieser hat relations- und linienweise Aufschluß über das bewältigte Transportquantum, unterteilt nach Personen, Postsachen und Gütern, wie über Einnahmen und Ausgaben Aufschluß zu geben, wobei auch diese beiden nach Personen, Post und Gütern zu gliedern und durch sonstige Einnahmen, beziehungsweise Ausgaben zu ergänzen und dann zu summieren sind. Auch diesem Ausweis ist eine die notwendigen Erläuterungen enthaltende Spalte »Anmerkung« anzuschließen.

An Hand dieser beiden Ausweise kann nunmehr die ebenfalls in Tabellenform zu haltende Betriebstatistik jeder Flugperiode monats- und linien- (relationsweise) erstellt werden. Sie hat Intensität und Zuverlässigkeit des Flugverkehrs in Prozenten, die durch Zahl der Flüge und Flugkilometer auszudrückende Leistung, das Transportquantum an Passagieren, Postsachen und Gütern, den Füllungsgrad, die Einnahmen und Ausgaben im ganzen, wie in Bezug auf das einzelne Flugzeug, den Flugkilometer und die Flugstunde, analog auch den Betriebsstoffkonsum und schließlich die Unfälle gesondert nach Toten, Leicht- und Schwerverletzten, vernichteten und beschädigten Flugzeugen und sonstigem Material in absoluten Zahlen und deren Summe, dann bezogen auf das einzelne Flugzeug, den Flugkilometer und die Flugstunden zu enthalten.

Erst eine solche, im Laufe des praktischen Dienstes vermutlich noch nach der einen oder anderen Richtung abzuändernde oder zu ergänzende und mit einem erläuternden Bericht zu versehenen Statistik wird den geforderten Aufschluß über das technische und wirtschaftliche Leistungsvermögen des betrachteten Flugunternehmens bieten und damit diesem, wie dem gesamten Verkehr, in weiterem Umfange auch der Volkswirtschaft gute Dienste leisten, weil nur dann auf die Anbahnung gesunder Verhältnisse, wie auf richtige Eingliederung des Luft- in den Gesamtverkehr gerechnet werden kann. Das ist das Endziel. Mühelos zu erreichen ist es nicht, aber es ist auch nicht unerreichbar.



Modernes und landesübliches Verkehrsmittel.

## Der Segelflug.

Ausnutzung der Windkraft zwecks Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs ist Ziel und Zweck des Segelfluges. Ungeachtet aller bisher erzielten Erfolge ist dieses Ziel demalen noch nicht erreicht. Beträchtliche theoretische und praktische Arbeit ist noch zu leisten. Voraussetzung für die Ausübung des Segelfluges ist der Wind. Ohne ihn kein Segeln. Wer den Wind richtig nützen will, muß ihn nach Entstehung, Richtung, Stärke und Wirkung studieren. Aerologie ist sonach der Arbeit Beginn. Dann folgt deren Anwendung, die Aerodynamik. An sie schließt die Flugzeugbaulehre, dann erst kommt das praktische Fliegen.

Es kann als sicher angenommen werden, daß nur bei Einhaltung dieser Reihenfolge der Segelflug zu verkehrspolitischer Bedeutung gelangen wird. Daß dies bald erfolge, ist im Interesse Aller gelegen. Aber, wie Rom nicht an einem Tage erbaut wurde, muß auch beim Segelflug ein Schritt nach dem anderen gemacht werden. Je weitere Kreise an diesem Werke mithelfen, desto besser. Jeder Beitrag ist willkommen; aber als Leitgedanke festzuhalten: Prüfet alles und behaltet das Beste! In diesem Sinne wolle nachstehendes aufgenommen werden.

Die Aerologie, vornehmlich gefördert durch Arbeiten österreichischer und deutscher Gelehrter, hat bereits umfangreiche Vorarbeit geleistet. Gestützt auf Hofrat *Dr. Ritter von Hann's* Theorie der »Flächen gleichen Druckes« vermag sie Entstehung, Richtung und Stärke des Windes einwandfrei zu erklären. Die von ihren selbstschreibenden Geräten aufgenommenen Diagramme bieten die Unterlage zum Erkennen der Windwirkung. Damit erscheint die Aufgabe des Aerologen zum größten Teil gelöst. Da er aber ununterbrochen Beobachtungen macht und deren Ergebnisse sammelt, so ist er in der Lage, durch deren Auswertung die Segelflugforschung dauernd anzuregen. Deshalb ist seine stetige Mitarbeit nicht nur erwünscht, sondern im Interesse der Sache geboten.

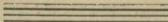
Viel jünger als die Aerologie ist die Aerodynamik, die Lehre von den Luftkräften im allgemeinen und den für den Segelflug so wichtigen Windwirkungen im besonderen. In meist einträchtlicher Zusammenarbeit des spekulativen Theoretikers mit dem empirischen Praktiker und dem die Schwächen beider meidenden Laboratoriumsforscher ist die Aerodynamik trotz ihrer Jugend doch schon zu einem recht ansehnlichen Lehrgebäude geworden. *Flettner's* Arbeiten zeigen, daß sie immer wieder neue Impulse erhält.

Der uns hier ausschließlich interessierende Segelflug verdankt der Aerodynamik die Kenntnis der Strömungsvorgänge auf der Tragflächenober- und -unterseite, wie selbstverständlich auch auf allen anderen Flugzeugteilen. Dabei scheint als wertvollstes die Erkenntnis: Der Saugdruck an der Tragflächenoberseite ist bedeutend größer, als der auf die Tragflächenunterseiten wirkende Staudruck. Es dürfte aber zu weit gehen, wenn bei der Tragflügelprofilierung lediglich dem für die obere (Luv-) Seite zutreffenden Strömungs- und Druckverlauf durch Anwendung der Parabelrechnung getragen, die Tragflächenunterseite aber nahezu oder ganz eben gehalten wird. Besonders verstößt dies gegen die Ergebnisse der *Gustav Lilienthal's*chen Versuche. Diese lassen doch erkennen, wie durch richtige Formgebung der Unterseite Auf- und Vortrieb vermehrt werden können. Besonders vorteilhaft dürfte eine glückliche Verbindung des *Lilienthal's*chen Profils mit der Flächen- teilung nach *Lachmann* oder *Handley-Page* für Segelflugzeuge sein, obwohl auch die jetzt ausschließlich den Luftverkehr besorgenden Motorflugzeuge davon profitieren würden.

Die Annahme, ein derart geformtes Profil würde den Segelflug ein mächtiges Stück vorwärts bringen, hat zu viel für sich, als daß den Konstrukteuren nicht dringendst dessen praktische Erprobung empfohlen werden müßte. Erweist sich, woran vorderhand zu zweifeln kein Grund vorliegt, die Kombination des *Lilienthal's*chen Profils mit der Tragflächenunterteilung als günstig, so muß auch die Vortriebsfrage einen ansehnlichen Schritt nach vorwärts machen.

Im Zusammenhang mit ihr tauchen zwei Fragen auf. Die eine hat mehr theoretischen, die zweite ausgesprochen praktischen Wert. Erstere geht dahin, ob eine sachliche Berechtigung für das Unterscheiden von statistischem und dynamischem Segelflug gegeben ist, oder ob nicht vielmehr die Flügel in der Rhön und auf der ostpreußischen Düne nichts weiter waren als Gleitflüge im Aufwind. Maßgebend für die strenge Fassung des Gleitflugbegriffes kann doch nur das Vorbild jener Vögel sein, die, wenn sie überhaupt segeln, an das Vorhandensein von Hangwinden nicht gebunden sind. Vom Standpunkt des Verkehrstechnikers ist zu bemerken, daß Kraftquellen, die räumlich so eng begrenzt sind wie Hangwinde, geringe praktische Bedeutung haben. Für den Verkehr wird der Segelflug erst dann wertvoll werden, wenn er sowohl den Hangwind wie jede andere aufsteigende Luftströmung und auch

# 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

die Windturbulenz ausnützen kann. Damit ist der Zusammenhang mit der zweiten, der Vortriebsfrage, hergestellt. Der Verkehrstechniker muß unbedingt verlangen, daß der Luftverkehr auch bei absoluter Windstille aufrecht erhalten werde. Der Konstrukteur eines Segelflugzeuges wird daher auf Motor und Propeller kaum verzichten können. Das Flugzeug der Zukunft wird deshalb gewiß kein motorloses sein, wenn auch nicht anzunehmen ist, es werde den jetzigen »Segelflugzeugen mit Hilfsmotor« gleichen. Immerhin wird es wie diese auf einen mit einem Minimum an PS arbeitenden Motor und einen beim reinen Segelflug zwecks Vermeidung schädlichen Widerstandes verbergbaren Propeller nicht verzichten können.

Die Hauptaufgabe der Aerodynamik scheint darin zu liegen, Anweisungen für die Möglichkeit der Ausnützung der Windturbulenz zu geben. Hier ist eine gewiß noch große Lücke auszufüllen, wenn auch Vorarbeit, wie *Dr. Walter Georgii's* bestbekanntes Werk: »Der Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer«, bereits geleistet wurde. Die Umsetzung in die Praxis des Konstrukteurs und des Piloten fehlt noch. Da muß fleißig nach dem rechten gesehen werden.

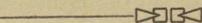
Der Konstrukteur hat aus den Forschungs- und Versuchsergebnissen lernend, am Entwurf des wirklich als brauchbares Segelverkehrsflugzeug zu wertenden Gerätes unter Ausnützung bereits bewährter Details zu arbeiten, der Flieger die Schulung des Nachwuchses zu leiten. Letzteres darf nicht als besonders leicht bagatellisiert werden. Der Gleit- und der sogenannte statische Segelflug dürfen

bestenfalls als erste, die Führung gewöhnlicher Motorflugzeuge als zweite Vorstufe zur Lenkung des Segelflugzeuges der Zukunft gewertet werden.

Von den Führern letzterer muß deshalb viel verlangt werden, weil die Ausnützung der stets schnell verlaufenden Turbulenzerscheinungen eine große Beweglichkeit des Geistes und Körpers verlangt. Man wird kaum fehlgehen, wenn man das Vorhandensein eines Fliegerinstinktes als notwendig bezeichnet. Der Führer eines Verkehrssegelflugzeuges muß — vulgär gesprochen — den Wind »riechen«. Trifft dies zu, so folgt daraus, daß auch ein guter Motorflugzeugpilot nicht unbedingt ein guter Segelflugzeugführer zu sein braucht. Die Auslese wird daher eine besonders sorgfältige sein müssen. Sie wird in verlässlicher Weise wohl nur durch die Praxis erfolgen können.

Bei dem Interesse, welches heute dem Segelflug allseits entgegengebracht wird, ist aber nicht Bewerbermangel zu befürchten, vorausgesetzt allerdings, daß von den Kandidaten nicht auch pekuniäre Opfer verlangt werden.

Abschließend ist zu sagen: Der Flugverkehr kann nur bei weitestgehender Ausnützung der im Winde liegenden Kräfte eine wirtschaftlich ins Gewicht fallende Rolle spielen. Dazu müssen erst die vorhandenen theoretischen Unterlagen für die Praxis des Baues und Gebrauches geeigneter Flugzeuge geschaffen werden. Bei aller Achtung vor bisher erzielt, bleibt uns noch genug zu leisten. Der Wille ist vorhanden. Dürfen wir auch das ihn ergänzende Können als vorhanden betrachten?



## Der Fallschirm.

Vor einiger Zeit geriet ein französisches Militärflugzeug in Brand, der Führer sprang ab und fand den Tod, weil er keinen Fallschirm besaß. Wenn man auch nicht mit Sicherheit behaupten kann, der Fallschirm hätte ihn unbedingt gerettet, so ist es doch zutreffend zu sagen, das Vorhandensein eines Fallschirmes hätte dem Flieger eine gewisse Zuversicht gegeben und dessen Tod vermutlich abgewendet. Die Katastrophe ist daher als neuerlicher Beleg für die Berechtigung der Forderung: Jeder Flieger und jeder Fluggast habe einen Fallschirm betriebsbereit bei sich zu haben.

Es ist deshalb nur zu begrüßen, wenn alle mit dem Flugdienst befaßten Stellen der Fallschirmfrage ihr vollstes Augenmerk widmen; tragen sie doch durch ihre Arbeit dazu bei die Zahl der Unfälle herabzudrücken und auf diese Weise das Zutrauen des Publikums zum Luftverkehr zu heben. An geeigneten Konstruktionen von Fallschirmen fehlt es wohl nicht. Gleiches kann jedoch von einer systematischen Erprobung derselben nicht behauptet werden. Hier hat unter anderem der französische »Service technique de l'Aeronautique« durch einen im Vor-

jahre veranstalteten Wettbewerb fördernd eingegriffen. In »La Technique Aéronautique« vom 15. Dezember 1924 berichtete *Lt. Mazar* über die Ergebnisse der Veranstaltung. Wesentlich neues ist zwar im Bericht nicht zu finden, aber er trägt doch zur Klärung des Fallschirmproblems bei, weil er es nicht in Vergessenheit geraten läßt. Stellt man den eingangs mitgeteilten Unfall neben den Mazar'schen Bericht, so erkennt man, daß auch in Frankreich der Weg von der theoretischen Erkenntnis zur Umsetzung in die Praxis lang ist. Hier ein lebhafteres Tempo einzuschlagen, liegt im allgemeinen Interesse. Flieger und Fluggäste brauchen dann nicht mehr um ihr Leben zu bangen, die Zahl letzterer wird sich von selbst steigern, die Betriebsergebnisse der Luftverkehrsunternehmungen werden verbessert, die letzten Reste von Flugscheu in Bälde ausgemerzt werden. Wir reden keiner bestimmten Fallschirmkonstruktion das Wort, wir verlangen nur die Befolgung des alten Spruches: »Prüfet alles und behaltet das Beste.« Dieses Beste muß dann aber für jedermann, der ein Flugzeug besteigt, obligatorisch sein. Nur so kommen wir weiter.

## AUS DER FLUGWELT

**Die Eröffnung der Fluglinie Wien—Klagenfurt** erfolgte Sonntag, den 17. Mai d. J. Unter lebhafter Teilnahme der Behörden wie der Bevölkerung stieg das Junkers-Flugzeug auf, um nach zweistündigem Flug glatt in Annabichl zu landen. Daß auch Kärntens Bevölkerung dem Ereignis reges Interesse entgegenbrachte, braucht nicht erst betont zu werden. Wir halten es auch für überflüssig zu betonen, daß dieser erste Flug ohne Unfall verlief. Wesentlicher scheint uns seine verkehrstechnische Bedeutung. Annabichl kann nur als Zwischenpunkt gewertet werden. Seine volle Bedeutung wird es erst erlangen, wenn weitere Anschlüsse hergestellt sind. An solchen fehlt es heute noch. Wir denken dabei in erster Linie an Triest, in zweiter an Jugoslawien, das über Agram mit Belgrad zu verbinden wäre. Ein weiterer Schritt müßte der Anschluß an die vom ebenfalls im Mai l. J. eröffneten Innsbrucker Flugplatz südwärts zu führenden Flugrelation sein. Die von Annabichl westwärts zu legende Verbindung ist an das Drau- beziehungsweise Pustertal gebunden und wird vermutlich nächst Bozen Anschluß an die Innsbruck—Italienlinie zu finden haben. Erst wenn sich in Annabichl West-Ost- mit Nord-Südlinien kreuzen, gelangt dieser Flugplatz zur vollen Bedeutung. An der baldigen Erreichung dieses Zieles sind wohl Alle interessiert. Technische oder aviatische Hindernisse bestehen nicht. Es heißt nur mit dem Schutt der Nachkriegszeit baldigst aufzuräumen. Hoffen wir, daß dies bald geschehe.

**Der Luftverkehr Frankreich—Marokko**, betrieben von *Latecoère* in Toulouse, beförderte im März l. J. 333 Personen und 429.897 Briefe. Im ersten Quartal des laufenden Jahres wurden insgesamt 1.223.892 Briefe befördert, während in der gleichen Periode des ersten Betriebsjahres (1920) deren Zahl nur 17.425 betrug.

**Fluglinie Cairo — Bagdad.** Die Imperial Airways verhandelt, wie gemeldet wird, zurzeit mit dem englischen Luftfahrt-Ministerium über eine Ausnutzung der Postlinie Cairo—Bagdad für Handelszwecke.

B. Z.

**Einen Schraubenflieger** baut der italienische Ing. *E. Garuffa*. Das Flugzeug hat Stromlinienform mit Höhen- und Seitensteuer. Der Motor wirkt sowohl auf eine Vortriebsschraube bekannter Ausführung, wie auch durch Zahnradübersetzung auf vier lotrechte, mit je vier wagrechten Propellern versehene Hubschraubenwellen, die sich im ersten und zweiten Rumpfdrittel befestigt so drehen, daß das vordere Hubschraubenpaar entgegen, das achtere im Sinne der Uhrzeigerbewegung rotiert.

**Der Flugmodellwettbewerb**, veranstaltet am 3. Mai von der nationalen Vereinigung italienischer Flieger zu *Taliedo*, fand unter reger Beteiligung der Konkurrenten, wie des Publikums statt. Das Modell »*E o l e O t e l l o M u l i n a c c i s*« gewann mit 100·13 m den Entfernungs- und mit 35·5 Sekunden auch den Dauerpreis. Ohne Zweifel tragen derartige Veranstaltungen viel zur Förderung und Popularisierung des Flugzeuges bei. Deshalb wäre es sehr begrüßenswert sie auch bei uns abzuhalten.

**Polnischer Luftverkehr besser, als Polens Eisenbahn.** Als in Warschau das schwere Eisenbahnunglück im Polnischen Korridor bei Preußisch-Stargard bekannt wurde, ersuchte der Ministerialdirektor im Eisenbahnministerium, dem auch die polnischen Luftverkehrsunternehmen unterstehen, den »Polnischen Aerolot«, eine Untersuchungskommission unter Führung des Eisenbahnministeriums unverzüglich an den Unfallort zu führen.

Dem »Polnischen Aerolot« war es möglich, binnen eine Stunde eines seiner Junkers-Flugzeuge zur Verfügung zu stellen, so daß die Kommission trotz des außerordentlich ungünstigen Geländes in unmittelbarer Nähe der Unfallstelle noch am Vormittag des Unfallmorgens glatt landete. Auch der oberste Gerichtshof in Warschau entsandte, diesem Beispiel folgend, am Nachmittag des gleichen Tages eine Kommission in einem zweiten Flugzeug des »Polnischen Aerolot« an die Unfallstelle. Auch dieses Junkers-Flugzeug landete glatt auf dem unebenen, bestellten Gelände neben dem ersten.

Die Polnische Presse ist voll von lobenden Erwähnungen dieser hervorragenden Flüge, welche die Brauchbarkeit des modernen Verkehrsmittels auch für außerordentliche Aufgaben in hervorragender Weise erwiesen haben.

Deutsche Aero-Korrespondenz Nr. 19, 14. Mai 1925.

**Der 19. ordentliche Luftfahrttag** wird in der Zeit vom 11. bis 16. ds. M. in Würzburg abgehalten.

**Das 25jährige Jubiläum** der ersten Fahrt eines Zeppelins wird am 8. Juli l. J. in Friedrichshafen festlich begangen werden.

**Vorlesungen über Luftrecht** finden in Deutschland an den Universitäten Königsberg und Köln, dann an der Technischen Hochschule Darmstadt, statt. Und bei uns?



# Janauschk Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

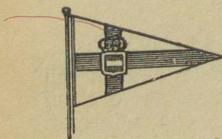
## Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



# YACHT - S P O R T.

## Union-Yacht-Club.

### OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Der Vorstand des U. Y. C. hat in seiner Sitzung vom 4. Juni 1925 einstimmig folgende Erklärung beschlossen:

Der Vorstand des U. Y. C. teilt mit, daß der in Folge 4, Seite 16 der Zeitschrift »Flugzeug und Yacht« erschienene Artikel »Das Meer« von keinem seiner Mitglieder geschrieben und daß auch niemand

vom Vorstand den Artikel vor dem Erscheinen gelesen hat. Er erklärt ferner, daß die daselbst vertretenen Ansichten politischer Natur mit denen des Vorstandes nicht übereinstimmen.

Ing. Reinhold Schultz

Schriftführer.

Prof. Dr. Hans Frisch

Präsident.

Der Union Yacht-Club Zweigverein Wörthersee veranstaltet im Sommer dieses Jahres in der Zeit von Mitte Juli bis Anfang August zweimal wöchentlich

**Übungswettfahrten und Geschwadersegeln** nach folgendem Programm!

Mittwoch, 15. Juli 1925 . . .	Start bei Lampl
Samstag, 18. „ „ . . .	„ in Maria Wörth
Mittwoch, 22. „ „ . . .	„ bei Lampl
Samstag, 25. „ „ . . .	„ in Maria Wörth
Mittwoch, 29. „ „ . . .	„ bei Lampl
Mittwoch, 5. Aug. „ „ . . .	„ „ „

Start 3 Uhr nachmittags, Meldung mündlich bis 1/2 3 Uhr beim Startleiter am Startplatz, daselbst auch die Bestimmungen der Bahn und der Übungen durch den Leiter der Übungsfahrten.

Die Mitglieder werden ersucht, mit ihren Booten (alle Klassen) an diesen Übungswettfahrten regelmäßig teilzunehmen.

## Ausschreibungen.

### Traunseewoche 1925.

#### A) Verbandswettfahrten:

- I. Dienstag, den 25. August:  
14 Uhr 30 Min.: 6 m R., 35 m<sup>2</sup>, 20 m<sup>2</sup>, 15 m<sup>2</sup> 10 m<sup>2</sup> Klasse.
- II. Mittwoch, den 26. August: «Traunkirchen-Pokal»  
6 Uhr 30 Min.: 6 m R., 35 m<sup>2</sup>, 20 m<sup>2</sup> Klasse  
14 Uhr 30 Min.: 15 m<sup>2</sup>, 10 m<sup>2</sup> Klasse.
- III. Donnerstag, den 27. August:  
14 Uhr 30 Min.: 6 m R., 35 m<sup>2</sup>, 20 m<sup>2</sup>, 15 m<sup>2</sup>, 10 m<sup>2</sup> Klasse.
- IV. Sonntag, den 30. August:  
15 Uhr: 6 m R., 35 m<sup>2</sup>, 20 m<sup>2</sup>, 15 m<sup>2</sup>, 10 m<sup>2</sup> Klasse.
- V. Wettfahrten der 15 m<sup>2</sup> Klasse um den Clubhauspreis:  
Freitag, den 28. August 14 Uhr 30 Min.  
Sonntag, den 30. August 10 Uhr  
Dienstag, den 1. September 14 Uhr 30 Min.
- VI. Wettfahrten der 15 m<sup>2</sup> Klasse um den Traunsee-Pokal:  
Samstag, den 29. August 14 Uhr 30 Min.  
Montag, den 31. August 14 Uhr 30 Min.  
Mittwoch, den 2. September 14 Uhr 30 Min.

#### B) Vereinswettfahrt:

Donnerstag, den 3. September 14 Uhr 30 Min.:  
Clubhandicap.

Die Wettfahrten werden nach den Bestimmungen des D. S. V. gesegelt.

Mindest zwei Meldungen, sonst keine Wettfahrt.  
**Bahn:** Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, Länge ca. 7 Seemeilen.

**Ruderführung:** In allen Klassen nur Mitglieder anerkannter Vereine.

**Preise:** In jeder Wettfahrt nach Vorschrift Cockpitschilder als Klassenpreise, außerdem für alle Verbandswettfahrten Ehrenpreise nach Punktwertung.  
Für die 35 m<sup>2</sup> Klasse: Gmündener Pokal und Traunkirchen-Pokal.  
Für die 15 m<sup>2</sup> Klasse: Clubhaus-Pokal und Traunsee-Pokal.

**Einsätze:** S 5.— für jede Wettfahrt, nur für die Wettfahrten um den Traunsee-Pokal je S 10.—

**Meldesluß:** Am 9. August 1925, Mittags 12 Uhr.

**Meldestelle:** Union-Yacht-Club, »Traunsee«, Gmunden, Oberösterreich.

**Programme** sind ab 20. August im Clubhaus Gmunden erhältlich, wo auch alle besonderen Bestimmungen bekanntgegeben werden.

#### Besondere Preise.

In den Verbandswettfahrten erhalten die erfolgreichsten Boote jeder Klasse, in der mindestens zwei Boote gemeldet haben, besondere Preise nach folgendem Punktsystem:

Jedes Boot, das für alle ausgeschriebenen Wettfahrten seiner Klasse genannt hat, erhält für jeden Start einen Punkt, für das einwandfreie Beenden einer Wettfahrt einen weiteren Punkt. Der Sieger einer Wettfahrt erhält außerdem soviel Punkte als Boote genannt sind, jedes Boot, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, um je einen Punkt weniger. Die für das betreffende Boot ungünstigste Wettfahrt wird für seine Punktberechnung nicht mitgezählt. Die Punktzahl der übrigen Wettfahrten zusammen ergibt die Preisträger. Bei Punktgleichheit wird die nicht gezählte Wettfahrt eingerechnet. bei weiterer Gleichheit entscheidet die letzte Wettfahrt.

Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Ausschluß des U. Y. C. Traunsee vorbehalten.

#### Ausschreibung des Clubhaus-Preises.

1. Der Union-Yacht-Club »Traunsee« stiftet einen wertvollen Herausforderungspreis genannt:

##### Clubhaus-Preis

um den alljährlich von den Booten der 15 m<sup>2</sup> Rennklasse während der Traunsee-Woche gesegelt werden soll.

2. Um den Clubhaus-Preis wird in drei eigenen Wettfahrten gesegelt.

3. Der Clubhaus-Preis ist ein Punkt-Preis.

Jedes Boot, das für den Clubhaus-Preis genannt hat, erhält für jeden Start einen Punkt, für das einwandfreie Beenden einer Wettfahrt einen weiteren Punkt. Der Sieger einer Wettfahrt erhält außerdem soviel Punkte als Boote für den Preis genannt sind. Jedes folgende Boot, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, um je einen Punkt weniger. Die größte Punktzahl aller drei Wettfahrten zusammen ergibt den Gewinn des Preises. Bei Gleichheit entscheidet das letzte Rennen. Der Gewinner ist verpflichtet, den Preis dem U. Y. C. Traunsee vier Wochen vor Beginn der nächsten Traunsee-Woche zurückzugeben.

4. Der Clubhaus-Preis geht endgültig in das Eigentum derjenigen Bootseigner über, die ihn gleichviel mit welchem Boot zweimal gewonnen haben.

Sind mehrere Bootseigner vorhanden, so geht, falls sie sich nicht gütlich anders einigen, der Preis auf den Ältesten derselben über.

5. Die Besatzung muß aus Amateuren bestehen, der Steuermann muß Mitglied des Vereines sein, bei dem das Boot beheimatet ist.

6. Die Meldung für den Clubhaus-Preis hat zugleich mit der Meldung für die Traunsee-Woche zu erfolgen. Der Einsatz wird alljährlich in der Ausschreibung bekanntgegeben.

7. Sollte die 15 m<sup>2</sup> Rennklasse zu bestehen aufgehören, so fällt der Preis dem letzten Gewinner zu.

8. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Ausschuß des U. Y. C. Traunsee vorbehalten.

#### Stiftungsurkunde des „Traunsee-Pokales“.

1. Der U. Y. C. Zv. Traunsee stiftet einen Herausforderungspreis, genannt »Traunsee-Pokal« für die 15 m<sup>2</sup> Rennklasse, um den alljährlich im Rahmen der Traunsee-Woche in drei besonderen Wettfahrten gekämpft werden soll.

2. Der Wettbewerb ist offen für alle vom D. S. V. anerkannten Vereine, oder deren Zweigvereine. Jeder Verein oder Zweigverein kann sich mit einer oder höchstens mit zwei Yachten, die bei ihm eingetragen sein müssen, an den Wettfahrten beteiligen.

3. Jeder Verein oder Zweigverein, der sich um den Preis bewerben will, hat diese Absicht dem U. Y. C. Zv. Traunsee spätestens drei Wochen vor Meldeschluß der Traunseewoche bekannt zu geben; vor Meldeschluß sind die teilnehmenden Yachten von ihrem Vereine ordnungsgemäß zu melden.

4. Als Eigentum erhält den Preis der Verein oder Zweigverein, der ihn zweimal gewonnen hat.

5. Er wird alljährlich einmal in drei besonderen Wettfahrten nach folgendem Punktsystem ausgesegelt:

Es zählt jedem Boote, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, der 1. Platz 8 Punkte, der 2. Platz 5 Punkte, der 3. Platz 3 Punkte, 4. Platz 3 Punkte, 5. Platz 1 Punkt.

Den Vereinen wird in jeder Wettfahrt nur das bessere Boot angerechnet, die größte Summe der Punkte ergibt den Gewinner. Bei Punktgleichheit entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze, bei vollständiger Gleichheit die letzte Wettfahrt.

6. Eine Yacht die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, aber nicht das Anrecht auf den Preis.

7. Der Steuermann muß ordentliches Mitglied des Vereines oder Zweigvereines sein, für den seine Yacht startet. Bezahlte Mannschaft ist ausgeschlossen.

8. Der Preis wird dem siegreichen Verein alljährlich ausgehändigt, doch haftet derselbe für seine rechtzeitige Rückstellung längstens drei Wochen vor Meldeschluß der nächsten Traunseewoche.

9. Bei Aufhören der 15 m<sup>2</sup> Rennklasse wird der Preis vom Stifter auf eine andere Klasse übertragen.

10. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschuß des U. Y. C. Zv. Traunsee vorbehalten.

## Wolfgangsee-Woche 1925.

veranstaltet vom U. Y. C. Wolfgangsee und dem Segler-Verein »Nibelungen.«

**Art:** Verbands- und Ausgleichswettfahrten.

**Tag und Stunde:** U. Y. C. Wg. S. am 25., 26., 29. und 30. August, 1 Uhr.  
S. V. N. am 27. August, 1 Uhr.

**Start und Ziel:** St. Gilgen, Bootshaus Schulze.

**Bahnlänge:** ca. 11 Sm. für die Sonderklasse, ca. 8 Sm. für alle übrigen Klassen.

**Kurs:** Laut Programm.

**Klassen:** Sonderklasse, 22 m<sup>2</sup> Jollen, 20 m<sup>2</sup> Altersklasse, 15 m<sup>2</sup> Rennklasse, 10 m<sup>2</sup> Rennklasse, Ausgleichsklasse.

**Meldungsbeschränkung:** Die Rennen werden nur dann gesegelt, wenn mindestens zwei Nennungen für die Klasse vorliegen.

**Besatzung:** Bei den Verbandswettfahrten nach den Vorschriften des D. S. Vb., bei Ausgleichsklasse IV und V nach dem SL-Meßverfahren vier Mann, darunter ein bezahlter Mann erlaubt, bei Klasse VI drei Mann ohne bezahlten Mann.

**Ruderführung:** Nur Mitglieder von Vereinen des D. S. Vb.

**Preise:** Pflicht-Schilder laut Vorschrift des D. S. Vb.

Außerdem Sonderpreise laut Programm.

Unter diesen: der »Preis des Union-Yacht-Club für Sonderklasse, Punktpreis, gestiftet von Herrn Hans Schulze für 22 m<sup>2</sup> Jollen, als Herausforderungspreis der »Herbert Waerndorfer Erinnerungspreis«, gestiftet von Frau Lili Waerndorfer für 15 m<sup>2</sup> Rennboote.

**Einsätze:** Für Sonderklasse und Ausgleichsklasse 8 S. für alle übrigen Klassen 5 S. für jede Wettfahrt. Einzahlung bis spätestens Meldeschluß, sonst ist die Meldung ungültig. — (Postsparkassenkonto Nr. 114.025). — Gültiger Meßbrief oder Ausweisheft ist jeder Meldung für Verbandswettfahrten unbedingt beizulegen!

**Unterscheidungsnummern:** Für Verbandswettfahrten laut Vorschrift.

Für die Ausgleichsklasse werden Nummerntücher gegen Erlag von 5.— von der Meldestelle ausgegeben; bei Rückgabe des Nummerntuches bis zum 1. September wird der Betrag zurückerstattet.

**Meldestelle:** Dr. Paul Strohschneider, St. Gilgen.

**Meldeschuß:** Mittwoch, 12. August, 6 Uhr abends.

**Programme:** Ab 22. August im Clubhaus zu St. Gilgen.

Für den Ausschuß des U. Y. C., Wg. S.

Der Oberbootsmann:

Dr. Paul Strohschneider

derz. Graz, Glacisstraße 33.

## Mondsee-Woche 1925.

### A) Offene Verbandswettfahrten:

**Art:** Verbandswettfahrten.

**Tag und Stunde:** 17., 18., 20., 21. August, 10 Uhr vormittags.

**Bahn:** Laut Programm, Länge zirka 9 Sm. (5 m<sup>2</sup> Jollen zirka 3 Sm.)

**Klassen:** 5 m<sup>2</sup>, 10 m<sup>2</sup>, 15 m<sup>2</sup> Rennjollen, Binnenjollen.

Besatzung: Laut Vorschrift des D. S. V.  
Ruderführung: Detto.

Preise: a) Laut Vorschrift des D. S. V.  
b) Zur 15 m<sup>2</sup> Rennjollen Mondsee-Pokal als Punktwanderpreis.  
c) Für jede Klasse ein Ehrenpreis.  
d) Ein Steuermannspreis.

Einsatz: Für Binnenjollen und 15 m<sup>2</sup> Rennjollen S 4—  
Für 10m<sup>2</sup> und 5m<sup>2</sup> Rennjollen S 2— pro Wettfahrt.

Meldeschluß: 3. August 1925, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Kapitän Jakob Sturm, Mondsee.

Unterscheidungsnummern: Laut Vorschrift des D. S. V.

Programm: Wird rechtzeitig bekanntgegeben.

### B) Interne Wettfahrten:

Art: Interne Wettfahrten des Union-Yacht-Club.

Tag und Stunde: Wettfahrten am 17. und 20. August, 3 Uhr nachmittags. Offen für Ausgleichsklassen, mit Vergütungen.

Dreadnought-Pokal Regatta 22. August 10 Uhr vormittags. Offen für alle Klassen mit Vergütungen nach S. L. Meßverfahren.

Falkenstein-Preis-Wettfahrt 19. August, 9 Uhr vormittags. Offen für 15 m<sup>2</sup> Rennjollen und Binnenjollen ohne Vorgabe, über langen Kurs. (Außerdem ein Ehrenpreis für 15er, ein Ehrenpreis für Binnenjollen).

Clubhaus-Handicap am 23. August, 10 Uhr vormittags. Offen für alle Klassen mit Vergütungen.

Preise: a) Nach Vorschrift des D. S. V.  
b) Ehrenpreise laut Programm.  
c) Für die Wettfahrt am 19. August Falkenstein-Preis als Wanderpreis, zweimal ohne Rücksicht auf die Reihenfolge von demselben Eigner zu gewinnen.  
d) Für die Wettfahrt am 22. August Dreadnought-Pokal als Wanderpreis, in zwei aufeinanderfolgenden Jahren von demselben Yacht zu gewinnen.  
e) Ein Steuermannspreis.  
f) Für den besten Start in den Verband- und internen Wettfahrten, ein Startpreis.

Einsatz: Pro Yacht und Wettfahrt S 4—.

Besatzung und Ruderführung: Laut Vorschrift des D. S. V.

Meldeschluß: 3. August, 12 Uhr mittags.

Meldestelle: Kapitän Jakob Sturm, Mondsee.  
Unterscheidungsnummern werden ab 16. August gegen S 5— Einsatz ausgefolgt.

Besondere Bestimmungen:

- a) Für die Wettfahrten gelten die Bestimmungen des D. S. V.
- b) Die Schiedsrichter haben das Recht den Kurs zu ändern, abzukürzen, die Wettfahrt zu verschieben oder abzubrechen, mit Ausnahme der internen Wettfahrt am 19. August, die weder verschoben, noch verkürzt werden darf.
- c) Wenn nicht mindestens zwei Boote in einer Klasse gemeldet sind, unterbleibt die Wettfahrt dieser Klasse, mit Ausnahme der Falkenstein-Wettfahrt, die ohne Meldungsbeschränkung gefahren wird.
- d) Ehrenpreise gelangen nur dann zum Aussegeln, wenn mindestens zwei Boote in der Klasse starten (Ausnahme Falkensteinpreis).

Alle an der Mondsee-Woche teilnehmenden Boote erhalten Erinnerungs-Schilder.

### Grundlsee-Woche 1925.

A) Offene Verbandswettfahrten am 10. und 12. August 1925.

B) Interne Wettfahrt am 14. August 1925.

Start und Ziel: Clubhaus des U. Y. C., Grundlsee.

Bahn: Dreiecksbahn im westlichen Seebecken zweimal zu umsegeln ca. 8 Sm.

Klassen: 22 m<sup>2</sup>, 15 m<sup>2</sup> Rennklassen, 20 m<sup>2</sup> Altersklasse.

Zulassung der Klassen: Nach Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes.

Unterscheidungsnummern: Nach Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes.

Ruderführung: Nach Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes.

Besatzung: Nach Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes.

Preise: Nach Vorschriften des Deutschen Segler-Verbandes und für jedes Rennen Ehrenpreise.

Einsätze: Für offene Wettfahrten S 3.— und für Interne Wettfahrten S 2.— pro Boot.

Meldestelle und Meldeschluß: Clubhaus des U. Y. C. in Grundlsee, Steiermark an den Schriftführer bis 1. August 1925, 8 Uhr Abends.

Programme sind ab 4. August im Clubhaus erhältlich.



## 10 qm-Rennboot „SPATZ“

Gewinner des Friebeisz-Pokals 1924  
preiswert zu verkaufen

Anfragen an: Dr. R. Johanny, I., Wollzeile 13

## 6 m Rennyacht

tadelloser Zustand, neu überholt, preiswert zu verkaufen.

Anfragen bei

**H. Funke, Wien, I., Stephansplatz 8/II**

Telephon 69-1-39

# FRANZ KNOBLICH

FEINSTE HERRENGARDEROBE  
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

## Die Frühjahrswettfahrten des Union-Yacht-Club Stammverein.

Die alte Donau zeigte heuer in den Monaten März und April gegenüber den Vorjahren, ein stark geändertes Bild. An all zu vielen Stellen gab es Sandbänke — der tiefste Wasserstand des Winters hatte keinerlei Änderungen erfahren und mit gewissem Bangen sah man der Entwicklung der Dinge entgegen, sollten doch schon am 17., 23. und 24. Mai die Regatten des U.-Y.-C. St. stattfinden. Hatten sich auch die Segler der am Altwasser beheimateten Vereine eifrig mit der Instandsetzung ihrer Yachten und Boote beschäftigt, so waren doch bis knapp vor den

Regatten wenig Boote zu Wasser gekommen und das Training für die Wettfahrten litt stark durch das so überaus beengte Revier. Im letzten Augenblick hatte Vater Pluvius doch ein Einsehen, die Donau stieg und wenige Tage vor dem 17. Mai war der Wasserstand ein durchaus befriedigender.

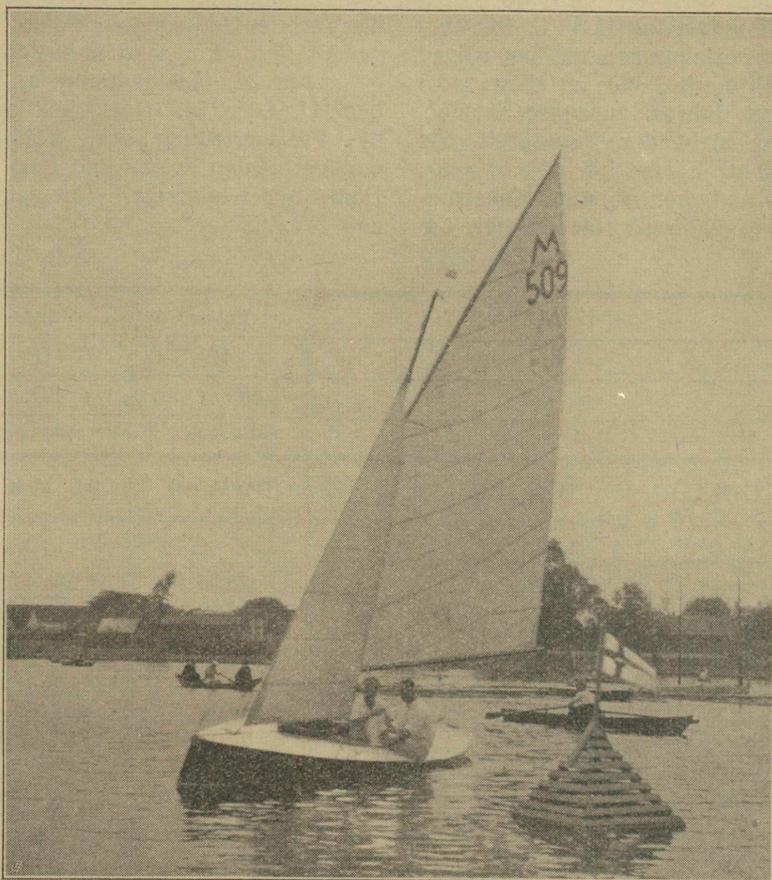
Um allen Überraschungen vorzubeugen, wurde ein 2'5 Seemeilen langer Kurs in der tiefen Fahrinne am östlichen Ufer der alten Donau ausgelegt und nun fehlte nur noch Wind und womöglich Sonnenschein, um all den Wünschen der Seglerschaft gerecht zu werden. Sonne gab's in Hülle und Fülle, der Wind ließ — besonders am 17. Mai stark zu wünschen übrig — die Frühjahrsregatten standen durchwegs im Zeichen des leichten Wetters und werden die übrigen Wettfahrten des heurigen Jahres bei strammer Brise, die ja in unserem Revier nicht selten ist, voraussichtlich Verschiebungen in den Spitzengruppen der einzelnen Klassen mit sich bringen.

Zwei Neuerungen hatten ihre Erprobung zu bestehen und brachten — wie wir schon jetzt vorweg nehmen wollen — nach Ansicht der Beteiligten — vollen Erfolg. Um den Vor-Wind-Start zu vermeiden, der ein langes Bord an Bord segeln der Boote jeder Klasse mit sich gebracht hatte, wurde heuer

der Startplatz zum Anwesen des Herrn Architekt *Faber* verlegt, der sein Grundstück dem Regatta-Komitee zum »Amtieren« in liebenswürdiger Weise zur Verfügung stellte. Durch diese Maßnahme, waren die Felder schon bei der ersten Wendeböje auseinandergezogen und entfielen die oft unangenehm empfundenen, lange andauernden gegenseitigen Überlappungen.

Die zweite Neuerung betraf die Unterteilung der Klassen auf Grund einer Statistik über die Erfolge der einzelnen Boote im Vorjahr. Dadurch wurde jenen Yachteignern, die weniger gut abgeschnitten hatten, ein Anreiz gegeben, ihre Boote auch heuer starten zu lassen und trägt diese Einführung zur Hebung der Regattafreudigkeit sicherlich bei.

Über die Resultate der einzelnen Wettfahrten, für welche insgesamt 24 Boote genannt hatten, gibt die nebenstehende Tabelle Aufschluß. In der 22 m<sup>2</sup> Klasse konnte »Woglinde« zwei erste Preise erzielen und steht damit an der Spitze der Preisträger dieser Klasse. Bei den 15ern führt »Lolita« mit zwei ersten Preisen, während »Naglfar« in jeder der drei Wettfahrten



„Lolita“ (L. Riedl, U. Y. C. W., W. R. u. S. C.) erfolgreichstes Boot der 15 m<sup>2</sup> Rennklasse bei den Frühjahrsregatten des Union-Yacht-Club Stammverein.

Zweiter wurde. Beide sind scharfe Anwärter auf den Punktpreis des U.-Y.-C. St. Sehr bedauerlich war es, daß der Neubau Rudi VII infolge verspäteter Lieferung der Segel nicht zu Wort kommen konnte, doch wird er sicher in den späteren Regatten von sich reden machen.

Die am stärksten besetzte 10 m<sup>2</sup> Klasse brachte eine Überraschung durch den dreimaligen Sieg des Bootes »Willy« dessen Eigner, Herr *W. Riedel*, damit hoher Favorit nicht nur für den »Pan-Preis«, sondern auch für den Steuermannspreis wurde. Überdies war »Willy« schnellstes Boot aller Klassen. »Pan«, der sonst so Sieggewohnte und »Bimi II« erzielten je einen zweiten und dritten Preis. In der Kategorie B der gleichen Klasse,

konnte »Doornzwijn« zwei erste Preise nach Hause bringen.

Bei den Fünfern gab es das schon sprichwörtlich gewordene Duell zwischen »Wo« und »Putzile«, welches zugunsten des Letzteren mit zwei ersten und einen zweiten Preis entschieden wurde. Sein neues, geteiltes Leichtwettersegel scheint ihm gut anzuschlagen.

Anwärter auf den Amateur-Konstrukteurpreis ist Herr Direktor *Ing. R. Walker* durch die Siege der von ihm konstruierten Boote »Willy« und »Putzile«.

Sehr zu begrüßen war es, daß aus dem Kreise der Seglerschaft und vom U.-Y.-C. St. eine Reihe von wertvollen Spezialpreisen mit neuartigen Bestimmungen gestiftet wurde, die in allen sechs Regatten des heurigen Jahres auszusegeln sind. Für die 15 m<sup>2</sup> Klasse steht der Punktpreis des U.-Y.-C. St., für die 10 m<sup>2</sup> Klasse der »Pan-Preis«, der Steuermannspreis und der Amateur-Konstrukteurpreis zur Verfügung, während die Fünfer um

den Carl Schlenk-Erinnerungspreis und gleichfalls um den Steuermannspreis sowie den Amateur-Konstrukteurpreis konkurrieren.

Die Bestimmungen des »Pan-Preises« bezwecken, den fröhlichen Kampf am blauen Wasser in möglichst ritterlicher Weise auszutragen und waren die wohlthätigen Wirkungen derselben allgemein fühlbar.

Einen gelungenen Versuch, die Qualität der Steuerleute und Amateur-Konstrukteure zweier Klassen gemeinsam zu werten, stellen die Vorschriften des Steuermanns- und des Amateur-Konstrukteurpreises dar und verweisen wir hier auf die Veröffentlichungen in Folge 4 des heurigen Jahrganges von »Flugzeug und Yacht«.

Am 24. Mai nachmittags, nahm der Obmann des U.-Y.-C. St. Herr Sektionschef *Dr. Maurus* die Preisverteilung vor, welche den Seglern die wohlverdienten Preise und dem Regattakomitee den Dank der Seglerschaft für seine mühevolle Tätigkeit brachte.

*Drexler.*

Startplatz					Faber	Faber	Faber
Kurs					B	B	V
Windrichtung					NO.-O.	SO.	S.-SO.
Windstärke					2-3 m	1-3 m	0-3 m
CLUB	EIGNER	NAME	ZEICHEN		17. M a i	23. M a i	24. M a i
<b>22 m<sup>2</sup> Rennklasse:</b>							
W. S. R. C.	C. Brunner	Woglinde	J 272		48.55 I	1.03.46	1.14.51 I
W. S. R. C.	G. G. Hager	Junge	J 277		51.05	59.42 I	1.25.41
U. Y. C. St. V.	U. Y. C. St. V.	Pussi	J 328		58.36	n. g.	n. g.
<b>15 m<sup>2</sup> Rennklasse:</b>							
U. Y. C. St. V.	R. v. Halle	Rudi IV	M 203		57.20	1.11.06	1.54.21
W. S. R. C.	M. Nossek	Naglfar	M 207		53.00 II	1.04.15 II	1.32.34 II
Teutonen	F. Flickschuh	Senta II	M 470		53.48	54.16 I	1.47.35
W. S. R. C.	L. Riedl	Lolita	M 509		50.24 I	1.04.58	1.21.03 I
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Walker	Rudi VII	M		57.40	n. g.	n. g.
<b>10 m<sup>2</sup> Rennklasse:</b>							
U. Y. C. St. V.	E. Scholz	Afferl	P IV 47		59.23	1.05.33	1.47.40
U. Y. C. St. V.	Dr. B. Stark	Doornzwijn	<b>B</b> IV 49		1.03.20	1.08.25 I	1.44.42 I
U. Y. C. St. V.	Frl. A. Knaur	Mädi I	<b>B</b> IV 52		n. g.	—	—
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi I	<b>B</b> IV 54		59.04 I	n. g.	n. g.
W. S. R. C.	W. v. Benedikt	Tipsy	<b>B</b> IV 59		59.32 II	1.15.31	1.48.45
U. Y. C. St. V.	W. Riedel	Willy	P IV 103		5 1.00 I	1.00.59 I	1.18.40 I
U. Y. C. St. V.	Ing. L. Mandich	Lo	P IV 124		—	—	1.32.31 II
U. Y. C. St. V.	A. Sturm	Bimi II	P IV 126		n. g.	1.05.05 II	1.33.28 III
U. Y. C. St. V.	Ing. R. Schlenk	Pan	P IV 179		51.20 II	1.05.24 III	1.35.32
U. Y. C. St. V.	Dr. H. Körbl	Said	P IV 183		59.30	1.09.50	1.50.50
U. Y. C. St. V.	F. Trenka	Spatz	— IV 185		aufgegeben	aufgegeben	1.48.37
U. Y. C. Mattsee	K. L. Müller	Kismet V	P IV 187		58.50 III	1.11.00	1.36.20
<b>5 m<sup>2</sup> Rennklasse:</b>							
U. Y. C. St. V.	Ing. W. Drexler	Putzile	V 5		1.00.10 II	1.09.30 I	1.45.53 I
U. Y. C. St. V.	Ing. F. u. R. Schlenk	Daphnia II (Akka IV)	V 6		1.00.40	1.16.02	1.49.25
U. Y. C. St. V.	M. Schmidt	Wo	V 9		56.32 I	1.09.52 II	2.47.26 II
U. Y. C. St. V.	Ing. V. Thausing	Wahtawah	V 15		1.04.34	n. g.	n. g.

Kategorie B

## Sport und Internationalismus.

Von Prof. Dr. Hans Frisch.

Präsident des Union-Yacht-Club.

Zu den vielen Problemen, die der Krieg und die Nachkriegszeit, besonders die dem deutschen Volke aufgezwungenen Friedensverträge gebracht haben, gehört auch die Frage, wie sich der Deutsche zu den Angehörigen der Feindestaaten, speziell zu jenen der führenden Großmächte, stellen soll. Für die Staaten selbst ist die Frage ja durch die Verträge bis auf weiteres entschieden, etwas ganz anderes aber ist der gesellschaftliche Verkehr. Denn dem Einzelnen bleibt es trotz aller offiziellen Friedens- und Freundschaftserklärungen unbenommen, aus dem Vorgehen der ehemaligen Gegner gegen unser Volk die ihm gut dünkenden Folgerungen zu ziehen und sein Verhalten danach einzurichten.

In letzter Zeit tritt nun diese Frage immer häufiger auch an Vereine und Verbände heran, die als hervorragende, oft tonangebende Vertreter der Gesellschaft angesehen werden können, namentlich an solche, die wissenschaftliche, künstlerische oder sportliche Zwecke verfolgen. Denn hier handelt es sich um Betätigungen, die, wie man oft zu hören und zu lesen bekommt, international seien, die durch staatliche Grenzen nicht beschränkt werden sollen und die mit den Fragen der Politik angeblich nichts zu tun haben. Der Krieg hat zwar auch diese Theorie, wie so manche andere, über den Haufen geworfen und allen internationalen gesellschaftlichen Beziehungen ein radikales Ende bereitet, doch scheint es, daß dies schon vergessen wird und daß das Streben nach Internationalismus zu neuem Leben erwacht.

Was nun den Sport betrifft, so haben uns ja die Entente-Staaten jetzt wieder in Gnaden zu internationalen Wettkämpfen zugelassen, zwar noch lange nicht überall und von Gleichberechtigung ist keine Rede, aber ein Anfang ist gemacht und dieser wird von manchen Stellen auf unserer Seite aufs lebhafteste begrüßt. Hier sei nun nur vom Segler die Rede; wie die übrigen Sportverbände sich zu der Frage stellen, soll außer Betracht bleiben; es geht vielleicht nicht gut an, sie alle mit einem Maß zu messen.

Speziell für den Segler Österreichs bietet das an Schönheiten unerschöpfliche Segelrevier, das wir durch den Krieg verloren haben, die Adria, den Anlaß, der Frage des Verkehrs mit Sportkollegen und Sportvereinen fremder Nationen näher zu treten. Denn so mancher, der an den Küsten Istriens, zwischen den dalmatinischen Inseln oder drüben in Venedig unvergeßlich schöne Fahrten mitgemacht hat, mag die Gelegenheit herbeisehnen, dahin zurückzukehren. Und tatsächlich werden nun Stimmen laut, die solcher Rückkehr zu den ehemaligen Beziehungen das Wort reden.

Für den deutschen Segler scheint mir aber die alte, nun wieder vorgebrachte Argumentation nicht stichhältig. Das Schlagwort vom Internationalismus des Sports, das nun noch auf die Phrasen von

Völkerversöhnung, von Abbau des Hasses und dergleichen gestützt wird, ist doch nichts anderes als der Versuch, das nationale Gewissen zu beruhigen, Tatsachen zu verschleiern und ein Vorgehen politisch zu rechtfertigen, gegen das schwere Bedenken obwalten. Der erste Fehler in dieser ganzen Schlußfolgerung liegt schon in einer der Prämissen, nämlich in der stillschweigend angenommenen Voraussetzung, daß für unseren Segelsport Beziehungen zu fremden, speziell zum italienischen Segelsport notwendig sind. Das ist aber ganz und gar falsch, wir brauchen für unser Sportleben weder die Adria noch die Italiener, unser Segelsport wird blühen und gedeihen auch ohne sie. Wir sollen uns freuen, daß wir so herrliche Segelreviere in unseren Alpenseen haben, die sich, wie glänzende Edelsteine zu einer Kette aneinandergereiht, von Kärnten bis nach Bayern ziehen, daß es so viele große Binnenseen im deutschen Norden gibt und wem das noch nicht genügt, dem stehen viele hundert Meilen deutscher Küsten offen. Da kann doch niemand mit der Ausrede kommen, daß er just die Adria brauche um segeln zu können.

Was aber die politische Seite der Frage betrifft, so kann es wohl nicht aufrichtig gemeint sein, wenn man behauptet, die Italiener seien eigentlich nie unsere Feinde gewesen, ihr Land sei uns immer Freundesland geblieben und der ehemalige Dreibund stehe noch heute aufrecht. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Wer aber in Italiens chauvinistischer, gegen das deutsche Volk gerichteten Politik Handlungen der Freundschaft sieht, wer sich die Augen verschließt vor den brutalen Unmenschlichkeiten, denen unsere deutschen Brüder in Südtirol durch diese »Freunde« täglich ausgesetzt sind — der ist kein Deutscher, mit dem ist jede Auseinandersetzung über diese Dinge überflüssig. Nein, unter den gegenwärtigen Umständen, unbekümmert um alles was war und ist, mit unserem südlichen Nachbar einen geselligen Verkehr zu suchen, das läßt sich weder mit der Notwendigkeit für unseren Segelsport noch mit der Sehnsucht nach dem Meer rechtfertigen.

Aber selbst wenn man annimmt, daß der Sport international sein und die Politik von ihm fern bleiben soll, so darf man dieses Axiom doch nicht kritiklos hinnehmen. Vor allem setzen internationale Beziehungen gleiches Vorgehen von allen Seiten voraus. Man kann aber von den Deutschen nicht verlangen, daß nur gerade sie die nationalen Interessen zurückstellen, ihre Empfindungen und Gefühle verleugnen; sie sind ja sowieso nur allzugern geneigt, immer einen idealen, objektiven Standpunkt einzunehmen und den Interessen der »Kultur« die eigenen, nationalen unterzuordnen, niemals aber würde ein Italiener, ein Franzose oder Engländer so handeln, diese »Kultur« ist ein Vorzug der Deutschen.





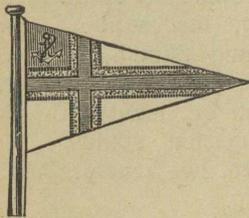
### Österreichischer Motor-Yacht-Verband.

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 Zährl*. — Geschäftsstelle: Wien, IV., Schwindgasse 8. — Telephon: 55.505, 55.506.

### Österreichischer 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 Zährl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon: 55505, 55506.



## Richtige Schmierung von Bootsmotoren.

Von *Direktor P. A. Graf*, Chefing der Vacuum Oil Company A. G. Wien.

Die erste und wichtigste Forderung, welche an einen Bootsmotor gestellt werden muß, ist absolute Betriebssicherheit und Verlässlichkeit. Dieselbe hängt in hohem Grade von der richtigen Auswahl des Schmieröles ab und erscheint es daher gerechtfertigt, der Frage der Schmierung von Bootsmotoren eine eigene Abhandlung zu widmen.

Wir erwarten von dem idealen Schmiermittel nicht nur die Bildung eines alle aufeinanderreibenden Flächen lückenlos bedeckenden Ölfilms, sondern auch die Gewährleistung einer wirksamen Kolbenabdichtung, welche das Durchschlagen der Explosionsgase und damit Kraftverluste verhindern soll. Das Öl muß aber auch hervorragende kalorische Eigenschaften besitzen, um an der Abfuhr der Wärme aus den Explosionsräumen mitzuwirken. Ein Öl, daß diesen Bedingungen entspricht, wird nicht nur die vollständige Betriebssicherheit gewährleisten, es wird auch den Gesamterhaltungszustand der Maschine günstig beeinflussen, derart, daß sich der Verschleiß in den engsten Grenzen hält. Defekte und Betriebsstörungen werden hintangehalten und ist mit einer namhaften Verminderung der Reparatur- und Instandhaltungskosten zu rechnen.

Abgesehen von dem erhöhten Schutze, welchen das richtiggewählte Öl der Maschine angedeihen läßt, wird es sich auch günstig auf die Betriebsbedingungen auswirken. Infolge Verminderung der mechanischen Reibung wird der mechanische Wirkungsgrad erhöht und zufolge vollständiger Kolbenabdichtung die Leistung gesteigert, derart, daß bei gegebener Geschwindigkeit und Belastung mit einer verringerten Anstrengung des Motors gerechnet werden kann, die sich wieder in einer Verringerung der Brennstoffkosten äußern wird; andererseits wird die Verwendung des richtig gewählten Öles die Erreichung maximaler Geschwindigkeit möglich machen.

Es ist selbstverständlich, daß nur ein hochwertiges Öl, das heißt ein Öl von überlegenem Schmierwert allen diesen Anforderungen gerecht werden kann. Die Erzeugung hochwertiger Öle ist eine Spezialindustrie und setzt die Verwendung besonders ausgewählter Rohöle voraus, die nach eigenen Verfahren behandelt werden müssen. Nur auf diese Weise ist es möglich, die in dem Rohöl vorhandenen Schmierölteile restlos und unbeeinträchtigt in das Schmiermittel überzuführen und alle fremden Bestandteile, die einen ungünstigen Einfluß auf den Wert und die Lebensdauer des Öles ausüben, zu eliminieren. Diese hochwertigen Schmiermittel unterscheiden sich wesentlich von den sogenannten handelsüblichen Ölen, welche einfach Nebenprodukte der Benzin-, beziehungsweise Petroleum-Fabrikation sind und an die begreiflicherweise auch nicht annähernd dieselben Ansprüche gestellt werden dürfen, wie an hochwertige Öle.

Die Vacuum Oil Company, welche seit fast 60 Jahren auf die Fabrikation von Spezialschmiermitteln eingestellt ist, verfolgt hierbei das einwandfreie Prinzip, daß sie auf Grund umfangreicher Versuche und gestützt auf ihre vieljährigen Erfahrungen in den einzelnen Fällen jenes ihrer hochwertigen Öle empfiehlt, das den speziellen Arbeits- und Betriebsbedingungen des gegebenen Motors entspricht. Diese praktische Erprobung ist die einzige Methode, welche restlos darüber Aufklärung gibt, ob ein Öl für die Schmierung einer bestimmten Maschine taugt oder nicht, denn die sogenannten Analysendaten: Viskosität, Flammpunkt usw. geben kein einwandfreies Bild. Die Erfahrung hat gelehrt, daß es möglich ist, Öle gleicher oder ähnlicher Analysendaten herzustellen, welche jedoch im Betriebe ganz verschiedenes Verhalten zeigen.

Selbstverständlich ist der einzelne Motorbesitzer außerstande und auch nicht gewillt, umfang-

reiche Versuche vorzunehmen und hat ihm wie erwähnt, die Vacuum Oil Company diese Arbeit abgenommen. Der automobiltechnische Ingenieurausschuß dieser Gesellschaft, welcher sämtliche Benzinmotoren untersucht, gibt laufend Empfehlungstafeln heraus, welche die Angabe der richtigen Ölsorte für die einzelnen verschiedenen Motorenfabrikate enthält.

Auf die richtige Auswahl des Öles üben vor allem die folgenden Faktoren, welche sich aus der Konstruktion und den Betriebsbedingungen ergeben, den maßgebenden Einfluß aus:

1. Betriebstemperatur.
2. Die Ölverteilung.
3. Die Empfindlichkeit der Maschine für Rückstandsbildung.
4. Die Notwendigkeit, eine wirksame Kolbenabdichtung zu erzielen.

**Temperatur.** Wie bekannt, verlieren alle Öle bei steigender Temperatur ihre Zähflüssigkeit. Je höher also die Durchschnittstemperatur einer Maschine ist, umso dickflüssiger muß das zur Verwendung gelangende Öl sein, wobei jedoch sein Flüssigkeitsgrad bei der in Betracht kommenden Arbeitstemperatur in Berücksichtigung zu ziehen ist. Nicht alle Öle verhalten sich bei steigender Temperatur gleich. Es kommt wiederholt vor, daß Öle bei 20° dieselbe Zähflüssigkeit besitzen, während die Flüssigkeitsgrade bei 50°, beziehungsweise 100° wesentlich voneinander verschieden sind. Es ist demnach in erster Linie die Arbeitstemperatur der Maschine festzusetzen und jene Ölsorten zu verwenden, welche bei dieser Temperatur eine vollkommene Schmierung gewährleistet.

**Schmierungs-system.** Auch die Ausbildung des Schmier-systems übt einen wichtigen Einfluß auf die Wahl des Öles aus, vor allem gilt es zu unterscheiden, ob es sich um ein Umlaufsystem handelt, bei welchem das Öl im Kreislauf stets wieder den zu schmierenden Stellen zugeführt wird, oder um ein Frischölsystem, bei welchem nur Frischöl zu den Schmierstellen gelangt. Im ersteren Falle muß das Öl eine große Widerstandsfähigkeit gegen äußere Einflüsse aufweisen, es darf sich nicht verändern und darf vor allem unter dem Einfluß der Verdünnung durch den Brennstoff seine Schmierfähigkeit nicht verlieren. Man wird daher im allgemeinen zu einem dickflüssigeren Öl greifen müssen, während bei dem Frischölsystem, bei welchem eine Verunreinigung, beziehungsweise Verdünnung des Öles ausgeschlossen erscheint, ein dünnflüssigeres Öl, welches natürlich im übrigen den sonstigen Arbeitsbedingungen entspricht, am Platze ist.

Ferner ist genauestens zu untersuchen, auf welche Weise das Öl zu den einzelnen Schmierstellen kommt, vor allem wie der Zylinder und der Kolbenbolzen geschmiert werden und dergleichen mehr.

**Kohlenrückstandsbildung.** Alle Heizöle, Schmieröle besitzen die Neigung zur Bildung von Kohlenrückständen. Ob es im einzelnen Fall

zur Bildung dieser Rückstände kommt oder nicht, hängt vorwiegend von der richtigen Auswahl des Öles ab, das heißt, ob das Öl der Konstruktion und den Arbeitsbedingungen der Maschine entsprechend ausgewählt wurde. Die Neigung zur Kohlenrückstandsbildung ist bei verschiedenen Motoren verschieden und hängt vor allem von der Anordnung der Ventile, ferner vom Kolbenspiegel, den Arbeitstemperaturen und ähnlichen Faktoren ab. Die Gefahren der Kohlenrückstandsbildungen sind bekannt. Sie können zum Klopfen des Motors, zu Früh- und Fehlzündungen führen, sie verlegen oft die Ventile, so daß sich dieselben nicht ordentlich schließen können, bringen daher Kraft- und Leistungsverluste mit sich usw.



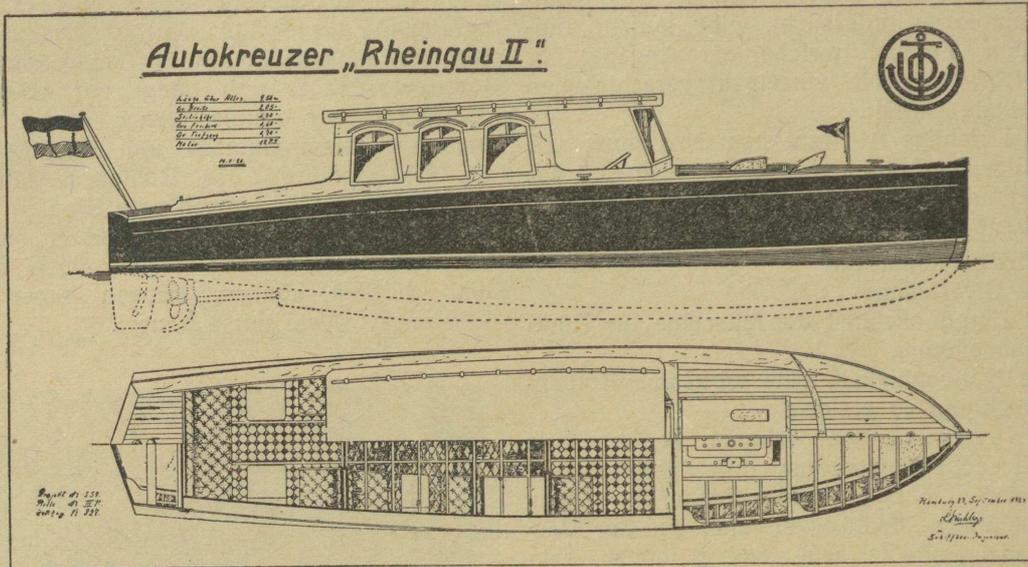
Sissi II.

**Kolbenabdichtung.** Eine der wichtigsten Aufgaben des Schmieröles ist, wie bereits erwähnt, die Gewährleistung einer wirksamen Kolbenabdichtung. Auch dieser Umstand ist daher bei der Auswahl eines Öles zu berücksichtigen und gelten hierfür als maßgebende Faktoren vor allem das Kolbenspiel und im Zusammenhange damit die Eigenschaften der Materialien, aus welchen Zylinder und Kolben erzeugt werden, sowie die Anzahl und die Anordnung der Ringe, der Ölnuten und Öl-rückkläufächer.

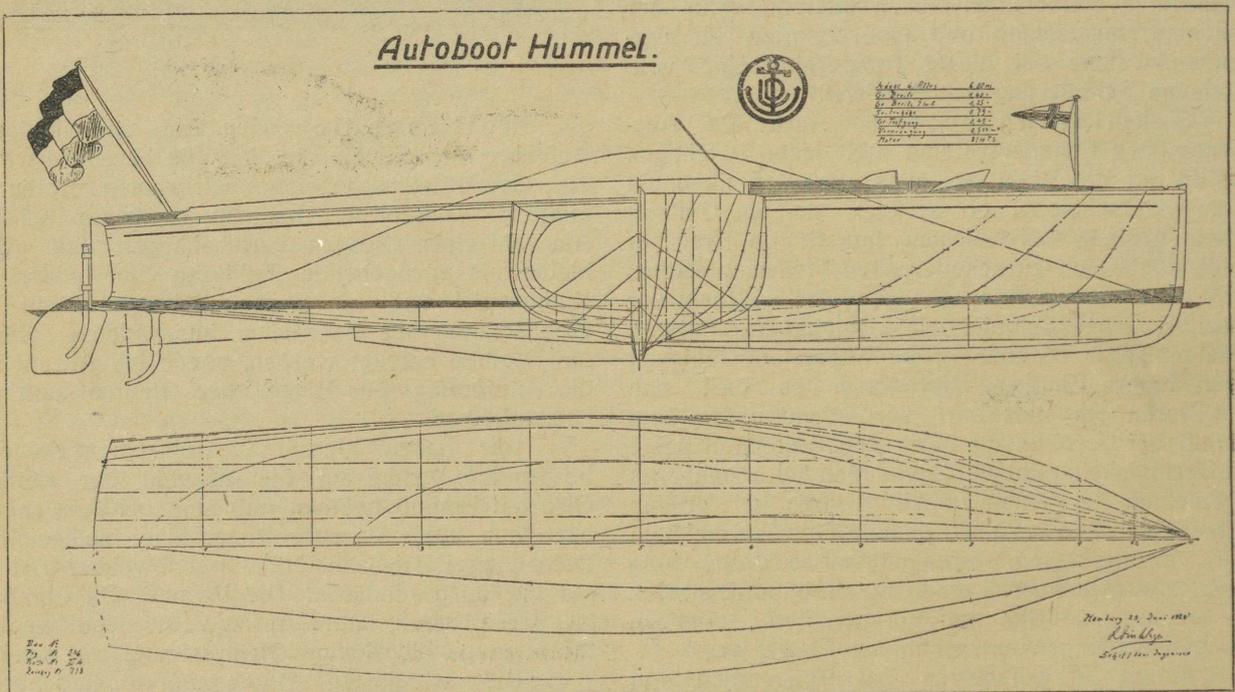
Wir haben hiermit die einzelnen Faktoren besprochen, welche auf die Auswahl der richtigen Ölsorten Einfluß nehmen und sind bei Verwendung derselben unter Voraussetzung einer sachgemäßen Bedienung Betriebsanstände irgendwelcher Art so gut wie ausgeschlossen. Die Vacuum Oil Company ist gerne bereit, über Anfrage für jede beliebige Motorentype die richtige Ölempfehlung zu erteilen.

Die wichtigsten Bootsmotoren und deren richtige Schmierung mit Gargoyle Mobilölen ist in der Empfehlungstafel angeführt, die bei jedem Gargoyle Mobilölhändler zu Rate gezogen werden kann.

Diese Empfehlungstafel beruht auf der beruflichen Facharbeit des autotechnischen Ingenieurausschusses der Vacuum Oil Company und bietet daher den sichersten Führer zur »Richtigen Schmierung«.



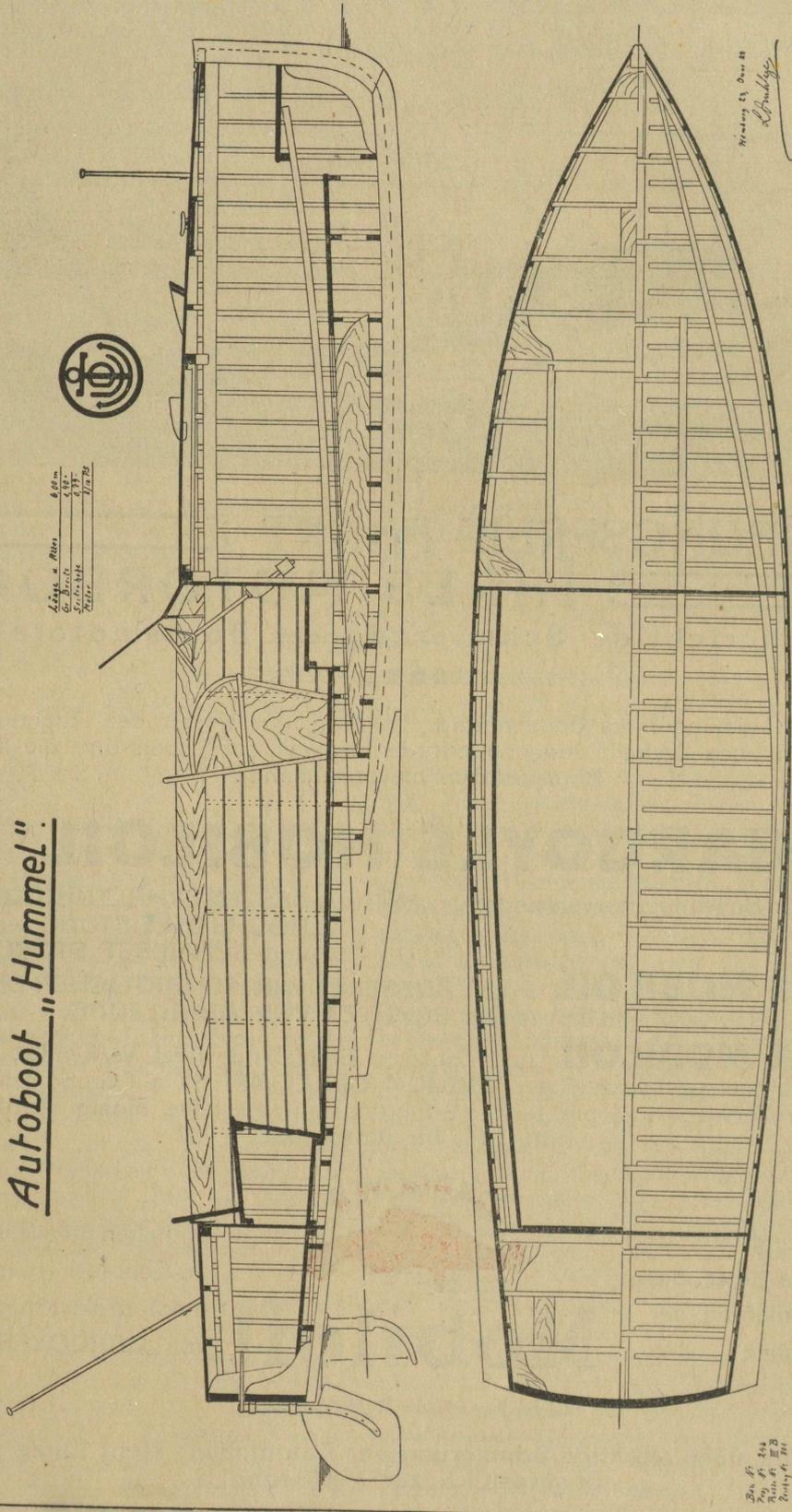
Autokreuzer „Rheingau II“ von Schiffbau-Ing. L. Dinklage, Hamburg!



Autoboot „Hummel“ von Schiffbau-Ing. L. Dinklage, Hamburg.

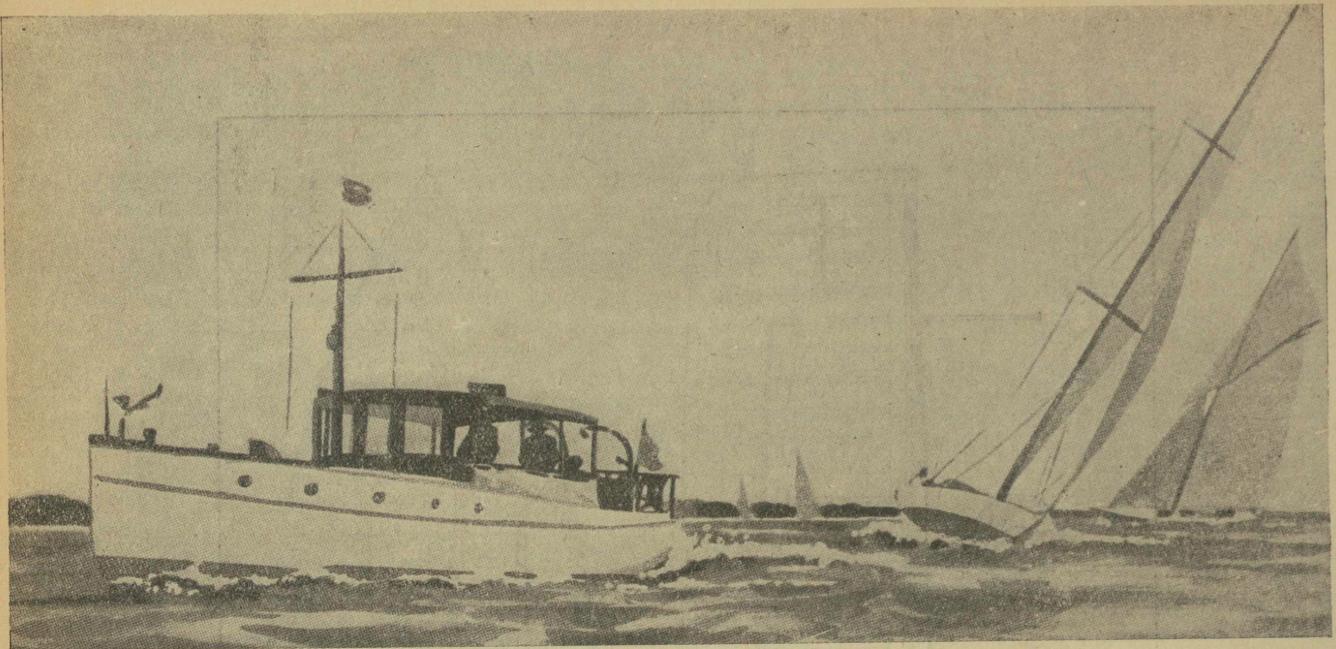
# Autoboot „Hummel“.

Länge a Rohr	6,00 m
Gr. Breite	1,10 m
St. v. v. v. v. v.	6,33 m
Wasser	1/10 m



Bau Nr. 244  
 Bau Nr. 245  
 Bau Nr. 246

Autoboot „Hummel“ von S. Dinklage.



**DIE STÖRUNGSFREIE FAHRT**   
 **IHRES MOTORBOOTES**  
 ist nur durch richtige Schmierung des Bootsmotors gesichert!

Die einwandfreie Leistung Ihres Bootsmotors ist nicht nur wegen der längeren Gebrauchsfähigkeit, sondern auch deshalb dringend erforderlich, weil das Leben und die Sicherheit der Bootsinsassen hievon abhängt.

## GARGOYLE MOBILOIL

zur Schmierung von Bootsmotoren verwendet, gewährleistet **BESTEN ERHALTUNGSZUSTAND** und **HÖCHSTE LEISTUNG** des Bootsmotors und **SCHLIESST STÖRUNGEN AUS.**

**GARGOYLE MOBILOIL** sichert **ÄUSSERST WIRTSCHAFTLICHEN BETRIEB** durch minimalen Verbrauch von Öl und Benzin und **SCHÜTZT VOR ABNÜTZUNG.**

**GARGOYLE MOBILOIL** nach unserer Empfehlungstafel verwendet, ist das vom Autotechnischen Ingenieur-Ausschuß der **VACUUM OIL COMPANY** auf Grund jahrzehntelanger wissenschaftlicher Versuche und praktischer Erfahrungen festgestellte **einzig richtige Schmierungsmittel** für Ihr Motorboot.

Unsere Empfehlungstafel 1925  
 und Broschüre über die  
 „Richtige Schmierung der  
 o o o Automobile“ o o o



# Mobiloil

enthalten für alle in Mitteleuropa  
 in Gebrauch stehenden Boots-  
 motoren die richtige Empfehlung  
 von **GARGOYLE MOBILOIL.**

*Wählen Sie nach der Empfehlungstafel!*

Unsere Broschüre über „Richtige Schmierung der Automobile“ steht Ihnen über Wunsch unentgeltlich zur Verfügung!

## VACUUM OIL COMPANY A. G.

WIEN, I., Hoher Markt 12a

Telephon: 29-5-20 Serie

# OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schifffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. Juni

Folge 6

Die Donauregulierungskommission teilt mit:

## Regulierungsarbeiten in der österreichisch-tschechoslowakischen Donau-Grenzstrecke.

Ende Mai wurde auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Strombauverwaltungen Österreichs und der Tschechoslowakei mit dem Ausbau der Niedrigwasserinne in der Donaugrenzstrecke zwischen der Marchmündung und Preßburg begonnen. Die Arbeiten sollen nach Maßgabe günstiger Wasserstandsverhältnisse ununterbrochen derart fortgesetzt werden, daß im Laufe der nächsten Monate der projektsgemäße erste Bauabschnitt vollendet wird. Die nach Ausführung dieser Arbeiten eintretende Stromgrundentwicklung wird in angemessener Frist nach der

Bauvollendung festgestellt werden und dafür entscheidend sein, inwieweit eine Fortsetzung beziehungsweise Ergänzung der Regulierungsarbeiten behufs projektsgemäßer Ausbildung der Schifffahrtsstraße notwendig ist.

Es ist zu hoffen, daß mit den gegenständlichen Arbeiten ein wichtiges Teilstück der Großschifffahrtsstraße der Donau zum Ausbau kommt und damit gegenüber den hinsichtlich dieser Teilstrecke wiederholt laut gewordenen Klagen der Schifffahrtsinteressen Abhilfe geschaffen ist.



## Ein deutscher Seehafentarif mit Österreich?

Der »Schifffahrts-Zeitung« Nr. 42 vom 27. Mai l. J. entnehmen wir:

Zwischen der deutschen Reichsbahn und den österreichischen Bundesbahnen sind vor einiger Zeit Verhandlungen eingeleitet worden, welche die Schaffung eines direkten Tarifes zwischen den deutschen Seehafenstationen einerseits und der Republik Österreich andererseits zum Gegenstand haben. Die Angelegenheit befindet sich zur Zeit noch im Stadium der Beratung und ist eine positive Entscheidung bisher nicht getroffen. Die außerordentliche Bedeutung, die einem direkten Seehafentarif mit Österreich für die österreichische Industrie und den österreichischen Konsum sowie für die deutschen Seehäfen und die deutsche Reichsbahn zukommt, läßt es als wahrscheinlich erscheinen, daß die beteiligten Verwaltungen alles daransetzen, um das Projekt je eher desto besser der Verwirklichung zuzuführen.

Die Schwierigkeiten, welche sich der Schaffung eines derartigen Seehafentarifes entgegen stellen, beruhen vor allem in der Stellungnahme Italiens, insbesondere Triests und der am Triester Verkehr interessierten Schifffahrtsgesellschaften, welche aus naheliegenden Gründen der Einführung eines Verbandtarifes zwischen Österreich und den deutschen Seehäfen Widerstand entgegensetzen dürften. In der Tat kann nicht geleugnet werden, daß die Schaffung eines solchen Tarifes den Triester Verkehr ganz empfindlich tangieren müßte und

daß die Konkurrenz der deutschen Seehäfen gegenüber Triest, welche schon heute — nicht zuletzt infolge der seitens der österreichischen Bundesbahnen im Verein mit der deutschen Reichsbahn gewährten Frachtermäßigungen sowie zufolge des erweiterten Anwendungsgebietes des deutsch-tschechoslowakischen Seehafen-Tarifes — empfindlich in Erscheinung tritt, mit der Einführung weiterer Ermäßigungen eine bedeutende Verschärfung erfahren würde. Man wird jedenfalls mit besonderem Interesse den Äußerungen der am Triester Verkehr interessierten Kreise in der Frage entgegensehen dürfen. Für die österreichischen Exporteure wird sich aus der Schaffung eines Seehafentarifes mit Deutschland eine geänderte Situation insofern ergeben, als der Ausfuhr österreichischer Industrieerzeugnisse nach Übersee und der Einfuhr von Rohstoffen von ebendort zwei im Wettbewerb stehende internationale Verkehrswege zur Verfügung stehen werden, die beide mit direkten Tarifen und Sonderbegünstigungen ausgestattet sein werden.

Im einzelnen werden sich die Beratungen zunächst auf die Frage der Tarifwährung, der Verkehrsleitung und der in die direkten Tarife einzurechnenden Kürzungen der beiderseitigen Lokalgütertarife beziehen müssen. Besonders wichtig, aber auch ungemein schwierig, ist die Feststellung des Ausmaßes der Kürzungen, welche dem neuen Tarif zugrunde gelegt werden sollen. Bekanntlich haben die österreichischen Bundesbahnen im Rah-

men der Eisenbahngütertarife für den Verkehr mit Triest, Fiume, Pola, Rovigno gewisse Ermäßigungen zur Verfügung gestellt, beziehungsweise beziehen die österreichischen Bundesbahnen aus dem erwähnten Tarif bestimmte ermäßigte Anteile, welche möglicherweise auch im Verkehr mit den deutschen Seehafenstationen Hamburg, Stettin, Bremen, Altona usw. zur Anwendung gelangen dürften. Die seitens der deutschen Reichsbahn im tschechoslowakischen deutschen Seehafenverkehr gewährten bedeutenden Tarifnachlässe dürften, da die deutsche Reichsbahn an der Förderung

des österreichisch-tschechischen Seehafentarifes gleichfalls bedeutend interessiert ist, in gleicher Höhe in den österreichisch-deutschen Seehafentarif eingerechnet werden. Immerhin ist die Frage der Kürzungen das schwierigste Problem, dessen endgültige Lösung nur im Wege von eingehenden Beratungen gefunden werden kann, von dessen Gestaltung aber die Brauchbarkeit des neuen Tarifes in erster Linie abhängen wird.

Unsere im Maiheft geäußerte Ansicht, Österreich könne auf die deutschen Seehäfen nie ganz verzichten, erhält hier eine überraschend schnelle Bestätigung.

## SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

**Ausfuhrermäßigung für Steinsalz nach den Donauländern.** Die bisher für die Ausfuhr von Steinsalz, Siedesalz und Hüttensalz gewährte Klasse F wird ab 2. April d. J. im Verkehr nach den deutsch-österreichischen Grenzstationen Passau-Salzburg und Simbach und nach den Donauumschlagsplätzen Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände um weitere 10 Prozent gekürzt, wenn sich die einzelnen Versender verpflichten, innerhalb 12 aufeinanderfolgenden Monaten monatlich je 5000 Tonnen über die Deutsche Reichsbahn nach diesen Stationen zu verfrachten. Der Nachweis dieser Mindestmenge ist binnen 6 Wochen nach Ablauf jedes Monats durch Beibringung der Frachtbrieftafeln bei der Reichsbahndirektion Altona nachzuweisen, andernfalls wird die Frachtdifferenz einschließlich 10 Prozent jährlicher Zinsen nacherhoben. Von dieser Nacherhebung kann abgesehen werden, wenn höhere Gewalt das Abladen der Mindestmengen verhindert hat.

**Erweiterung der Schwarzmeer-Asowschen Fahrten.** Die Schwarzmeer-Asowsche Dampfergesellschaft (Gostschap) hat neuerdings einen vierzehntägigen Dienst zwischen Batum und den übrigen Häfen am Schwarzen Meer eingerichtet, der von Odessa aus den Verkehr mit Konstantinopel, dem Piräus und Jaffa unterhält. Für die Reise nach Konstantinopel, dem Piräus und Jaffa können nur in Odessa und Noworossisk Fahrkarten gelöst werden.

**Besserung des Geschäftsganges der Donauschiffahrtsgesellschaften.** In der ersten Hälfte des Jahres 1924 konnten die Donauschiffahrtsgesellschaften nur sehr schwache Geschäftsergebnisse erzielen. In der zweiten Hälfte des Jahres ist jedoch ein namhafter Aufschwung des Warenverkehrs zu verzeichnen gewesen. In den letzten Wochen wurden aus Südslawien große Getreidemengen auf dem Donauwege nach Österreich, der Tschechoslowakei und Deutschland befördert. Der Verkehr nahm derartige Dimensionen an, daß die Gesellschaften über einen Mangel an Schleppern klagten. In Fachkreisen wird jetzt befürchtet, daß ein scharf einsetzender Winter und Frost die Schiffahrt unmöglich machen wird und so die gute Konjunkturperiode der

Donauschiffahrtsgesellschaften plötzlich ihr Ende finden wird, wofür aber nach dem derzeitigen Witterungsstand keinerlei Anzeichen bestehen.

**Umbau amerikanischer Dampfschiffe in Motorschiffe.** Der Kongreß der Vereinigten Staaten hat vor längerer Zeit 25 Millionen Dollar für den Umbau von Dampfern in Motorschiffe bewilligt; das amerikanische Schiffahrtsamt hat nunmehr den Umbau von 18 seiner Dampfer bei acht Firmen in Auftrag gegeben, um die amerikanische Schiffsmotorenindustrie zu beleben. 13 der Fahrzeuge erhalten einfach und 5 doppelt wirkende Dieselmotoren.

**Konkurrenzierung der englischen Schiffbauindustrie.** Der britischen Schiffbauindustrie sind, wie bereits berichtet, in letzter Zeit einige Aufträge verlorengegangen. Nunmehr droht ihr abermals ein großes Objekt im ungefähren Werte von 2 Millionen Pfund Sterling zu entgehen. Die »Blue Star Line« beabsichtigt 8 Dampfer von 12.000 bis 14.000 t bauen zu lassen und hat aus den eingelaufenen Angeboten festgestellt, daß zwischen den niedrigsten britischen und den entsprechenden kontinentalen Offerten ein Unterschied von zirka 20.000 Pfund per Fahrzeug zugunsten der letzteren besteht. Bei diesen soll es sich um Angebote von holländischen und deutschen Schiffswerften handeln. Außerdem ist, gleichfalls in allerletzter Zeit, ein wichtiger Auftrag einer italienischen Schiffahrtslinie, die sonst stets in England bauen ließ, an eine deutsche Werft vergeben worden.

**Eiserne Tor-Anleihe.** Die ungarische Regierung hat seinerzeit 3prozentige Obligationen Eiserne Tor-Anleihe im Gesamtbetrage von 45 Millionen Francs ausgegeben, deren Ertrag zur Regulierung des Eisernen Tores verwendet werden sollte; zufolge der Friedensverträge ist nunmehr Ungarn nicht verpflichtet, die Garantie für diese Anleihe zu übernehmen, weshalb die Anleihe seither nicht mehr verzinst und zurückbezahlt wurde. Die internationale Donaukommission hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, daß alle Überschüsse, die aus den Abgaben am Eisernen Tor resultieren, zur Schaffung eines Fonds verwendet werden, welcher zur Amortisierung und Verzinsung der Anleihe zu dienen hat. Auf der in Bratislava stattgehabten Tagung des Exekutivausschusses der internationalen Donaukommission wurde beschlossen, den Überschuffonds im Sinne des vom Völkerbunde genehmigten Antrages bei einer Schweizer Bank zu hinterlegen, woselbst er bis zur definitiven Entscheidung über das Schicksal der Eisernen Tor-Anleihe deponiert bleiben soll. In dieser Frage werden seit längerer Zeit zwischen der Tschechoslowakei, Rumänien und S. H. S. Verhandlungen geführt: nach Informationen aus diplomatischen Kreisen soll Rumänien die Liquidierung der Anleihe übernehmen.

**Der Kampf zwischen Adria und Nordsee** geht flott weiter. Die Bahnen Österreichs, Deutschlands und der Tschechoslowakei kommen dem Handel mit immer billigeren Tarifen entgegen. Bald hört man von einer Frachtermäßigung nach Triest, bald von einer solchen nach und von Hamburg. Unserer Meinung nach haben beide Häfen gleiche Existenzberechtigung. Die Abgrenzung ihres Hinterlandes wird durch die Praxis selbst erfolgen. Der jetzt tobende Kampf, durch die Bestimmungen der sinnlosen Friedensdiktafe entfacht, muß über kurz oder lang ein Ende haben. Soll dieses aber befriedigen, so muß es gerecht sein. Nur wenn, wie *Palacky* schon sagte, »die Geographie über Unvernunft siegt«, ist das erreichbar. Hierzu beizutragen ist eine der vornehmsten Aufgabe der Presse. Wir wollen mitarbeiten.

**Der Verkehr von Triest** ist, wie den kürzlich veröffentlichten Berichten des »Lloyd Triestino« und der »Cosulich-A. G.« zu entnehmen, im Anstieg begriffen. Daß er die Vorkriegshöhe noch nicht erreicht hat, erscheint jedem Eingeweihten begreiflich. Dafür, daß die Triestiner auf dem richtigen Wege der Ursachenerkenntnis sind, spricht jene Stelle im Rechenschaftsbericht des Lloyd, welche davon handelt, diese Gesellschaft wolle dem Hinterland von Triest die gebührende Beachtung widmen. Man sieht also: Ganz ohne uns geht die Sache nicht! Die vorsichtige Gebahrung der jede Dividendenausschüttung zugunsten einer Reservefondstärkung meidenden Lloydbilanz, zeugt für das Vorhandensein weitgehender Sorgfalt und Vorsicht. Die Betriebsüberschüsse beider Gesellschaften, deren Liniendichte nach Vorkriegsbegriffen allerdings viel zu wünschen übrig läßt, werden zur Schiffsparkerneruerung herangezogen und dabei das Motorschiff gegenüber dem Dampfer bevorzugt, was gewiß nur recht und billig ist. Man wird sich baldigst mit dem neuen Ausdruck »Öler« vertraut machen müssen. Hoffentlich sehen unsere Wirtschaftskreise in der Triestiner Frage klar, und finden bei ihrer Aktion die volle Unterstützung unserer Regierung. Nur dann kann Triest wieder werden, was es einst war.

**Lloyd Triestino.** Nach dem Gesellschaftsberichte für 1924 legte die gesellschaftliche Flotte in diesem Jahre insgesamt 1,131.575 Meilen auf den subventionierten und 429.960 auf den freien Linien zurück. Die Entwicklung der Leistungen in den letzten Jahren war folgende:

	1924	1923	1922
Reisen über die Adria hinaus	309	210	208
Zahl der Reisenden . . . . .	100.529	85.270	112.486
Beförderte Waren . . . . .	964.659	688.735	588.679 t
Tonnengehalt der Flotte . . . . .	213.368	206.202	—

Zwecks Ausdehnung seines Einflusses in der Adria hat sich der »Lloyd Triestino« an der Reederei »Puglia« in Bari beteiligt und verfolgt mit der ihm nahestehenden »Marittima Italiana« ein gemeinschaftliches Programm für den Verkehr nach Indien; in letzter Zeit hat er außerdem eine Beteiligung an der »Aero Express Italiana« genommen. Das »Stabilimento Tecnico« ist gut beschäftigt. Die Gesellschaft erhöht ihr Aktienkapital auf 100 Millionen Lire, wovon 19,2 Millionen aus den Reserven und 52 Millionen durch Aktienemission aufgebracht werden. Der Reingewinn per 1924 betrug mehr als 1 1/2 Millionen Lire und wird hieraus keine Dividende

verteilt, sondern 1'35 Millionen Lire gleichfalls für Zwecke der Kapitalserhöhung verwendet werden.

**Englisch-Belgische Ferryboot-Gesellschaft.** Der von Harwich ausgehende Trajektverkehr zwischen England und dem Kontinent wurde am 24. April eröffnet; derselbe ist ausschließlich für Gütersendungen bestimmt und bietet die Möglichkeit, Waren ohne jede Umladung nach kontinentalen Stationen zu befördern. Die englisch-belgische Ferryboot-Gesellschaft hat 15.000 Waggons der belgischen Staatsbahnen entsprechend adaptiert und in Dienst gestellt, welche nunmehr sowohl auf den englischen wie auch auf den kontinentalen Eisenbahnen anstandslos verwendet werden können. Mit der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wie auch mit den österreichischen Bundesbahnen sind seit längerer Zeit laufende Verhandlungen abgeschlossen worden.

**Rückkehr zur Kohlenfeuerung beim Schiffsbetrieb.** Infolge der hohen Ölpreise werden vielfach mit Ölfeuerung eingerichtete Schiffe wieder auf Kohlenfeuerung umgestellt. So hat die Schiffahrtsgesellschaft »Niederland« beschlossen, auf 5 ihrer größten Dampfer, die mit Ölfeuerung eingerichtet sind, wieder Kohlenfeuerung einzuführen.

**Verhandlungen deutscher Schiffahrtsgesellschaften in London.** In London verhandeln die Vertreter der Hugo Stinnes-Linien, der Hamburg-Amerika-Linie, der Hamburg-Südamerika-Linie und des »Norddeutschen Lloyd« um Dover wieder zum Haupthafen der deutschen Dampfer zu machen, die vom Hamburg, beziehungsweise Bremen nach Nord- und Südamerika fahren. Dies war vor dem Kriege der Fall, doch wären jetzt Hafenverbesserungen notwendig, damit die Dampfer in den Hafen einlaufen können.

**Errichtung amerikanischer Petroleumbassins in der Tschechoslowakei.** Eine führende amerikanische Petroleumfirma errichtet in der Tschechoslowakei zwei große Petroleum-Umschlagstellen, von denen die eine an der Donau, die andere an der Elbe gelegen sein wird; der Konzern beabsichtigt auch die Erwerbung gewisser tschechoslowakischer Raffinerien.

**Neue russische Schiffahrtslinie.** Die Eröffnung einer russischen Schiffahrtslinie Odessa—Konstantinopel—Piräus—Brindisi steht unmittelbar bevor; dieselbe wird ihren Betrieb mit den Dampfern »Tschischerin« und »Lenin« durchführen, welche unter der Sowjetflagge fahren und für Personen-, Frachten- und Postdienst eingerichtet sein werden.

Inserierung im

**FLUGZEUG UND YACHT**

Österr. Schiffahrts-Zeitschrift

bringt Erfolg.

*Ceschka-Hüte* entsprechen der Forderung wahrer Eleganz  
Spezialist in Lederdresshüten u. Rappen

Wien, VII., Kaiserstraße 123, IX., Alserstraße 6, Tel. 38034

## AUTOMOBILWESEN.

### Aussichten des einheimischen Kraftfahrzeuges.

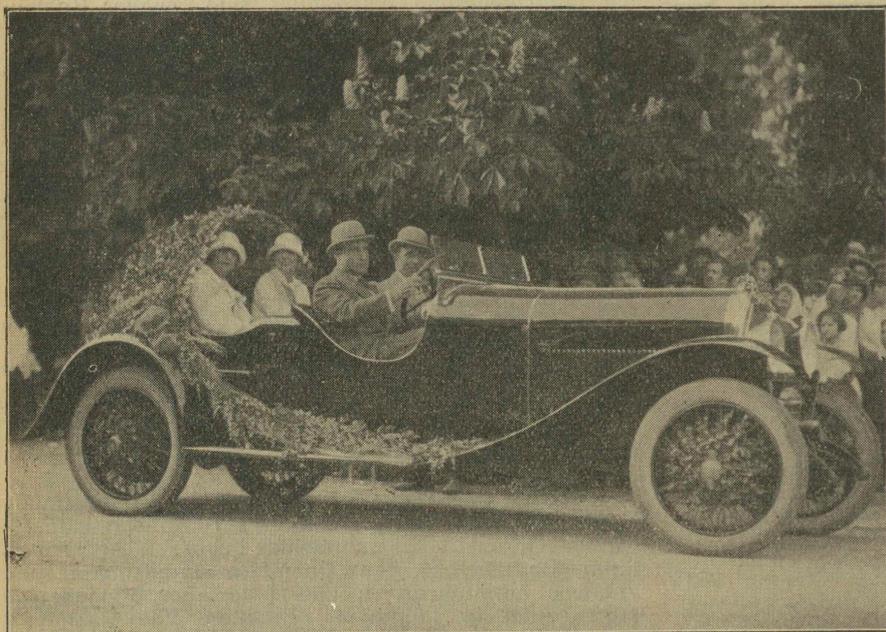
Die Vertagung des Semmeringrennens auf den Herbst (welchen Jahres?) kann gar nicht anders, denn als Symptom dafür gewertet werden, daß etwas »faul sei im Staate Dänemark«. Vogelstraußpolitik dürfte kaum viel nützen, das »den Stier an den Hörnern packen« umso angezeigter sein, als unser kleines Land ohnedies jahrein jahraus im Zeichen dieses Sternbildes steht.

Wer gegen sich selbst ehrlich sein will, wird zugeben müssen, daß an der beklagenswerten Erscheinung so ziemlich alles in Österreich Schuld ist. Die Industrie, weil ihr die Mittel zur vollkräftigen

Gesamtheit ist schuldig. Nur wenn wir uns zur Richtigkeit dieser Erkenntnis durchgerungen haben, kann die Besserung einsetzen. Sie muß dann aber auch alle umfassen. Fast scheint es, daß da aus einer Binsenweisheit allzu weitgehende Schlüsse gezogen und undurchführbare Forderungen aufgestellt werden. Wer jedoch etwas anderes, etwas besseres weiß, möge uns dies nicht vorenthalten. Unserer Meinung nach läßt sich die volkswirtschaftlich so einschneidende Frage des Baues und Gebrauches von Kraftfahrzeugen in Österreich nur dann befriedigend lösen, wenn Behörden und Publikum,

Fabriken und Vereine ihre bisher eingenommene Haltung ganz wesentlich ändern.

Die Behörden, wir denken da vornehmlich an jene des Steuer- und Polizeidienstes, müssen endlich aufhören im Kraftfahrzeug das geeignetste Objekt zum Austoben von Steuersadismus und der Willkür meist untergeordneter Organe des Sicherheitsdienstes zu erblicken. Was im ersteren Belange gesündigt wurde, lehrt die Statistik der zurückgelegten Fahrlicenzen. Das Verhalten der Steuerbehörden ist gelinde gesagt, nur zu oft dem Schlachten des goldene Eier legenden Huhnes vergleichbar. Gewiß kann sich heute nur der Schwereiche einen Wagen und nur der Wohlhabende ein Motorrad leisten. Wäre es aber



Dr. Fritz Mandl jun. auf Austro-Daimler-Type A. D. M. Blumenkorso II. Preis.

Weiterführung ihrer Betriebe fehlen, sie daher auch nicht in der Lage ist, kostspielige Versuche zur Hebung der Fahrzeugqualität und Fabriksorganisation zu unternehmen, die Bevölkerung, weil sie aus Geldmangel den Kreis der Kraftwagenabnehmer nur zu eng zu ziehen gezwungen wird, und schließlich auch die Sportverbände, weil sie den grundlegend geänderten Verhältnissen nicht zu entsprechen vermögen, wobei der Grund hierfür nicht unbedingt in einem Mangel an Verständnis oder Fähigkeit zu suchen ist. Man mag die Sache betrachten von welcher Seite man will, darüber, daß unser ganzes Kraftfahrzeugwesen krank, schwer krank ist, kommt man ebensowenig hinweg, wie über die Tatsache, daß die Schuld zur Gänze weder einer Fabrik, noch dem einen oder anderen Bundesbürger wie auch keiner Behörde oder Sportorganisation allein in die Schuhe geschoben werden kann. Nicht ein einzelner, die

nicht klüger und weitblickender, eben deshalb mit dem Steuersatz nicht allzu hoch hinauf zu gehen? Zwei Fliegen ließen sich da mit einem Schlage treffen. Die Zahl der Kraftwagen- und Motorradbesitzer könnte ebenso vermehrt werden, wie die der von im Betriebe stehenden Kraftfahrzeugen beschäftigten Personen. In etwas wäre dadurch auch der Österreich heute so würgenden Arbeitslosigkeit abgeholfen. Die so mancher Steuer mehr oder weniger verhüllt zugrunde liegende Absicht nur besitzende Kreise zu treffen, erweist sich gerade bei Kraftfahrzeugen als Fehlschlag, als Bumerang, der letzten Endes den Werfer trifft.

Das Publikum, natürlich nur jenes, welches nicht im Besitze von Kraftfahrzeugen ist, wird seine Haltung diesen gegenüber in ähnlichem Sinne wie die Behörden ändern müssen. Damit soll nicht gesagt sein, daß es Autowildlinge in irgend einer

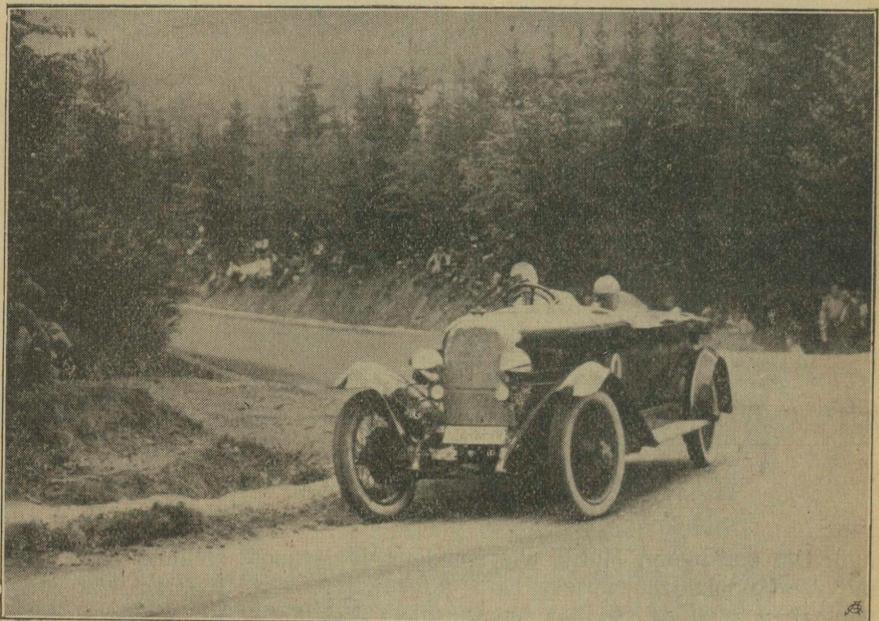
Weise schonen soll. Diese Schädlinge, der gerechten Strafe zuzuführen, kann nur als Verdienst bezeichnet werden. Aber nicht jeder Kraftwagenführer ist ein Wildling und der Kraftwagen mit allem Zubehör ein äußerst wichtiger Faktor der Volkswirtschaft. Das muß nicht nur erkannt, sondern auch durch verständnisvolles Verhalten bezeugt werden. Jede Feindseligkeit gegen korrekte Kraftwagenführer schädigt die Allgemeinheit, muß daher vermieden werden. Der »Neid der Besitzlosen« verleitet nur zu oft zu Handlungen, die vom moralischen Standpunkt ebenso verwerflich sind, wie vom wirtschaftlichen. Gerne sei zugegeben, daß auch der korrekteste Fahrer auf schlechter Straße durch nicht geringe Staubeentwicklung lästig fällt. Genau genommen ist das aber nicht seine Schuld, sondern die der Straßenverwaltung. Pflicht dieser ist es den Bedürfnissen des einmal vorhandenen Kraftwagens Rechnung zu tragen. Die Technik bietet in der Bearbeitung der Straßendecke und in deren Besprengung mit Abfällen der Erdölerzeugung die erforderlichen Abhilfen. Die notwendigen Geldmittel sind heute schon in der Kraftwagenabgabe vorhanden. Daß deren Ertrag dormalen meist anderen Zwecken zugeführt wird, ist nicht Schuld der diese Steuer Zahlenden.

Belehrung des Publikums durch sachliche Aufklärung seitens der Berufenen scheint das geeignetste Mittel zu sein, die hier gewünschte Änderung herbeizuführen.

Das Verhalten der Fabriken bedarf sowohl in der rein konstruktiven Frage, wie auch in jener der Betriebsorganisation einer recht gründlichen Umstellung. Die Möglichkeit hiezu muß allerdings durch heute bekanntlich nicht in zureichendem Ausmaße vorhandene Geldmittel geboten werden. Allen Bedenken, die man berechtigterweise einer Überfremdung unserer Betriebe entgegenhält zum Trotz, bleibt der Kraftfahrzeugindustrie doch kein anderer Ausweg übrig, als die Aufnahme ausländischer Kredite. Nun wird aber der Ruf nach solchen heute von fast jedem Geschäftsmann ausgestoßen, so daß das Auslandskapital bald kopfscheu wird. Angesichts der »Ausgleichsmoral«, ist ihm das auch kaum zu verargen.

Will daher eine so wichtige Industrie, wie es die der Kraftwagenerzeugung ist, das ihr unentbehrliche Kapital erhalten, so wird sie sich von allen nicht ganz einwandfreien Praktiken fernhalten müssen, wenn auch das eine oder andere der derzeit gelten-

den Gesetze solches Verhalten nicht unter Strafsanktion stellt. Wer Kredit in Anspruch nimmt und sich bald nach dessen Erhalt mit 25 Prozent ausgleicht, kann auf moralische Qualitäten nicht Anspruch erheben. Es soll, darf und kann hier nicht behauptet werden, daß diese Bräuche in der österreichischen Kraftwagenindustrie gang und gäbe wären, aber das muß gesagt werden, daß ins solange die »Ausgleichsmanie« aus unserem gesamten Geschäftsleben nicht verschwindet, die Aussichten auf Auslandskredite die ungünstigsten sind. Deshalb ist erste und Hauptaufgabe unserer Industrie die Wiedergewinnung des Vertrauens. Was nun die technische Seite des Fabriksproblems betrifft, so hieße es Eulen nach Athen tragen, wollte man die Vorzüge der Normalisierung und Typisierung erst noch auseinandersetzen. Uns bleibt nicht nur im Kraftfahr-



Solitüderennen. Eugen Teitelberg auf A. D. M.

zeugbau, sondern auf dem Gebiete der gesamten Erzeugung einfach nichts anderes übrig, als das Vorbild von Taylor und Ford sinngemäß nachzuahmen. Sklavische Kopierung würde selbstverständlich nicht nur nichts nützen, sondern nur schaden. Hier heißt es nicht wahl- und kritiklos übernehmen, sondern den Bedürfnissen und Wünschen der Käufer Rechnung zu tragen. Was dem Käufer eines Kraftwagens in Chicago recht ist, braucht dem in Wien nicht billig zu sein. Am einfachsten dürfte dieser, auf Berücksichtigung des Geschmackes der Käufer abzielenden Forderung, dadurch Rechnung getragen werden, daß die Industrie in steter und engster Fühlung mit den Fachvereinen und Sportverbänden bleibt.

Ihre Umorganisation betreffend, wäre zu bemerken, daß sich eine solche bei der Taylorisierung und Fordisierung von selbst ergibt. In Ansehung

der Tatsache jedoch, daß Österreich ein Zwerg- die Union aber ein Riesenstaat ist, wird man bei uns der Organisation des Absatzes ein besonderes Augenmerk zuwenden müssen. Das »freie Spiel der Kräfte« kann bei unserer räumlichen Beschränkung nur zu leicht zu einem gegenseitigen Niederkämpfen, zu einer Konkurrenz Aller gegen Alle führen, die letzten Endes auch alle schädigt. Hier vorbeugend zu wirken ist ein Gebot der Selbsterhaltung und eine Forderung, die schon beim Entwurf der neuen Organisation berücksichtigt werden und erfüllt sein

und mit geselligen Veranstaltungen ist es nicht getan. Das Zusammenarbeiten mit der Industrie, von deren Standpunkte bereits als notwendig bezeichnet, ist es auch von jenem der Fachvereinigungen. Sie haben im allgemeinen ihre Bestimmungen in der Mitarbeit an zwei Aufgaben zu erblicken. Einmal soll durch sie dem Kraftwagensport eine immer wachsende Zahl von Anhängern gewonnen, dann der Kraftwagen und das Motorrad weiter ausgestaltet werden. Beiden Zwecken dienen Wettbewerbe. Sie werden auch seit dem Bestehen der



Austro-Daimler im Palmenhain von Ocoa in Südamerika.

muß. Die geeigneten Mittel, wie Kundenrayonierung und Verkaufskonzentrierung sind ja bekannt. Es heißt eben auch da bei der theoretischen Erkenntnis nicht stehen bleiben, sondern an deren Umsetzung in die Praxis je eher zu schreiten.

Nun zu den Sportverbänden und Vereinen. Wir leben heute im Zeichen der Organisation, der Zusammenfassung aller Kräfte. Sportvereinigungen sind von diesem Gesichtspunkte betrachtet, daher gut und notwendig. Allerdings müssen sie auch den billigerweise an sie zu stellenden Forderungen entsprechen. Mit der Einhebung der Mitgliedsbeiträge

Organisationen in reicher Zahl und Abwechslung veranstaltet. Nun ist nicht erst die eingangs erwähnte Verschiebung des Semmeringrennens eine Mahnung dafür, daß etwas nicht stimme. Schon seit geraumer Zeit macht sich eine »Rennmüdigkeit« bemerkbar. Hier heißt es für die Vereine Gewissensforschung betreiben. Daß sie allein an dieser gewiß beklagenswerten Erscheinung nicht schuld sind, wurde bereits gesagt, zugleich aber auch betont, daß ihre Mitschuld nicht abgestritten werden könne. Sie ist darin zu suchen, daß eine Veranstaltung, die vor mehreren Jahren voll zugkräftig war, es im Laufe der Zeit nicht mehr ist, nicht mehr sein kann, weil sie wie jedes Menschenwerk altert. Um-

stellung der den Wettbewerbsentwurf leitenden Ideologie ist sonach Hauptgebot für die Fachvereine. Weitgehende Vorschriften ihnen zu machen, liegt nicht in unserer Absicht. Bevormundung schadet nur.

Damit sind wir am Schlusse unserer Darlegungen angelangt und wollen sie dahin verstanden wissen, daß nur in der richtigen Zusammenarbeit Aller die Möglichkeit zu suchen ist, die Zukunftsaussichten des einheimischen Kraftwagenbaues zu bessern. Das Wort allein genügt aber nicht. Die Tat muß ihm auf dem Fuße folgen. Deshalb Schluß mit dem Raten und auf zu Taten!



**Das Riesrennen**, am 17. Mai vom steirischen Automobilclub abgehalten, verlief unter überaus zahlreicher Teilnahme der Grazer Bevölkerung. In der Klasse der Rennwagen siegte *Rützler* auf Steyr in 3:29, in der der Sportwagen *Hansal* ebenfalls auf Steyr in 3:37, in der Tourenwagenklasse führte *Lanner* in 3:45 einen Austro-Fiat, in jener der Motorräder *Lucky Schmidt* einen 1000-ccm Brough Superior in 3:26 zum Siege.

**Die ungarische Tourist-Trophy**, gefahren am 17. Mai über 280 km. gewann *Delmar* auf Sunbeam in 4:12:16, womit ein Rekord geschaffen wurde.

**Die österreichische Tourist Trophy** wurde an den beiden Pfingstfeiertagen ausgefahren. *Dr. Paul Fededy* auf Sunbeam und *Rupert Karner* auf Puch teilten sich in die Hauptehren. Über die Qualität der Strecke ist Neues kaum zu sagen. Was die Maschinen betrifft, sei auf eine unserer nächsten Folgen verwiesen.

### Buchbesprechung.

**Aerodynamik und Segel** von Hans von Schulmann, Verlag von Klasing & Co., G. m. b. H., Berlin W. 9. 1925, Preis elegant gebunden M. 5.40.

Die von Einsichtigen schon seit geraumer Zeit ersehnte Auswertung der Errungenschaften neuzeitlicher Aerodynamik für das Segeln wird vom vorliegenden Werk verwirklicht. Dabei hat es der Verfasser verstanden die Erläuterungen durch Beigabe zahlreicher Zeichnungen zu unterstützen und durch Vermeidung eines Übermaßes an Mathematik allgemein verständlich zu bleiben. Wir halten die Bedeutung des Schulmann'schen Buches für zu groß um ihm im Rahmen einer Besprechung üblichen Umfanges gerecht werden zu können. Deshalb beabsichtigen wir ihm nach Maßgabe des Raumes tunlichst bald eine eingehende Würdigung zuteil werden zu lassen.

Wir greifen dieser kaum vor, wenn wir allen unseren Seglern nahelegen, Schulmanns Buch aufmerksam zu lesen und sich ein eigenes Urteil zu bilden. Die Zeiten der Faustregeln sind auch im Segelsport vorbei.

**Wie baue ich ein Segelflugzeug?** Anleitung zum Bau von Segelflugzeugen von Dr. Ing. R. Eisenlohr, Band 17 der Flugtechnischen Sammlung des Verlages Klasing & Co., Berlin, W. 9, 1925.

Ausgehend von den grundlegenden Konstruktionsprinzipien und gestützt sowohl auf seine langjährige Tätigkeit als Flugzeugbauer, wie als Mitglied der technischen Kommission der Rhönsegelflüge, entwickelt der bestbekannte Verfasser die Grundlagen des Segelflugzeugbaues. Zahlreiche Illustrationen unterstützen die Darstellung und machen sie auch allen jenen, die nicht selbst zu bauen gedenken, wertvoll. Deshalb kann Dr. Ing. R. Eisenlohers Schrift jedem empfohlen werden, der dem Flugwesen beruflich, sportlich oder auch nur privat Interesse entgegenbringt.

**Die erste Weltkraftkonferenz zu London** wurde am 30. Juni v. J. durch Lord Derby eröffnet. Seitens Österreich nahm Ing. Taussig an ihr teil. Einer von ihm der Konferenz vorgelegten Übersicht ist zu entnehmen, daß bei uns 324.000 PS bereits ausgebaut, 95.500 PS im Bau und 2.620.000 PS noch verfügbar sind. Obering. v. Gruenewaldt, der Ludi A. G. in Karlsruhe verfaßte als Sonderberichterstatter der Zeitschrift »Die Wasserkraft« Verlag Richard Pflaum, München, über diese Konferenz ein nunmehr auch als Sonderabdruck vorliegendes Referat, das bei aller gebotenen Kürze doch über das zur Diskussion gestellte Problem hinreichend orientiert. Wir möchten dasselbe allen zuständigen Stellen zum Studium empfehlen, denn welche Bedeutung ein sachgemäßer Ausbau unserer Wasserkräfte besitzt, braucht wohl nicht erst erörtert zu werden.

**Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die märkischen Wasserstraßen und die Oder 1925.** In Folge 10 des Jahrganges 1924 unserer Zeitschrift hatten wir bereits Gelegenheit auf diesen für die Elbeschiffahrt so wertvollen Behelf hinzuweisen. Auch der diesjährige rechtfertigt das seinem Vorgänger gespendete Lob. Schriftleitung, Verlag und Druck blieben den bewährten Händen der Herren Dr. H. Grohleben, beziehungsweise C. Heinrich anvertraut, so daß der Interessent nicht nur jede gewünschte Auskunft erhält, sondern auch ein geschmackvoll ausgeführtes Werk zum wohlfeilen Preise von M. 4.— in die Hand bekommt.

**Wie baue ich mir selbst?** Von dieser Sammlung liegt uns Band 204/5 **Segelflugzeug** vor. Auf nur 44 Oktavseiten bietet die Schrift eine jedem Laien verständliche Anleitung für den Bau eines Segelflugzeuges. Sie ist deshalb geeignet ein ganz vortreffliches Lehrmittel für Schule und Haus abzugeben. Jeder der bisher erschienenen 208 Bände kostet nur 80 Pfennige, Doppelbände M. 1.60. Dieser geringe Preis öffnet der Sammlung den Weg in die breitesten Kreise, was wir dem rührigen Verlag von Hermann Beyer in Leipzig-R. nur wünschen können.



Die vorzüglichen optischen Leistungen, die stets einwandfreie technische Ausführung des Zeiss Feldstechers gründeten seinen Welt Ruf. Ihnen verdankt das „Zeissglas“ seine noch immer zunehmende Beliebtheit in allen Ländern. Die in den letzten Jahren durchgeführte Fabrikationssteigerung in Verbindung mit rationelleren Arbeitsmethoden ermöglichen eine Preisstellung, die auch Sie in den Stand setzt, sich ein Original-Zeissglas zu erwerben. Jedes gute optische Fachgeschäft zeigt und erklärt Ihnen gerne die verschiedenen Zeiss Feldstecher-Modelle.

### Preis-Beispiele:

- Kleines Reiseglas TUROLEM 4fach**  
Mit Mitteltrieb . . . . . S 240.—
- Universalglas TELEX 6fach**  
Mit Mitteltrieb . . . . . S 255.—  
mit Okular-Einstellung . . . . . S 225.—
- Lichtstark. Jagdglas SILVAMAR 6fach**  
Mit Mitteltrieb . . . . . S 315.—  
mit Okular-Einstellung . . . . . S 285.—
- Universalglas TURACT 8fach**  
Mit Mitteltrieb . . . . . S 270.—  
mit Okular-Einstellung . . . . . S 240.—
- Das lichtstarke neue „Weitwinkel“-Modell DELTRENTIS 8fach**  
Mit Mitteltrieb . . . . . S 345.—  
mit Okular-Einstellung . . . . . S 315.—

Preise einschließlich Lederbehälter und Riemen.

Illustrierten Auswahlprospekt T 605 mit neuer Preisliste und Nachweis des nächsten optischen Geschäftes, das Original-Zeiss-Feldstecher führt, auf Wunsch kostenfrei von **CARL ZEISS G. m. b. H., Wien, IX., Ferstelgasse 1.**



**Deutsche Krafftfahrzeug-Typenschau, Heft 1: Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren.** — Herausgeber: E. Meyer, Dresden. — Verlag: Deutsche Motorzeitschrift, Dresden-A 19. — Preis S 2. — Versand nur gegen Voreinsendung des Betrages.

Neuerscheinungen auf dem Bücher- und Zeitschriftenmarkt steht man bei der heutigen Überfüllung des Marktes nicht ohne Zurückhaltung gegenüber. Inhalt, Zweck und Gestaltung des vorliegenden Heftes »Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren« einer »Deutschen Krafftfahrzeug-Typenschau« zeigen jedoch, daß diese Broschüre tatsächlich eine Lücke in der Luftfahrtiliteratur ausfüllt. Den von den einzelnen Firmen in Betracht gezogenen Flugzeugen ist je eine ganzseitige Typentafel gewidmet. Die Tafeln enthalten eine Gesamtansicht, eine Charakteristik und die Hauptdaten des betreffenden Flugzeuges beziehungsweise Motors. Das Heft ist vor allem dadurch wertvoll, daß es prinzipiell keine Werturteile enthält und rein sachlicher Information dient. Ein Überblick über die Flugzeuge zeigt die hohe Stufe, auf der in Deutschland der Ganzmetallflugzeugbau steht, und die Rolle, die dabei das Duralumin als Baustoff spielt. Für Dornier ist die eigenstabile Bauart der verschiedenen Dornier-Ganzmetallflugboote typisch. Die Junkers-Werke, deren Schöpfer, Professor *Junkers*, der Vater des Ganzmetallflugzeuges mit freitragenden Flügeln ist, zeigen elf Flugzeugtypen, deren neueste das zwölfsitzige Verkehrs-Großflugzeug G 23 ist. Die Werft Stralsund der Luftfahrtzeug-Gesellschaft ist durch ein Ganzmetall-Seeflugzeug und ein Landflugzeug in Holzbauart vertreten. Rohrbach tritt auch hier mit dem Hochseeflugboot »Ro II« hervor. Von den Holzflugzeugen werden die Albatros-Maschinen, das neue Focke-Wulf-Verkehrsflugzeug A 16 a und die Udet-Typen U 7, U 8 und U 10 und von den Motoren der Maybach-Luftschiffmotor am meisten interessieren. Im Interesse des deutschen Flugzeug- und Flugmotorenbaues muß man dieser Broschüre weiteste Verbreitung und bei Neubearbeitungen auch die weitere Interessennahme aller in Betracht kommenden Kreise wünschen.



### Briefkasten.

Anfragen-Beantwortung im Briefkasten kostenlos, schriftlich gegen Spesenersatz.

**M. C., Graz.** Verlässliche Ratschläge betreffend den Bau von Segelflugzeugen erteilen in Deutschland die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt, Berlin W 35, Blumeshof 17, die Geschäftsstelle des Rhönsegelflugwettbewerbwerbes in Frankfurt a/Main, Robert Mayerstraße 2, H. Dr. Ing. Roland Eisenlohr in Karlsruhe (Baden) und H. Ing. Kromer der Flugtechnischen Abteilung des Kyffhäusertechnikums in Frankenhausen. Letztgenannter Herr geht auch bei der Materialbeschaffung hilfreich an die Hand.

**H. A. G., Wien.** Wir würden Ihnen Klasings Flugzeug-Modellbogen empfehlen. Der einfache Bogen kostet 1.—, der Doppelbogen 2.— GM. Bisher sind erschienen: Junkers, Fokker, Sablattnig, Roland, Dornier und Dietrich-Gobiet-Flugzeuge, dann Z. R. III. Klasings Verlag befindet sich in Berlin W. 9, Linkstraße 39.

**F. M., Klagenfurt.** Sie haben vollkommen recht, wenn Sie dem Bau von Yachtmodellen große Bedeutung beimessen. Der Weg zum Erfolg führt von der Theorie über das Modell. Der vorjährige Länderwettkampf auf dem Wörthersee spricht diesbezüglich Bände.

**Zeit ist Geld.** Dieses Motto ist allgemein geworden, wird aber nicht richtig gewertet. Wir wollen weder mathematische Probleme erörtern, noch viel weniger Thesen aufstellen, sondern als Fachzeitschrift moderner Verkehrsmittel auf diese hinweisen und die breite große Bevölkerungsschicht nicht nur aufmerksam, sondern auch damit vertraut machen. Wenn tiefe Bildung und allgemeines Interesse auf diesem Gebiete Wurzel fassen sollen, so müssen wir den Geist der Jugend heranziehen und bilden. Rasche Verkehrsmittel würden uns Zeit und Geld sparen helfen, die Industrie beleben zum Wohlstande unter dem Volke als auch im Staate führen. Wir wollen einen Anhang für die Jugend schaffen, damit das Interesse am Wasser- und Luftsparte belebt und an der Ausgestaltung der Verkehrsmittel mitgearbeitet wird.

Wir laden Sie hiemit höflichst ein, mitzuarbeiten und an dem Ausbau unserer Zeitschrift mitzuwirken, damit dem Studierenden und der Jugend das Interesse für eine rasche Verkehrsmöglichkeit und der hiezu nötigen Technik belebt wird. Wir bitten alle Einsendungen bis längstens zum 4. eines jeden Monats durchzuführen, weil an diesem Tage Redaktionsschluß eintritt.

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.

## Zabranski & Fuchs

Wien, VI., Mariahilferstr. 67

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



**Covercoat-Mäntel**

v. S 62.— aufw.

**Rips-Mäntel**

v. S 75.— aufw.

**Seiden-Mäntel**

v. S 160.— aufw.

**Kostüme**

v. S 85.— aufw.

**Kleider**

v. S 25.— aufw.

**Sommer-Kleider**

v. S 17.50 aufw.

**Reise-Mäntel**

v. S 65.— aufw.