

BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.
Linke Wienzeile 18

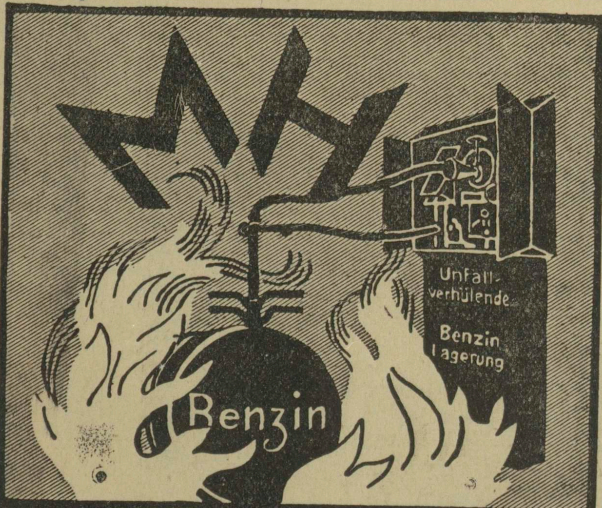


Schraubenfabriken
Fassondrehereien
Schmiedewerke
Metallwerk

FOKKER VERKEHRS- FLUGZEUGE

F II SIDDELEY PUMA
F III SIDDELEY PUMA
F III JUPITER
FVII ROLLS ROYCE
FVII JUPITER

Von Verkehrsgesellschaft abzugeben.
Anfragen unter „Fokker“ an die Administration.



FEUER- UND EXPLOSIONSSICHERE LAGERUNGEN FÜR BENZIN

UND ALLE ANDEREN
FEUERGEFÄHRLICHEN FLÜSSIGKEITEN

KOMM.-GES. ROSENTHAL & COMP.

UNTERNEHMUNG FÜR UNFALLVERHÜTENDE LAGERUNGEN
FEUERGEFÄHRLICHER FLÜSSIGKEITEN

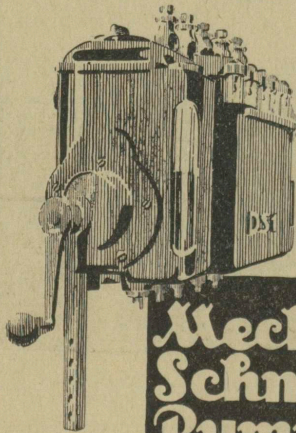
SYSTEM MARTINI & HÜNEKE

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

Alex. Friedmann
Wien 2. Am Tabor 6.



über
100.000
Stück
im
Betrieb

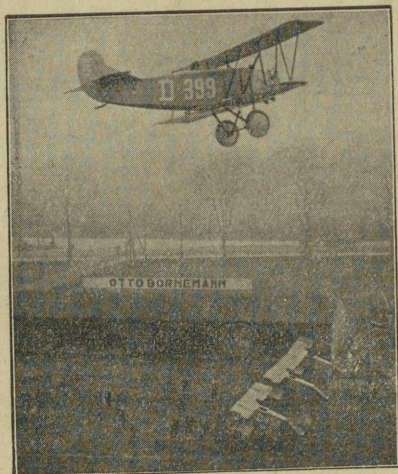
Mechan. Schmier Pumpen

für alle Motoren
und Maschinen

In allen
Kulturstaaten
patentiert

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

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



Fliegerschule vom Flugzeug aufgenommen

OTTO BORNEMANN ABTEILUNG
FLUGBETRIEB

Fliegerschule / Flugveranstaltungen Schau-,
Rund-, Reklame-, Überland- und Passagierflüge

FLUGPLÄTZE:

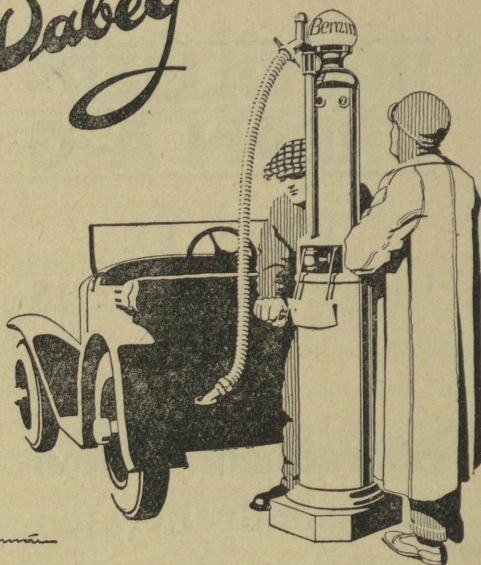
TEMPELHOFER FELD und STÄAKEN

GENERALVERTRIEB DER

DIETRICH-FLUGZEUGWERKE A. G.

ZENTRALBÜRO: BERLIN W 66, LEIPZIGER-
STR. 124 / Fernsprecher Zentrum 6168/69, 6440

„Dabeg“



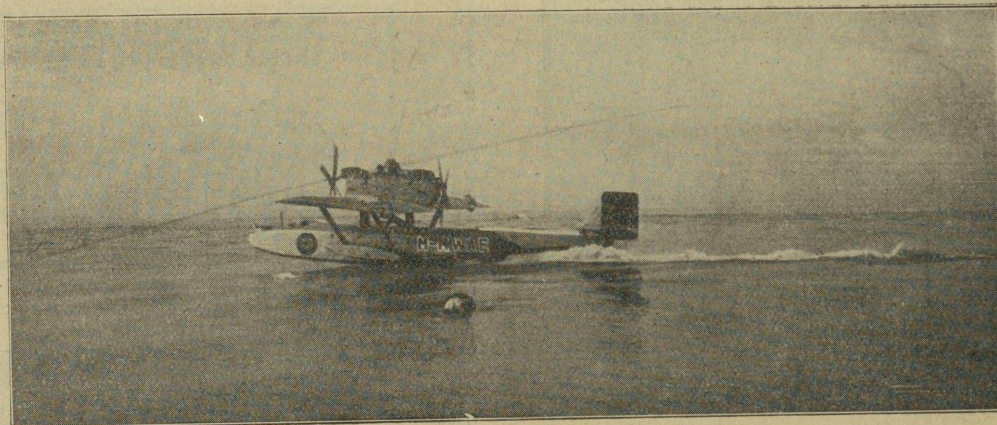
Benzinverkaufsstelle mit Messpumpe

Feuer- und explosionsicher
Genaueres literweises Messen

Keine Betriebskosten

inländisches Erzeugnis

„Dabeg“ Maschinenfabriks A. G.
Wien, VI, Wallgasse 39 Tel: 9480-9497.



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 Luftscharfer-Verbandes

Österreichischen Aero-Clubs

Österreichischen Flugtechnischen Vereines

Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt

Union-Yacht-Clubs

Österreichischen Motor-Yacht-Verbandes

Österreichischen Motor-Yacht-Clubs

Wiener Segel- und Ruder-Clubs

Floridsdorfer Segel-Vereines

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 Mitte jeden Monats

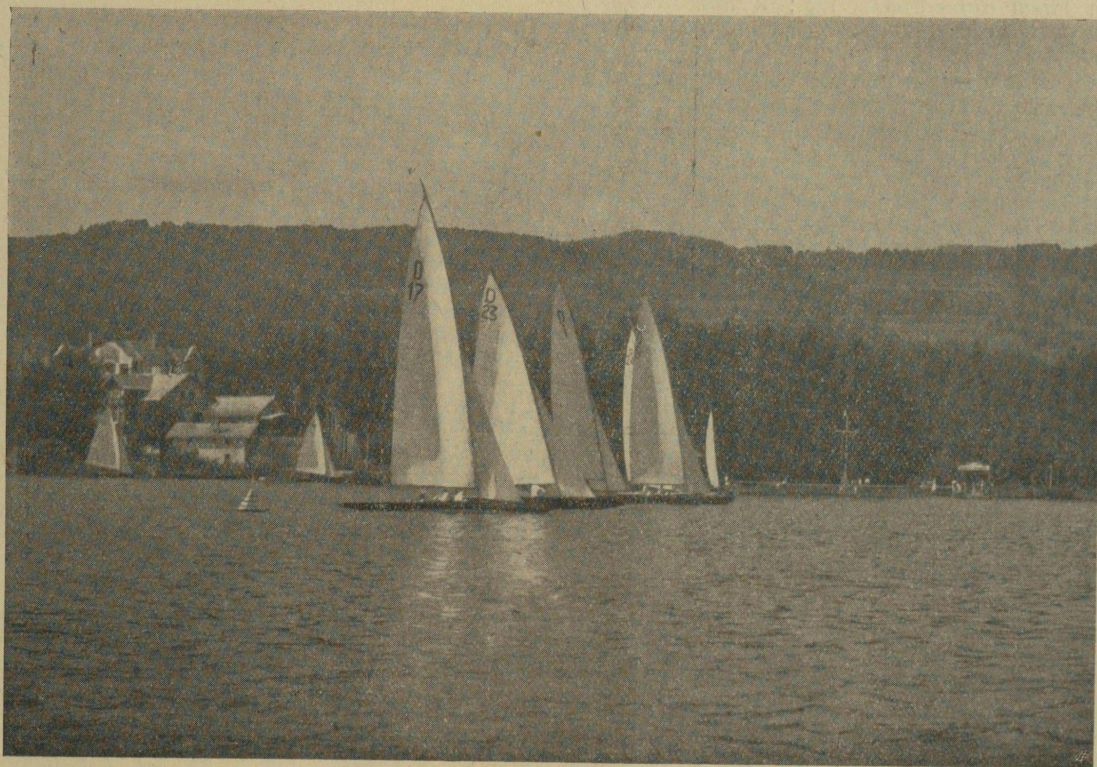
Die Verfasser sind für Form und Inhalt der von ihnen eingesandten Artikel und Abbildungen verantwortlich.

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

Jahrgang 1925

Wien, Oktober

Nr. 10



Wörthersee-Woche 1925: Gelungener Start der 35 m²-Rennklasse.
D 17 Röntakwinta, D 23 Saelde, D 1 Rielly II, D 24 Wildfang, DC Seraphita.

MITTEILUNGEN.

Österr. Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.
Telephon 3 83.

Oesterr. Aéro-Club.

Wien, I., Hofburg, Schweizerhof, Telephon 73-032.

Ausschuß-Sitzung

vom 25. September und 13. Oktober 1925.

Vorsitzende: die Herren Vizepräsidenten *Cassinone* und *Obstl. Mannsbarth*; anwesend waren 1 Vizepräsident und 11 Ausschußmitglieder.

Neuaufnahmen: die Herren *Viktor Doernberg*, Direktor und Generalvertreter der Elektronwerke Cannstadt—Stuttgart; *Dr. Heinrich Ehrenberger*, Rechtsanwalt; *Johann Krötlinger*, Restaurateur; *Franz Magdener*, Flugzeugbau; *Wilhelm Pitka*, Major a. D., Briefmarkenbüro; *Josef Pollich*, stud. ing.; *Walther Reichsfeld*, stud. ing.; *Franz Stumm*, Techn. Beamter; *Gustav Zidek*, Hptm. a. D., Prokurist; *Adolf Maria Schnabel*, Redakteur; *Med. Dr. Rudolf Urbanschitsch*; *Robert Wengraf*, Flugleiter der Navigation Aérienne Internationale; *Friedrich Haiminger*, stud. ing.; *Raoul Hafner*, stud. ing.; *Walther Schuster*, stud. ing.; *Karl Novotny*, cand. ing. und *Franz Schönpflug*, Major a. D.

Herrn *Krötlinger* wurde für eine Spende von 100 Schilling schriftlich der Dank ausgesprochen.

Über die »Udet-Veranstaltung« in Aspern berichtete Herr *Dr. von Hoffmann*, daß die Abrechnung infolge der vielen Regiekosten und hohen Abgaben leider kein günstiges finanzielles Ergebnis aufweist, trotz der hohen Besucherzahl. Hingegen wurde der Zweck, die große Masse der Fliegeridee näher zu bringen, voll und ganz erreicht, welche Tatsache der Klub gerne als Erfolg bucht. Das besondere Entgegenkommen der Presse, welche die Bestrebungen des Klubs wirksam unterstützte, fand dankbare Anerkennung. In Erweiterung der Propaganda, für die Luftfahrt zu wirken, veranstaltet der Klub in Gemeinschaft mit dem Verein für Luftfahrt in Steiermark am 25. Oktober d. J. ein »Udet-Schaufliegen« in Graz.

Über die im Rahmen der Wiener Herbstmesse 1925 vom Österr. Aeronautischen Verband veranstaltete Ausstellung »Flugzeug und Flugverkehr« berichtete der Generalsekretär, daß eine Teilnahme der reichsdeutschen einschlägigen Industrie infolge ihrer Engagements im

eigenen Lande nicht zu erzielen war. Aus diesem Grunde mußte eine Umstellung der ursprünglichen Absicht vorgenommen werden und kam es so zur »Fliegerschau«, in welcher der Werdegang des Flugzeuges und Motors — ergänzt durch belehrende Anschriften, Bilder, Modelle, Führungen — zur Darstellung gelangte, wozu das Material nur mühsam zustande gebracht werden konnte.

Wegen Veranstaltung eines Vortragszyklus mit Herrn *Larsen*, Chefiloten der *Amundsen-Noröpolexpedition*, sind die Vorarbeiten im Gange.

Für das Klubjahr 1926 steht ein umfangreiches Arbeits- und Wirtschaftsprogramm in Beratung. In diesem Rahmen wurde auch beschlossen, die Tennisplätze nicht mehr zu verpachten. Eine eigene Tennis-Sektion wird sie in Benützung übernehmen. Mit der Organisation derselben wurde Herr *Obstl. Heller* betraut.

Österreichischer Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.
Telephon 3 83.

In der am 9. d. M. abgehaltenen Sitzung erstatteten nach Erledigung laufender Angelegenheiten die Herren 1. Vizepräsident *Hugo Nickel* und Ausschußmitglied *Karl Kronfuß* Bericht über den Stand der neu zu formierenden »Ruderflugsektion«, wie über die Hilfsaktion für die schwerkranke Tochter des Altmeisters *Wilhelm Krefz*. Hinsichtlich weiterer Ausgestaltung des Flugwesens wurden durch den Herrn 1. Vizepräsidenten mehrere Anträge gestellt, die nach eingehender Würdigung und Beratung dem Arbeitsausschuß überwiesen wurden.

Nächste Sitzung 6. November d. J., 18 Uhr. Die Herren Ausschußmitglieder werden gebeten, vollzählig zu erscheinen, da über wichtige Fragen entschieden werden wird.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. Donau.

Telegramm-Anschrift: Luftfahrtverein Linz a. D.; Telephon Nr. 1119/IV (Schriftleitung) u. 1495/IV (Präsidium).

J. NIEMÖHLMANN, HAMBURG

HOFWEG 59

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

FÜR YACHT-, BOOTS-, AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU

GENERALVERTRETUNG FÜR DIE FRÜHERE ÖSTERR.-UNGARISCHE MONARCHIE

GUSTAV PETRI & CO., WIEN, I., HEGELGASSE 13. TELEFON No. 75-208

Der Vogelflügel und der Flügelschlag

von *Gustav Lilienthal*, Berlin, Lichterfelde.

Seit sagenhafter Vorzeit hat man versucht, mit Schlagflügeln zu fliegen. Ich erinnere nur an die Sagen von Wieland dem Schmied, der die Flügel von Schwänen zu seinem Flugzeug verwendet haben soll. Die Daedalos-Sage scheidet wohl aus, weil man annehmen muß, Daedalos und sein Sohn Ikarus benützten einen Gleitflieger, um sich ihrer Gefangenschaft auf Kreta zu entziehen. Die Sage beschreibt den Flügelbau, erwähnt aber keine Beweglichkeit der Flügel. Es liegt auch sehr nahe, daß Daedalos nach dem Vorbild der großen Seevögel und ihrem Segelflug sich hat beeinflussen lassen.

Es soll dann Simon der Zauberer in Rom zur Zeit der ersten Christen mit einem Schlagflügelapparat vom Dach eines Hauses abgesprungen sein, um die Himmelfahrt Christi zu verhöhnen. Er brach infolge eines Sturzes auf das Pflaster die Beine.

Die Untersuchungen Lionardos da Vinci über die Wirkung bewegter Flächen und die Anatomie des Vogelflügels sind durch die Aufzeichnungen des großen Meisters verbürgt. Die Ergebnisse werden ihn überzeugt haben, daß das Problem nicht so leicht zu lösen ist wie es scheint.

Dies haben nach ihm viele Andere erfahren müssen. Ich erinnere nur an dem Wiener Uhrmacher Jacob Degen und Bärblinger, den Schneider von Ulm. Während Degen in einem geschlossenen Raum sich vergeblich bemühte, mit der Kraft seiner Beine und Arme sein Flugzeug zum Aufstieg zu bringen, unternahm der Ulmer Schneider einen kühnen Absprung von einem Gerüst auf einer Bastion am Donau-Ufer. Das Flugzeug Bärblingers soll aus zwei Schlagflügeln bestanden haben, deren Beweglichkeit und Wirkung er vorher in seinem Arbeitsraum festgestellt hatte. Ich glaube wohl, daß er beim Niederschlag der Flügel eine geringe Hebewirkung erreicht hatte.

Da es an hochgelegenen Punkten fast niemals windstill ist, so wird der Absprung wohl einem schwachen Wind entgegen stattgefunden haben. Der Apparat erhielt eine gleitflugartige Vorwärtsbewegung und Bärblinger mußte erfahren, daß er nicht imstande war, die Flügel zum Niederschlag zu bringen infolge der Vergrößerung des Luftwiderstandes durch die Vorwärtsbewegung gegen den Wind. Der Gleitflug brachte ihn über das Vorland, so daß er unbeschädigt in die Donau fiel.

Das weitere Schicksal des kühnen Schneiders hat Max Eith in seinem Roman »Der Schneider von Ulm« verwertet.

Die Ursache seines Sturzes soll Bärblinger noch erkannt und eine Verbesserung soll ihn noch auf seinem Sterbebette beschäftigt haben.

In den Patentschriften aller Länder sind dann Tausende von Projekten beschrieben, den Ruderflug der Vögel nachzuahmen. Hunderte dieser Erfindungen wurden praktisch ausgeführt, aber keine derselben zeigte Erfolge.

Nach der Erreichung des Drachenfluges durch die Gebrüder Weight verminderten sich diese Projekte erheblich, aber von 1906—9 wurden von dem Schweden Wallin umfangreiche Versuche mit Schwingenflugzeugen gemacht, die durch Motorkraft angetrieben wurden. Ganz abgesehen von der unsinnigen Konstruktion der Flügelflächen, machte er denselben Fehler wie Degen und wollte in einem geschlossenen Raum seinen Apparat zum Aufflug bringen.

Weit aussichtsreicher waren die Versuche des Hamburger Ingenieur Stentzel. Sein Apparatmodell hatte fledermausartige Flügel, die in ihrer Längsrichtung eine elastische Verdrehbarkeit besaßen. Zwar wurden die Versuche im Freien angestellt, aber auf dem engen Fabrikhof wird es ziemlich windstill gewesen sein, so daß auch hierbei kein Erfolg eintrat.

Durch dergleichen erfolglose Versuche ist die Nachahmung des Ruderflugs stark in Mißkredit geraten. Nach den vierjährigen Bemühungen vom Gleitflug zum Segelflug zu gelangen, ohne dies Ziel zu erreichen, scheint man den Ruderflug der Vögel jetzt doch als die Übergangsstufe zum Segelflug zu erkennen.

In meinem bei R. Voigtländer in Leipzig erschienenem Buch »Die Biotechnik des Fliegens« habe ich ausführlich hervorgehoben, wie die Flugfähigkeit der Vögel sich vom Gleitflug zum Ruderflug und dann erst zum Segelflug entwickelte.

Es muß daher unsere Aufgabe sein, den Ruderflug, den alle Vögel mit Ausnahme der nicht flugfähigen großen Laufvögel und Pinguine ausüben können, etwas eingehender zu betrachten.

Der Vogelflügel ist im Allgemeinen so gebaut, wie unser Arm. Der starke und gedrungene Oberarmknochen ist um ein kugliges Gelenk etwas drehbar. Im Ellbogengelenk sitzen zwei Knochen wie bei uns der Ellbogen und die Speiche an, beide etwas drehbar in ihrem Gelenk, sowie an den anschließenden Handknochen. Der Ellbogenknochen ist der stärkere von beiden. Durch die Verdrehbarkeit dieser Knochen gegeneinander ist es möglich, die Hand um 180° zu verdrehen. Die Beugung des Unterarms im Ellbogen und der Hand im Handgelenk wird durch diese Verdrehung nicht behindert.

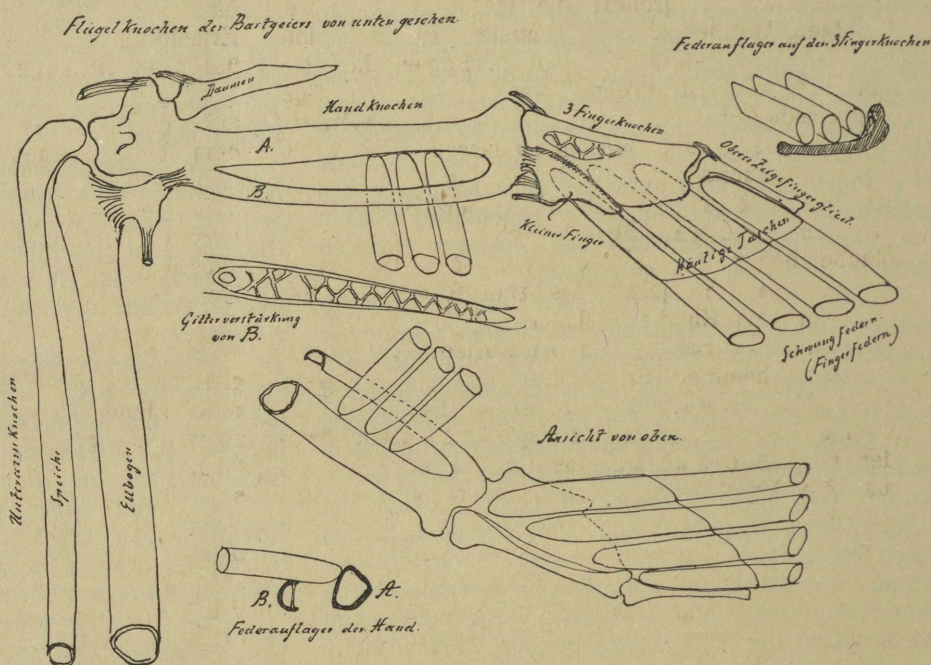
Vom Handgelenk an erfolgt beim Vogelflügel aber eine Umformung. Die Knochen der Handwurzel und die Mittelhandknochen sind zu zwei Knochen verwachsen. Der stärkere, nach vorn liegende Teil dient zum Auflager der Handfedern, für die der weiß schwächere nach rückwärts liegende eine Unterstützung bildet. (Siehe Skizze.) Aus dem Querschnitt dieses Knochens erkennt man deutlich die besondere Beanspruchung desselben. Der Querschnitt ist nicht eine Röhre wie bei den anderen Flügelknochen, sondern nur eine Rinne wie die Skizze zeigt. Ver-

stärkt wird diese Rinne durch eine Triangulation genau in derselben Weise, wie wir unsere Brückenträger verstärken.

Eine weitere Umbildung haben die Fingerknochen und der Daumen erfahren. Letzterer bildet ein selbständiges Glied, welches nach vorn abgespreizt werden kann. Es besteht aber nur aus einem Knochen, während unser Daumen aus drei Knochen besteht. Der Vogeldaumen trägt besonders straffe Federn, die vor die Flügelvorderkante beträchtlich vorgestreckt werden können. Anatomisch werden sie als »alula« (Flügelchen) bezeichnet. Die aerodynamische Wirkung wurde von mir darin gefunden, daß durch das Vorstrecken des Daumens die Stromlinien der Luft unter dem Flügel so abgelenkt werden, daß sie sich nach vorn richten, wenn der Vogel im Gleitflug landen will. Die Flügelspitze erhält so weniger Tragwirkung und die Vorwärtsbewegung wird gehemmt. Während das Daumenglied am Anfang des Handknochen gelagert ist, setzen die Fingerknochen am oberen Ende der Hand an. Man erkennt als selbstständigen Knochen den kleinen Finger, der durch ein sehniges Band mit dem zu einem Knochenstück verwachsenen Knochen der übrigen drei Finger verbunden ist. Der kleine Fingerknochen trägt einen Gelenkhöcker, an den die Sehne zum Rückwärtslegen der Schwungfedern, die auf den Fingerknochen lagern, angreift.

Eine getreue Nachbildung des Vogelskelettes wird uns nicht gelingen, weil uns das Knochenmaterial und die sehnigen Gelenkbänder fehlen. Diesem Material am nächsten kommt das Cellon. Hiermit ließe sich wohl etwas Brauchbares herstellen, wenn man nicht gegen die Prinzipien des natürlichen Fluges verstößt.

Den Flug nach Käferart haben unsere Flugzeuge auch nicht durch eine Nachahmung des Käferbaues in allen Einzelheiten erreicht, das grundlegende Prinzip dieses Fluges wurde aber gewahrt. Die Grundzüge des Ruderfluges bestehen nun nicht allein in der Auf- und Niederbewegung großer leichter Flächen. Die Bewegung der Flügel ist, soweit sie nicht aus kinematographischen Aufnahmen ersicht-



Es haben die vereinigten drei Fingerknochen dann noch einen gelenkig gelagerten Fortsatz, ebenfalls mit Gelenkhöcker versehen. Dieser Knochen ist unserem Zeigefinger vergleichbar und dient als Gegenhalt für die Schwungfedern, damit diese nicht durch den Vortrieb beim Niederschlag zu weit nach vorn gerissen werden..

Auch das Auflager der Schwungfedern auf dem Fingerknochen ist höchst sinnreich. Dieser Knochen hat einen winkelförmigen Querschnitt, dessen aufrechtgestellter Schenkel ein dreikantiges Profil von der Höhe des Durchmesser der Schwungfederkieme besitzt. Der andere wagerecht liegende Schenkel bildet eine breite Fläche, auf welcher wie die Skizze zeigt die fünf Schwungfedern gelagert sind.

Aus allen diesen Einzelheiten des Skelettbaues erkennen wir die außerordentliche Ökonomie des Materialverbrauches und der Anpassung an das Beanspruchten durch den erzeugten Luftwiderstand.

Man sieht aber auch, mit welcher Sorgfalt man vorgehen muß, wenn man den Ruderflug nachahmen will.

lich ist, aus der Gelenkbildung deutlich erkennbar.

Die ersten Momentaufnahmen in einer Reihenfolge von zehn Bildern, während eines Flügelschlages wurden von dem französischen Flugforscher Marey veröffentlicht. Er ließ die Vögel in einer großen Scheune auffliegen, die nur eine Lichtöffnung an einem Giebel hatte. Da man wußte, die Vögel würden ihren Flug auf diese Lichtöffnung richten, so konnte man durch drei photographische Apparate die Vögel gleichzeitig von drei verschiedenen Seiten aufnehmen. So lehrreich diese Aufnahmen für die Bewegungsart der Flügel sind, so haben dieselben doch eine nicht für alle Fälle passende Ansicht verbreitet, weil die Vögel in dem windstillen Raum und geängstigt einen beschleunigten Flug ausführten, der sie zu weit größeren Flügelausschlägen zwang. Hiedurch werden die Flügel infolge des erzeugten Vertriebs weit stärker nach vorn gezogen und beim Aufschlag wird die Flügelspitze stark zurückgelegt, um den beim Aufschlag unvermeidlichen Rückwärtsdruck möglichst zu verringern. Dieselbe Flügel-

bewegung ersieht man auch aus den Kinaufnahmen einer auffliegenden Taube bei Windstille.

Im freien Flug, wo der Vogel fast immer etwas Wind vorfindet, ganz besonders aber, wenn der Wind stärker ist, pendeln die Flügel fast genau senkrecht auf und nieder. Hierbei macht der Flügel aber eine geringere oder größere Verdrehung um seine Längsachse, wodurch die vortreibende Wirkung der sich gleichfalls vordrehenden Schwungfedern noch erhöht wird.

Die Vorderkante des Flügels liegt beim Niederschlag tiefer als die Hinterkante. Die Wirkung ist Auftrieb und Vortrieb. Wenn auch beim ersten Schlag das Vogelgewicht nicht ganz gehoben wird, so fühlt der Vogel doch eine Erleichterung beim Hüpfen gegen den Wind. Der erzeugte Vortrieb des Niederschlags vergrößert die Geschwindigkeit des Hüpfens. Hat der Flügel die tiefste Stellung erreicht, so wird die Vorderkante gehoben. Sogleich hebt der entstehende Luftstrom den Flügel nach oben. Der Vogel muß diesen Auftrieb bremsen, um die hebende Wirkung auch auf den Rumpf wirken zu lassen. Wodurch er diese Bremsung erreicht, ist eine noch offene Frage. Er könnte dies durch Straffung der Brustmuskeln erreichen. Dies wäre aber höchst unökonomisch. Ich glaube daher, daß der Vogel in den Luftsäcken, welche vom Handgelenk bis zum Rumpf zwischen Muskeln und Knochen gelagert sind, ein Mittel besitzt um die zu schnelle Aufwärtsbewegung der Flügel zu hemmen. Spannt man unter dem Skelett eines Vogelflügels ein elastisches Band in der Stellung des Flügelniederschlags und streckt dann den Flügel, so muß sich das Band strecken, hemmt also die Aufwärtsbewegung. Die hierzu erforderliche Arbeit geht aber nicht verloren, sondern kommt beim Niederschlag voll und ganz wieder zur Geltung.

Da der Vogel die Luftsäcke, die mit der Lunge in Verbindung stehen, in der Niederschlagstellung aufblähen kann, so würden dieselben bei der Streckung der Flügel die erforderliche Bremsung bewirken. Am lebenden Vogel kann man ein solches Experiment nicht machen und am toten Vogel gelang es mir nicht, die Luftsäcke künstlich aufzublähen, weil in der Todesstarre jedenfalls das Abschlußventil geschlossen war, so daß ich keine Luft eintreiben konnte.

Für eine mechanische Nachahmung der Funktion der Luftsäcke bieten sich keine technischen Schwierigkeiten.

Die dem Laien paradox erscheinende Tatsache, daß der Flügelaufschlag dem Vogel Hebung verleiht,

findet in der Verdrehung des Flügels ihre Erklärung. Der Flügelaufschlag bewirkt aber durch diese Verdrehung auch etwas Rückwärtsdruck, der jedoch nicht so groß ist, als der Vortrieb des Niederschlags. Verringert kann dieser Rückwärtsdruck durch eine Verkleinerung des Flügellareals beim Aufschlag werden. Dies geschieht durch Zurücklegen des Handgelenks und Krümmung im Ellbogengelenk. Dieses Manöver zeigt in erhöhtem Maße die Möwe Mareys, die es scheinbar sehr eilig hatte, die Freiheit wieder zu gewinnen.

Nach den in diesem Aufsatz klargelegten Grundsätzen wird die *Otto Lilienthal*-Gesellschaft den Bau eines Schwingenfliegers durchführen. Wenn auch durch diesen Bau die beste Form noch nicht gleich gefunden sein wird, so wird sich doch wohl daraus erkennen lassen, welchen Fortschritt in der Erkenntnis des Vogelflugs man erreicht hat, gegenüber den bisherigen Ausführungen.

Die Wirkung der Flügelschläge ist wesentlich anders als bisher angenommen wurde. Schon in dem Buch meines Bruders, »Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst« wurden unsere Widerstandsmessungen an hin- und herbewegte Flächen veröffentlicht und die ungeheure Druckvermehrung gegenüber einer nach derselben Richtung mit gleicher Geschwindigkeit bewegten Fläche festgestellt.

Diese Versuche habe ich später in größerem Maßstab wiederholt und auch auf Versuche mit gleichzeitiger Vorwärtsbewegung ausgedehnt. Während ohne Vorwärtsbewegung der Widerstand zwanzigmal größer ist, als man durch Rechnung auf Grund der allgemein gültigen Koeffizienten erhält, so verringert sich die Schlagwirkung bei gleichzeitiger Vorwärtsbewegung mit der Verringerung des Schlagbahnwinkels zum Horizont und sinkt schließlich bei sehr großer Geschwindigkeit auf den theoretischen Wert. In meiner im Naturschutz Verlag, Berlin Lichterfelde erschienenen Broschüre »Der Ruderflug der Vögel« findet man die Abstufung der Druckvermehrung der Schlagwirkung nach den Schlagbahnwinkeln angegeben.

Ohne diese Eigentümlichkeit der Schlagwirkung könnte kein Vogel auffliegen. Die zwanzigfache Druckvermehrung des Flügelschlags, solange noch kein Vortrieb vorhanden ist, also beim Aufflug bei Windstille, gibt dem Vogel erst die Möglichkeit des Aufzugs. Die Unkenntnis über die Schlagwirkung ist wohl die Ursache, daß man die Nachahmung des Ruderflugs selbst in Aerodynamikerkreisen noch immer für ein aussichtsloses Unternehmen hält.

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

Wetterforschung und Luftverkehr.

Unentbehrlich für den Luftfahrer ist eingehendste Kenntnis des jeweiligen Zustandes des Luftmeeres und der Gesetze, nach welchen Zustandsänderungen vor sich gehen. Erst auf Grund dieser Kenntnis wird es möglich, einen planmäßigen Verkehr zu unterhalten. Aber auch der Luftfahrzeugbau vermag aus genauen aerologischen Kenntnissen Nutzen zu ziehen, vermitteln doch nur sie ihm die Größe der Beanspruchungen, welchen seine Konstruktionen ausgesetzt sind.

Deshalb ist es seit jeher das Bestreben aller Luftfahrtinteressenten die Erforschung des Luftmeeres zu betreiben, möglichst zahlreiches Beobachtungsmaterial zu gewinnen und nach Sichtung zu Nutz und Frommen des Luftverkehrs zu verarbeiten. Bekannt sind diesbezüglich die einige Jahre vor dem Weltkriege in Angriff genommenen wissenschaftlichen Luftfahrten und Drachenaufstiege. Hierbei war das Hauptstreben auf Erreichung großer Höhen deshalb gerichtet, weil in diesen das Wetter »gebraut« wird.

Mit dem Abflauen der langsam lächerlich werdenden Nachkriegspsychose wird es nun Zeit die international gewesenen Simultanfahrten wieder aufzunehmen und darüber hinaus Flugzeuge in den aerologischen Forschungsdienst zu stellen. Diese Aufgabe fällt natürlich den Staaten, beziehungsweise den meist staatlichen Forschungsinstituten zu. Sie kann selbstverständlich erst dann mit Erfolg in Angriff genommen werden, wenn es keine »Begriffsbestimmungen« mehr gibt. Schränken diese doch die Gipfelhöhe ein und behindern dadurch den allen Staaten zugute kommenden Forschungserfolg. Hier reiner Vernunft zum Siege zu verhelfen, wäre wahrlich eine Großtat.

Daneben sind aber auch die planmäßigen Verkehrsflüge für gleiche Zwecke wertvoll. Bekanntlich neigt das Luftmeer wegen des geringen spezifischen Gewichtes seines Mediums sehr leicht zu plötzlichen Zustandsänderungen. Hier den gebotenen Einblick in eine heute wohl nur vermutete Gesetzmäßigkeit zu gewinnen, ist nur durch statistische Verarbeitung von Massenmaterial möglich. Dieses können gerade Verkehrsflüge wegen ihrer großen Zahl beibringen. Den führenden internationalen Luftfahrervereinigungen sei deshalb vorgeschlagen, an jede Regierung mit dem Antrag zur Einbringung eines Gesetzentwurfes heranzutreten, demzufolge sämtliche im betreffenden Staatsgebiet Luftverkehr treibenden Unternehmungen verhalten werden, aerologische Meßgeräte ihren Flugzeugen bei jedem Flug mitzugeben. Zur Minderung der Auslagen die natürlich auch vom betreffenden Staate getragen werden müßten, empfiehlt sich die Annahme einer einzigen Gerätegattung, der bekannten und bewährten Barographen.

Der bezügliche Dienst könnte im allgemeinen so geregelt werden, daß der Flugplatzleiter jedem abfliegenden Flugzeug einen in tadellosem Zustand befindlichen Barographen mit unbenutztem bloß den

Flugplatznamen tragenden Zeichenblatt und richtig eingestellter Zeit übergibt. Nach der Landung am Zielflugplatz händigt der Pilot dem dortigen Flugplatzleiter den Barographen ein und faßt vor dem Rückflug ein neuadjustiertes Instrument. Der Leiter des Ankunftsflugplatzes entfernt vom Gerät den beschriebenen Papierstreifen und schickt ihn nach Datierung und Fertigung an jene Wetterbeobachtungsstelle ein, an welcher er ein für allemal gewiesen ist. Diese photographiert die Zeichnung und übermittelt die Kopie der Beobachtungsstelle des Abflughafens. Das Original selbst wird sachgemäß verarbeitet. Dazu sind die Beobachtungen der Nachbarstationen unentbehrlich. Zu ihrer sicheren Erlangung wurde hier das Kopieren mit Hilfe der Photographie vorgeschlagen.

Auf diese Weise wird es in verhältnismäßig kurzer Zeit möglich sein, ein reichhaltiges, allerdings nach Höhe und Richtung beschränktes Beobachtungsmaterial zusammenzubringen. Aus dessen nach einheitlichen Gesichtspunkten durchzuführender Bearbeitung wird sich die für alle Flugzeugführer und Flugdienstleiter, wie auch für die den Flugdienst beratenden Meteorologen überaus wichtige »Wettercharakteristik« der einzelnen Flugstrecken ergeben. Das auf Grund derselben ermöglichte richtige Disponieren mit und zweckmäßigste Führen von Flugzeugen wird die Mehrzahl der auf Witterungseinflüsse zurückführbaren Unfälle vermeiden lassen. Damit müssen Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit des Luftverkehrs, somit auch seine Frequenz, die sich in besseren Erträgen für die Verkehrsunternehmungen äußern, von diesen daher nur freudigst zu begrüßen sind, steigen. Voll auswirken kann sich der Vorteil dieser Anregung nur bei weitester Anwendung, das heißt bei Internationalität.

Mit Rücksicht auf die erwähnten Beschränkungen in vertikaler und horizontaler Richtung bleiben die rein wissenschaftlichen Luftfahrten unentbehrlich. Sie werden einerseits das von den Routenflügen gebotene Wetterbild modifizieren und andererseits es mitunter zur Unterlage von Sonderforschungen machen können. Es liegt daher hier eine der Sache nur zum Vorteil gereichende wechselseitige Förderung vor. Vielleicht ist deshalb zu hoffen, der hier gemachte Vorschlag werde nicht in Vergessenheit geraten.

Luftverkehrsergebnisse. Im Luftverkehr des Bodensee-Aero-Lloyd wurden im Monat August trotz teilweise sehr schlechten Wetters 1797 Fluggäste in 430 Flügen mit Dornier Delphin-Flugbooten befördert. Diese Zahlen zeigen deutlich den Aufschwung der erst kürzlich gegründeten Gesellschaft, die mit ihrem Betriebe eine bestehende fühlbare Lücke im Verkehrswesen der Bodenseegegend ausfüllte, sowie das Vertrauen, das das reisende Publikum in die bewährten Dornier Flugboote setzt. Die Betriebsergebnisse des Unternehmens sind insofern von Interesse, als es das einzige Unternehmen in Deutschland ist, das ausschließlich den Wasserflugverkehr mit Flugbooten betreibt.

Der Flugplatz Aspern.

Die Prophezeiungen des Vorjahres, daß Aspern als Wiener Flugplatz zu einer wichtigen Zentrale im Weltluftverkehre sich entwickeln werde, sind eingetroffen. Der diesjährige, über Wien laufende Luftverkehr hat einen ganz bedeutenden, alle Erwartungen übertreffenden Aufschwung erfahren. Neun Fluglinien laufen in Wien zusammen: Warschau—Prag—Wien, Paris—Innsbruck—Wien, Bukarest—Budapest—Wien, betrieben von der Co. Internationale de Navigation Aérienne; Nürnberg—Wien, Zürich—München—Wien, Klagenfurt—Graz—Wien, Budapest—Wien, betrieben von der österreichischen Luftverkehrs-A. G. im Vereine mit anderen Tochtergesellschaften der Transeuropa-Union; Warschau—Krakau—Wien, betrieben vom Polnischen Aerolot; Budapest—Wien, betrieben von der Ungarischen Luftverkehrs-A. G.

Besonders die Linie Wien—Budapest der Co. Internationale erfreut sich eines regen Zuspruches, so daß täglich ein bis zwei Flugzeuge noch eingeschoben werden müssen.

Trotz der bereits vorgeschrittenen Saison und des unbeständigen Wetters läßt der Zuspruch an Passagieren nicht nach. Die Nachmittage auf dem Flugplatze Aspern veranschaulichen so recht den Begriff »Luftbahnhof«. Auf zwei Stunden konzentriert sich der ganze Nachmittagsverkehr. Drei bis vier Starte und sechs Landungen wickeln sich in dieser kurzen Zeitspanne ab. Tage, an denen 40 und mehr Passagiere und nahezu 1000 kg Fracht befördert werden, zählen nicht zu den Seltenheiten. Seit der Herbstmesse finden außerdem täglich Rundflüge mit einem Flugzeug der Firma *Hopfner* statt. Letzterer hat gleichzeitig die Generalrepräsentanz der Ungarischen Luftverkehrs-A. G. inne. Jedenfalls darf man auf das Jahresergebnis des heurigen Betriebsjahres gespannt sein.

Auch sonst hat sich manches auf dem Wiener Flugplatz zum Besseren geändert. Die Lokale für die Paß- und Zollabfertigung wurden in ein neuergerichtetes, günstiger gelegenes Gebäude verlegt. Der besonderen Rührigkeit der Flugplatzleitung gelang es, für Nachtlandungen eine Anzahl von Scheinwerfern bereitzustellen. Die Flugplatzrestauration wurde vergrößert und trägt in ihrem jetzigen Zustande den Ansprüchen des reisenden Publikums eher Rechnung. Daneben wurde ein Warteraum für Flugpassagiere eingerichtet, in welchem zum Zeitvertreibe eine größere Zahl von Zeitschriften und Prospekten aufliegt.

Seit zwei Monaten befindet sich auf dem Flugplatze auch ein eigenes Flugpostamt, eine schon lange notwendig gewordene Einrichtung. Dort kann man sowohl Flugpostsendungen als auch gewöhnliche einfache oder rekommandierte Post aufgeben.

Die österreichische Luftverkehrs-A. G. hat ihre Dienst- und Repräsentationsräume ebenfalls in ein anderes, unmittelbar am Flugfelde liegendes Gebäude verlegt und dieselben auf das modernste

eingerrichtet. Außerdem wurde von ihr (beziehungsweise Junkers) eine größere Reparaturwerkstätte auf dem Flugplatze etabliert.

Große Begeisterung unter dem täglich in großen Mengen zuströmenden schaulustigen Publikum erweckt nach wie vor der auf der Strecke Wien—München in Verwendung stehende dreimotorige Junkers Luft-Pullman.

Sicherlich ist es nicht zuletzt der straffen Ordnung auf dem Flugplatze Aspern zu danken, daß es in diesem Jahre trotz des starken Verkehrs, abgesehen von einigen kleineren unbedeutenden Havarien, zu keinem ernstlichen Unfall gekommen ist.

Trotzdem Wien nunmehr eine dominierende Stellung im internationalen Luftverkehre erreicht hat, bedeutet dies noch lange nicht den Höhepunkt. Denn es fehlt vor allem noch die wichtigste Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden! Es ist bekannt, daß ein nördlicher Nachbarstaat sich alle erdenkliche Mühe gibt, Wien diese Stellung streitig zu machen. Es muß daher allen Ernstes den maßgebenden Stellen bewußt gemacht werden, wie wichtig es für Wirtschaft und Handel ist, Wiens Vorrang unter allen Umständen zu wahren. Da sei daran erinnert, daß der Zustand des Flugplatzes Aspern noch lange kein befriedigender und schon gar nicht derart ist, wie man es bei einem so wichtigen Knotenpunkte verlangen muß.

Darauf ist auch zurückzuführen, daß vor einiger Zeit die Nachricht durch alle Wiener Tagesblätter ging, man denke daran, den Flugplatz überhaupt zu verlegen, um ihn vor allem der Stadt näher zu bringen. Das hiefür in Aussicht genommene Terrain läßt leicht das Utopische dieser Nachricht erkennen. Das Gebiet des heutigen Bretteldorfes, wo vor kurzem noch ein erbitterter Kampf der Siedler gegen die Gemeinde ausgefochten wurde, soll ein moderner Flugplatz werden! Wo sich heute Tümpel, Siedlungen, Auparzellen, Kugelfänge und Zielerdeckungen der Schießstätte befinden, soll ein großer neuer Flugplatz geschaffen werden!

Die Herrichtung des Terrains, um eine mindestens einen Quadratkilometer große Landungsfläche zu bekommen, macht die Beseitigung aller vorgenannten Hindernisse zur Notwendigkeit, was Milliarden verschlingen würde. Die Errichtung von vier bis fünf modernen Flugzeughallen, der notwendigen Verwaltungsgebäude für den Flugbetrieb, Polizei, Zoll, Post, Radio, Wetterdienst, der Gebäude für Restauration, Unterkünfte, dann Garagen, Werkstätten, Betriebsmitteldepots, die Zuleitung von Licht, Telephon, Wasser etc. würden weitere Geldmittel erfordern, welche selbst ein wirklich sanierter Staat nicht leicht aufbringen könnte, geschweige denn Österreich. Auch die Anlage einer angrenzenden Wasserflugstation, welche in dem Projekte angeführt erscheint, ist gerade an jener Stromstelle unmöglich, da sich vom linken Donauufer 20 bis 30 m lange Bühnen unter dem Wasserspiegel gegen die Strommitte erstrecken,

welche die Strömung ablenken sollen, und dadurch ein Wassern von Flugzeugen dort unmöglich machen. Außerdem ist gerade die Strömung oberhalb der Reichsbrücke am stärksten.

Da gibt es eben nur eine Möglichkeit. Falls in Österreich wirklich auch für die Luftfahrt einmal Geld übrig sein sollte, muß dieses dazu verwendet werden, Aspern derart instand zu setzen, wie es der Luftverkehr und die heutige Bedeutung des Platzes erfordern.

Die Unebenheiten des Landungsfeldes müssen verschwinden, dieses selbst vergrößert werden, da sowohl die Bodenunebenheiten als auch die verhältnismäßig geringe Ausdehnung sich besonders für schwere und mehrmotorige Flugzeuge unangenehm bemerkbar machen. Der Bauzustand der Gebäude ist im allgemeinen kein befriedigender. Es ist sogar nicht einmal überall elektrisches Licht eingeleitet! An Stelle einer Reihe von Holzbaracken wären permanente Gebäude für die Flugplatzleitung, die Post, den Wetterdienst, die Restauration etc. zu schaffen.

Sehr wichtig ist ferner die balkanartige Verbindung Flugplatz—Stadt endlich zu verbessern. Will man eine zweistündige Straßenbahnfahrt mit dreimaligem Umsteigen und halbstündigen Fahrtintervallen auf durchgehend eingeleisiger Strecke über eine ganze Reihe von Marchfelddörfern ver-

meiden, so gibt es als Beförderungsmittel eigentlich nur das Auto. Da liegt der zweite schwache Punkt. Der Zustand der Zufahrtsstraßen über Stadlau ist ununterbrochen in einem Zustande, der den Schrecken jedes Chauffeurs und Autoinsassen erweckt.

Auf dem Flugplatze ist keinerlei Personal vorhanden, um einen Wetter- und Nachrichtendienst zu organisieren oder die wichtigsten kleineren Arbeiten vorzunehmen. Der Platz besitzt nur eine provisorische Radioanlage mit beschränkter Reichweite, die weder bis Krakau noch bis Nürnberg reicht, obwohl nach beiden dieser Orte geflogen wird. Auch sonst liegt noch vieles im Argen.

Diese Übelstände nach und nach zu beseitigen, ist notwendig und bei weitem leichter, mit geringeren Kosten durchzuführen, als eine ganz neue Anlage zu schaffen. Es muß die vorhandene Anlage, welche immerhin einen ganz respektablen Wert darstellt, ausgebaut, verbessert und vergrößert werden, es muß der Flugplatz der Stadt durch den Ausbau der Kommunikationsmittel näher gebracht werden. Es müssen Betrieb und Einrichtung des Platzes so weit vervollkommen werden, wie es eben bei einem modernen Flugplatze notwendig ist. Dies alles zusammen wird einen Bruchteil jener Mittel erfordern, welche eine Neuanlage verschlingt. Dieses Programm für die Zukunft zu erfüllen, ist Pflicht aller kompetenten Stellen!

Kranich

AUS DER FLUGWELT

Der Außenhandelsflugverkehr beginnt auch für Österreich wirtschaftliche Bedeutung zu erlangen. Wie wir den Statistischen Nachrichten entnehmen, betrug er im 1. Semester I. J. in der Einfuhr 1897 Güterkilogramm im Werte von 57.456 Schilling, in der Ausfuhr 12.208 kg im Werte von 986.795 Schilling. Er ist somit im 1. Halbjahr 1925 mit 10.311 Güterkilogramm und 929.339 Schilling aktiv gewesen.

Richtlinien für die Anlegung von Flughäfen und Landeplätzen, die für unsere am Luftverkehr bereits teilnehmenden oder die Teilnahme anstrebenden Stadtverwaltungen von größtem Interesse sind, enthält Nr. 333 der »Nachrichten für Luftfahrer« vom 20. August 1925. Diese Wochenschrift wird von der Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Deutschen Reichsverkehrsministeriums ausgegeben und ist für den Preis von 1 RM. monatlich bei Gebr. Radetzki in Berlin SW. 48 zu beziehen.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 wurde am 11. Oktober geschlossen.

Der internationale Flugwettbewerb München, über den wir in Folge 9/1925 berichteten, sah 28 Bewerber am Start. Mehrere wertvolle Preise fielen den Udet-Flugzeugen zu.

Im Sachsenrundflug, siehe ebenfalls Folge 9/1925, siegte in Gruppe B Sommer auf Junkers mit 8:5, in Gruppe C Jeschonnek auf Albatros mit 7:57, in Gruppe D Student auf Albatros als Alleinbewerber in 6:14. Alle Zeiten beziehen sich auf das zweimalige Durchfliegen der 515 km langen Strecke.

43.000 km ist die tägliche Leistung des deutschen Handelsluftverkehrs. 26.000 km entfallen hiervon auf den Junkers-Luftverkehr, 17.000 km auf den des Deutschen Aero-Lloyd.

Der geistige Vater der »Begriffsbestimmungen« ist, wie kaum allgemein bekannt sein dürfte, Demokrit, der lachende Philosoph aus Abdera.

Die Stockholmer Luftverkehrskonferenz tagte in der letzten Septemberwoche, konnte jedoch wegen der »Begriffsbestimmungen« zu keinem allseits befriedigenden Ergebnis gelangen.

12 Stunden, 6 Minuten und 22 Sekunden ist der neue vom bekanntesten deutschen Segelflieger Lehrer Schulz beim russischen Segelflug in der Krim aufgestellte Dauersegelrekord. Bisher hielt ihn der Franzose Masseur mit 10 Stunden. In der Krim flogen außer Schulz noch Martens, Papenmeyer, Espenlaub, Hesselbach und Nehring.

Preisverteilung im Rhön-Segelflug-Hauptwettbewerb 1925. Den in 3 Preise unterteilten »Großen Rhön-Segelflugpreis 1925« (Bayernpreis) erhielten Martens auf »Moritz«, Espenlaub auf »Esenlaub 5« und Darmstädter Akademische Fliegergruppe auf »Konsul.« Den 1. ebenfalls dreimal unterteilten Preis für den längsten Flug gewann mit einer Dauer von 185 Minuten und 55 Sekunden das Flugzeug »Margarethe« der akademischen Fliegergruppe Darmstadt. Ihr Flugzeug »Konsul« konnte mit 310 m Höhe über dem Start den Höhenpreis und mit 21 km auch den Entfernungspreis gewinnen. Den Führerpreis für Jungflieger im Beirage von 500 Mark trug Espenlaub auf »Esenlaub 5« heim. Die Prämien für Meßflüge (2000 Mark) fielen an »Konsul«, (Darmstadt), »Moritz« (Martens) und »Roemryke Berge« (Wuppertal.) Leistungspreise, insgesamt 3900 Mark, erhielten »Margarethe«, Hallenser Gönner«, Poralla-Beuthen, Steinmann, akademische Fliegergruppe Danzig, Fluggruppe des Technikum Illmenau und Ksoll; Sonderpreise: Martens, Espenlaub, Lippisch und Kull, Führerprämien: Becker, Völker, Laubenthal und Bader.

Vom englischen Luftverkehr. In der dritten Augustwoche haben die Air Union 562, die Imperial Airways Ltd. 430 Fluggäste über die Strecke London—Paris befördert.

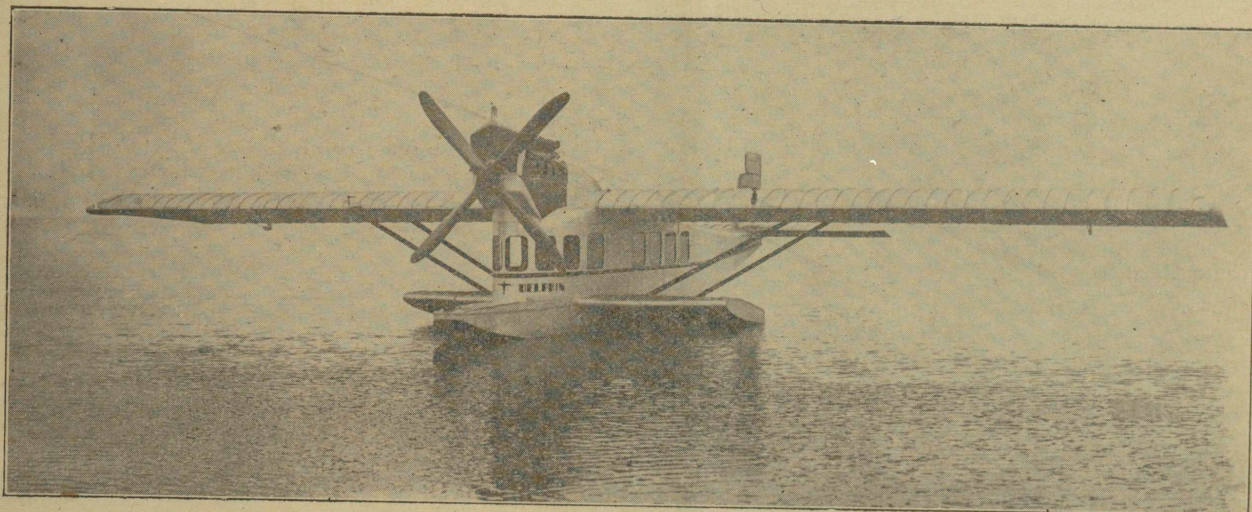
Lebhafte Klagen über den englischen Flugverkehr bringt »The Aeroplane« vom 12. August l. J. Auch eine Auswirkung der »Begriffsbestimmungen«.

Mit 485 km/Std. soll, dem »Flugsport« zufolge, Williams auf Curtiss mit einem 618 PS-Motor einen neuen Schnelligkeitsrekord aufgestellt haben.

Das Flugzeug der Zukunft soll nach Bréguets, des führenden französischen Konstrukteurs, Meinung, bei einer Reisegeschwindigkeit von 230 km/Std. einen Aktionsradius von mindestens 4000 km besitzen. Erst dann wird ein wirtschaftlicher Luftverkehr möglich sein. Wir teilen vollkommen diese Ansicht, gestalten uns jedoch auf den enormen Benzinkonsum vielhundertpferdiger Flugmotoren hinzuweisen, der das Verhältnis zwischen zahlender und nichtzahlender Last und damit die Betriebswirtschaftlichkeit sehr ungünstig beeinflusst. In weitgehendster Minderung des Bedarfes an Motorpferden liegt demnach der Schlüssel zur Lösung des von Bréguet angeschnittenen Problems.

genden Kautio befäßt. Die Artikel 7 und 8 ordnen die Verhältnisse beim Erlöschen der Konzession. Laut Artikel 9 kann das Kommissariat für Luftfahrt an Staatsbürger und Gesellschaften Genehmigungen, die auf höchstens 3 Jahre lauten, zu Veranstaltungen sportlicher und instruktiver Natur erteilen. Voraussetzung hierfür ist laut Artikel 10 die Annahme der vom genannten Kommissariat zu formulierenden besonderen Bestimmungen. Der Artikel 11 legt dem Konzessionswerber die Pflicht auf, das gesamte für den Betrieb erforderliche Personal zu stellen. Die Ausführung des Dekretes und die Herstellung des Einklanges zwischen ihm und den anderen Staatsgesetzen obliegt laut Artikel 12 der Regierung. Das Dekret tritt gemäß Artikel 13 mit dem Tage seiner Verlautbarung im Amtsblatt in Kraft.

Der BD-450 PS-Flugmotor der Firma Brettfeld & Danek in Prag-Karolinenthal besitzt 12 — in zwei V-Reihen zu 6 — angeordnete Zylinder von je 160 mm Bohrung und 190 mm Hub. Seine Drehzahl stellt sich auf 1400, das Kompressionsverhältnis auf 6,3, das Gesamtgewicht auf 550 kg, der stündliche Benzinverbrauch pro Pferdekraft auf 196, der zugehörige Ölkonsum auf 8—10 g.



Dornier Delphin von vorn gesehen.

Die Errichtung eines Luftfahrtministeriums in Italien ist auf Grund eines von Mussolini dem König unterbreiteten Dekretes in Angriff genommen. Bekanntlich fungierte Mussolini u. a. auch als Luftfahrtkommissär. Das Amt selbst leitete ein Vicekommissär. Durch die Umwandlung des Kommissariats in ein Ministerium erhofft die italienische Luftfahrt eine wesentliche Förderung ihrer Belange.

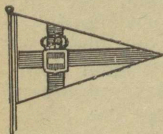
Die italienischen Luftfahrtkonzessionsbedingungen wurden mit königlichem Dekret vom 18. Oktober 1924 verlaubar. Sie umfassen 13 Artikel. Der 1. besagt, daß öffentlicher Verkehr mit Luftfahrzeugen nur mit Bewilligung der Regierung betrieben werden kann und Konzessionen nur an italienische Staatsbürger erteilt werden. Hierbei nimmt die Regierung für sich das Recht in Anspruch gegebenenfalls Briefpost kostenlos befördern zu lassen. Artikel 2 enthält die Bedingungen, unter welchen auch eine erst noch zu bildende Gesellschaft eine Konzession erhalten kann. Laut Artikel 3 erteilt das Kommissariat für Luftfahrwesen im Einvernehmen mit den interessierten Ministern und dem Staatsrat die Konzession. General- und Admiralstab haben das Recht der Begutachtung. Eine Abtretung der Konzession ist ohne vorherige Genehmigung des Kommissariats unzulässig. Artikel 4 enthält die Gemeinnützigkeitserklärung. Artikel 5 regelt die vom Unternehmen zu stellende Einrichtungen, während sich Artikel 6 mit der als Bürgschaft zu erle-

Der polnische Flugdienst, über den wir wiederholt berichteten, hat sich von der Benützung französischer Maschinen, die meist umgebaute Kriegsflugzeuge waren, daher zu vielen Unfällen Anlaß gaben und das Publikum von der Benützung abschreckten, abgewandt und stellt nunmehr mehr Junkers Ganzmetallflugzeuge in Dienst. Er verbindet derzeit Warschau mit Krakau, Danzig und Lemberg, dann Krakau mit Wien und Lemberg. Die Erweiterung des Streckennetzes nach Bukarest und Kopenhagen ist in Aussicht genommen. Ferner betreibt bekanntlich die Compagnie Internationale des Transport Aeriennes (Cidna) die Linie Wien—Prag—Warschau.

Die Förderung des russischen Flugwesens obliegt der auf Lenins Anregung vor 2 Jahren gegründeten »Freiwilligen Luftflotte«. Diese Gesellschaft hat Millionen von Mitgliedern; in allen Städten von über 10.000 Einwohnern bestehen Ausschüsse. Durch Beitragsleistungen wurden Baugelder für mehr als 100 Flugzeuge aufgebracht. Im ehemaligen Petrowskischloß bei Moskau wurde eine Fliegerakademie eingerichtet, 13 Flugplätze, 29 Flugstationen und 400 Bibliotheken wurden eingerichtet, zahlreiche Kurse abgehalten und viele Sportvereine gegründet. Nimmt man noch hinzu, daß auch am diesjährigen Rhön-Segelflug-Wettbewerb Russen teilnahmen, so erkennt man deren umfassende Arbeit auf dem Gebiete zivilen und militärischen Flugwesens.

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.



OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Ab 6. November d. J. finden wieder wie alljährlich jeden 1. und 3. Freitag im Monat um 8 Uhr abends Klubabende im Restaurant Deutsches Haus, Stephansplatz, statt und werden die Mitglieder hiezu herzlichst eingeladen.

Laut Beschluß des Vorstandes sind die Schriftführer der Zweigvereine verpflichtet, Änderungen in dem Mitgliedstande (bei Ausschlüssen mit Angabe des Grundes, wie zum Beispiel Nichtbezahlung des Mitgliedsbeitrages etc.) dem Unterzeichneten umgehend mitzuteilen.

Um eine geregelte Führung des Yachtregisters zu ermöglichen, hat der Vorstand beschlossen, daß der Kauf oder Verkauf einer Yacht binnen 14 Tagen vom Eigner dem Oberbootsmann des betreffenden Zweigvereines mitgeteilt werden muß (bei Kauf mit den nötigen Daten

zur Erlangung eines Standerscheines), widrigenfalls der Eigner S 10.— Strafe zu zahlen hat.

Weiters wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß die Führung des Klubstandes zufolge Bestimmung des Deutschen Segler-Verbandes in Hinkunft nur auf solchen Yachten gestattet ist, die einen Standerschein besitzen und werden daher die Eigner solcher Yachten, die noch keine Standerscheine besitzen, ersucht, sich unter Angabe der erforderlichen Daten, unverzüglich an den Oberbootsmann ihres Zweigvereines zwecks Ausstellung eines Standerscheines zu wenden.

Für den Vorstand des Union-Yacht-Clubs:
Der Schriftführer: *Schultz e. h.*

Wörthersee-Woche 1925.

Im Vordergrund des Interesses standen am Wörthersee auch heuer wieder die Rennklassen der 35er und 22er, erstere als die nirgends so stark wie am Wörthersee vertretene Klasse, letztere im Hinblick auf die Länderwettkämpfe. Das Feld der 35er brachte allerdings keine Neubauten, dagegen wurden sämtliche Feinig'schen 35er teils größeren, teils kleineren baulichen Umänderungen unterzogen, indem die Hochtakelung wesentlich extremer gestaltet, zugleich aber Ballast zugelegt wurde; dadurch wurden entschieden namhafte Verbesserungen erzielt, und wengleich die im Vorjahre nie geschlagene Saelde des Herrn *R. Salcher* auch heuer noch regelmäßig allein vor dem Felde herlief, so war doch ihr Vorsprung selbst beim leichtem Wetter nicht mehr so ungeheuer wie im Vorjahr. Bei frischem Wind mußte sie zweimal der *Seraphita* (*v. Sax* und *Seidel*) den ersten Platz überlassen, die durch den Umbau am meisten gewonnen zu haben scheint und sich heuer unbestritten als das zweitbeste Boot der Klasse erwies. Auch den übrigen 35ern haben die Veränderungen gut angeschlossen, wie man aus der Verringerung der Zeitabstände gegen Saelde erkennen kann; lediglich *Sindbad III* scheint seine beachtenswerte Verbesserung für frischen Wind auf Kosten seiner Leichtwettereigenschaften erreicht zu haben. Den Löwenanteil an den Preisen holte sich auch heuer Saelde: außer 5 ersten und 1 zweiten Tagespreis heimste sie den I. Punktpreis und alle drei Herausforderungspreise ein: den vor zwei Jahren von Herrn *Loewenfeld-Russ* gestifteten Veldenerpreis zum zweiten- und letztmal, außerdem die beiden diesjährigen Stiftungen: den Veldener Yachtpreis des Herrn *Hans Schur* für die beiden Wettfahrten des V. S. V. und den Saelde-Pokal des Herrn *R. Salcher* für die fünf Wettfahrten des U. Y. C. Den II. Punktpreis gewann *Seraphita* mit 2 ersten und 2 zweiten Plätzen, den III. Röntakwinta. Als bezeichnend für die ausgeglichene Entwicklung dieser Klasse darf es wohl gelten, daß von den 6 gestarteten Yachten (*Overrun* erschien niemals am Start) keine einzige völlig leer ausging.

Bei den 22ern erschienen als interessante Gäste die drei ungarischen Länderwettkampf-Boote *Mani III*, *Rosseb* und *Kisangyalom*, leider nahmen die beiden ersteren nur an den zwei Veldener Wettfahrten teil, da ihre Mannschaften dann abreisen mußten; auch *Kisangyalom* konnte nicht die ganze Woche mitmachen; sie

spielte aber eine sehr gute Rolle und konnte, obwohl sie an den beiden letzten Wettfahrten nicht mehr teilnahm, noch den IV. Punktpreis erringen. Von den älteren einheimischen Booten bewährte sich am besten *Frechdachs*, ihm zunächst *Grel*. Besonderes Interesse brachte man natürlich den fünf Neubauten entgegen, von denen *Orplid II* (*Dr. U. Kunz*) und *Sif* (*R. Salcher*) auf der Wörthersee-Werft, *Sindbad V* (*O. Winds*), *Toni II* (*V. Feinig*) und *Fanfu II* (*L. Winds*) auf der Feinig-Werft entstanden waren. *Orplid II* hatte sich in vorausgegangenen Versuchen bei leichtem Wind den älteren Booten entschieden überlegen gezeigt, in der Wörthersee-Woche enttäuschte sie, ihre Führung oder die Zusammenarbeit ihrer Mannschaft schien einer schärferen Konkurrenz nicht gewachsen zu sein. Die von *Ing. Rudolf Schlenk* gezeichnete *Sif* mit ihrem gleichförmig gekrümmten drehbaren Hochmast hatte im Länderwettkampf gegen Ungarn alle drei Rennen siegreich beendet; auf ihr Zusammentreffen mit den drei neuen Feinig-Konstruktionen durfte man gespannt sein. *Sindbad V* hatte in den Auswahlrennen für den Länderwettkampf sehr gut abgeschnitten, doch schien damals sein Haupterfolg bei schwerem Westwind einer glücklichen Brisenspekulation zuzuschreiben sein; äußerlich zeigte er ebeno wie *Fanfu II* (die vergeblich auf ihre Segel wartete und schließlich mit ausgeliehenen Gmundner Segeln erschien, denen sie den Herausforderungspreis des österreichischen Flottenvereins zu danken hatte, der ihr mit deutschen Segeln versagt geblieben wäre) keinerlei Absonderlichkeiten, im Gegensatz zu *Toni II*, deren 11 m hoher Marconi-Mast stark an die 35er erinnerte. Als das erfolgreichste Boot bewährte sich in der Wörthersee-Woche *Sindbad V*, er holte sich mit 3 ersten, 2 zweiten und 1 dritten Platz als I. Punktpreisträger den von Frau *Ida Baronin Friebeisz* zur Erinnerung an den langjährigen Präsidenten des U. Y. C. gestifteten Dr. Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreis, ferner den Sieglinde-Pokal (Herausforderungspreis). Den II. Punktpreis erhielt *Sif*, den III. *Frechdachs*, den IV. *Kisangyalom*, den V. *Toni II*, dank ihrer am vorletzten Tage vorgenommenen Umtakelung.

In der 15m²-Klasse erschien als einziger Neubau die von *Ing. Rudolf Schlenk* gezeichnete *Alraune II* des Herrn *Kurt Bayer*; neben ihr kamen die beiden älteren Klassengenossen gar nicht in Betracht, immerhin verdient namentlich der Eigner des 12jährigen *Spatz* alle Aner-

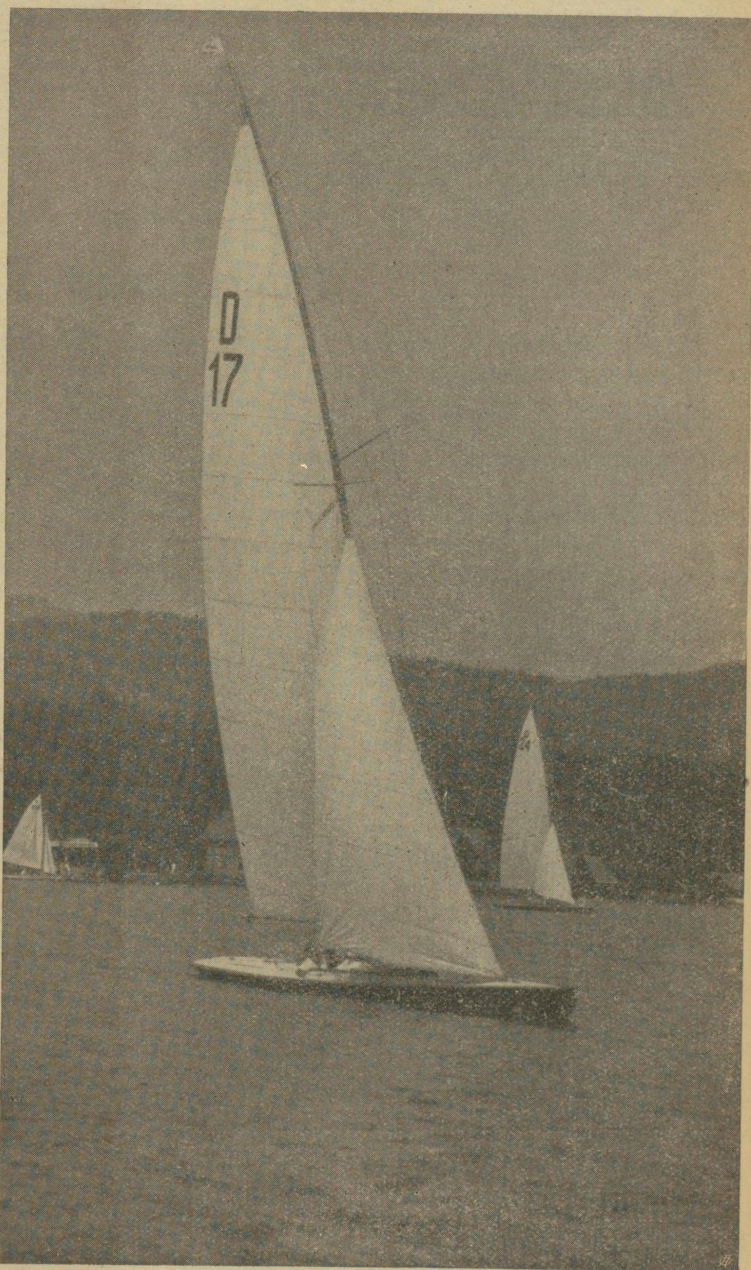
kennung für die Ausdauer, mit der er aussichtslos hinterdrein segelte (im Gegensatz zu einigen Vertretern der 35er und 22er-Klasse, die überhaupt nicht meldeten, obwohl sie mehr Aussicht als er gehabt hätten, wenigstens ein- oder das anderemal einen Klassenpreis zu erringen, wenn auch nicht gerade einen sicheren Ersten!) er wurde übrigens für diesen sportlichen Eifer belohnt, indem ihm Alraune II einmal durch eine vertikal statt horizontal ausgeführte Wendung den Weg zum Siege freigab.

Der erste Wettfahrttag, der 12. August, brachte eines der heuer am Wörthersee schon mehrfach erlebten 36stündigen Gewitter mit schwerem Sturm, Hagel und einer Höchstleistung an Regen. Die Wettfahrtleitung, der die Wetterkatastrophe vom 1. August noch in frischer Erinnerung stand, schonte die Segler oder wenigstens die größtenteils noch ungetrimmten neuen Segel und verschob die Wettfahrt auf den 13. August vormittags. Dank der Beharrlichkeit des Wetters mußten dann die beiden Veldener Regatten auf den 14. August weiterverschoben werden, so daß an diesem Tage vor- und nachmittags gesegelt wurde, erfreulicherweise hatte man dadurch dem Himmel schönes Wetter und richtiggehenden, leichten Wörthersee-Ostwind abgetrotzt. Zur Startzeit war derselbe allerdings noch sehr flau, infolgedessen vollzog sich der Start ohne unnötige Übereilung, so daß sich die Startzeiten der einzelnen Boote leicht und genau feststellen ließen, es gab Verspätungen bis zu fast 2 Minuten. Dann aber gab es, namentlich in den gut besetzten Feldern der 35er und 22er, scharfe Kämpfe, besonders bei den 22ern, wo die ersten 4 Boote binnen 26 Sekunden das Ziel passierten; dabei glückte es Sif, die bei der letzten Marke noch an sechster Stelle gelegen hatte, noch in der Ziellinie an den beiden führenden Booten, Sindbad V und Kisangyalom, vorbeizurutschen und diese auf den II. und III. Platz zu verweisen; die letzten Preisträger waren Orplid II und Frehdachs. Bei den 35ern siegte Saelde überlegen und unterbot, wie meistens im Vorjahre, die Zeiten der Sechser; den II. Platz besetzte Seraphita. Bei den 15ern siegte Alraune II, bei den Sechsern Rarahu vor Gefion III, nachdem Cobra, die während des ersten Rundgangs geführt hatte, auf den letzten Platz zurückgefallen war. In der Ausgleichsklasse gieng Meteor mit 1 Minute vor Sieglinde durchs Ziel. Diese Wettfahrt brachte den Preisträgern eine besondere Überraschung, indem die Veldener Kurkommission in jeder Klasse den beiden ersten Booten (ohne Rücksicht auf die Zahl der Meldungen) Erinnerungsplaketten widmete.

Nachmittags, bei der zweiten Veldener Wettfahrt, war der Ostwind, der während der Mittagspause etwas aufgefrischt hatte, noch etwas leichter als vormittags, infolgedessen wurde die Bahn für die Kielyachten um eine Runde gekürzt, so daß alle Klassen nur zwei Runden zu segeln hatten. Die 35er starteten außerordentlich geschlossen mit 17—27 Sekunden Verspätung, nur Sindbad III kam eine volle Minute hinterdrein. Er bildete auch während der ganzen Wettfahrt den Nachtrab ebenso einsam wie Saelde den Vortrab, die andern vier liefen ein schön geschlossenes Rennen, der Zeitunterschied zwischen ihnen betrug nach der ersten Runde nur 43 Sekunden, im Ziel knappe 2 Minuten. Den I. Platz belegte Saelde, den II. Seraphita.

Der Start der 22er vollzog sich langsam aber sicher (0.07 bis 1.15). Sindbad V übernahm wieder die Führung, die er sich während des ganzen Rennens nicht mehr nehmen ließ, sein Vorsprung vor Toni II betrug im Ziel 5.34; als weitere Preisträger folgten Frehdachs 7.13, Kisangyalom 9.15 und Sif 9.27. Mani III hatte zu Beginn der zweiten Runde infolge einer Berührung mit Sif aufgegeben.

In den übrigen Klassen wiederholte sich das



35 m² Rennyacht „Röntakwinta“.

Schaupiel vom Vormittag; bei den Sechsern siegte Rarahu, bei den 15ern Alraune II, in der Ausgleichsklasse Meteor.

Der 15. August brachte für die erste Wettfahrt des U. V. C. Z. W. umziehende Gewitter und strömenden Regen. Es wurde deshalb die Verlegung der Wettfahrt auf den nächsten Vormittag beschlossen. Aber auch am

16. regnete es unverdrossen weiter, von Stunde zu Stunde wurde der Start verschoben, bis nachmittags ein frischer Ostwind einsetzte, der dem Regen ein Ende machte und eine wirklich schöne Wettfahrt ermöglichte.

Von den Sechsern siegte abermals Rarahu, diesmal mit mehr als 16 Minuten vor Gefion III. Bei den 35ern wurde die sieggewohnte Saelde infolge der frischen Brise zum erstenmal geschlagen. Seraphita übernahm die Führung, anfangs von Sindbad III, später von Rielly II gefolgt; letzterer gelang es sogar, auf der zweiten räumen Tour an Seraphita heranzukommen, dies ward ihr aber nicht zum Heile, denn es gab eine Berührung und einen wechselseitigen Protest, der zur Ausschließung der Rielly führte. Dadurch wurde Saelde, die 4 Sekunden nach Rielly eingelaufen war, Trägerin des II. Preises, den III. erhielt Sindbad, da die vor ihm eingelaufene Röntakwinta in einer Anwendung von Zerstreuung beim zweiten Rundgang die Startboje zu runden vergessen hatte, daher keine Unterschrift abgeben durfte.

Von den 22ern erschienen nur 10 am Start, der sich dafür in ganz hervorragendem Tempo abspielte: binnen 8 Sekunden waren sämtliche Boote über die Linie. Beim frischen Wind konnte sich die nunmehr alleinige Vertreterin der ungarischen Farben, Kisangyalom, von ihrer besten Seite zeigen; sie zog langsam aber sicher davon und beendete das Rennen mit 5.04 Vorsprung vor Fredhachs, dem nach weiteren 0.51 Sindbad V folgte. Den IV. Platz besetzte Schelm, dicht gefolgt von Sif und Orplid II. Grefl, die gegen Ende der zweiten Kreuztour durch Hanepotbruch und ihre bei frischem Wind günstigen Aussichten gekommen war, besserte den Schaden unterwegs aus und kam mit halbstündiger Verspätung, aber doch ehrenvoll, nach. Toni II war schon auf der ersten Vorwindstrecke beim Übergehen des Baumes gekentert; ihrem Beispiel folgte der 15er Alraune II und verhalf dadurch dem alten Spatz zu einem durch unverdrossenes Nachfahren wohlverdienten I. Preis.

(Fortsetzung folgt.)

Ätterseewoche 1925.

Breit und behäbig steht das Klubhaus eines der stärksten Zweigvereine des Union-Yacht-Clubs in einer stillen Bucht des Sees. Auf den Wegen und dem großen Platze wachsen Blumen und allerhand Gräser um die Wette und gleich am Strande türmen sich schwere Steine und bilden mit dem Durcheinander von Schilf ein romantisches Bild. Noch liegen die Bojen einsam in der Bucht und kein schlanker Mast verrät dem Uneingeweihten, daß hier in kurzer Zeit dem schönsten und edelsten Sporte gehuldigt und fröhliches Treiben herrschen wird.

Väterchen Fink genießt diese herrliche Ruhe und schmaucht vergnügt an einer Zigarette, blinzelt verstohlen von Zeit zu Zeit zum Eingang des Hauses, doch nichts rührt sich und heute kann er ungestört ein wenig ausruhen. Er weiß genau, was im Hause vorgeht und vermeidet dieses wohlweislich, denn drinnen herrscht strenges Regiment, großes Reine-machen, der erste Auftakt zu den kommenden Regatten. Aber nicht nur hier, sondern auch drüben bei den Schupfen und der Werkstätte wird fleißig gearbeitet und die zum größten Teil schon fertigen Yachten harren ihres letzten Anstriches und warten ungeduldig der kühlen Fluten. Nur Sonntagskind steht mit einem blendend schönem neuen Deck als allerletztes Boot im Arbeitsschupfen und wartet geduldig bis es fertig wird, als gingen sie die Regatten gar nichts an. In wenigen Tagen kommen ihre Eigner und die Ätterseewoche kann beginnen.

Innerhalb kurzer Spanne Zeite ändert sich das stille ruhige Bild vollkommen und die früher leeren Wege und Plätze füllen sich mit lustigen fröhlichen

Menschen, Alter und Jugend blickt voll Spannung mit heimlichen Wünschen den Regatten entgegen. Stolz ragen die Masten der Boote in den blauen Äther, biegen sich leicht ihrem Ende zu und schauen geringschätzig auf ihre veralteten Kollegen herab. Marconi ist das Schlagwort für 1925. So manche Hoffnung setzte sich auf diese Neuerung und doch wurde mancher enttäuscht, als gegen Ende der Woche auf den alten Takelagen zahlreiche Siegesflaggen lustig in der Flaute herabbaumelten. Eine Spezialität konnten die heurigen Regatten für sich in Anspruch nehmen, oft wurde die Bahn gekürzt, verschoben und abgeschossen, alles nur dem guten Winde zulieb. Es könnte doch noch irgendwo eine Brise auftauchen, mit Feldstehern und Fernrohr wurde fleißig der See abgesucht, doch zeigte sich meist nur eine ölige glatte Fläche, hie und da von Bugwellen der Motorboote unterbrochen, welche zur Freude der Sonderklassenbesitzer ein wohlklingendes Plätschern bei ihren Booten hervorrief, und wer von den Wellen verschont geblieben, konnte mit Schadenfreude feststellen, daß so mancher böse Feind eine rückwärts gehende Tendenz aufzuweisen hatte.

Bevor ich auf die Ergebnisse der Wettfahrten komme, möchte ich der V. Verbandswettfahrt gedenken, welche mir gut in Erinnerung geblieben ist. Es war drückend heiß, als das Feld Brisen suchend der Weyregger Boje zustrebte, schwere schwarze Wolken hingen im Westen und verdunkelten den ganzen Horizont. Dumpf grollte der Donner und für jemand der nur flüchtig einen Blick hinwarf, sah es nach einem schweren Gewitter aus. Doch

FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

dem erfahrenen Segler mußte es auffallen, daß sich keine Windwolken zeigten und es in der Gewitterzone schon in Strömen regnete und wenn man ganz genau hinblickte, konnte man da und dort zwischen der Regenwand ein kleines Stückchen blauen Himmel sehen. All dies ein sicheres Zeichen, daß kein starker Sturm zu erwarten ist. Doch Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste und man sagt das Wasser sei naß, so sah man auf den Booten emsig arbeiten und so manche Sonderklasse und 35 m² Rennboot sah nach der Verwandlung wie ein Kanoe aus, ein Boot versuchte sogar am sandigen Weyreggergrund Anker zu werfen, um gemütlich unter Deck das böse Wetter abzuwarten. Nur Sonntagskind mit Vollzeug an der Spitze des Feldes und Lilly II. mit einem Ring weggedreht liefen mit den letzten Ostbrisen dem Wetter entgegen. Und als die Westbö nach einiger Zeit gar nicht stark einsetzte, hatten die beiden Spitzenboote ihren Vorsprung so vergrößert, daß Sonntagskind mit 5 Minuten vor Lilly II. und fast 10 Minuten vor den andern Booten einen schönen Sieg erringen konnte.

Lilly II. mit Hochtakelung hatte sich sehr zu ihren Gunsten verändert, war immer im Spitzfeld zu sehen und gewann in schönem Stil den »Halunk«- und den »August Dehne«-Erinnerungspokal. Tilly XVII. errang heuer den Punktpreis ohne Steuermann aus dem deutschen Reich, was sehr für die guten Qualitäten dieses Bootes spricht und unser alter Malepartus, eine der ersten Sonderklassen am See, holte sich unter bewährter Führung zwei 1. Preise in den Verbandswettfahrten, sowie den »Totila«-Preis und wurde im Klubhaus-Handicap dritter, das heißt erster der Sonderklassen. Nur Molch ging leer aus und von Anfang an von Pech verfolgt ging dem Boot in der IV. Verbandswettfahrt der Hochmast in drei Teilen über Bord.

Helga, ein schmuckes 40 m² Rennboot mit einer sehr schönen geräumigen Kajüte, holte sich ihre Preise im bewährten Alleingang. Von den 35 m² Rennbooten gewann den Punktpreis Mah-Jong vor Woglinde II.

Bei der 22 m² Rennklasse fiel der Punktpreis knapp an Fiduzit, einem Neubau, welcher hart gegen Trix zu kämpfen hatte. Trix wurde von Jungmannen geführt und unser Leiter der Jungmannschaft kann auf die Erfolge der Trix mit Stolz zurückschauen. Rambha III. in der 20 m² Altersklasse siegte bei allen Rennen weit überlegen, ebenso Lisl III. bei den 15 m² Booten.

Bei der Internen Damenwettfahrt um den Schruerl-Pokal erschienen leider nur drei Boote am Start und kämpften bei glühender Hitze um den schönen Preis. Senta wurde auf Grund vor-

jähriger Erfolge stark gehandicapt und mußte heuer Trix den Vortritt lassen. Die Damen der vier nicht gestarteten Boote zogen ein Bad der Flautentreiberei vor und kühlten ihren Mut im Wasser.

Einen Tag voll Aufregungen möchte ich noch erwähnen, als durch einen unglücklichen Zufall unser schönes Klubmotorboot einem Vergaserbrande zum Opfer fiel.

Anschließend an die Preisverteilung fand wie alljährlich die Klubjause statt, bei welcher es dank den Mühen der Damen nicht nur Knackwürste, sondern auch allerhand gute Leckerbissen in Hülle und Fülle gab. Bis spät in den frühen Morgen dauerte das schöne Fest und Alter und Jugend bedauerten, daß die Stunden so rasch verflogen.

Den Abschluß der Atterseewoche bildete ein Geschwadersegeln an dem über 25 Boote teilnahmen



III. Verbandswettfahrt Atterseewoche 1925.

und die verschiedenen Manöver der defilierenden Flotte lieferten Bilder von unvergeßlicher Schönheit, umso mehr als sie von strahlendem Sonnenschein belebt waren. Ich schließe mit der Hoffnung, daß die Regatten im nächsten Jahre anlässlich des 40 jährigen Jubiläums des Union-Yacht Club, ebenso schön und erfolgreich enden werden wie heuer und wünsche allen Seglern schon heute »Good wind für 1926«.

W.

Berichtigung.

Infolge eines Irrtums ist in der Zeitenliste der Verbandswettfahrten der Attersee-Woche in Folge 9 die gesegelte Zeit der 40 m² Rennklasse »Helga« in der 4. Verbandswettfahrt am 12. August unrichtig angegeben und soll dieselbe richtig lauten: 1: 32: 17.

Der Oberbootsmann
Schulz

Attersee-Woche. (Fortsetzung.)

Klubhaus-Handicap, am Montag, den 17. August.

Name	Vorgabe Minuten	Eigner	1—3 sec./m S, O 12 m	
			Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Ingeborg	60	Dr. H. Hein		n. gest.
Ultimo	50	Dr. H. Hein		aufgeg.
Ellen	38	E. Berndt	4.08.52	3.30.52 VIII
Gudrun	38	Dr. H. Maurus		aufgeg.
Lumpi	38	A. Müller	5.11.48	4.33.48 Trostpreis
Senta	30	Pöll-Irresberger	4.47.56	4.17.56
Bauxerl	30	A. Holzapfel	3.52.51	3.22.51 II
Möve II	23	Dr. V. Kratochwill	3.51.04	3.28.04 V
Rambha I	23	O. Conrad		aufgeg.
Rambha II	23	Ing. A. Werthner	4.39.11	4.16.11
Sküss	13	Ing. Th. Hitschmann		aufgeg.
Don Juan	13	A. Johanny		n. gest.
Erin	13	E. Medinger	4.12.42	3.59.42
Trix	13	Assim Tourgoud Bey	3.35.23	3.22.23 I
Fiduzit	13	Ing. A. Vogt	3.57.09	3.44.09
Zinnober	13	F. Böhler	3.55.36	3.42.36
Mah Jongg	13	O. v. Meiß-Teuffen		aufgeg.
Woglinde II	13	O. Grill	3.56.32	3.43.32
Rambha III	7	Ing. A. Werthner		aufgeg.
Malepartus	3	Ing. W. Bräutigam	3.29.47	3.26.47 III
Sonntagskind	3	Ing. K. v. Tayenthal		aufgeg.
Helga	—	Kutzimanno-Werthner	4.15.47	4.15.47
Lilly II	—	F. Gumpinger	3.30.33	3.30.33 VII
Tilly XVII	—	A. Sturm	3.36.45	3.36.45
Orplid	—	Brüder Kunz	3.27.26	3.27.26 IV
Molch	—	Ing. O. Gottlieb u. Dr. F. Ruckensteiner		n. gest.
Pia	—	Ing. C. Auteried	3.40.07	3.40.07
Halunk	—	O. Treßler	3.28.49	3.28.49 VI
Totila	—	P. V. Suppan	3.32.53	3.32.53

Gewinnerin des Clubhauspreises: „Trix.“

Damenwettfahrt um den »Schrugerl-Pokal« am 18. August.

Name	Vorgabe Minuten	Eigner	1—2 sec./m W 6 sm	
			Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Senta	15	Pöll-Irresberger	2.54.17	2.39.17 III
Möve II	11.30	Dr. V. Kratochwill	2.30.16	2.18.46 II
Rambha I	11.30	O. Conrad		n. gest.
Erin	6.30	E. Medinger		n. gest.
Trix	6.30	Assim Tourgoud Bey	2.19.12	2.12.42 I
Mah Jongg	6.30	O. v. Meiß-Teuffen		n. gest.
Helga	—	Kutzimanno-Werthner		n. gest.

Gewinnerin des »Schrugerl-Pokals: „Trix.“

Wettfahrt um den »August Dehne-Erinnerungspokal« am 18. August.

Name	Eigner	0—1 sec./m O, W, S 6 sm	
		Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Malepartus	Ing. W. Bräutigam	4.25.14	II
Lilly II	F. Gumpinger	4.24.41	I
Tilly XVII	A. Sturm	5.23.24	
Orplid	Brüder Kunz		aufgeg.
Molch	Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckensteiner		n. gest.
Pia	Ing. C. Auteried	4.33.11	III
Sonntagskind	Ing. K. v. Tayenthal		aufgeg.

Gewinnerin des »August Dehne-Erinnerungspokals: „Lilly II“

Sternfahrt am 19. August. Abteilung A.

Name	Eigner	1—2 sec./m NO	
		Zurückgelegte Seemeilen	Einlauf- Zeit
Halunk	O. Tressler	8.2	11.43.35
Totila	P. V. Suppan	12.6 I	11.59.21
Malepartus	Ing. W. Bräutigam		n. gest.
Lilly II	F. Gumpinger		n. gest.
Orplid	Brüder Kunz		n. gest.
Pia	Ing. C. Auteried		n. gest.
Helga	Kutzimanno-Werthner	keine Kursskizze abgegeben	11.38.32
Mah Jongg	O. v. Meiß-Teuffen		n. gest.

Abteilung B.

Trix	Assim Tourgoud Bey		n. gest.
Fiduzit	Ing. H. Vogt		n. gest.
Rambha III	Ing. A. Werthner	10.3	11.45.43
Sküss	Ing. Th. Hitschmann		n. gest.
Lisl III	R. Siedek	11.2 I	11.59.23
Senta	Pöll-Irresberger	8.8	11.55.40
Mozzo	Dr. Urban	9.9	11.55.31
Lumpi	A. Müller	8.2	11.47.09

Wettfahrt um den »Totila-Preis« am 22. August.

Name	Eigner	1—10 sec./m NO 22 sm	
		Gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Halunk	O. Tressler	6.56.11	
Totila	P. V. Suppan	7.12.00	
Malepartus	Ing. W. Bräutigam	6.17.38	I
Lilly II	F. Gumpinger	6.35.34	II
Tilly XVII	A. Sturm	6.36.20	III
Orplid	Brüder Kunz	6.49.29	
Molch	Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckensteiner		n. gest.
Pia	Ing. C. Auteried		aufgeg.
Sonntagskind	Ing. K. v. Tayenthal		weg. Havarie
Helga	Kutzimanno-Werthner	6.58.57	
Mah Jongg	O. v. Meiß-Teuffen		n. gest.

Gewinnerin des »Totila-Preises: „Malepartus.“

Traunsee-Woche.

Die Wettfahrten der Traunsee-Woche hatten unter der Mißgunst echten Salzkammergut-Regenwetters arg zu leiden. Der bei Schönwetter übliche »Niederwind« und »Oberwind« fehlte gänzlich, es gab entweder Flaute oder Westböen mit Regen.

Die 35 m²-Klasse wies 4 Meldungen auf. Der Sieger des Vorjahres »Mime« startete leider nicht, obwohl er sicher auch in diesem Jahre die besten Aussichten gehabt hätte. Es zeigte sich, daß die alten mit 35 m² getakelten 6-Segellängenyachten den Kampf mit den langen, neugebauten 35 m²-Yachten, namentlich bei Flaute, gut aufnehmen können, da sowohl »Schelm III«, ein altes Linton-Hope-Boot, wie auch »Pierrot« (früher Segellängenyacht »Pux«) am erfolgreichsten waren.

Zugleich mit dieser Klasse startete »Harald«, eine von *Estlander* gezeichnete und von der Ober-Osterreichischen Schiffbaugesellschaft in Gmunden erbaute 20 m²-Kielyacht, die nach Gewicht und Bauart den Vorschriften der 35 m²-Klasse entspricht. Sie fand an einem Tag den ihr zusagenden Wind und schlug alle Boote der größeren Klasse, zugleich einen Rekord für die kürzeste Zeit eines sogenannten »Orter-Dreieckes« aufstellend.

In der 20 m²-Klasse wendete sich alles Interesse der auswärtigen Yacht »Rhamba III« zu, einem Boote besonderer Konstruktion, das vom Attersee gekommen war. Ihr ging der Ruf einer ganz hervorragenden Schnelligkeit voraus, den sie auf ihrem Heimats-Revier nicht nur gegen die Boote ihrer Klasse errungen haben soll. Sie konnte diesen Ruf jedoch nicht rechtfertigen, vielmehr waren ihr die »Traunseer« Zwanziger sowohl bei Flaute wie bei Wind stark überlegen. Siegreiches Boot war hier, wie erwartet, *Dr. Fereberger's* Neubau, »Wiking II«.

Die 20 m²-Klasse dürfte wohl jetzt im Durchschnitt die absolut schnellste auf unseren Seen sein.

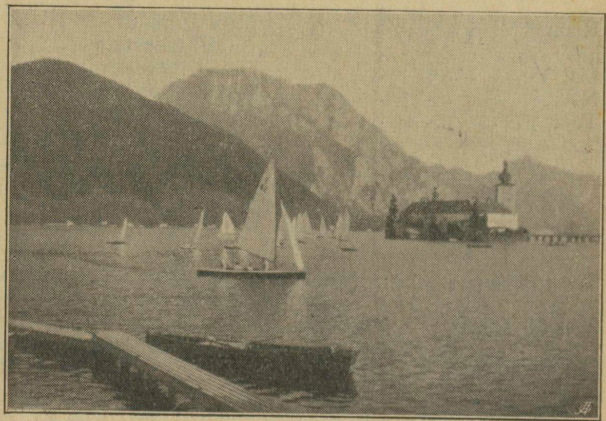
Die 15 m²-Klasse sollte außer in den Verbandswettfahrten noch in zwei besonderen Wettfahrtsreihen um den »Clubhauspreis« und um den »Traunsee-Pokal« kämpfen. Auch in dieser Klasse war man auf den Ausgang der Wettfahrten gespannt, da *Dr. Fereberger's* »Lisl V« in dem Neubau »Kismet VI« des Herrn *M. Schmidt*, der von der Ober-Osterreichischen Schiffbaugesellschaft in Gmunden nach den Plänen des jungen deutschen Konstrukteurs *Th. Ernst* in bester Ausführung gebaut worden war, einen gefährlichen Gegner zu erwarten hatte.

»Kismet VI« hatte gute Qualitäten in den Regatten auf dem Mondsee gezeigt, wo sie bei ihren Starten in 3 Verbandswettfahrten zweimal erste und einmal zweite geworden war und das gegen ein Feld der besten Fünftehner, darunter einem deutschen Neubau, »Sechserl IV« und zwei »Fereberger-Lisl«, »Albatros« und »Klein-Falkenstein«, dem Sieger auf dem Wolfgangsee. »Kismet VI« war aber vom Mißgeschick verfolgt, blieb in Flaute hängen und konnte nur in einer Wettfahrt beweisen, was sie kann, indem sie bei gutem Wind alle anderen auskreuzte, dann aber kurz vor dem Ziel wieder in ihrer Flaute saß und *Dr. Fereberger* den ersten Platz mit wenigen Sekunden Vorsprung überlassen mußte.

Dr. Fereberger war daher auch hier wieder in den Verbandswettfahrten Gewinner des ersten Punktpreises, während der zweite auch dieses Jahr an »Teja« fiel, knapp vor »Lisl«, einem Neubau der Gmündner Werft, der von zwei Junioren sehr brav gesegelt worden war.

Der »Clubhauspreis«, ein schöner Pokal, fiel endgültig an *Dr. Fereberger*, der bei allen 3 Wettfahrten seine »Lisl V« auf den ersten Platz gebracht und damit den Preis zum zweiten Mal gewonnen hatte.

Der neugestiftete »Traunsee-Pokal« konnte leider nicht ausgesegelt werden. Es ist ein Herausforderungspreis, der von Vereinen oder Zweigvereinen gefordert werden muß.



Traunseewoche 1925.



Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



Trotz aller Einladungen hatte der »Traunsee« keine Herausforderung erhalten und stellte daher den Preis für das nächste Jahr zurück, hoffend, daß sich dann doch Bewerber finden werden. Sonst könnten die »Traunseeer« Fünffzehner am Ende noch

übermütig werden und sich einbilden, daß niemand es wagt, den Kampf mit ihnen aufzunehmen.

Die Daten der Wettfahrten zeigt die folgende Zeitenliste.

V. Th.

»Traunsee-Woche«

vom 25. August bis 1. September 1925.

35 m²-Rennklasse.

Yacht	Eigner	25. August	27. August	29. August	30. August
		Gesegelte Zeit			
Mime	Erich Köchert	n. gest.	n. gest.	n. gest.	n. gest.
Pierrot II	O. Fr. von Trauttenberg	4.17.10 I	0.27.00	1.27.00 II	1.26.05 II
Schelm III	Max Schmidt	4.31.05	n. gest.	1.26.30 I	1.25.30 I
Tutankhamen	Rudolf Brosch	4.23.00 II	0.25.55 II	1.44.42	1.34.00
Harald (20 m ² -K. J.)	{ A. von Pranter K. Friedinger-Pranter }	aufgeg.	0.23.10 I	2.19.40	1.45.15

20 m²-Altersklasse.

Mignon	O. Fr. von Trauttenberg	4.13.40	0.26.01 II	gekent.	1.25.40
Pique Ass	Ing. V. Warchalovsky	4.13.00 II	0.24.00 I	0.59.50 II	1.23.00 II
Rhamba III (U. Y. C. Attersee)	Ing. L. Werthner	4.17.30	aufgeg.	1.04.00	w. gest.
Wiking	Ing. Dr. Daminger	4.16.50	n. gest.	Havarie	1.34.25
Wiking II	Dr. A. Fereberger	4.5.40 I	n. gest.	0.55.00 I	1.22.25 I

15 m²-Rennklasse

Finn	F. Peschmann	2.59.00	1.10.10	1.39.25	1.33.40
Kismet VI	Max Schmidt	2.54.05	n. gest.	1.30.25 II	n. gest.
Lisl	P. Wittgenstein	2.54.00 III	0.55.30 II	1.39.10	1.27.05 II
Lisl V	Dr. H. Fereberger	2.51.50 I	n. gest.	1.30.15 I	1.26.35 I
Neck	Ing. L. Hansy	n. gest.	n. gest.	1.46.10	1.33.00
Kismet II	W. Pollak	3.00.35	1.09.05	1.54.20	2.02.00
Pierrot	Dr. M. Kolisko	3.15.00	1.09.02 III	aufgeg.	aufgeg.
Teja	Ing. V. Thausing	2.52.30 II	0.53.32 I	1.30.30 III	1.29.00

15 m²-Rennklasse. — Clubhauspreis.

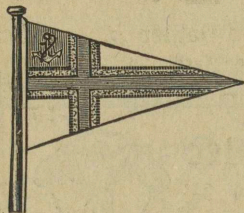
		28. August	31. August	1. September
Kismet VI	Max Schmidt	0.53.07	0.47.55 II	n. gest.
Lisl	P. Wittgenstein	0.53.02	0.48.15	2.07.45 II
Lisl V	Dr. H. Fereberger	0.51.00 I	0.47.30 I	1.52.05 I
Neck	Ing. L. Hansy	0.58.50	0.59.00	aufgeg.
Teja	Ing. V. Thausing	0.53.00 II	0.48.16	2.10.45



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

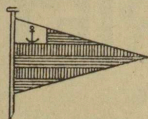
Österreichischer Motor-Yacht-Club.



Ehrenpräsident:

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

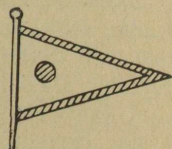
Zar. — Generalsekretär: *Otto Zähl.* — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon: 55505, 55506. Als ordentliche Mitglieder wurden neu aufgenommen die Herren: Ing. *Eduard Ast*, Baurat, Wien; *Valentin Feinig*, Werftbesitzer, Velden; *David Fleischmann*, Kaufmann, Klagenfurt; *Max Geiringer*, Industrieller, Wien; *Richard Schulz*, Direktor, München und *Anton Schur*, Fabrikant, Wien.



Ergebnisse der Herbstwettfahrten des Wiener Segel- und Ruder-Clubs an der alten Donau.

Name	Eigner	Wind: NO—S 1—2 sec./m 6. September	W 3 12. September	NW 3—5 13. September
22 m ² R.-Kl.	Woglinde C. Brunner	39.50 I	47.13 I	44.54
	Junge G. Hager	42.13	48.01	43.45 I
15 m ² R.-Kl.	Naglfar M. Nossek	43.10 II	47.00	Havarie
	Senta II F. Flickschuh	45.37	46.48	38.58 I***)
	Lolita L. Riedl	44.47	44.18 II	aufgegeben
	Rudi VII Ing. R. Walker	42.06 I	42.42 I	aufgegeben *)
10 m ² R.-Kl. A	Afferl R. Scholz	46.44 IV	1.02.20	43.34 IV
	Willy W. Riedel	46.46	51.53 III	42.40 II
	Lo L. Mandich	46.25 III	55.33	47.31
	Pan Ing. R. Schlenk	nicht gestartet	nicht gestartet	42.25 I
	Tipsy III P. Faber	44.51 II	51.28 I	45.44 *)
	Ly Dr. R. Johanny	nicht gestartet	51.48 II	43.49 III
	Ariranha O. Winds	40.38 I	52.18 IV	45.04 **)
10 m ² R.-Kl. B	Tipsy W. Benedikt	45.03 I	53.31 I	47.13 I*)

*) Erste Punktpreise **) Zweiter Punktpreis ***) Schnelligkeitspreis



Regattabericht des Floridsdorfer Segelverein. Regatta am 13. September. Ehrenpreis gest. von Ob. B. R. Ing. Klee, Mayer und H. Franke.

Bahn: bis zur Boje oberhalb der Kagraner Brücke.

Boots Nr.	Name	Eigner und Fahrer	Start	1. Runde	2. Runde	Gesamt Zeit
10 m²-Klasse						
IV 256	Gretl	E. Wintermahr	2 ¹ / ₂	40.55	1.14.10	1.14.10 II
	Wilma	J. Rollinger	2 ¹ / ₂	38.15	1.10	1.10 I
	Namenlos	P. Waaber	2 ¹ / ₂	43.20	1.21.50	III
7.15 m²-Klasse						
	Franzl	F. Krämer Fahrer Paul Negler	2.35	39.20	1.14.10	I
	Hansl II	H. Ruhmannseder Fahrer Karl R.	2.35	40.30	1.19.20	II
	Beppo	Josef Dehek	2.35	46		
5 m²-Klasse						
V 30	Hans	Hans Ruhmannseder	2.40	37.20	1.10.20	I
V 32	Hanni	Hans Noser	2.40	38.20		III
V 29	Fidde	Rud. Franke	2.40	42.10		V
V 31	Heini	Karl Otte	2.40	36.50	1.11.50	II
V 28	Edi	Edi Poppenwimmer	2.40	41		IV

Der Deutsche Segler-Verband veröffentlicht im Heft 39/XXII der Yacht sein Nord- und Ostsee, Masuren, Berlin und Umgebung, den Rhein, Süddeutschland und Österreich umfassendes, insgesamt 151 Veranstaltungen aufweisendes Programm für 1926.

Ein neuartiger Slipwagen wurde von dem bekannten deutschen Konstrukteur Baurat Dr. Ing. Lachmann entworfen. Er besteht aus einem Ober- und einem Unterwagen, die miteinander in lösbarer Verbindung stehen. Dadurch ist es möglich, das Slipen wesentlich zu vereinfachen und zu beschleunigen.



Riedel & Beutel

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

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

Für Segelsport:

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

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

OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schiffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. Oktober

Folge 10

Die Donau.

III.

Zur Sicherung des Schiffahrtsbetriebes sind neben der Instandhaltung des Strombettes noch zwei Vorkehrungen notwendig: Die Befahrung des Weges und die Anlage der Häfen. Ein rationell sein sollender Verkehr darf nicht auf den Tag beschränkt bleiben. Wie es die Eisenbahn seit langem, die Seeschifffahrt fast seit ihrem Bestehen üben, muß auch der Binnenwasserverkehr zu einem weit größeren Teile als jetzt die Nacht zu Hilfe nehmen. Das setzt eine sachgemäße Befahrung der Fahrtstrecke voraus. Eine solche ist heute auf der Donau kaum vorhanden. Hier muß beizeiten nach dem rechten gesehen, das vorhandene ausgebaut, beziehungsweise geändert und alles in ein einheitliches System gebracht werden. Kosten wird es allerdings verursachen, aber diese werden nicht nur durch die Steigerung der Verkehrsdichte, sondern auch durch den Nachtluftverkehr, welcher sich mit Vorteil längs der Binnenwasserstraßen abwickeln wird, hereingebracht werden. Man kann also auch hier feststellen, für die Deckung der zu investierenden Beträge sei gesorgt, in deren Aufbringung liegen aber die Schwierigkeiten.

Über die Details der Wasserstraßenbefahrung soll hier deshalb nichts näheres gesagt werden, weil die Materie zu bekannt ist. Lediglich die bereits früher aufgestellte Forderung nach Sachgemäßheit sei wiederholt. Sie involviert bei größter Einfachheit Einheitlichkeit innerhalb des ganzen Weges von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Am besten wird es sein, überhaupt nur ein Befahrungssystem für alle europäischen Wasserstraßen zu normieren. Das wäre eine dankbare Aufgabe für den in Brüssel sitzenden Verband. Leider hat sich dieser durch Ausschluß der Mittelmächte den Weg zu aufbauender Arbeit selbst verstellt.

Die Hafenfrage betreffend, muß zwischen Umschlag- und Schutzhäfen unterschieden werden. Erstere dienen dem Wechsel der Beförderungsart, letztere dem Schutz der Fahrzeuge vor Witterungsunbillen. Für die Anlage und Ausstattung ersterer sind selbstverständlich nur wirtschaftliche Momente maßgebend. Erzeuger und Verbraucher der auf den Wassertransport angewiesenen Güter sind die erste Voraussetzung für die Anlage eines Umschlaghafens. Urproduktion, Industrie und Landwirtschaft daher seine Hauptinteressenten. Schiffsliegeplätze von ausreichender Länge, Vorratsgebäude genügender Kapazität und entsprechende Straßen- wie Gleis-

anschlüsse nebst Ladegeschirren die notwendigen Einrichtungsgegenstände.

All dies ist wohl bekannt. Vergleicht man aber die für unsere Volkswirtschaft bei ihrem Neuaufstieg notwendig werdenden mit den derzeit vorhandenen Hafenanlagen, so kommt man zu einem recht unbefriedigenden Ergebnis. Die Zahl der Umschlaghäfen mag vielleicht zur Not gerade hinreichend sein, wenn auch das hafenselektive Intervall Passau—Linz mit 91 km reichlich groß ist. Zwischen Linz und Wien, auf eine 212 km lange Strecke, fehlt aber auch jegliche Hafenanlage. Hier wird ein Schutzhafen zur unausweichlichen Notwendigkeit. Das ist keine Erkenntnis von heute. Schon im Jahre 1899 stellte die österreichische Regierung zur Behebung dieses Mangels einen Betrag von 190.000 Gulden im Budget bereit. Geschehen ist nichts. Heute, angesichts der in absehbarer Zeit zu erhoffenden Eröffnung des Main—Donau-Kanals, ist die Frage eines Schutzhafens zwischen Linz und Wien aktueller denn je. In Krems bildete sich ein Komitee, das nächst dieser industrie- und verkehrsreichen Stadt einen Donauhafen erbauen will. Pläne und alle sonstigen Vorarbeiten sind fertig, aber das auf 5 bis 6 Millionen Schilling veranschlagte Baukapital fehlt. Wie und wann es aufzubringen sein wird, kann angesichts der allbekannten tristen Wirtschaftslage Österreichs niemand sagen. Es bleibt nur die Hoffnung, daß unter dem Drucke der Eröffnung des Main—Donau-Kanals der Kremser Hafen einfach gebaut werden muß.

Dann wäre die Zahl der auf der österreichischen Donaustrecke notwendigen Hafenanlagen erreicht. Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß ihre Ausstattung derzeit meist eine noch recht unbefriedigende ist, daß es auch an Zufahrtswegen hie und da gebricht und — was das wichtigste scheint — die Bevölkerung noch nicht die ganze Tragweite des künftigen Donauweges erfaßt hat. Der Fachpresse sind da, mangels eines Absatzes in breiten Volksschichten, gewissermaßen die Hände gebunden. Aber die Tagespresse könnte ersprießliches leisten. An ihre Adresse richtet sich demnach unsere Aufforderung: »Beachtet die österreichische Donau mehr! Widmet ihrer wirtschaftlichen Bedeutung vollste Aufmerksamkeit und klärt Euren Leserkreis sachlich und eingehend auf! Die Fachpresse liefert Euch bereitwilligst Stoff«.

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Wien — Handelszentrale Osteuropas, ein von uns seit je propagierter Gedanke, faßt nunmehr auch in Handelskreisen Fuß. Man beabsichtigt die Errichtung von Exporthäusern, die dem Westen die Erzeugnisse des Ostens und umgekehrt vorführen sollen, derart den Kaufleuten mühselige und kostspielige Reisen ersparend, Wien tatsächlich zu dem machen können, was es dank seiner zentralkontinentalen Lage sein sollte: Ein Umschlagplatz für West und Ost, für Nord und Süd.

Einen Rückgang des Donauverkehrs auf die Hälfte der Vorkriegszeit stellt der Völkerbünddelegierte Hines in seinem Bericht fest.

Die verkehrswirtschaftliche Woche München fand im Rahmen der Deutschen Verkehrsausstellung vom 20. bis 25. Juli 1925 statt. Eine Reihe von Fachleuten sprach über das deutsche Verkehrsproblem.

Die Bayerischen Binnenhäfen werden neu organisiert. In Ludwigshafen, Aschaffenburg, Regensburg und Passau werden Hafenämtter errichtet.

Die Rhein—Main—Donau-A. G. veröffentlicht ihre Bilanz für 1924. Unter den Aktiven sind die Bauanlagen mit 25,279.995'21, die Kassenbestände und Bankguthaben mit 3,939.222'81, die Passiven mit insgesamt 31,266.127'84 Goldmark bewertet. Das Aktienkapital beträgt 2'7 Millionen Goldmark.

Der Donau—Main—Wasserstraßenbeirat beschäftigte sich auf seiner kürzlich in Würzburg abgehaltenen Tagung mit der Reichswasserstraßenverwaltung, dem Ausbau der Donau—Main—Wasserstraße, mit dem internationalen Donaurecht und mit Gebühren- und Tariffragen.

Zwecks Regelung der französischen Binnenschifffahrt hat die Regierung der Kammer ein Gesetz vorgelegt, das, in üblicher Weise die Materie behandelnd, deshalb eine Lücke in der Gesetzgebung der Republik schließen wird, weil diese ein solches Gesetz noch nicht kennt.

Die Flotte der ungarischen Fluß- und Seeschifffahrts-Gesellschaft zählte Ende 1924 105 Dampfer mit 35.852 iPS, 378 Schlepper mit 217.723 t, 2 Motorschiffe mit 320 iPS, 137 Stehschiffe, 1 schwimmende Werkstatt, 2 Schwimmkrane, 1 Baggerschiff, 1 Rettungsschiff, 2 Dampffähren und 1 Kasernschiff; insgesamt 630 Fahrzeuge.

Das Wasserstraßenstatut von Barcelona wurde bisher von 23 Staaten ratifiziert.

Der 14. Internationale Schifffahrtkongreß wird im Jahre 1926 in Paris stattfinden.

Der Betrieb der Triester Lagerhäuser soll aus der staatlichen in private Verwaltung übergehen, weil er dem Staate nur Verluste brachte. Unter dem Namen »Magazzini Generali di Trieste« ist eine Gesellschaft in Bildung begriffen, die mit einem Grundkapital von 5 Millionen Lire und einer für die Jahre 1925 bis 1929 mit dem gleichen Betrag in Aussicht genommenen Regierungssubvention die Lagerhäuser auf vorläufig 20 Jahre in Betrieb nehmen soll. Nicht der unwichtigste Programmpunkt der neuen Gesellschaft ist die Entfaltung reger Propagandatätigkeit zugunsten Triests in Mitteleuropa.

Die Rhein—Main—Donau-A. G. erhielt von den amerikanischen Bankhäusern *Leo Higgins & Co.* und *J. H. Schroetter Banking Corporation* eine 7 prozentige von Bayern und vom Reiche garantierte, in 25 Jahren zu tilgende Anleihe im Betrage von 6 Millionen Dollar.

Der Triester Güterverkehr weist für die ersten 7 Monate 1925 an Zufuhren per Bahn 787.238, per Schiff 1,189.052, insgesamt 1,976.290 t; an Versand per Bahn 766.414, per Schiff 565.986, insgesamt 1,332.400 t auf.

Polens Verhandlungen wegen einer Freizone im Triester Hafen wurden anlässlich des deutsch-polnischen Wirtschaftskrieges zwecks Ermöglichung des Kohlenhandels eingeleitet.

Der Anteil Österreichs am Triester Verkehr. Die folgende Tabelle stellt die Quanten der österreichischen Einfuhr 1924 den Ziffern der entsprechenden Ausfuhr Triests nach Österreich im gleichen Zeitraum gegenüber und zeigt derart die Bedeutung des Triester Hafens für den österreichischen Handel:

	Gesamteinfuhr	Über Triest
Englische Steinkohle	36.000 t	28.264 t
Getreide aus Argentinien und den U. S. A.	46.000 „	
Getreide aus Italien	38.000 „	
„ „ Rumänien	79.000 „	48.476 „
Mehl aus Italien	44.000 „	
„ „ den U. S. A.	15.300 „	
„ „ Rumänien	15.300 „	22.643 „
Zucker aus Italien	5.000 „	
„ „ Bulgarien	4.000 „	7.323 „
Mineralöle aus Rußland	20.000 „	
„ „ Rumänien	56.000 „	
„ „ den U. S. A.	15.000 „	
„ „ Italien	2.000 „	22.347 „
Chemische Produkte (zum Teil aus Übersee)	115.760 „	13.434 „
Öle und Fette aus den U. S. A.	26.940 „	
„ „ „ Italien	6.100 „	27.000 „
Fleisch aus den U. S. A.	7.400 „	
„ „ Australien	4.350 „	5.970 „
Fischkonserven	5.200 „	1.900 „
Obst und Südfrüchte aus Italien und der Levante	70.636 „	36.500 „
Wein aus Italien, Griechenland und Spanien	27.720 „	21.054 „
Metalle und Metallwaren aus den U. S. A.	12.050 „	
Metalle und Metallwaren aus Italien	3.150 „	15.224 „
Baumwolle	29.460 „	14.876 „
Reis	24.000 „	11.518 „
Schwefelkies	21.000 „	13.747 „
Phosphate	5.400 „	div. 5.680 „
Hanf und Jute	11.664 „	10.142 „
Samen	18.640 „	13.023 „
Farb- und Gerbstoffe	13.580 „	
Farb- u. Gerbstoffe aus Argentinien	3.319 „	
„ „ „ „ den U. S. A.	540 „	
„ „ „ „ Brasilien	183 „	5.770 „
Tabak	13.860 „	2.031 „
Kolonialwaren	13.400 „	11.622 „

Lederbekleidung für sämtlichen Sport
F. SCHINDLER Wien, VII., Neubaugasse Nr. 17
rückwärts im Hof

AUTOMOBILWESEN.

Das Puchmotorrad.

Zu den bekanntesten und bewährtesten Erzeugnissen einheimischen Kraftradbaues zählt das Puchmotorrad Type »175«, von dem wir nachstehend drei Bilder bringen. Das Bild (Seite 21) zeigt Höbel im Schwabenbergrennen 1925, das zweite bringt eine Ansicht des Rades, das dritte einen Schnitt durch den Motor. Höbel vermochte am 27. September, dem Tage des Schwabenbergrennens, mit 5:05 den ersten Preis seiner Kategorie zu erringen.

leistenden, alle praktisch vorkommenden Steigungen leicht nehmenden und für gewöhnlich nur 1 Liter für 30 bis 40 km konsumierenden Maschine.

Am Motor erscheint besonders die Anordnung der Gabelpleuelstange bemerkenswert. Wie aus Bild 3 deutlichst zu ersehen, ist diese außerordentlich gelungene Konstruktion darauf abgestellt, mit einer einzigen Pleuelstange die beiden Kolben des ventillosen Zweitaktmotors zu steuern. Die Zylinder

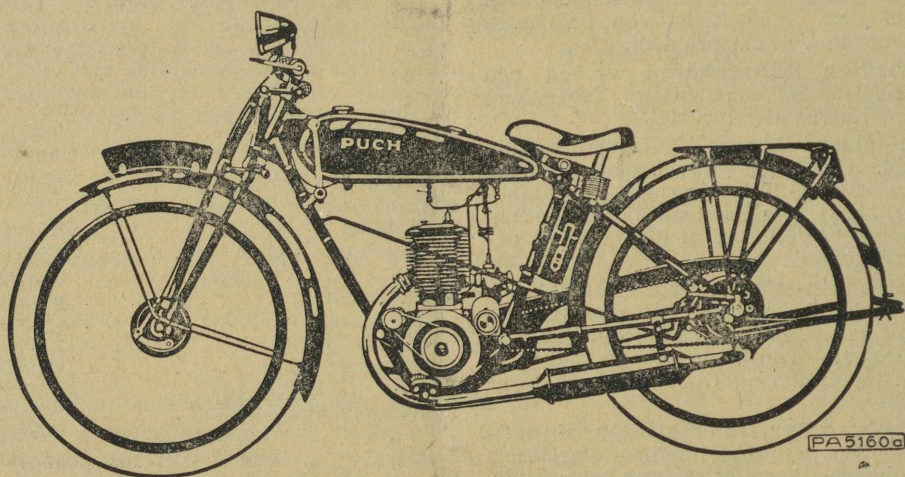


Bild 2

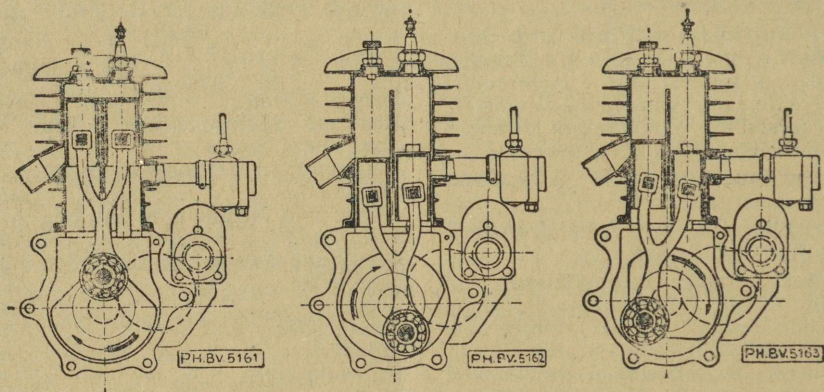


Bild 3

Das in Bild 2 dargestellte Rad hat einen aus nahtlos gezogenen Stahlrohren gefertigten Rahmen. Sein Radstand beträgt 1320 mm, die Höhe 1050 mm, der Bodenabstand 135 mm. Die Vorgabel ist unten zwecks leichten Herausnehmens des Rades geschlitzt. Die auf einstellbaren Konuslagern mit Kugelförmigen laufenden Räder haben kräftige Wulstfelgen für 26×25" Bereifung. Das Vorderrad wird durch eine Innenbackenbremse, das Hinterrad durch eine Außenbackenbremse bedient. Kickstarter, Zenithvergaser, Werkzeugtasche und Gepäckträger, wie elektrische Beleuchtung, vervollständigen die Ausrüstung der 70 kg wiegenden, bis zu 65 km/Std.

weisen 40 mm Bohrung und 70 mm Hub auf. Bei einer Tourenzahl von 3000 wurde an der Bremse eine Leistung von 3 PS gemessen, die einer Steuerpferdeleistung von 1'01 PS entspricht.

Die dem Puchrad eignenden, es besonders für unser an Steigungen überreiches Land so passend machenden Vorzüge, werden ihm in Fahrerkreisen gewiß zu den alten immer wieder neue Anhänger gewinnen, die damit nicht nur ihre Wünsche erfüllende Maschine in die Hand bekommen, sondern auch der einheimischen Produktion durch Absatzweiterung fördernd unter die Arme greifen. So kommen Benutzer und Erzeuger auf ihre Rechnung.

AUS DER AUTOMOBILWELT.

Die Krise in der österreichischen Automobilindustrie wird außer durch die bekannten Produktionsdrosselungen scharf durch die Aussperrung in Steyr beleuchtet.

Neue Erfolge der Boschzündung waren beim diesjährigen »Großen Preis von Italien« am 6. September zu verzeichnen. In der Rennwagenklasse benützten sie die drei, den 1., 2. und 4. Platz okkupierenden Alfa Romeo, gesteuert von *Brilli*, *Campari* und *De Paolo*. In der Kleinwagenklasse hatten alle die ersten 4 Plätze einnehmenden Bugattiwagen Boschzündung. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten bei diesem über eine Strecke

Der Salon, die Halbjahres-Ausstellung der französischen Automobilindustrie, entfällt in diesem Herbst, weil die hierfür bestimmten Räumlichkeiten von der Kunstgewerbeausstellung belegt sind. Als Ersatz beabsichtigten die französischen Kraftwagenerzeuger eine Reihe von Veranstaltungen, die erkennen lassen, daß es dem französischen Automobilbau ganz wesentlich besser als dem einheimischen geht.

Das 200-Meilen Rennen auf der Brooklandsbahn fand am 26. September statt. In der 1500 cm³ Klasse siegte *Segrave* auf Talbot in 2:35:14,2, entsprechend einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 126,96 km/Stunden. Sieger in der 1100 cm³ Klasse war *Goutte* auf Salmson mit 2:58:40, das sind 107,021 km/Stunden. In der 750 cm³ Klasse wurde *Gordon* auf Austin mit 3:20:14 erster. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 103,225 km/Stunden.

Die amerikanische Kraftwagenindustrie stellte im ersten Halbjahr 1925 2,173.360 Fahrzeuge her. Damit erscheint der Rekord aller früheren Erzeugungsperioden übertroffen. Auf fast je 6 Einwohner der U. S. A. kommt 1 Automobil.

Der deutsch-tschechoslowakische Lastkraftwagenverkehr geht über Initiative der Prager Handelskammer einer ihn erleichternden Neuregelung entgegen.

Die Ausfuhr von Mineralölen wurde seitens des tschechoslowakischen Handelsministeriums mit Verordnung vom 21. September l. J. größtenteils freigegeben.

Die Petroleumerzeugung Rumäniens betrug im 1. Semester 1925, 1,014.090 Tonnen, gegen nur 750.510 Tonnen in der gleichen Vorjahrsperiode.

Automobilzölle in der Türkei. 3375 Piaster pro 100 kg kompletter Wagen, 1500 Piaster für je 100 kg leerer Rahmen und sonstiger Bestandteile.

Die Erdölgewinnung der Welt betrug im Jahre 1924 140,8 gegen 141,9 Millionen Tonnen im Vorjahre. Es war daher ein Rückgang von 0,76 Prozent zu verzeichnen. Die stärkste Produktion wiesen die U. S. A. mit 97,875 Millionen Tonnen auf. An zweiter Stelle rangiert Mexiko mit 20,915, an dritter Rußland mit 6,155 Millionen Tonnen. Es folgen Persien mit 4,245, Niederländisch Indien mit 2,919, Rumänien mit 1,851, Venezuela mit 1,446, Britisch Indien mit 1,144 und Peru mit 1,030 Millionen Tonnen.



Bild 1. Hobel auf Puch Type 175 im Schwabenbergrennen 1925.

von 800 km gefahrenen Rennen betrug bei Rennwagen 152:598, bei Kleinwagen 134:390 km/Stunden. Der neuerliche Sieg von Alfa Romeo brachte dieser Marke die Weltmeisterschaft für das laufende Jahr. Ein ansehnlicher Teil dieses Erfolges ist unstreitig dem Umstande zu verdanken, daß genannte Wagen ausschließlich Boschzündung führen.

Im Schwabenbergrennen, das am 27. September gefahren wurde, siegte *Graf Kinsky* auf Steyr mit 3:54,8. Damit hat *Graf Kinsky* nicht nur Rützlers Rekord um 6,2 Sekunden unterboten, sondern auch die Anwartschaft auf den Schwabenberg-Wanderpreis gewonnen.

Erich Prager - Mandowsky

Wien, IV., Taubstummengasse 8, Telef. 52448

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

Gargoyle Mabiloils der Vacuum Oil Co. A. G.

Prompte Zustellung auf telef. Anruf

Tel. 52448

„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

Buchbesprechungen.

Ergebnisse der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen. Unter Mitwirkung von *Dr. Ing. Dr. phil. C. Wieselsberger* und *Dipl. Ing. Dr. phil. A. Betz*, herausgegeben von *Dr. Ing. eh. Dr. phil. L. Prandtl*, o. Professor an der Universität zu Göttingen, II. Lieferung, mit 101 Abbildungen im Text. Verlag *R. Oldenburg* in München und Berlin. — Die uns vorliegende Neuauflage dieser aus dem Jahre 1923 stammenden II. Lieferung enthält die Beschreibung des kleinen Windkanals und einiger Meßeinrichtungen, an die sich Berichte über an Mehrdeckern durchgeführte Messungen des induzierten Widerstandes, über sonstige Versuchsergebnisse, ein Literaturverzeichnis und ein Druckfehlernachweis schließen. Wie jede Veröffentlichung Göttingens zeichnet sich auch die vorliegende durch klare Sprache, zahlreiche Darstellungen und Zahlentafeln, kurz durch einen Gehalt aus, der die Publikation abermals zu einer Fundgrube aerodynamischen Wissens macht. Über den Rahmen des Flugzeugbaues hinaus ist nach dem Aufsehen, das der *Flettner'sche Rotor* gemacht hat, die Göttinger Anstalt zu einer auch für die Schiffahrt ungeheuren Bedeutung gelangt. Das rechtfertigt unseren Wunsch, nicht nur der Luftfahrzeugkonstrukteur, auch der Schiffbauingenieur mögen vorliegende Arbeit eifrigst studieren. In dritter Linie seien die Elektroingenieure auf sie verwiesen. Je mehr die Luftströmungen wissenschaftlich erforscht werden, je besser und gründlicher man ihre Gesetze erkennt, desto leichter wird die Lösung des Problems der »blauen Kohle«, der Ausnützung des Windes zur Gewinnung elektrischen Kraft- und Lichtstromes. Der Kreis der an den vorbildlichen Arbeiten der Göttinger Forscher interessierten Techniker ist sonach in ständiger Erweiterung begriffen. Wir wünschen ihm die besten Erfolge, möchten aber nicht unterlassen, die Nutznießer der Forschungsergebnisse zu ersuchen, nie jener Männer zu vergessen, denen sie ihre Erfolge verdanken, weil diese ihnen die Voraussetzungen hiefür schufen.

Deutscher Flug-Almanach für Gleit- und Flugwesen, neue Ausgabe von *Hans Fischer*, 207 Seiten mit 71 Abbildungen, Verlag *Guido Hakebeil A.-G.*, Berlin S 14, Preis 5 GM. — Der Verfasser, nach *Lilienthal* der älteste deutsche Gleitflieger, bietet im vorliegenden inhalts- und bilderreichen Almanach eine nahezu lückenlose Übersicht des deutschen Flugwesens. Jedem, der irgend eine Frage aus dem Gebiete der Aviatik zu stellen hat, wird Antwort. Dadurch erhält der Deutsche Flug-Almanach den Rang eines vorzüglichen, für Flugbegeisterte unentbehrlichen Nachschlagewerkes. Wir wünschen, er möge den ihm gebührenden Platz in jeder Fachbücherei bald erobern.

Schiffbaukalendar 1926, Hilfsbuch der Schiffbau-Industrie Berlin, Deutsche Verlagswerke *Strauß, Vetter & Co.* — In reichlicher Ausstattung und ansehnlichem Umfang erscheint über Initiative der rührigen Zeitschrift »Schiffbau« dieser Kalender, ein Compendium der Schiffbaulehre, die »Hütte« des Werftingenieurs. Die vorliegende dritte Ausgabe ist auch Beweis für den, wenn auch langsamen, so doch stetigen und unaufhaltsamen Aufschwung der deutschen Schiffsindustrie und damit der deutschen Volkswirtschaft. Zum Unterschied von den anderwärts üblichen Methoden dokumentiert sich die Wiedergeburt des deutschen Schiffbaues in fachlicher Arbeit, für die der vorliegende Kalender einen vorzüglichen Beleg darstellt. Auf diesem Wege kann der Erfolg nicht ausbleiben. Theorie und Praxis brüderlich vereint, müssen und werden zum Ziele führen. Daß dieses bald erreicht werde, wünschen wir aus vollem Herzen.

Alle besprochenen Bücher sind durch Oskar Wilhelm Lechner, Alfred Bermann's Nachflg., Wien, I., Johannesgasse 17, zu beziehen.

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.



ZEISS

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.

