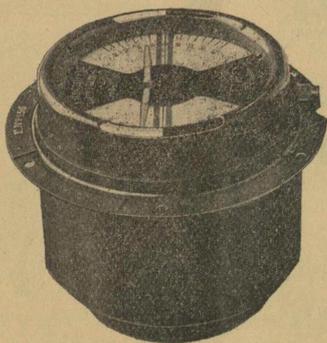


ANSCHÜTZ FLIEGERHORIZONT

Seit 1916 bewährt

Sichere Nebel-
und Nachtflüge



Besseres
Steuern



ANSCHÜTZ & Co.

KIEL-NEUMÜHLEN



Generalvertrieb: Nederl. Techn. Handel My Giro, im Haag, Hofweg 11

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 Südwesten,
Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Club-
Flaggen, Flaggengalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen.

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

„DER FLIEGER“

Illustrierte Zeitschrift für Flug- u. Autosport
„LUKRAFT“ Verlag „DER FLIEGER“
Deutschland HALBERSTADT, Wilhelmstr. 14

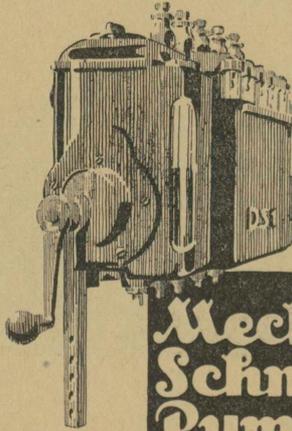
== Jahresabonnement M. 6 ==

★ ★

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

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

Alex. Friedmann
Wien 2. Am Tabor 6.



Über
100.000
Stück
im
Betrieb

Mechan. Schmier Pumpen

für alle Motoren
und Maschinen

In allen
Zustandstaaten
patentiert

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

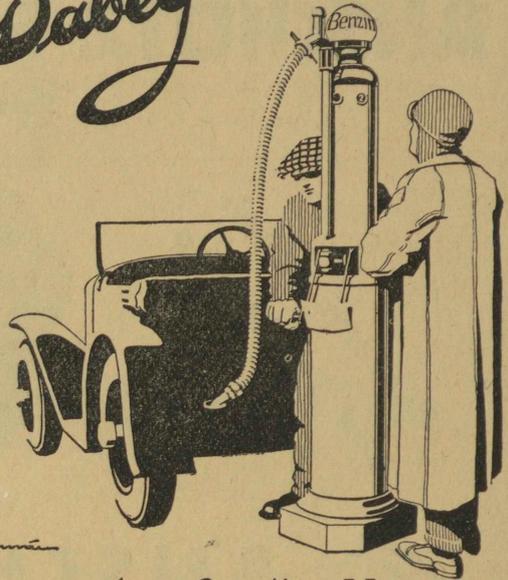
BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.
Linke Wienzeile 18

*

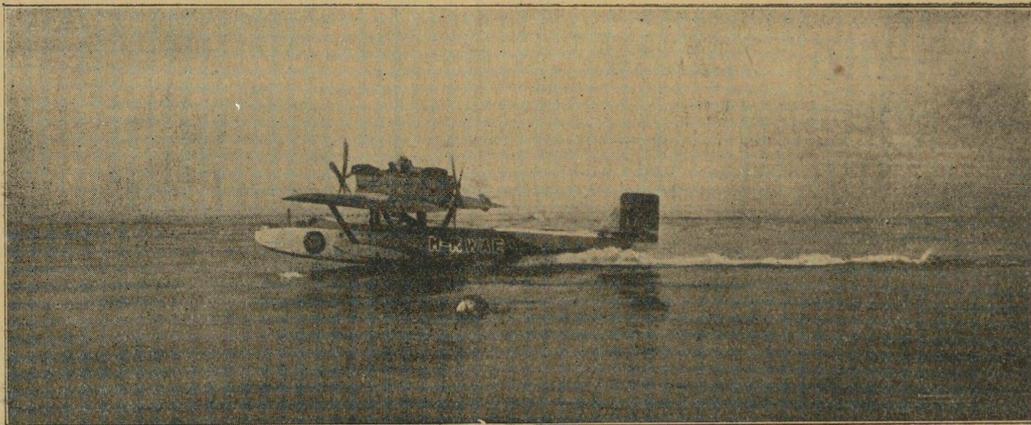
Schraubenfabriken
Fassondrehereien
Schmiedewerke
Metallwerk

„Dabeg“



Armen
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

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.

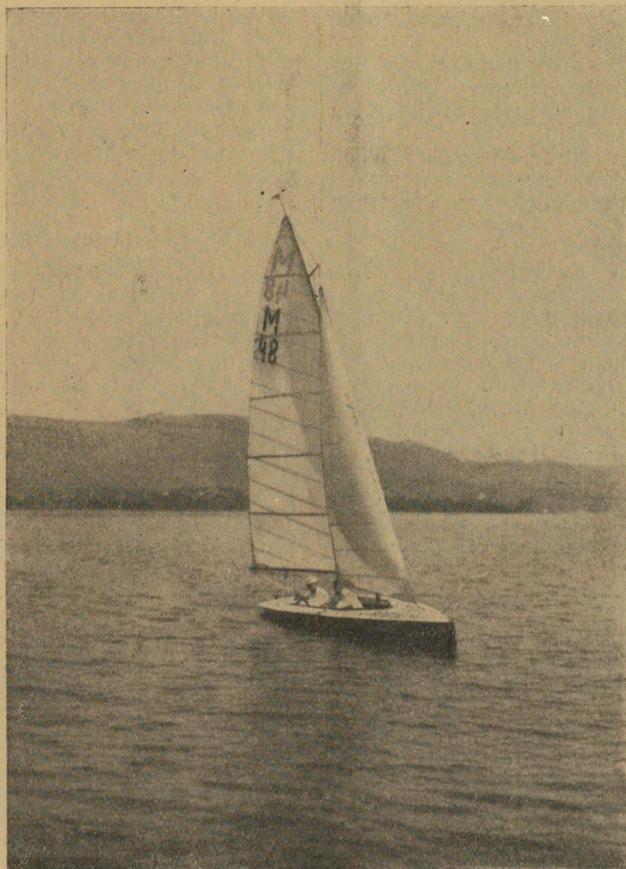
ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1925

Wien, November

Nr. 11



15 m² Rennboot „Alraune“. Eigner: K. Bayer (UYC. St. V.)
Konstr.: Ing. R. Schlenk.

MITTEILUNGEN.

Österr. Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3 83.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Ausschuß-Sitzung vom 20. Oktober 1925.

Vorsitzender: Vizepräsident Herr Obstl. a. D. *Mannsbarth*; ferner waren 11 Ausschußmitglieder anwesend.

Für das Clubjahr 1926 wurden die Mitgliedsbeiträge der ordentlichen Mitglieder auf S 30.— und für jene der Fliegersektion auf S 10.— erhöht.

Der Antrag auf Ankauf je eines Mocca- und Tee-Services mit Besteck und einer Kaffeemaschine, sowie eines Samovars, wurde genehmigt.

Mit kommender Saison werden Diskussions- und Vortragsabende (auch mit Lichtbildern) abgehalten werden; dieselben finden einmal im Monate statt, wozu das Clubheim ausersehen wurde. Das bezügliche Programm wird zur Verlautbarung gebracht.

Wegen Veranstaltung einer »Fluglotterie« steht der Club mit dem Bundesministerium für Finanzen, sowie mit einem Bankhause, in Verbindung.

Für anfangs Februar 1926 plant der Club die Abhaltung eines Balles unter der Bezeichnung »Aéro-Club-Redoute« und steht er darüber mit einer Konzertdirektion in Fühlung.

Die Ballonhalle im Prater wurde einem ehemaligen Angehörigen der Ballontruppe, welche sich mit der Erzeugung von Kugelballons beschäftigt, zur Verfügung gestellt.

Die Fliegersektion des »Österreichischen Aero-Club« veranstaltet folgende Fachvorträge:

10. November 1925: Oberbaurat *Ing. Karl Tindl* über »Eindrücke von einer Studienreise zu den Flugplätzen von Croydon bei London und Le Bourget bei Paris« mit Lichtbildern.

11. Dezember 1925: Oberst-Feldpilot a. D., Hofrat *Ing. Ferdinand Deutmoser* über »Luftpolitik. Die Luftfahrkonferenzen in Stockholm und Paris 1925«.

Beide Vorträge finden in den Räumen des Aéro-Clubs, Wien, I., Hofburg, Schweizertrakt, Säulenstiege, II. Stock statt und beginnen jedesmal um 18 Uhr.

Österreichischer Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3 83.

Gelegentlich der am 6. d. M. abgehaltenen Ausschußsitzung wurden die laufenden Angelegenheiten erledigt.

Die hierauf tätige »Arbeitsabteilung für die Schaffung einer Ruderflugsektion« hat die hierzu notwendigen Beschlüsse gefaßt. Den Mitgliedern dieser Sektion werden in der Folge die wissenswerten Mitteilungen vom Obmanne derselben direkt zugestellt werden.

Die nächste Ausschußsitzung des österreichischen Flugtechnischen Vereines, findet, wenn keine abändernde Verständigung erfolgt, am 11. Dezember 1925, ab 18 Uhr nachmittags, im Bibliothekszimmer statt. Die Herren Ausschußmitglieder werden gebeten, zu den Sitzungen bestimmt kommen zu wollen.

Das Mitglied der »Ruderflugsektion« des österreich. Flugtechnischen Vereines, Konstrukteur *Kronfuß Karl* d. ä. dessen »Schwingensegler« der Vollendung nahe ist, macht uns die Mitteilung, daß er in Kürze seine Versuche mit demselben aufnehmen wird. Bericht über Prinzip, Konstruktionsdetails und Versuchsergebnisse hat uns der Erbauer in Bälde in Aussicht gestellt.

Kressdenkmal-Aktion.

Zwecks Herstellung des leider verstümmelten Kressdenkmals, nächst Tullnerbach, hat der Direktor der Königshofer Zementfabrik, Herr *Johann Blaschczik*, durch den »Wiener Ingenieur- und Architekten-Verein« uns S 25 übermittelt, welcher Betrag dankbarst widmungsgemäß verwendet 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 Segelflugwettbewerb in der Rhön 1925.

Von Dr. Ing. Roland Eisenlohr, Karlsruhe, Baden.

(Fortsetzung von Folge 9/1925).

Die letzten Tage des Rhönwettbewerbs brachten recht erfreuliche Überraschungen, nachdem das Wetter sich endlich günstiger gestaltet hatte. Von den Versuchen über Zielflüge und das Vergleichsfliegen für den Preis um die geringste Sinkgeschwindigkeit haben wir schon berichtet. Zu besonderen Leistungen im Dauerflug und insbesondere im Entfernungsflug haben es nur die Flugzeuge gebracht, von denen man es von vornherein auch erwartet hatte. Es fragt sich daher, ob es eigentlich noch einen Zweck hat alle Jahre so viele Flugzeuge nach der Rhön kommen zu lassen, von denen doch nur ganz wenige und dazu noch immer die gleichen Aussicht auf Erfolg haben. Müssen wir da nicht andere Wege im nächsten Jahr gehen und dabei doch versuchen, möglichst vielen Flugzeugen Preise zukommen zu lassen und sie zu fördern? Denn es ist doch nicht nur die Aufgabe möglichst viele Flugzeuge zu züchten, die Dauer- und Entfernungsrekorde aufstellen und einen Gleitwinkel von 1:18 oder 1:20 haben, sondern möglichst weite Kreise zu ermuntern, sich mit Flugzeugbau zu beschäftigen und, wenn auch weniger vollkommene, trotzdem Segelflugzeuge zum Schulen und Sportflug zu schaffen. Wenn auch der Segelflug Endzweck ist, so ist das Bauen und das Lernen dabei auch mit eines der Hauptziele unserer Bewegung.

Auch die einfacheren Flugzeuge bedürfen der Unterstützung und ihre Besitzer der Anleitung seitens der Rhön-Rosittengesellschaft. Von diesem Gesichtspunkte aus wäre es daher doch wünschenswert, daß solche Flugzeuge nach der Wasserkuppe kämen. Aber das Arbeiten dieser und das der hochqualifizierten Flugzeuge muß völlig voneinander getrennt werden. Für letztere Flugzeuge muß eine Wettbewerbsdauer von 8 Tagen vollkommen ausreichen, da wir mit ihnen bei wenig Wind ebenso interessante Versuche machen können wie bei stärkerem Wind.

Die guten Unterkunfts- und Verpflegungseinrichtungen der Wasserkuppe und die Mitarbeit der Meteorologen und technischen Fachleute müssen wir auch einfacheren Flugzeugen zuteil werden lassen, aber es soll dies nicht in der Form eines Wettbewerbs geschehen, sondern etwa in zwei oder drei Versuchs- und Übungswochen, während welcher für alle Flüge pro Minute Dauer vielleicht 10 M. ausgesetzt werden. Es kommt, wie schon erwähnt, darauf an, zu möglichst vielen Versuchen anzuregen und möglichst jeden Flug auch bei geringer Dauer zu belohnen.

Das sogenannte »Fliegerlager« auf der Wasserkuppe bei Gersfeld in der Rhön hat heute einen

hohen Grad von Vollkommenheit und Ausbau schon erreicht. In diesem Jahr (1925) kam das sogenannte Ursinus-Haus hinzu, ein Blockhaus aus Holz, in dem zwei Wirtschaftsräume, Zimmer für die Geschäftsstellen, Kommissionen, Meteorologen usw. untergebracht sind. So wären also nun die Verpflegung und die Unterbringung gesichert und es kommt darauf an, nun auch die Baubestrebungen bei den einzelnen Segelflugzeuggruppen tatkräftig zu unterstützen. Meine Schrift: »Wie baue ich ein Segelflugzeug« (Verlag *Klasing & Co.*, Berlin W 9) stellt den ersten Versuch dar, die Grundlagen des Segelflugzeugbaues eingehend und allgemeinverständlich zusammenzufassen. Aber immerhin ist es auch dann noch schwierig, ohne Mithilfe eines Technikers zu bauen. Auch in diesem Jahre waren einzelne Flugzeuge mit ziemlich starken Fehlern behaftet, wenn man auch anerkennen muß, daß der Durchschnitt im Ganzen gegenüber der früheren Jahre außerordentlich viel besser ist.

Es war allerdings eine ziemliche Anzahl von Flugzeugen aus dem vorigen Jahr wieder zur Stelle, so vor allem die Martensflugzeuge und die der

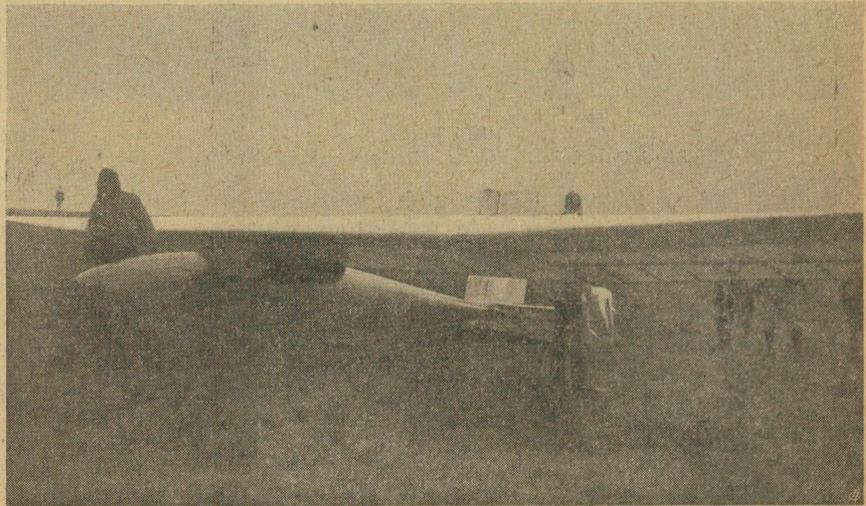


Bild 1.

Russischer Eindecker »Kpir« mit ovalem Sperrholzrumpf und einem Rad unter Rumpfmittle nach dem 1½ Stundenflug am 29. August

Technischen Hochschule Darmstadt, die sich ja in die Hauptpreise teilten. Die russischen Flugzeuge, die am Wettbewerb teilnahmen, zeigten, daß die deutschen Vorbilder gut studiert waren. Der Eindecker »Kpir« (Bild 1) des Polytechnikums von Kiew war eine recht gute Kopie von »Vampir« und »Greif« der Hannoveraner und zeichnete sich von den russischen Flugzeugen durch die beste Gestaltung seines Leitwerks aus. Der Eindecker hatte bei 12 m Spannweite 18 m² Flächeninhalt und ein Gewicht von nur 86 kg. Auf ihm stellte *Jakobtschuk* zuerst einen Flug von 76 Minuten und dann einen solchen von 1½ Stunden auf. Nächst ihm war der

»Transkaukasier« das erfolgreichste russische Flugzeug, von *Jungmeister* gesteuert. Auch dies war ein Eindecker von 14'35 m Spannweite und 18'5 m² Flächeninhalt. Die anderen drei russischen Flugzeuge waren nicht erfolgreich, aber alle gut gebaut mit Ausnahme des Leitwerkes. So hatte zum Beispiel das Flugzeug »Feuerdrache« (Bild 2) ebenso wie das Flugzeug »Moskau« ein Seitenruder, das etwa doppelt so lang war wie hoch, also ein unrichtiges Seitenverhältnis aufwies. Es zeigte sich auch, daß es im Kurs recht schlecht zu halten war.

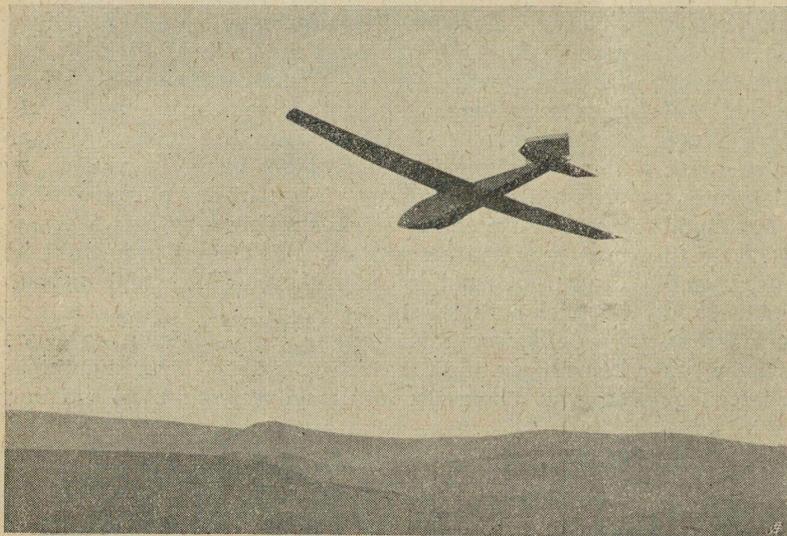


Bild 2.
„Feuerdrache“ russischer Eindecker mit sehr langen Seitenrudern.

Es ist eigenartig, daß auch verschiedene deutsche Flugzeuge noch immer in der Formgebung ihrer Steuerflächen ungünstig sind, obwohl darüber doch nun recht eingehende Ergebnisse vorliegen. Wir begnügen uns in der Hauptsache hier damit, von einigen Flugzeugen die Abmessungen in einer Tabelle zusammenzustellen. Es war tief bedauernd wert, daß der schöne und interessant gebaute Doppeldecker von *Seiler-Liegnitz* dadurch, daß sein Besitzer während des Rhönwettbewerbs mit seinem Auto tödlich verunglückte, nicht mehr weiter zum Fliegen kommen konnte. Auch die Segelflugzeuge von *Lippisch* hätten es zweifellos zu Erfolgen gebracht, wenn sie etwas früher fertig geworden und *Lippisch* einige Hilfskräfte zur Verfügung gestanden wären.

Es war von vornherein klar, daß *Martens* mit seinen beiden reizenden Eindeckern »Max« und »Moritz« die Hauptpreise sich holen würde. Allerdings fiel »Max« vorübergehend durch eine Beschädigung aus. Aber seinen »Moritz« flog *Martens* in vollendeter Form. Es ist alles an dem Flugzeug so tief durchdacht, in den Abmessungen so aufs äußerste zugeschnitten und bei alledem äußerlich alles so einfach und selbstverständlich aussehend, daß man immer wieder seine Freude daran hat, wenn man die eleganten Flüge sieht. Auf dem russischen Segelflugwettbewerb in der Krim hat ja

nun der Martensschüler *Schulz* einen Dauerrekord von über 12 Stunden Flugzeit aufgestellt. Es herrschen dort eben, wie mir die Russen in der Rhön mehrfach versicherten, wesentlich bessere meteorologische und örtliche Verhältnisse als auf der Wasserkuppe. Und so hat sich das bewahrheitet, was ich in Umgestaltung eines *Bismarck's*chen Wortes schon immer gesagt hatte: »Man hänge einen deutschen Segelflieger in guten Wind, segeln kann er schon!«. Hätten wir derartig günstige Segelflugplätze, wie zum Beispiel Frankreich in Cherbourg an der Meeresküste, so hätten wir längst die französischen Dauerrekorde spielend überboten. Das zeigte nun die Krim ganz klar.

Dort stellte auch *Hesselbach* einen neuen Weltrekord für Dauerflug mit Fluggast mit nahezu 5 Stunden auf, nachdem er in der Rhön selbst auch einen Weltrekord mit 3 Stunden 5 Minuten aufgestellt hatte. Gerade die »Margarete« zeigt, daß ein Segel-Flugzeug auch mit einer seitlichen Abstützung sehr gut sein kann. Die rein freitragende Bauart ist ja sehr schön, aber für nicht ganz gut durchgerechnete und unter großer Erfahrung gebaute Eindecker doch immer etwas gewagt. Lieber ein brauchbares, abgefangenes Flugzeug als ein freitragendes, bei dem Festigkeitsbedenken bestehen, und das nicht zum Fliegen kommt!

Was das Endergebnis bei unserer heutigen Erfahrung im Segelflugzeugbau ist, zeigt neben den Martensflugzeugen der »Consul« der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt. Der 19 m spannende Eindecker entzückt im Fluge auch das Auge des Laien. Ihm nachempfunden ist der Eindecker »Roemryke Berge« der Sektion Wuppertal. Der schmale, aber weit spannende Flügel, der schlanke ovale Sperrholzrumpf und der tief darin sitzende Führer sind beiden Eindeckern gleich und sichern gute Flugeigenschaften, doch ist der »Consul« wesentlich überlegen.

Das Bild 2 läßt auch die flachen Erhebungen und freien, unbewachsenen Hänge der Wasserkuppe erkennen. Es wird sich ja nun in Deutschland, abgesehen von der Ostseeküste bei Rositten, kein anderes Gelände mehr finden, das so viele für den Segelflug günstige Eigenschaften aufweist und zur Gründung eines ähnlichen Forschungsinstituts Veranlassung gäbe, wie es das Fliegerlager der Wasserkuppe nun einmal bereits darstellt. Daß wir nirgends so günstige Punkte haben wie die Krim und die Steilküste von Cherbourg wissen wir. Auf Dauerrekorde legen wir ja nicht viel Wert, und das andere können wir auch in der Rhön erforschen und vor allem dort unserer Jugend zum Fliegen Gelgenheit geben.

• Nun noch ein Wort über die Segelflugzeuge mit Hilfsmotor. Es war von ihnen für die Zulas-

sung verlangt, daß der Motor während des Fluges abgestellt und wieder in Bewegung gesetzt werden konnte. Außerdem mußte mindestens 5 Minuten lang mit abgestelltem Motor gesegelt werden ohne Höhenverlust. Diese Bedingungen wurden von keinem der drei anwesenden Motorflugzeuge erfüllt. Das eine derselben, das Flugzeug von *Espenlaub*, wurde überhaupt abgewiesen, da seine bauliche Festigkeit nicht genügend erschien. Der ausgezeichnete »Karl der Große« der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt flog zwar vorzüglich unter *Nehring's* und *Hesselbach's* Führung, aber das Segeln gelang ihm nicht. Es war erstaunlich, was der Eindecker mit seinem 30 PS Haackemotor leistete.

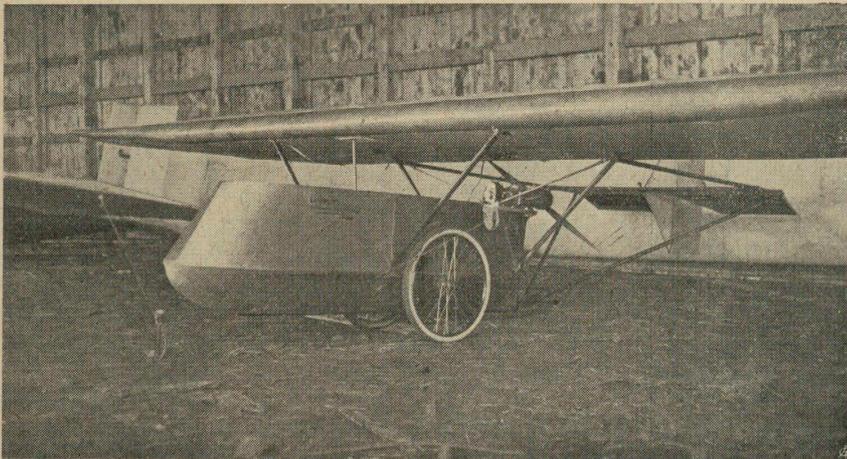


Bild 3.
Hilfsmotorflugzeug „Liliput“ von Steinemann-Lippisch mit 7,5 PS IImotor und hinten angeordnetem Propeller.

Ein drittes Motorflugzeug verdient besondere Beachtung, der kleine Eindecker »Liliput« von *Steinemann-Lippisch*, Hagen in Westfalen. (Bild 3.) *Lippisch* wollte ein möglichst handliches, einfach im Aufbau gestaltetes Kleinmotorflugzeug schaffen, bei dem durch Anordnung des Propellers hinter dem Flügel ein günstiger Wirkungsgrad erreicht werden sollte. Die den Führer und das Motorfundament aufnehmende Karosserie ist aus Sperrholz gebaut und ruht auf zwei großen Rädern. Auf 4 Stahlrohrstreben ist dann der Flügel angeordnet, der an sich freitragend in einem Stück hergestellt ist. Ein Stahlrohrtragsystem nimmt hinten das Leitwerk auf, das vielleicht etwas klein ausgefallen ist. Leider brachte *Lippisch* das Flugzeug während des Wettbewerbs

nicht zum Fluge, da er mit den motorlosen Flugzeugen zu sehr in Anspruch genommen war. Die Rollversuche haben gezeigt, daß noch einige kleine Änderungen erforderlich wären, die nicht mehr durchgeführt werden konnten. Immerhin muß man der Weiterentwicklung des »Liliput« alle Beachtung schenken. Es wird wohl der 7,5 PS IImotor gegen einen etwas stärkeren ausgetauscht werden müssen.

Noch einer anderen Konstruktion wäre zu gedenken, die zwar noch sehr im Versuchsstadium war, aber auch sehr beachtlich erschien, das Rotierschlagflügel-Flugzeug von *Poralla-Beuthen*. Es waren zwei symmetrisch angeordnete zweiflächige Schlagflügel angeordnet, die um eine gemeinsame

Welle rotierten und sich zwangsäufig geführt in Wirkungsstellung einstellten. Außerdem trug der Apparat noch eine Eindeckerfläche als Tragflügel. Weniger erfolgversprechend erschien der auf ein Fahrrad mit Pedalantrieb aufgebaute Schwingenflieger von *Dr. Brustmann-Berlin*.

Wie schon erwähnt, fielen *Martens* und Darmstadt die Hauptpreise zu. So erhielt *Martens* den 1. Großen Rhönsegelflugpreis, und den 2. und 3. Höhenpreis.

Die Darmstädter durften mitnehmen: den 3. Rhönsegelflugpreis, den 1. Dauerflugpreis für Einsitzer und beide Dauerpreise für Zweisitzer, den 1. Preis für Höhenflug (310 m über dem Startplatz)

und den Preis für den größten Fernsegelflug mit 21 km (Weltrekord!), sowie den Preis für den besten Meßflug.

Die Russen erfreuten sich des 2. und 3. Preises im Dauerflug und »*Espenlaub*« fiel der 2. große Rhönsegelflugpreis und der Jungfliegerpreis zu. Dazu kamen an verschiedene Andere noch Anerkennungs- und Aufmunterungspreise, sowie eine Anzahl von Ehrenpreisen zur Verteilung, darunter die große Medaille des deutschen Luftfahrerverbandes für die besten Leistungen während des Wettbewerbs an die Akademische Fliegergruppe Darmstadt, die ja zwei Weltrekorde im Entfernungsflug und im Dauerflug mit Fluggast aufgestellt hat.

Flugzeugbesitzer	Flugzeugname	Spannweite in m	Flächeninhalt m ²	Leergewicht kg	Flügelbelastung kg/m ²
Martens	»Moritz«	14	14	90	11'4
Fliegergruppe Darmstadt	»Consul«	19	22	160	12'1
„ „	»Margarete« (Zweisitzer)	15	22'5	190	13'75
Seiler-Liegnitz	D I-Zweisitzer	15	21'3	135	16'4
Steinmann-Lippisch	»Hangwind«	10'6	16	100	11'7
Russen-Gruppe	»Kpir«	12	18	86	8'7
„ „	»Transkaukasier«	15	18'5	120	10'3
Darmstadt } Leichtmotor-	»Karl der Große« (30 PS)	14	18	337	26'5
Lippisch } Flugzeuge	»Liliput« (7,5 PS)	7'7	12	90	14'5

Frankreichs Luftfahrt.

Dank dem glücklichen Kriegsende vermochte sich die französische Luftfahrt mächtig zu entfalten. Welchen Aufschwung sie nahm, kann an Hand des Jahrbuches: »L'Année Aéronautique 1924—1925, 6. Année, par L. Hirschauer et Ch. Dollfus, Paris, Dunod, éditeur, 1925«, einem stattlichen Band von 303+XXX Seiten, ermessen werden.

Die Regierung der Republik nimmt sich ebenfalls der Luftfahrt in hochherzigster Weise an, stellt sie ihr doch jährlich rund 300 Millionen Schillinge zur Verfügung. Davon erhält die Armee an 70, die Zivilluftfahrt an 16, die Marine an 13 und die Kolonialverwaltung 1 Prozent. Daß bei einem solchen Goldregen reiches Leben auf allen Gebieten herrscht ist begreiflich. Das Heer hat seine Luftfahrorganisation fast zur Gänze ausgebaut, taktische Verbände über das Regiment und die Brigade bis zur Division gebildet, während die Marine die Luftfahrt mit den Flotten-Stützpunkten in Übereinstimmung brachte.

Die Zivilluftfahrt beschäftigt sich mit dem Handelsverkehr und der Ausbildung des Nachwuchses für den eigenen und den Wehrmachtsbedarf. Im Jahrfünft 1920/24 stiegen ihre Leistungen ganz enorm. Die Zahl der Flüge nahm von 2400 auf 11.814, jene der Flugkilometer von 850.000 auf 3.647.826 zu; also in beiden Richtungen nahezu eine Verfünfachung. Das Beförderungsquantum umfaßte 1920 (1924) 1771 (16.729) Passagiere, 77.038 (877.591) kg Güter und 15.661 (532.777) kg Postsachen. Die Zahl der Fluggäste hat sich demnach verneunfacht, jene der Güter verelfacht und die der Postsendungen gar verdreißigfacht. Den Dienst besorgten im Jahre 1920 (1924) 12 (5) Gesellschaften auf 10 (9) Linien mit 72 (90) Piloten und 185 (260) Flugzeugen. Zusammenschluß der Unternehmungen und Auflassung unrentabler Linien bei gleichzeitiger Verkehrsverdichtung auf den in Betrieb belassenen Strecken ist hieraus deutlichst entnehmbar.

Die Leistungen einzelner Piloten sind ganz hervorragend. So hat *Drouhin* im verflossenen Jahre in 775 Stunden 35 Minuten 98.405 km durchflogen; das heißt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 127 km/St. entwickelt.

Besonders erwähnenswert, weil unser Gebiet überfliegend, ist die Compagnie Internationale de Navigation aérienne (Cidna). Sie betreibt mit 24 Flugzeugen und 79 Piloten neben der 530 km langen Strecke Prag—Warschau als Hauptlinie die Route: Paris—Straßburg—Prag—Wien—Budapest—

Belgrad—Bukarest—Konstantinopel—Angora. In der Zeit vom 15. Februar bis 15. November 1924 wurden von ihr in 2647 Flügen 2092 Passagiere, 281.746 kg Güter und 6342 kg Postsachen befördert.

Die Strecke Paris—Wien ist 1441 km lang, der Beförderungspreis pro Person beträgt 1250 französische Francs. Die Höchstflugeistung hat bei diesem Unternehmen der den Wienern bekannte Pilot *M. Charpentier* mit 80.714 km in 539 Stunden 25 Minuten aufzuweisen. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit übertrifft sonach jene *Drouhins*, denn sie stellt sich auf 150 km/St.

Solche höchst anerkennenswerte Leistungen erklären sich vornehmlich aus den zahlreichen Wettbewerbsveranstaltungen, über welche der zweite Teil des französischen Jahrbuches orientiert. Hier sei nur auf die Rekorde und die Weitflüge hingewiesen.

Erstere sind für die Zeit von 1906 bis 1924 sowohl tabellarisch, wie graphisch dargestellt und lassen erkennen, daß während der angeführten Periode die Entfernung ver 18.409 facht wurde, während die Vervielfachung des Dauerrekordes das 109, jene des Höhenrekordes das 80 und die des Geschwindigkeitsrekordes das 10 fache betrug. Solche Relativzahlen gewähren guten Einblick in das Streben des Flugzeugbaues. Auf eine Steigerung der Geschwindigkeit kam es ihm scheinbar am wenigsten an. Vermutlich wohl nur aus dem Grunde, weil ein Flugzeug um schweben zu können an und für sich schon eine ansehnliche Geschwindigkeit besitzen muß. Auch die Zunahme des Höhenrekordes ist nicht so überwältigend. Die Erklärung hierfür dürfte darin liegen, daß einerseits die Flieger von Anbeginn nach möglichst großer Höhe strebten, teils um der Erdgebundenheit zu entfliehen, teils um der Kollisionsgefahr auszuweichen. Auch die Erschwernis der Atmung für Mensch und Motor legt der Zunahme des Höhenrekordes bald Schranken auf. Das Wachsen der Flugdauer zeugt einerseits für ununterbrochen fortschreitende Vervollkommnung der Apparate, während aus ihr andererseits zu ersehen ist, daß Flugzeuge niemals besonders große Betriebsstoffvorräte an Bord werden mitführen können.

Geradezu überwältigend ist aber das Wachsen des Entfernungsrekordes. Hier liegt der Schlüssel zur Erklärung der Weitflüge. Von diesen sei an erster Stelle *Pelletier d'Oisy's* vom 24. April bis 9. Juni 1924 unternommener Flug Paris—Tokio genannt. Er führte in 47 Tagen, von denen

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

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

20 Flugtage mit 120 Flugstunden waren, über insgesamt 20.146 km. Der Franzose flog daher im Durchschnitt 168 km/St. und nützte die Zeit ganz vortrefflich aus. Bildet man den Quotienten: Reisetage durch Flugtage, so erhält man den Faktor 42,5 Prozent, während der Bruch: Flugstunden durch Flugtage zum Faktor von 25 Prozent führt. Die wahre Bedeutung dieser Verhältniszahlen ergibt ein Vergleich mit den Leistungen der amerikanischen Weltumflieger. Diese waren vom 17. März bis zum 28. September 1924 auf der Reise, legten dabei 49.561,2 km in 175 Tagen, von denen 66 Flugtage mit 351,2 Flugstunden waren, zurück. Die Gesamtstreckenleistung ist wohl doppelt so groß, wie die *Pelletier's*, aber die Durchschnittsgeschwindigkeit errechnet sich zu nur 137 km/St., die Auswertung der Reisetage (Flugtage/Reisetage) zu nur 38 Prozent, jene der Flugzeit (Flugstunden/Flugtage) gar nur zu 22 Prozent.

Die Achtung vor der französischen Leistung muß noch steigen, wenn man die im Gebrauch stehenden Flugzeuge betrachtet. Diese erscheinen nach unseren Begriffen deshalb nicht mehr auf der Höhe der Zeit, weil sie von dem uns vorschwebenden Ideal des »Nurtragflächenflugzeuges« ganz beträchtlich entfernt sind.

Der erste Teil des Jahrbuches bringt ganz vorzügliche Bilder und Daten über 30 verschiedene Flugzeuge, darunter 20 französischer Provenienz. Kritisiert man sie nach oben angedeutetem, so

gelangt man an Hand einer in modern (m), unmodern (u) und veraltet (v) vorzunehmenden Unterteilung zum Ergebnis: 4 m, 10 u und 16 v; bei den 20 Franzosen stellen sich die Werte auf 1 m, 6 u und 13 v. Hierbei wurden als modern (m) nur Eindecker mit freitragenden Flügeln dicken Profils deswegen anerkannt, weil sie die bisher weitgehendste Annäherung an das erstrebte Ideal sind. Alle Flugzeuge, die neben einer Verstrebung auch eine Verspannung und überdies noch dünne Profile zeigen, müssen in die Kategorie »v« verwiesen werden, der Rest gehört in »u«.

Unserer Meinung nach böte eine solche Klassifikation dem französischen Flugzeugbau die richtigen Direktiven. Die hervorragenden Leistungen der Flieger, die hohen Zuschüsse des Staates müssen genügend starke Triebfedern sein, um vom Verspannungsbau und Dünnprofil möglichst bald abzugehen.

Wenn wir hiermit die Besprechung des französischen Jahrbuches schließen, so sind wir uns dessen voll bewußt, seinen Inhalt noch keineswegs ausgeschöpft zu haben. Dagegen müssen wir bei aller Anerkennung der seitens der Redakteure und Mitarbeiter, wie des Verlages geleisteten Arbeit einen Mangel hervorheben. Das Fehlen jeglicher Angaben über Flugzeugführungskunde. Der Wert des Jahrbuches könnte dadurch ganz erheblich gesteigert werden. Vielleicht trägt man diesem Wunsche im 7. Jahrgang Rechnung.

Flugzeugbordgeräte.

Der Flugverkehr kennt keine Landesgrenzen. Sein Hauptvorteil, die große Geschwindigkeit, treibt ihn in die Weite. Je größer der Abstand zweier Flugplätze, desto deutlicher die Überlegenheit des Luft- über den Landverkehr. Insoweit hierbei nur Kulturgebiet in Frage kommt, kann die Flugzeugführung mit Land-(Licht-)marken arbeiten. Soll jedoch, was ja das anzustrebende Ziel ist, auch bei Nebel und in unkultivierten Ländern, beispielsweise über Wüsten und Steppen, Weltmeere und Polarzonen, geflogen werden, so muß an Ersatz der dort fehlenden Wegmarken gedacht werden. Da zeigt es sich, daß der Flugverkehr der Seeschiffführung verwandt und wie diese an den Gebrauch von Führungsinstrumenten gewiesen ist. Diese sollen hier »Flugzeugbordgeräte« genannt und wegen ihrer offensichtlichen Bedeutung besprochen werden.

Bei Umgrenzung des Stoffes zeigte es sich, daß unter den Sammelbegriff der Flugzeugbordgeräte nicht nur das zur Führung der Flugmaschinen vom Start zum Ziel unmittelbar erforderliche Instrumentarium gehöre, sondern daß unter diesen Begriff auch jene Geräte zu subsummieren kommen, die der Verbindung des Flugzeuges mit den Erdstationen, wie der Überwachung seines Triebwerkes dienen. Hiernach erscheint es angemessen, alle drei Gruppen der Betrachtung zu unterziehen. Bei der zweiten darf nicht unerwähnt bleiben, daß die vor-

nehmlich der Verbindung dienenden Funkgeräte auch zur Ortung verwendbar sind, sonach auch der ersten Gruppe zugezählt werden können.

Eine systematische Behandlung des Stoffes ist wenigstens im Hinblick auf die einzuhaltende Reihenfolge untunlich, weil die einzelnen Geräte nach Maßgabe ihrer zur Verfügungstellung besprochen werden müssen.

Den Beginn möge *Dr. Anschütz*
Fliegerhorizont

machen.

Dieses in den Bildern 1 bis 4 dargestellte Gerät erwuchs aus der Tatsache, daß der in Wolken oder Nebel fliegende Pilot das Gefühl für die Gleichgewichtslage verliere, oder doch verlieren könne, was zum Absturz führen müsse. Mag es auch Flugzeugführer geben, die der festen Überzeugung sind, ihr Gleichgewichtssinn trüge sie nicht, lehrt die Erfahrung doch, daß die Zahl solcher Männer eine verhältnismäßig geringe sei und, daß selbst die festeste Überzeugung vor gelegentlichem Versagen nicht unbedingt schütze. Es ist deshalb besonders beim auf Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit hinarbeitenden Handelsflugverkehr geboten, jeder ihm drohenden Gefahr entgegenzuwirken. Damit erscheint die Daseinsberechtigung des in Rede stehenden Instrumentes vollauf begründet.

Wasserwage und Pendel, die üblichen Geräte zum Erkennen, beziehungsweise Messen der Wag-, beziehungsweise Lotrechten, versagen im Flugzeug, weil sie sich wegen dessen Bewegung nicht in die wahre, sondern in die scheinbare Wagrechte oder Lotrechte einstellen. Der Unterschied zwischen beiden ist durch das Auftreten der Zentrifugalbeschleunigung des in lebhafter Bewegung begriffenen Flugzeuges bestimmt. Letztere bildet mit der Erdschwerenbeschleunigung ein Kräftepaar, dessen Resultierende eine schräge Richtung zeigt und zeigen muß. Wie groß der Winkel zwischen dieser Resultante, dem scheinbaren Horizont, beziehungsweise der scheinbaren Lotlinie jeweils wird, hängt von der Geschwindigkeit und Richtung des Fluges ab.

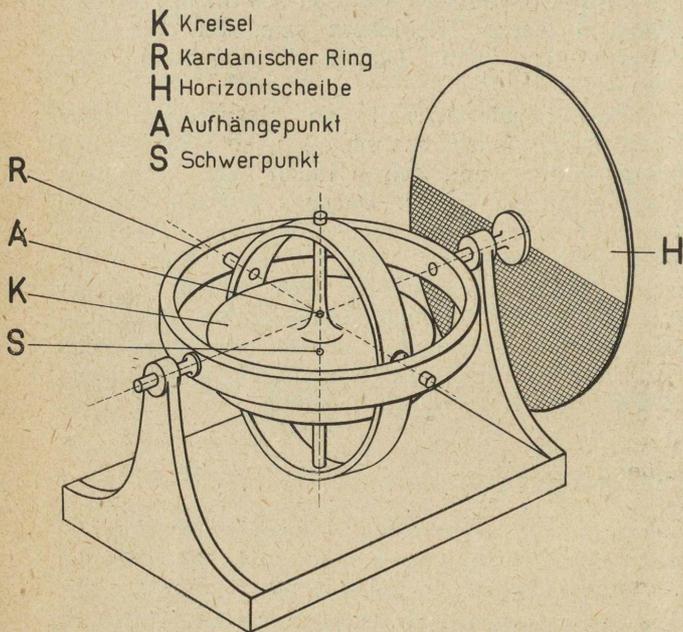


Bild 1

Hier greift Dr. Anschütz Fliegerhorizont helfend ein. Wie Bild 1 zeigt, besteht er aus einem kardanisch aufgehängten Kreis, der mit einer lotrecht gelagerten zur Hälfte weiß, zur Hälfte schwarz gefärbten Scheibe verbunden ist. Das Konstruktionsprinzip ist sonach das der Stabilität der freien Achse. Diese ist zwar der Einwirkung der beiden früher erwähnten Beschleunigungskräfte durchaus nicht entzogen, aber sie leistet ihnen ungleich größeren Widerstand als Pendel oder Wasserwage. So kommt es, daß die Dauer einer gleich großen Schwingung bei letztgenannten Geräten Bruchteile von Sekunden, beim Kreis aber 14 Minuten beträgt. Versuche ergaben zwischen beiden ein Verhältnis von 1 : 1000.

Wird hierdurch die Grundlage für die Ersatzmöglichkeit des Pendels und der Wasserwage durch den Kreis geschaffen, so reicht dies zur Konstruktion eines Präzisionsinstrumentes noch lange nicht aus, denn die Störungen sind zwar verringert, aber nicht beseitigt. Letzteres ist auch gar nicht möglich. Aber es läßt sich erreichen, selbe auf ein solches

Maß herabzumindern, daß sie praktisch belanglos werden. Dazu dient zweierlei: Einmal eine tunlichst große Stabilisierung der Kreiselachse, dann der Einbau einer Dämpfung. Ersteres wird beim Fliegerhorizont erreicht durch elektromotorischen Antrieb, letzteres durch zwei von einem Pendel gesteuerte Düsen.



Bild 2

Der in Bild 2 dargestellte Generator ist eine von einem Luftpropeller angetriebene Unipolarmaschine von rund $\frac{1}{5}$ PS. Ihre Erregung besorgt ein Akkumulator. Die Zuleitung des Stromes in den als Drehstrommotor von 333 Perioden ausgebildeten Kreis erfolgt durch dessen Achse. Die ungefähr 10 bis 11 Minuten nach Einschaltung des Stromes erreichte und sodann unverändert bleibende Drehzahl stellt sich auf 20.000 Umläufe in der Minute.

Die in den Bildern nicht sichtbare Schwingungsdämpfung besteht aus 2 Düsen, denen durch die Saugwirkung des Kreisels Luft zuströmt. Das vor der Düsenöffnung angeordnete Pendel läßt je nach seiner, das ist der Kreisels-, daher auch der Flugzeuglage, die eine oder die andere Düse offen. Die aus ihr strömende Luft wirkt der auftretenden Schwingungstendenz entgegen, so daß diese sehr schnell zum Abklingen kommt. Selbstverständlich ist, daß die hier in Anwendung kommende Reaktionskraft bewegter Luft sowohl nach Richtung wie Größe richtig bestimmt sein muß.

Durch all dies macht im Verein mit der um wenige Millimeter oberhalb des Schwerpunktes erfolgenden Aufhängung des Kreisels im Kardangelenke den Fliegerhorizont zum Anzeigen der richtigen Wagrechten geeignet. Nun fehlt noch die Orientierung des Piloten über den scheinbaren Horizont. Das besorgt ein in den Bildern 3 und 4 auszunehmendes mit gefärbter Flüssigkeit gefülltes gebogenes Glasrohr. Die Ablesung beider Neigungen erfolgt an der in den Bildern 3 und 4 ebenfalls sichtbaren Skala. In diesen Bildern, die einer späteren Ausführungsform des Fliegerhorizontes als Bild 1 angehören, ist die weiß-schwarze Scheibe durch eine als Flugzeugsilhouette ausgebildete Zeigernadel ersetzt.

Die Funktion des Gerätes geht aus den Bildern 3 und 4 hervor. Bei wagrechtem Gerade-

flug (Bild 3) stimmt der schwarze Doppelstrich sowohl mit der Zeigernadel, wie mit dem Flüssigkeitshorizont im gebogenen Glasrohr überein; beiden entspricht eine Skalenablesung von Null. Tritt das Flugzeug absichtlich oder unabsichtlich in eine Kurve (Bild 4) so bleibt nur der mit dem Kreisel fest verbundene Doppelstrich in Ruhe, Zeigernadel, Skala und Flüssigkeit bewegen sich. Der im Zwischenraum des Doppelstriches sichtbar werdende Skalen-

dynamos. Auf letzteres soll er wegen der Schonung der Lebensdauer des Akkumulators allerdings nicht vergessen.

Die Stromlinienform der Winddynamo bewirkt nur eine geringe Zunahme des zu überwindenden Luftwiderstandes. Sie kann mit Rücksicht auf die Vorteile des ein Gesamtanlagegewicht von nur 7 kg aufweisenden Gerätes ohne weiteres in Kauf genommen werden. Als Vorteile wären außer der den

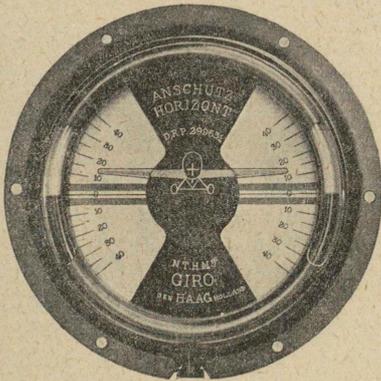


Bild 3

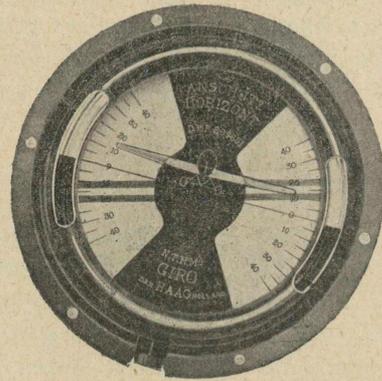


Bild 4

strich zeigt die wahre, der mit dem nun geänderten Flüssigkeitshorizont übereinstimmende Skalenstrich die scheinbare Wagrechte an. Die Zeigernadel führt dem Piloten ununterbrochen die wahre Lage seines Flugzeuges vor Augen.

Durch die vollkommene Abschließung des Fliegerhorizontes von der Außenwelt werden Beschädigungen desselben hintangehalten. Die Instandhaltung des Gerätes verlangt selbstverständlich große Sorgfalt, doch ist eine solche Arbeit während des Fluges überflüssig, wenn vor dem Start eine sachliche Überprüfung stattfand. Dem Piloten obliegt dann nur das Ein- und Ausschalten der Wind-

Anstoß zur Konstruktion bildenden Notwendigkeit der Erkennung des wahren Horizontes noch die Ermöglichung ruhigen Fliegens, das sowohl die Nerven des Piloten, wie den Bordvorrat an Benzin schont, zu nennen. Führen wir noch an, daß die Genauigkeit des Instrumentes so groß ist, daß Neigungsfehler von mehr als 1'5 Graden ausgeschlossen sind, so ist alles wissenswerte gesagt und man kann das Schlußurteil über den *Anschütz'schen* Fliegerhorizont dahin formulieren, daß er die etwa als Nachteile empfindbaren Faktoren des Anschaffungspreises und Gewichtes weitaus durch die angeführten Vorteile des gesicherten und ruhigen Fluges kompensiert.



AUS DER FLUGWELT

Das Preisausschreiben der WGL. In Erwägung, daß die Bautechnik gegenüber allen anderen Disziplinen des Flugzeugwesens in die Hinterhand geriet, hat die WGL 4 Preise im Gesamtbetrage von 20.000 Mark für die Lösung folgender Fragen ausgeschrieben: Materialeignung und Materialprüfung; Bausicherheit und Belastungsprüfung von Baugliedern und ganzen Luftfahrzeugen; Schwingungserscheinungen an Flügeln; Statik des freitragenden Flügels. Reichsdeutsche und Ausländer mit nachweislich deutscher Muttersprache haben ihre Bewerbungen in versiegeltem Briefumschlag bis 1. Oktober 1926 mit Namen und Mottoaufschrift versehen, dem aus den Herren *Reißner, Schütte, Wagenführ, Prandtl* und *Krapp* bestehenden Preisgericht der WGL in Berlin, W 35, Blumeshof 17, einzusenden. Dort sind auch Auskünfte erhältlich.

Dornier Wal-Flugboote haben Anfangs August l. J. einen Flug durch Zentralamerika mit großem Erfolg durchgeführt. Wir beglückwünschen die Werft Friedrichshafen zu diesem neuen Beweis ihres Könnens.

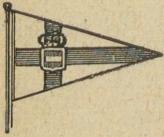
Die Versicherungsgesellschaften scheinen von der hohen Betriebssicherheit, welche der Luftverkehr heute schon erreicht hat, keine Ahnung zu haben. Anders sind weder die hohen Prämiensätze, noch Bestimmungen, denen zufolge der Luftverkehr mit dem Sport- und Schulfliegen in einen Topf geworfen wird, zu erklären.

Duralumin besteht je nach dem Erzeugungsort aus verschiedenen Mengen Aluminium, Kupfer, Magnesium und Mangan. Ausnahmsweise sind auch Eisen, Silicium und Zink vertreten. Die durchschnittliche Zusammensetzung der Legierung ist: 94% Aluminium, 3,7% Kupfer, 0,4% Magnesium, 0,7% Mangan, 0,8% Eisen und 0,4% Silicium.

Der internationale Luftfahrtkongreß, abgehalten von der F. A. J. in Prag in der Zeit vom 19. bis 25. September l. J., war besetzt von Österreich, Frankreich, Großbritannien, Italien, Belgien, Spanien, V. S. A., C. S. R., S. H. S., Rumänien, Argentinien und Japan. Er beschäftigte sich mit diversen Fragen, als Ausarbeitung von Prüfungsvorschriften, Einteilung von Flugzeuggattungen, Zollvorschriften und Flughafenbauten.

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.



OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Anläßlich des bevorstehenden vierzigjährigen Jubiläums des Union-Yacht-Clubs beabsichtigt der Vorstand eine Festschrift herauszugeben und stellt hiemit an alle Mitglieder die herzliche Bitte, hiefür Photographien und sonstiges Bildmaterial zur Verfügung stellen zu wollen. Es wird ersucht, die Bilder

bis längstens Ende Dezember dem Unterzeichneten (per Adresse Wien, X., Pernerstorfergasse 65) zukommen zu lassen.

Für den Vorstand des U. Y. C.

Der Schriftführer: *Schultz.*



Zweigverein Attersee.

Bericht über die ordentliche Generalversammlung vom 17. August 1925 in Attersee.

Vorsitzender: Hofrat *Oskar v. Meiss-Teuffen*, Obmann. Der Vorsitzende eröffnet um 16 Uhr 50 die Versammlung und konstatiert deren Beschlußfähigkeit. Der Vorsitzende gedenkt zuerst der in dem abgelaufenen Vereinsjahre verstorbenen Mitglieder: Ehrenmitglied *Gustav Fritz* und Frau *Fanny Edlauer*. Die Anwesenden erheben sich während dieser Trauerkundgebung von den Sitzen.

Herrn *Ludwig Baernklau-Schönreit* wird das Ehrenzeichen für 25 jährige Mitgliedschaft zuerkannt.

Der Vorsitzende teilt mit, daß Segelmacher *Ernest Fink* das 40 jährige Jubiläum seiner Tätigkeit für den Union-Yacht-Club feiert. Dem Jubilar wird aus diesem Anlasse ein Geschenk überreicht.

Die Mitgliedsbeiträge bleiben unverändert. Für aktive Mitglieder 40 Schillinge, beitragende 20 Schillinge, Eintrittsgebühr 80 Schillinge.

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Obmannstellvertreter Herr *A. Sturm* zurückgetreten ist und eine Wiederwahl ablehnt.

Es wurde folgender Ausschuß gewählt: Obmann: Hofrat *v. Meiss-Teuffen*; Obmann-Stellvertreter: *Dr. R. Faber*; Oberbootsmann: *Ing. R. Schultz*; Kassier: *Ing. O. Gottlieb*; Schriftführer: *Dr. H. Kunz*; Beisitzer: *Dr. G. Langer*, *Dr. F. Ruckensteiner*, *Ing. H. Vogt*, *Prof. v. Wunschheim*.

Über Anregung des Obmannes wird ein Wunschbuch angelegt, um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, Wünsche und Anregungen schnell an den Ausschuß gelangen zu lassen.

Für die Regatten um den Halunk-, Woglinden-, Helga- und Scamp-Pokal wird als Termin für ständig der 18. August festgesetzt.

Als aktive Mitglieder wurden aufgenommen: *Tom Egeler*, Wien, XVIII., Währingerstraße 117; *Hans Gall*, Bankdirektor, Graz, Haydngasse 13; *Ella Gottlieb*, Linz, Bürgerstraße 44; *Rupert Holzappel*, Krems, Ringstraße 2; *Dr. Viktor Kratochwill*, Wien, IX., Rossauerlande 27; *Franz Schmidt-Zabierow*, Wien, IV., Schwindgasse 5; *Otto Tressler*, Hofschauspieler, Wien, XIX., Peter Jordanstraße 68;

Hubert Urban, Linz, Herrenstraße 52; *Dr. Karl Urban*, Linz, Liniengasse 19; *Alfons v. Wunschheim*, Wien, XIII., Bernbrunnngasse 29.

Als beitragende Mitglieder wurden aufgenommen: *Dr. Stefan Clanner-Engelshofen*, Regierungsrat, Prag; *Dr. Walter Futter*, Rechtsanwalt, Wien, I., Führidgasse 2; *Hedwig Futter*, Wien, I., Führidgasse 2; *Walter Kümmel*, Wien, VI., Millergasse 26; *Dita Miclavez*, Wien, III., Weißgärberlande 44/46; *Otto Helmut Reich-Rohrwig*, Wien, XIX., Felix Mottlstraße 14; *Egon Schönbrunner*, Wien, XVIII., Gentzgasse 126; *Franz Schönbrunner*, Wien, XVIII., Gentzgasse 126; *Maria v. Wunschheim*, Wien, IV., Wiedner-Gürtel 58.

Für den Ausschuß:

Der Schriftführer: *Dr. H. Kunz.*

Auszug aus der 16. ordentlichen Generalversammlung des Union-Yacht-Club Mondsee vom 8. August 1925.

a) 5) Die Mitgliederbeiträge bleiben unverändert.

a) 6) Der neue Ausschuß setzt sich aus folgenden Herren zusammen: Obmann: Herr *R. Baum*; Stellvertreter: Herr Baron *Alter*; Oberbootsmann: Herr Kapitän *Sturm*; Stellvertreter: Herr *W. Sachs*; Kassier: Herr *R. Iglar*; Stellvertreter: Herr Baron *Alter*; Schriftführer: Herr *R. Faber*; Stellvertreter: Herr *Dr. Rimböck*; Ohne Funktion: die Herren *D. Deutschmann*, *Dr. Kunewalder*, *Otto Kunz*; Delegierter: Herr *Ing. Held*.

a) 8) Über Vorschlag des Oberbootsmann werden in Hinkunft für Segelboote je S 7'— pro 10 m² Segelfläche, für Motorboote S 20'— als Aufbewahrungsgebühr gerechnet.

a) 9) Über Antrag des Oberbootsmann wird die Errichtung eines neuen, großen Bootschuppen beschlossen und werden die Herren Kapitän *Sturm*, *Rudolf Iglar* und *Walther Sachs* mit dem Studium der Lösung der technischen und finanziellen Frage betraut. Weiters wird der Kassier ermächtigt, den Betrag von S 3000'— zur Bestreitung der Baukosten aufzunehmen.

Wörthersee-Woche 1925.

(Schluß aus Folge 10.)

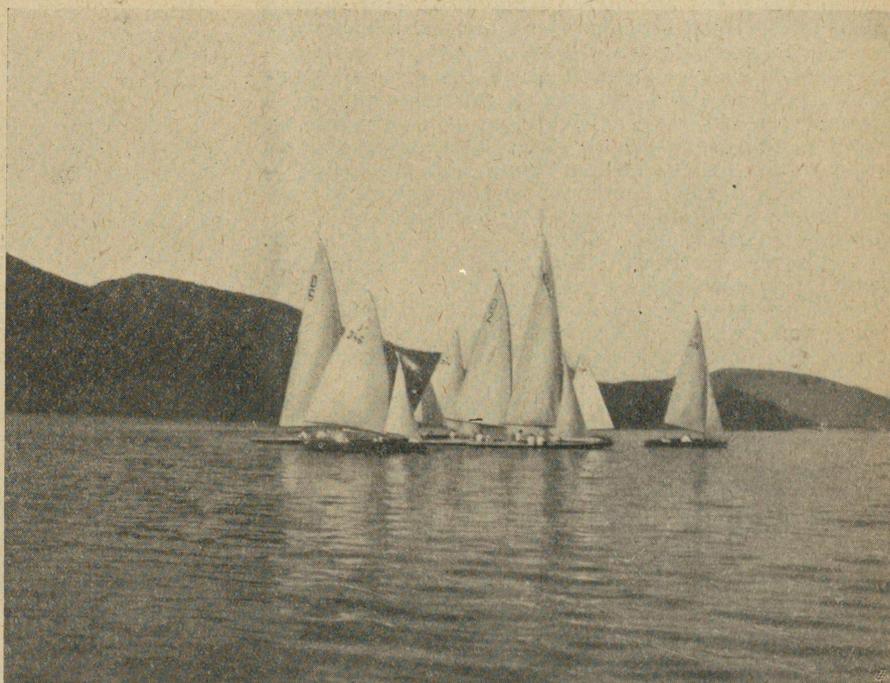
Am 17. August mußten zur Aufarbeitung des Rückstandes zwei Wettfahrten gesegelt werden. Um 10 Uhr 50 Min. wurden als erste die Sechser auf die Bahn geschickt, die angesichts der recht flauen östlichen Brise um einen Rundgang gekürzt wurde. Gefion III verlor gegen ihre Gewohnheit schon beim Start 2½ Minuten, brachte davon allerdings einen Teil auf der ersten Runde ein, beim zweiten Rundgang zog aber Rarahu umso sicherer davon. — Unter den 35ern lief bei dem sanften Lüftchen Saelde auf und davon, an zweiter Stelle lag zunächst Seraphita, mußte ihren Platz jedoch auf der zweiten Runde an Wildfang abtreten und sich mit dem III. Preis begnügen.

Bei den 22ern nahm der Start infolge der Flaute fast 2 Minuten in Anspruch. Sindbad V. führte wieder einmal vom Start bis zum Ziel, ihm folgte nach 3'11 Min. Sif, nach weiteren 2'18 Min. Frehdachs, der jedoch einem von Orplid II erhobenen Protest weichen mußte, so daß diese den 3. Preis erhielt. Die beiden nächstfolgenden Boote, Fanfu II und Kisangyalom, erleichterten ihr böses Gewissen durch Verweigerung der Unterschrift, so daß die erst an siebenter Stelle eingelaufene Gretl noch den 4. Preis erhielt. — Unter den 15ern fuhr wieder Alraune II ihr Rennen nach Belieben nach Hause.

Auch die um 3 Uhr beginnende Nachmittags-Wettfahrt begann bei demselben sanften Ostwind wie die vormittägige. Bei den Sechsern ging es diesmal um den Herausforderungspreis, dessen Bestimmungen noch aus dem Jahre 1912 stammen und der jetzt geltenden Vorschrift des § 8 WSB. nicht mehr entsprechen — er ist dreimal binnen 5 Jahren zu gewinnen. Mit Sicherheit glaubte man annehmen zu können, daß Rarahu ihn heuer endgültig erobern würde; aber hier wie überhaupt usw. Die Stiftung eines neuen Herausforderungspreises für die dem Aussterben geweihten Sechser erschien nicht sehr wahrscheinlich, also beschloß der Eigner der Rarahu anscheinend, die Umlaufzeit des bisherigen nochmals zu verlängern — vielleicht auch wollte er an dem sonnigen Flaudentage seiner Mannschaft ohne Verletzung des § 16 die Annehmlichkeit eines Bades zukommen lassen, kurz: Rarahu setzte sich am Dellacher Ufer auf Grund und es dauerte geraume Zeit, bis ihre Mannschaft die 2800 kg wieder flott gemacht hatte. Inzwischen zog Gefion III stolz und siegessicher von dannen. Aber, als ob der Wettfahrtausschuß noch einen letzten Versuch machen wollte, dem Herausforderungspreis ein Ziel zu stecken und zu diesem Zwecke Rarahu Gelegenheit zur Wiedereroberung des verlorenen Terrains zu geben, machte er von der angesichts der vorgerückten Nachmittagsstunde naheliegenden Möglichkeit, die Bahn abzukürzen, keinen Gebrauch; die Folge davon war, daß nicht nur die Kiel-yachten, sondern auch die beiden letzten 15er in die hoffnungslose Abendflaute gerieten und daß es um ein Haar nötig geworden wäre, die Ziellinie mit Scheinwerfern zu beleuchten, zumal gerade Neumond war. Gefion III lief um 7 Uhr 41'23 als Siegerin ein, ihr folgte nach 3'46 Rarahu, Cobra hatte nach der zweiten Runde aufgegeben. Von den 35ern kamen nur die drei Preisträger herein: Saelde, Wildfang und Röntakwinta, letztere um 8 Uhr 20'46 Min., so daß die

beiden Schüsse, die den Schluß der Wettfahrt anzeigten, fast als nächtliche Ruhestörung empfunden wurden. Die übrigen 35er hatten schon vor Einbruch der Dunkelheit zum hölzernen Leesegel gegriffen.

Die 22er waren noch etwas glimpflicher davongekommen, wenngleich auch ihre Zeitenabstände im Ziel bereits deutlich die Einwirkung der Abendflaute verrieten: Sindbad V lief um 6 Uhr 1'22 Min. ein, ihm folgte nach 20 Min. Sif, dann kamen nach weiteren 15 Min. knapp nacheinander Kisangyalom und Toni II; wieder 20 Min. später folgten im Kampf um den V. Platz in räumlich sehr kurzen Abständen Schelm, Gretl, Strolch II, Windspiel, Fanfu II, Frehdachs und Inge III, den Schluß bildete Ella III, 1 Stunde 5'49 Min. nach Sindbad einlaufend. Schelm verzichtete übrigens auf den 5. Preis



Wörthersee-Woche 1925.

zugunsten der Gretl, da er irgendwo eine Protestflagge winken gesehen hatte. Aus ähnlichen Beweggründen hatte Orplid II schon nach der ersten Runde aufgegeben.

Von den 15ern konnte Alraune II eben noch den letzten 22er überholen, ihr folgte nach 40 Min. Nixe und nach einer weiteren halben Stunde Spatz. Alles in allem: es war ein schöner, sonniger Tag, aber nie wurde es so schmerzlich wie an diesem empfunden, daß bei der Neulegung der am 1. und 2. August vertriebenen Wendemarken die mit 8½ bis 9 Sm. in Aussicht genommene Bahn auf fast 11 Sm. ausgedehnt worden war.

Der 18. August brachte bei schönem Wetter wieder leichten Ostwind, aber etwas besser und ausdauernder als am Vortage. Bei den Sechsern zog wieder Rarahu davon, ebenso bei den 15ern Alraune II. Unter den 15ern hatte Röntakwinta ihren guten Tag; sie hielt sich ziemlich knapp hinter der gewohntermaßen führenden Saelde, deren Vorsprung im Ziel nur 2'05 betrug — bei dem gleichmäßig leichten Ostwind viel weniger, als man von ihr gewohnt war; lag dies an ihr oder an Röntakwinta? Als 3. folgte Rielly II, der es auf dem zweiten Rundgang geglückt war, sich an Wildfang und Seraphita vorbeizuschieben. Wildfang protestierte gegen Seraphita wegen angeblichen Nichttraumgebens beim Runden der

Startboje, wurde jedoch nicht nur abgewiesen, sondern selbst wegen unzulässigen Eindringens ausgeschlossen, da er raumschots, Seraphita aber hart am Wind zur Boje gekommen war. Ein wechselseitiger Protest Wildfang-Rielly wurde daraufhin beiderseits zurückgezogen.

Bei den 22ern erschien Toni II in einem neuen Gewande, sie hatte ihre Hochtakelung über Nacht gegen eine Sluptakelung vertauscht — sehr zu ihrem Vorteil, denn sie entpuppte sich nunmehr als vorzügliches Leichtwetterboot, lief einträchtig mit Sindbad V beträchtlich vor dem übrigen Jollenfelde daher und mitten in die 35er hinein. Sie erwies sich tatsächlich als das schnellere der beiden führenden Boote und endete 58 Sek. vor Sindbad. Den 3. Platz besetzte anfangs Orplid II, mußte ihn jedoch auf dem zweiten Rundgang an Frehdachs abtreten.

Hatten bisher sämtliche Wettfahrten — sowohl die drei Rennen des österr.-ungar. Länderwettkampfes als auch die ersten sechs Rennen der Wörthersee-Woche bei Ostwind stattgefunden, der ein einzigesmal (am 16. August) die für den Wörthersee typische Stärke von etwa 2 m überschritten hatte, so sollte die letzte Wettfahrt einmal Leben in die Bude bringen. Der schon vormittags einsetzende Südwest ließ ein kräftiges Zulegen erwarten, und wirklich blies es zur Zeit des Starts sehr frisch aus WSW., am Nordufer mehr westlich schralend mit weißen Kämmen, so daß fast sämtliche Boote mehr oder weniger gerefft auf die Bahn gingen — die nicht gerefft oder zu wenig gerefft hatten, sollten davon nicht froh werden; einige Jollen blieben überhaupt zu Hause, weil der unentbehrliche dritte Mann nicht — wenigstens nicht im gewünschten Format und Gewicht — aufzutreiben war.

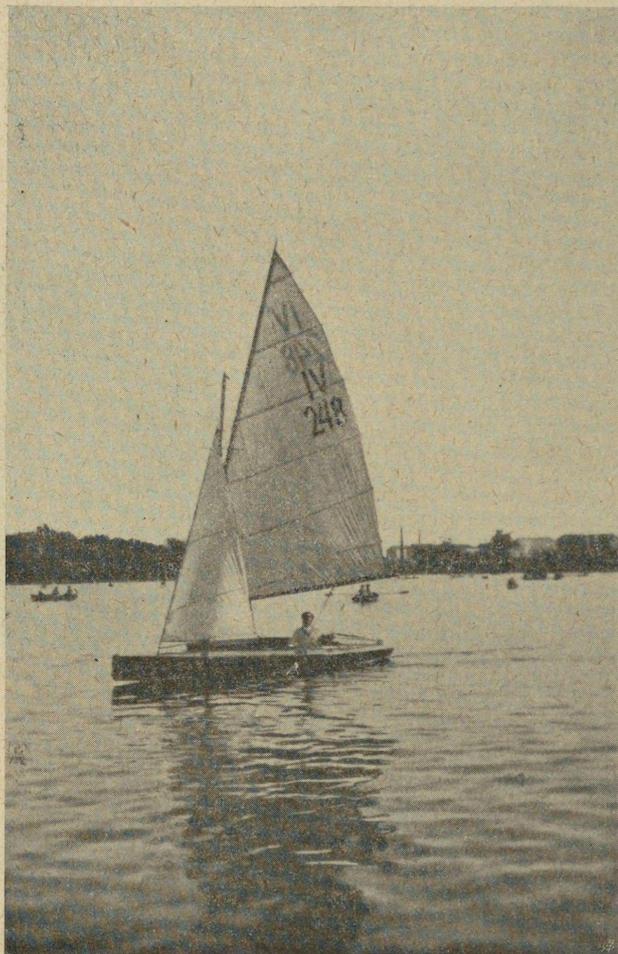
Von den Sechsern blieb Cobra dem Starte fern, Rarahu ging mit Vollzeug ins Rennen, verlor aber dadurch in den schweren Drückern gegen die richtig gereifte Gefion mehr, als sie in leichteren Momenten einbringen konnte, und mußte sich mit 0.59 geschlagen bekennen.

Das Rennen der 35er gestaltete sich zu einem Zweikampf zwischen Seraphita und Sindbad III, der bei dem schweren Wetter endlich einmal auf die Kosten seiner Umgestaltung kam. Nach wechselnder, stets knapper Führung vermochte Seraphita das Rennen mit 0.39 für sich zu entscheiden; die Zeiten beider Boote waren (auf 10.7 Sm.) um knappe 5 Minuten schlechter als die der beiden Sechser (die ihre Eignung für schweres Wetter schon wiederholt bewiesen hatten), dürfen also wieder einmal als Beweis dafür gewertet werden, daß ein freier 35er nicht unbedingt bloß eine Flautenkutsche sein muß; insbesondere Seraphita, die auch beim leichten Wörthersee-Wind stets an 2. oder 3. Stelle zu finden war, dürfte in ihrer Klasse den Typus des guten Allroundbootes vertreten. Die Erfahrungen der beiden ersten Jahre haben also am Wörthersee jedenfalls schon etwas zur gesunden Entwicklung der Klasse beigetragen. Den 3. Platz besetzte Rielly II, ihr folgten Röntakwinta und Saelde, der der Wind offenbar zu frisch war. Wildfang hatte, an letzter Stelle liegend, nach der zweiten Runde aufgegeben.

Die 22er erschienen bloß neun Mann hoch am Start, und bald lichteten sich ihre Reihen noch mehr. Kaum 200 m nach dem Start brach Schelm den Mast. Auf der Kreuzstrecke zur Mennig-Fabrik, die namentlich in ihrem letzten Teil bei westlich schralendem Wind und einem für den Wörthersee schon recht anständigen See-gang beträchtliche Anforderungen an die Jollenmannschaften stellte, bildete sich bereits die endgültige Prozession heraus: Gretl, Fanfu II, Frehdachs, Orplid II, Sif, Toni II,

Ella III hatte schon früher aufgegeben, und auf Sindbad V kämpften zarte Damenhände nach dem Runden der Marke einen vergeblichen Kampf mit dem Spinnaker, worauf Sindbad das aussichtslos gewordene Rennen aufgab. Toni II konnte sich auf der Vorwindstrecke vorübergehend vor Sif legen, brach aber beim Runden der Werzer-Boje die Klau und mußte Sif wieder an sich vorbei lassen. Sie segelte zwar trotz der Havarie das Rennen sehr wacker zu Ende, konnte aber den Zeitverlust nicht mehr einbringen. Bemerkenswert war die von Gretl gesegele Zeit, die über die erste Runde besser war als die des zweiten Sechser, über zwei Runden zwar um 1.46 beziehungsweise 1.23 länger als die der beiden Sechser, aber noch immer um 1.10 schneller als die des schnellsten 35ers.

Bei den 15ern lief Alraune II wieder ihr Rennen für sich, sie hatte schon nach der ersten Runde vor Spatz einen Vorsprung von 15 Min., der sich bis ins Ziel auf 18 Min. vergrößerte. Ihre Fahrzeit entsprach der des 4. Preisträgers unter den 22ern.



Erfolgreiches 10 m² Rennboot „Ariraha“ (Konstrukteur V. Feinig) des Herrn O. Winds auf der „alten Donau.“

FRANZ KNOBLICH

FEINSTE HERRENGARDEROBE
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

Alles in allem konnten wir zufrieden sein: Es gab Wind in verschiedenen Tonarten, regelmäßig leicht, einmal gut und einmal fast zu gut, aber immer gleichmäßig, es gab in der ganzen Woche wie auch im vorausgegangenen Länderwettkampf nicht eine einzige Chancensegelei, sogar die einzige Flautentreiberei am Abend des 17. August wurde zwar störend empfunden, dürfte aber keinen nennenswerten Einfluß auf die Ergebnisse

dieser Wettfahrt ausgeübt haben. Und die verschiedenen Windstärken boten jedem Boot Gelegenheit, sich zur Geltung zu bringen. So war denn auch die Zahl derer, die bei der am 20. August im Rahmen eines gemeinsamen Abendessens bei Lampel vorgenommenen Preisverteilung ganz leer ausgingen, eine sehr kleine — namentlich von den Booten, die sämtliche Wettfahrten ausgesegelt hatten, blieb kein einziges unbelohnt. *Dr. R. J.*

Zeitenliste folgt im Dezember.

Der österreichisch-ungarische Länderwettkampf.

Bei den Auswahlrennen, die auf dem Wörthersee am 1. August bei leichtem Ostwind und am 3. August bei schwerem Westwind abgehalten worden waren, hatten zwei Feinig-Boote vom Jahre 1923, Greil (*R. Fiedler*) und Frehdachs ex Toni (*V. Herbst*), am besten abgeschnitten. Ihnen zunächst kamen der neue Feinigsche Sindbad V (*O. Winds*) und zwei Neubauten der Wörthersee-Werft, Orplid II (*Dr. U. Kunz* vom U. Y. C. Z. A.) und Sif (*R. Salcher*). Bei leichtem Wind war ihre Reihenfolge Orplid, Sif, Sindbad, bei schwerem Wind die umgekehrte; um unter diesen dreien noch eine engere Auswahl zu treffen, wurde beschlossen, sie nochmals bei leichtem Ostwind, wie er auf dem Wörthersee die Regel bildet, einer engeren Auswahl zu unterziehen.

Zu dieser Prüfung, die am 4. August stattfand, erschien Sindbad leider nicht, da sein Eigner abreisen mußte und — wohl nicht ohne Grund besorgte, daß das Boot unter fremder Führung nicht seine wahre Form zeigen würde. Auf Grund der zwischen Orplid und Sif veranstalteten Stichproben wurde dann Sif als dritte Vertreterin Österreichs gegen die Ungarn bestimmt. Da Sif hinter Greil und Frehdachs zurückgeblieben war, Greil aber schon im Vorjahre gegen die Ungarn unterlegen war, obwohl sie sich dann in der Wörthersee-Woche als unser bester 22 er erwiesen hatte, durften die Ungarn, die mit zweien ihrer vorjährigen Boote (Kisangyalom und Mani III) und einem nach demselben Riss entstandenen Neubau (Rosseb) erschienen, eigentlich mit sicherer Aussicht auf Erfolg ins Rennen gehen.

Aber es sollte anders kommen: Sif wurde noch am letzten Tag von ihrem Konstrukteur, *Ing. Rudolf Schlenk*, gründlich in die Arbeit genommen, einige bei den Auswahlrennen wahrgenommene Mängel an ihrer Besegelung und am Ruder wurden behoben, und von ihrem Führer (*Dr. Johanny*), dem als Mannschaft der Konstrukteur zur Seite stand, konnte man erwarten, daß er aus dem Boot das Möglichste herausholen würde. So sollte denn wirklich in Erfüllung gehen, was der Obmann des U. Y. C. Z. W. beim Begrüßungs-Gabelfrühstück am 9. August den ungarischen Gästen ebenso humorvoll wie aufrichtig gewünscht hatte: Daß sie vom Wörthersee mit denselben Gefühlen scheiden möchten wie im Vorjahre die Wörtherseer vom Plattensee (sie hatten dort im Kreise lieber Sportgenossen eine Reihe höchst angenehmer Tage verlebt und sich äußerst wohl befunden — den eigentlichen sportlichen Erfolg aber hatten die anderen davongetragen!)

Am 9. August um 2 Uhr 20 Min. fiel der Startschuß zur ersten Wettfahrt. Bei leichtem, gleichmäßigem

Winde von etwa 2 m gingen die Boote in Dwarlinie in der Reihenfolge Kisangyalom (1 Sek.), Sif (4), Greil (8), Frehdachs (12), Mani (29) und Rosseb (36) auf die kurze Kreuztour zur Schlangeninselboje, die in der Reihenfolge Kisangyalom, Frehdachs, Sif, Rosseb (zugleich mit Greil), zuletzt Mani, gerundet wurde. Auf der anschließenden Spinakertour ging Sif an Frehdachs vorbei, während Greil und Rosseb einen erbitterten Luvkampf bis zum Startplatz und dann das Südufer entlang ausfochten, mit dem Erfolge, daß beide bei der Mennigfabrik hinter Mani zu liegen kamen.

Die Fabriksboje wurde in kurzen Abständen in der Reihenfolge Kisangyalom, Sif, Frehdachs, Mani, Rosseb, Greil gerundet. Während alle anderen hart an den Wind gingen, lief Greil voll und bei dem Südufer zu und verbesserte dadurch ihre Position bedeutend, da sie dort bessere Brise fand. Die Startlinie wurde am Ende der ersten Runde noch von Kisangyalom als Erster passiert, aber weit draußen, so daß die drei österreichischen Boote, die in der Reihenfolge Greil (0'48), Frehdachs (1'04), Sif (1'42) nach ihr, aber viel näher dem Lande, also zu Luv, vorbeikamen, als auf ungefähr gleicher Höhe mit ihr liegend angesehen werden konnten. Sie fanden wohl auch in der Nähe des Südufers etwas besseren Wind als die Ungarin, jedenfalls brachte die Rundung der Schlangeninselboje am Ende der langen Kreuztour den von allen Zuschauern mit Herzklopfen beobachteten, bisher noch in keinem unserer Länderwettkämpfe erlebten Augenblick, in dem die drei österreichischen Boote geschlossen vorauslagen.

In der Reihenfolge Greil, Sif, Frehdachs, Kisangyalom, Rosseb, Mani wurde die zweite Spinakertour nach Töschling angetreten. Hier zeigten sich wieder die besseren Vorwindeigenschaften: Sif, Kisangyalom und Rosseb schoben sich nach vorne, obwohl Greil und Frehdachs ihre Plätze energisch verteidigten. Den Vorteil davon hatte Sif, die die Wallerwirtboje unangefochten als Erste runden konnte. Einmal vorn liegend, wußte sie auf der Kreuztour jeden Durchbruchversuch der Ungarin abzuwehren, überhaupt brachte die Kreuztour keine Veränderung mehr. Mit einem Vorsprung von 2'21 vor Kisangyalom beendete Sif das Rennen; die atemlose Spannung des Publikums, namentlich der Wörtherseer, löste sich in jubelndem Beifall; auch der Mannschaft der Kisangyalom wurde die wohlverdiente Anerkennung zuteil. In ungefähr gleichem Abstände kam als drittes Boot Rosseb ein, dicht gefolgt von Frehdachs, dann in verhältnismäßig kurzen Abständen Greil und Mani III.

Österreichische Schiffbau-Aktien-Gesellschaft, Gmunden, Oberösterreich

Bestellbüro: Wien, I., Neuer Markt 6

Bau von Klassenbooten nach Vorschrift des D.-S.-V. — Die Werft hat die schnellsten Boote der 10, 15 und 20 Quadratmeter Rennklasse in den letzten Jahren gebaut und stellt bei Bestellung solcher Rennboote Zeichnungen hervorragender Konstrukteure ohne Berechnung bei — Erstklassiges Material — Mässige Preise

Die Zeiten im Ziele waren (auf 7 Seemeilen):

			Punkte für Österreich:	für Ungarn:
Sif	3.01.30	I	100	—
Kisangyalom	3.03.51	II	—	65
Rosseb	3.06.02	III	—	35
Frechdachs	3.06.18		20	—
Gretl	3.07.02		10	—
Mani III	3.08.44		—	—
Insgesamt			130	100

Das schöne Wetter mit leichtem Ostwind hielt auch am 10. August unverändert an. Da am Vortage die Brise zum Schluß der Wettfahrt etwas abgeflaut hatte, wurde mit Zustimmung aller Beteiligten der Beginn der Wettfahrt um eine Stunde vorverlegt. Der Start vollzog sich geschlossen innerhalb 13 Sekunden, nur Frechdachs klappte mit 1 Minute nach. Diesmal übernahm Sif von Anfang an die Führung und behielt sie während der ganzen Wettfahrt. Ihr zunächst lag mit großer Regelmäßigkeit Kisangyalom. Auf den dritten Platz hatte sich bis zur Schlanginselboje trotz seiner Startverspätung Frechdachs herausgekreuzt, der sich auf der Vorwindstrecke lebhaft bemühte, sowohl Kisangyalom als auch dem aufrückenden Mani III das Leben sauer zu machen. Diese drei luvten sich gegenseitig bis zum Nordufer, wo Kisangyalom eben noch entkommen konnte, während Frechdachs und Mani im flauerer Winde unter Land einigermaßen hängen blieben, so daß sie erst hinter Gretl und Rosseb die Fabriksboje runden konnten.

Auf der Kreuzstrecke bis zur Startboje gelang es Gretl, sich (allerdings nur vorübergehend) auf den II. Platz vorzuarbeiten, ebenso schob sich Mani zeitweise auf den IV. Platz, den er aber dann wieder Rosseb überlassen mußte. Das Rennen endete, ohne daß sich so viele spannende Einzelkämpfe und Verschiebungen abgespielt hätten wie am ersten Tage, mit einem sichern Siege der Sif. Ihr folgte nach rund 2 Minuten Kisangyalom, nach einer weiteren Minute Gretl. Die Fahrzeit war dank der besseren Brise um rund 40 Minuten besser als die des ersten Tages. Nachstehend die Zeitenliste:

			Punkte für	
			Österreich:	Ungarn:
Sif	2.21.42	I	100	—
Kisangyalom	2.23.39	II	—	65
Gretl	2.24.37	III	35	—
Rosseb	2.25.00		—	20
Mani III	2.25.55		—	10
Frechdachs	2.26.04		—	—
Insgesamt			135	95

Unter Zurechnung der Ergebnisse des ersten Tages führte somit Österreich mit insgesamt 265 Punkten gegen 195, also mit einem Vorsprung, der durchaus nicht uneinbringlich erscheinen konnte; die Ungarn hätten am letzten Tage beispielsweise nur den I., III. und IV. Platz besetzen müssen, um den Gegnern doch noch den Sieg zu entreißen (1924 hatten sie zweimal den I. und II. Platz besetzt!). Es bestand also immerhin eine gewisse Aufregung, als die Startzeit des dritten Rennens herannahte. Zunächst mußte der Start allerdings um eine Viertelstunde verschoben werden, da es noch recht flau war; bald aber setzte der Ostwind ein und hielt durch, ganz wie am Vortage. Kisangyalom stürzte sich etwas allzu eifrig in

den Kampf und mußte zurück; der Start vollzog sich nunmehr in der Reihenfolge Sif (6 Sek.), Mani (8), Frechdachs (9), Rosseb (10), Gretl (18) und Kisangyalom (24).

Bis zur Schlanginselboje konnte Kisangyalom ihren Startverlust nur teilweise einbringen. Die Boote rundeten dort in der Reihenfolge Sif, Frechdachs, Rosseb, Kisangyalom, Mani, Gretl. Frechdachs lief entschieden besser als an den beiden ersten Tagen, nachdem sein schon zu flach stehendes Großsegel mittels einiger Dutzend Stecknadeln eine etwas bauchigere Form erhalten hatte. Er hatte auf der Vorwindstrecke wieder andauernde Luvkämpfe, zuerst mit Rosseb, dann mit Kisangyalom zu bestehen. Letztere mußte er schließlich an sich vorbeiziehen lassen. Sif hatte inzwischen mit gutem Vorsprung unbehelligt die Fabriksboje erreicht, nach reichlich 2 Minuten folgte Kisangyalom, dann Frechdachs, Rosseb, Mani und Gretl.



Der Sieger im österr.-ungar. Länderwettbewerb „Sif“.
Steuermann: Dr. R. Johanny. Konstrukteur (Vorschoot) Ing. R. Schlenk.

Auf der langen Kreuztour schob sich Mani vor Rosseb, sonst änderte sich nichts, doch ließ ein vorübergehendes Abflauen der Brise die hinten liegenden Boote einigermaßen auflaufen, so daß sich Kisangyalom der führenden Sif bedenklich zu nähern vermochte und ihr nach dem Runden der Schlanginselboje immerhin schon

den Wind stören konnte. Sif, lief, um sich der Abdeckung zu entziehen, bis ans Südufer zum Schwimmsteg am Startplatz und hinter demselben knapp unter Land weiter, immer dicht gefolgt von der ständig aufrückenden Kisangyalom, die sorgfältig darauf bedacht war, ihren Gegner nicht entkommen zu lassen. Die Spannung der Zuseher, in deren unmittelbarer Nähe sich dieser Kampf abspielte, war natürlich eine große, konnte doch ein Erfolg Kisangyaloms über Sif für den ganzen Länderwettkampf entscheidend sein!

Schluß folgt.



Atterseewoche 1925.

Start der 22 m² Rennklasse in der I. Verbandswettfahrt.

Phot. Assim Demir Tourgoud Bey.

Mondsee-Woche 1925.

Die Mondsee-Woche 1925 kann im Rückblick auf die bisherigen Regatten jedenfalls als eine der schönsten bezeichnet werden. Wenn auch Witterung und Wind nicht immer den Wünschen der Segler und Zuseher entsprachen, gab es doch schönen Sport. Die Beteiligung war die größte aller bisher auf dem Mondsee veranstalteten Wettfahrten. Es starteten insgesamt 17 Boote, davon 1 Binnenjolle, 7 Fünftehner, 2 Zehner, 7 Boote der Ausgleichsklasse. Zu unserer besonderen Freude nannten auch 4 Boote der Nachbarseen, wodurch sich die Rennen wesentlich interessanter gestalteten. Herr Schmidt vom Traunsee kam mit seinem neuen Kismet VI, einem von der Gmundner Werft erbauten, viel versprechenden Fünftehner, vom Wolfgangsee brachte Herr Helmberger den neuen Fünftehner Skadi III, Herr Dr. P. Strohschneider erschien mit seinem Albatros II, Herr H. Schulze sandte den bewährten Klein Falkenstein II und als Vertreter des Attersees meldete Herr E. Medinger die Binnenjolle Erin. Zu restlos schönen Regatten hätte also nur noch guter Waldwind kommen sollen; leider mußten wir uns mit wenig, sehr wenig West begnügen, der ab und zu durch einen schwachen Ost abgelöst wurde und die Flautentreiberei abwechslungsreicher machte. Die heimischen Vertreter der Fünftehner Klasse Sechserl IV, Sechserl III und Blanca Maria hatten es mit schweren Gegnern zu tun und kaum dürfte es heuer ein interessanteres Fünftehnerfeld auf den Salzkammergutseen gegeben haben. Drei »unbeschriebene Blätter«, Kismet, Skadi und Sechserl IV sollten erst einmal zeigen, wie sie sich zu Gegnern wie Klein Falkenstein I und Albatros II stellen würden. Leider gab es, wie bereits erwähnt, meist leichten Wind, wodurch die Flautenläufer

von Haus aus im Vorteil waren. Trotzdem zeigten sich durchwegs geschlossene Felder und eine Entscheidung war selten vor Schluß des Rennens zu erkennen, weswegen es immer schöne Endkämpfe gab, die mit größter Spannung verfolgt wurden. Am deutlichsten ist dies aus den Tabellen der Ergebnisse zu ersehen, wobei nochmals betont sei, daß von vier Rennen, drei einen sehr flauen Einlauf hatten, es daher für die Zielrichter nicht leicht war, die in Deckung liegenden Boote richtig zu zeiten. Am 18. August konnte sich beispielsweise Kismet den zweiten Platz mit nur einer Sekunde Vorsprung vor Klein Falkenstein sichern. Den ersten Punktpreis bei den Verbandswettfahrten der 15 m²-Rennjollen holte sich Herr Walther Sachs mit seinem Sechserl IV, einem Berliner Neubau, der knapp vor den Regatten eintraf und der härteste Gegner von Kismet VI, der den zweiten Punktpreis gewann, sein dürfte. Der dritte Punktpreis fiel auf Klein Falkenstein.

Die Wettfahrt um den Falkensteinpreis erfüllte leider nicht ganz ihren Zweck. Um den schönen Preis, den Herr H. Schulze in liebenswürdigster Weise gestiftet hatte, sollten Binnenjollen und Fünftehner gemeinsam laufen. Auf diese Weise hoffte das Regatten-Komitee einen Vergleich in Bezug auf Verwendbarkeit und Schnelligkeit der beiden Klassen demonstrieren zu können. Die schwache Beteiligung der Binnenjollen, (es startete in dieser Klasse nur Erin) vereitelte die Absicht der Veranstalter. Trotzdem kam es zu einem sehr hübschen Langstreckenlauf Mondsee-Kreuzstein-Mondsee, bei dem Sechserl IV den ersten, Klein Falkenstein den zweiten, Kismet VI den dritten Preis errangen. Erin lief erst als siebentes Boot ein.

Bei den Rennen der Ausgleichsklassen erhielten Lotte den ersten, Pirat den zweiten und Calafatti den dritten Punktpreis.

Ein sehr schönes Bild zeigte die Wettfahrt um den Dreadnought-Pokal, zu der zehn Boote am Start erschienen. Die Reihenfolge des Einlaufes der Preisanwerter war: Pirat I., Lotte II., Sechserl 3 III., Erin IV., Blanca Maria V.

Im Clubhaus-Handicap, bei dem zehn Boote starteten, siegte Blanca Maria. Diese Wettfahrt stand so recht im Zeichen der Strichböen. Während einige Boote bereits drei Bojen gerundet hatten, klebten die großen in einer hoffnungslosen Flaute knapp hinter der Startboje. Nur ruckweise ging es vorwärts; jedes Boot hatte, wenn überhaupt, seinen Privatwind aus den unmöglichsten Richtungen, bis sich endlich das ganze Feld kurz vor der Ziellinie wiederfand, von wo aus Blanca Maria durch einen geschickten Schlag als erste durchs Ziel ging. Fb.

Pension Opernring

Ludwig Riedl

Haus ersten Ranges

Modernster Komfort

Wien, I., Opernring 11

Telephon 24-32

Ergebnisse der Mondsee-Woche 1925.

Binnenjollen

Verbands-Wettfahrten.

Name	Eigner	17. August	18. August	21. August	21. August
Erin	E. Medinger	n. gest.	n. gest.	3.10.2	1.51.9

Name	Eigner	15 m ² Rennjollen			
Sechserl III	Gaumannmüller	3.5.42	3.35.56	3.7.14	n. gest.
Blanca Maria	J. Kunz	3.4.28 ^{1/2}	3.42.12	3.4.15	1.38.00
Sechserl IV	W. Sachs	2.37.50 ^{1/2}	3.25.50	2.59.50	1.34.58 I
Klein Falkenstein II	H. Schulze	3.1.33	3.31.49	3.00.26	1.35.30 III
Albatros II	Dr. P. Strohschneider	3.5.39	3.32.47	3.1.29	1.40.22
Skadi II	A. Helmberger	3.4.28	3.33.14	3.2.52	1.44.58
Kismet VI	M. Schmidt	2.36.32 ^{1/2}	3.31.48	2.39.21	n. gest. II

10 m² Rennjollen

Hiasl	H. Breisky	3.25.55	2.43.27	3.19.54	3.06.43
Grille	G. Schmook	3.25.06	2.44.29	3.01.53	3.06.28 I

Interne Wettfahrten.

Ausgleichs-Klassen

Name	Eigner	17. August	20. August
Lieselott	H. Deutschmann	aufgeg.	3.7.27
Strupp	E. Preuschen	aufgeg.	3.7.54
Calafatti	Fr. M. Hass	4.22.5	2.57.36 ^{1/2}
Elbis	E. Breisky	aufgeg.	2.59.17
Nirwana	J. Schoenig	aufgeg.	2.59.29
Pirat	Dr. Kunewalder und R. Faber	disqual.	2.24.38 ^{1/2} II
Lotte	J. Sturm	3.21.43 ^{1/2}	2.33.11 I

Wettfahrt um den Falkenstein-Preis

Name	Eigner	19. August
Binnenjolle Erin	E. Medinger	4.24.00
15 m² Rennjolle Sechserl III	Gaumannmüller	4.34.42 ^{1/2}
„ Sechserl IV	W. Sachs	4.01.49 ^{1/2} I
„ Blanca Maria	J. Kunz	4.10.41 ^{1/2}
„ Klein Falkenstein II	H. Schulze	4.05.03 II
„ Albatros II	Dr. P. Strohschneider	4.06.46
„ Skadi II	A. Helmberger	4.23.30
„ Kismet VI	M. Schmidt	4.05.53 III

Wettfahrt um den Dreagnought-Pokal

Clubhaus-Handicap

Name	Eigner	22. August	Name	Eigner	23. August
Lotte	Kap. Sturm	1.41.5 II	Fünferl	P. Graf Almeida	n. gest.
Calafatti	Fr. M. Hass	1.58.58	Hiasl	H. Breisky	1.54.31
Pirat	Dr. Kunewalder u. R. Faber	1.35.52 I	Grille	G. Schmook	1.53.15 V
Erin	E. Medinger	1.44.14 IV	Lieselott	H. Deutschmann	aufgeg.
Sechserl III	K. Gaumannmüller	1.42.10 III	Strupp	E. Preuschen	1.51.57
Sechserl IV	W. Sachs	n. gest.	Calafatti	Fr. M. Hass	1.43.26
Blanca Maria	J. Kunz	1.51.49 V	Nirwana	J. Schoenig	1.42.36 IV
Kismet VI	M. Schmidt	n. gest.	Elbis	E. Breisky	1.42.20 III
Klein Falkenstein	H. Schulze	n. gest.	Sechserl III	K. Gaumannmüller	n. gest.
Nirwana	J. Schoenig	2.9.32	Sechserl IV	W. Sachs	1.33.09 II
Elbis	E. Breisky	2.2.9	Blanca Maria	J. Kunz	1.32.18 I
Lieselott	H. Deutschmann	2.3.18	Klein Falkenstein II	H. Schulze	n. gest.
Strupp	E. Preuschen	aufgegeb.	Pirat	Dr. Kunewalder u. R. Faber	1.29.16
			Lotte	J. Sturm	1.42.32

„Lisl V“ erfolgreichster Fünfzehner, bei jedem Start I. Preisträger anno 1924 und 1925. Aus la Tabasko Mahagoni in feinsten Ausführung gebaut, Marconi-Takelage aus englischem Tuch, erstklassig in Stand, preiswert verkäuflich. Anfragen bei Dr. Fereberger, Gmunden, Ob.-Öst.

Preis für den erfolgreichsten Steuermann der 15 m Renn-Klasse H. W. Sachs
 Preis für den erfolgreichsten Steuermann der Ausgleichs-Klasse H. J. Sturm
 Preis für den besten Start (2^{1/2}) H. W. Sachs
 Fb.

Segelverein Floridsdorf.

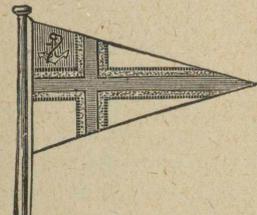
Berichtigung.

In dem Regattabericht des Segelvereines Floridsdorf vom 13. September muß es heißen in 10 m² F. Waaber, statt P. Waaber und 7:50 m² Klasse, statt 7:15 m².

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. — Telefon: 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, Telefon: 55505, 55506.



Rudersport.

Ein kurzer Rückblick auf das Jahr 1925.

Weit entfernt davon auf die ruderischen Ereignisse des heurigen Jahres näher eingehen zu wollen, bieten die folgenden Zeilen eigentlich nur etwas Ziffernmateriale, doch wird derjenige, dem ruderische Betätigung nicht fremd ist, auch aus den Ziffern manches entnehmen können und diese bezw. Statistiken haben immer nur den Zweck zum Nachdenken anzuregen, zu vergleichen. In diesem Falle überlasse ich es dem Fachmanne die Vergleiche zu ziehen, dem sicher die Ergebnisse des Vorjahres noch bekannt sein werden. Wien hatte heuer Gelegenheit, die 40. Jubiläumsregatta mitzumachen und wenn auch die erhofften Berliner Vereine ausblieben, konnte der Wiener Regatta-Verein mit dem Ergebnis der Meldungen vollauf zufrieden sein. Die Beteiligung aus den an uns angrenzenden Staaten war sehr groß. Das schlechte Abschneiden der Wiener Vereine bei dieser ersten und großen Regatta hatte katastrophale Folgen, der ärgste Feind des Sportlers trat auf, die Entmutigung. Die Meldungen zu den weiteren Veranstaltungen zeigten diese Tatsache grell auf,

wenn auch glücklicherweise mit der Zeit wieder Lebens- und Kampfgeister zu bemerken waren, am ziffernmäßigen Ergebnis der Meldungen konnte nicht viel korrigiert werden. Wien als Regatta-Platz bot im Jahre 1925 bei 5 Veranstaltungen mit 68 Rennen den Ruderern Gelegenheit, in allen Bootsgattungen ihre Kräfte zu messen. Es waren ausgeschrieben: 17 Achter, 5 Vierer ohne und 28 Vierer mit Steuermann, 5 Doppelzweier, 3 Zweier ohne und 9 Einerwettkämpfe, von denen aber nur 57 Rennen zur Austragung kamen. Die Teilnahme von 61 Vereinen brachte 314 Boote aufs Wasser, welche mit 1672 Mann an den Start gingen. Die Gelegenheit des Hallenruderns über die Winterzeit wird den daran beteiligten Vereinen zwar nicht viel aber doch einige Vorteile bringen, mit denen sie im Frühjahr leichter oder mit mehr Erfolg im Training arbeiten können. Ein altes Sprichwort sagt, nach Regen folgt Sonnenschein. Hoffen wir, daß das kommende Jahr dem Rudersport nur Sonnenschein, das heißt Aufstieg und Erfolge bringe.

F.



OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schifffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. November

Folge 11

Auswirkung der Adriatarife.

In richtiger Voraussicht des Umstandes, der Zerfall Österreichs-Ungarns müsse die nordadriatischen Häfen, in erster Linie Triest, schwer schädigen, hat die italienische Regierung im System der bekannten »Adriatarife« ein Abhilfemittel gefunden. Die Vorzüge desselben kommen aber nicht nur Triest und Fiume, sondern auch Venedig und Genua zustatten. Ihr Endziel ist im Norden über das Donautal in die C. S. R. greifend das Hinterland der Adria in das Interessengebiet der Nordsee einzuschieben.

Vom Standpunkt der österreichischen Bundesbahnen ist hiezu zweierlei zu sagen: Die Bevorzugung der Adria auf Kosten der Nordsee entspricht dem Bahninteresse, weil sie die Möglichkeit bietet, die Frachten auf langen Wegen über das eigene Netz zu führen. Das heute in Geltung stehende Abrechnungssystem der Frachttarife ist aber dermaßen zugunsten Italiens abgestellt, daß Österreich ganz bedeutend benachteiligt erscheint. Nicht im Prinzip, sondern in einem Detail haben wir Österreicher sonach die Adriatarife wie sie heute sind zu bemängeln. Wem die Hauptsache über die Nebensache geht, der wird um erstere zu fördern gewiß in letzterer einsichtsvolles Entgegenkommen zeigen. Es handelt sich da wohl in erster Linie, aber nicht ausschließlich um Triest, sondern im Hinblick auf das immer festere Gestalt annehmende Fernbahnprojekt auch um Genua.

Eigenartig war die Stellung, welche die deutsche Fachpresse und die deutsche Reichsbahn zum Gegenstande einzunehmen für gut hielten. Die Presse konnte am entgegenkommenden Verhalten unserer Bundesbahnen nicht scharf genug herumkritisieren, die Reichsbahn unser Beispiel nicht schnell genug nachahmen. Daraus ergab sich einmal eine ganz unnötige Trübung unseres Verhältnisses zu Deutschland, wie eine scharfe Opposition deutscher Wirtschaftskreise gegen die Reichsbahntarifpolitik.

Heute hat sich die Sachlage bereits ganz wesentlich zum besseren gewendet. Die Erkenntnis, daß, wie so oft im praktischen Leben, nur das auf leben und leben lassen begründete Kompromiß wirksam abzuwehren vermöge, hat im Verein steigender Bewertung der Elbe als Hauptaus- und Einfuhrweg der C. S. R. zur Erkenntnis geführt, daß die wahren Interessen der Adria nicht über die Donau nordwärts reichen.

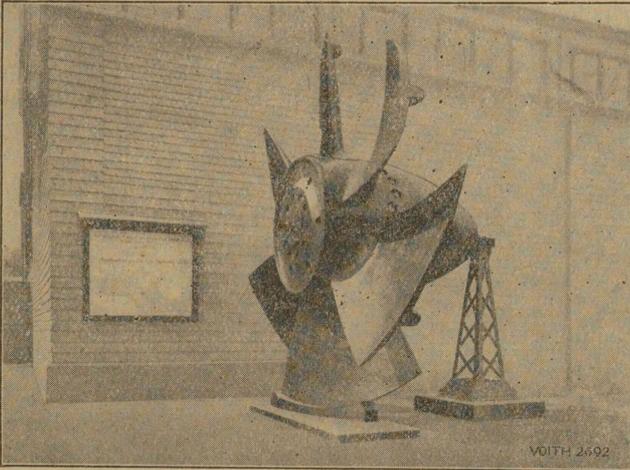
Damit ist Triest's natürliches Hinterland nach einer Richtung begrenzt. Es läßt sich aber auch ost- und westwärts so abgrenzen, daß es die Interessen Fiumes und der beiden altitalienischen Häfen von Venedig und Genua nicht stört. Praktische Arbeit hat da Mussolini geleistet. Als Ostgrenze des Triestiner Hinterlandes kann man die Reichsgrenze Österreichs gegen Ungarn, als Westgrenze das Einflußgebiet der von Salzburg ausgehenden Tauernbahn setzen. Damit ist eine Scheidewand gegen Venedig errichtet, dessen Hauptzufuhrstraße die Brennerbahn bleibt. Westlich daran schließt, mit den Schweizer Bahnen als Zubringer, das Hinterland Genuas.

In dieser Weise abgegrenzt, muß es den Adria-häfen möglich sein neben einander zu bestehen und sich zu entwickeln. Fördern haben hier sowohl die bereits angedeutenden Änderungen in den Bahntarifanteilen, wie Erleichterungen im Zoll- und Paßwesen einzugreifen. Die Gesamtheit aller dieser Maßregeln wird es im Laufe der Zeit bewirken, daß Triest wieder zu seinem früheren Verkehrsumfang gelange. Das ist nicht nur diesem Hafen, sondern auch uns zu wünschen, denn Österreichs Volkswirtschaft bedarf der Steigerung des Verkehrsumfanges zu ihrer Konsolidierung.

Ein Propellerturbinen-Laufrad auf der Verkehrsausstellung München.

Auf der Verkehrsausstellung in München war der Wasserturbinenbau verhältnismäßig wenig vertreten. Um so erfreulicher ist es, daß neben den Modellen und Zeichnungen, die den Ausbau der Wasserstraßen und ihre gleichzeitige Ausnutzung zur Kraftgewinnung darstellen, auch das Originallaufrad einer großen Turbine ausgestellt war und dem Beschauer einen Begriff von den gewaltigen Ausmaßen der Anlagen an einem unserer wichtigsten Schifffahrtswege, der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße, zu geben vermochte. Es ist das Laufrad für eine Propellerturbine, wie sie zur Ausnutzung der Donauwasserkräfte im Kraftwerk Donau-Kachlet der Rhein-Main-Donau-A. G. zur Aufstellung kommen soll. Dort sollen insgesamt 8 Propellerturbinen eingebaut werden. Diese große Anzahl Einheiten gestattet es, bei geringeren Beaufschlagungen eine oder mehrere der Turbinen vollständig abzuschalten, so daß die im Betrieb verbleibenden mit höherer Beaufschlagung laufen. Bei derartigen Betriebsverhältnissen zeigen die Propellerturbinen sehr günstige Wirkungsgrade, weshalb die Wahl auf diese Turbinentype gefallen ist.

Das auf der Verkehrsausstellung gezeigte Laufrad ist nach den Entwürfen der Maschinenfabriken *J. M. Voith*, Heidenheim a. d. Brenz (Württ.) und St. Pölten, Niederösterreich vom Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation, Bochum, gegossen worden. Das Laufrad



zeichnet sich durch seine Größe aus. Es ist tatsächlich bei einem Durchmesser von 4,6 m das bisher größte für eine deutsche Turbine bestimmte Rad.

Die Propellerturbinen des Kraftwerkes Donau-Kachlet sollen ein Gefälle von zirka 3—9 m ausnützen und werden bei dem Höchstgefälle je zirka 9500 PS leisten. Das Laufrad hat 6 Schaufeln, die aus Stahlguß hergestellt an einer ebenfalls aus Stahlguß bestehenden Nabe mit Schrauben befestigt sind. Diese Konstruktion hat den Vorteil, daß die Nabe und jede der Schaufeln einzeln gegossen werden können und der Transport sich leichter gestaltet; außerdem wird dadurch die Genauigkeit der Herstellung vergrößert. Den Abschluß des Laufrades nach unten bildet eine gußeiserne Haube. Die Schaufeln des ausgestellten Rades waren noch nicht bearbeitet.

Es ist natürlich, daß bei einem so großen Rade, für das keinerlei Vorbilder bestanden, umfangreiche Vorversuche gemacht werden mußten, um die Erreichung der geforderten Garantien sicherzustellen. Demgemäß wurde von der ausführenden Maschinenfabrik *J. M. Voith* zunächst ein kleines Modellrad von 250 mm Durchmesser hergestellt und in der Versuchsanstalt der Firma geprüft. Auf Grund der dabei gewonnenen Ergebnisse und Erfahrungen wurde ein zweites Versuchslaufrad von 700 mm Durchmesser erprobt und erst nach dessen Bewährung zur Ausführung des großen Rades geschritten.

Dr. P. H.

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Aus Novisad (Neusatz) wird uns berichtet, daß der Ersatz der alten Schiffbrücke durch eine permanente Brücke soeben in Bauangriff genommen wird. Ferner erfahren wir, daß der Umschlag im Novisader Hafen wegen schikanöser Auslegung der Zollvorschriften seitens der Bekörden in ständigem Rückgang begriffen ist. Die Kaufmannschaft zieht es unter den obwaltenden Umständen vor, die Sendungen bis Belgrad gehen zu lassen. Von dort aus erst gehen sie an die Kundschaft, was für diese höhere Kosten und längere Lieferzeit zur Folge hat.

Der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen hat dormalen 66 Prozent des Vorkriegsumfanges erreicht.

Die Abhängigkeit der Schleppkostenhöhe von der Bauart der Warenboote wurde kürzlich in Deutschland auf dem Versuchswege erhoben. Bezogen auf Ganzmetallboote zeigen Eisenboote mit Holzboden einen um 45 Prozent, Ganzholzboote sogar einen um 90 Prozent höheren Bedarf an Zugkraft. Durch Rückwirkung auf die Gestehungskosten der Kraftbeschaffung ergibt sich sonach ein ganz bedeutender Einfluß der Warenbootbauart auf die Betriebsergebnisse.

Frankreichs Rheinumschlagsverkehr betrug im Jahre 1924 2,562.879 t gegen 1,813.367 t im Jahre 1923. Von ersterer Zahl entfielen 2,266.077 t auf Straßburg, der Rest auf Lauterburg. Umgeschlagen wurden vornehmlich Kohle und Kali.

Polen will 4500 km Wasserstraßen innerhalb der nächsten 25 Jahre bauen, bzw. regulieren, um dadurch seinen Industriegebieten und Kohlenrevieren den Absatz im Lande, wie den Zutritt zur See zu erleichtern.

Der Weltschiffbau zeigt im Hinblick auf die Zahl der auf Stapel gelegten Br. R. T. in diesem Jahre insofern eine Abnahme, als vom April bis Ende Juni 422.114 gegen 619.184 Br. R. T. im Vorjahre in Bauangriff genommen wurden. Dagegen zeigt der Motorschiffbau eine stetige Zunahme. Von 31 Prozent Anteil am Gesamtneubau des Jahres 1924 ist er heuer auf 47 Prozent gestiegen.

Der südbulgarische Hafen von Burgas geht einer nicht unbedeutenden Erweiterung entgegen, weil sich die dormaligen Hafenanlagen sowohl wegen der stetig wachsenden Schiffsgröße, wie auch wegen der nunmehr intensiv in Angriff genommenen Auswertung bulgarischer Bodenschätze als unzureichend erwiesen.

Die griechische Handelsflotte verfügte am 31. Dezember 1924 über 437 Dampfer mit 828.635 Br. R. T. und 1.028 Segler mit 113.707 Br. R. T., zusammen somit über 1465 Schiffe mit 942.342 Br. R. T. Im Juli 1. J. wurden 1429 Schiffe mit 985.526 Br. R. T. gezählt. Die Neubauten vermochten somit nicht den Abgang zu decken.

Die Holztransporte über Triest, Holz bearbeitet und unbearbeitet, betragen im Juni 1. J. zu Wasser 12.316, per Bahn 185.787 zusammen 198.103 Meterzentner.

Einen Maßstab für die Beurteilung des Seeinteresses eines Staates gibt die Ermittlung der auf jede Tonne eigener Handelsschiffe entfallenden Einwohner. Die Zunahme dieses Faktors kann mit Recht als Steigerung des Seeinteresses gedeutet werden. Statistische Ermittlungen ergaben nun, daß auf jede Handelsschiffstonne dormalen entfallen in Norwegen 832, Großbritannien 402, Niederlande 382, Dänemark 280, Schweden 169, U. S. A. 118, Frankreich 84 und in Deutschland 30 Seelen

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

AUTOMOBILWESEN.

Russische Tourenfahrt.

Nach einem Bericht von Ing. Ch. Bettaque.

Der Dampfer »Wartburg« brachte unsere beiden Austro-Daimler am 29. Juli nach Leningrad. Bis zum Start stand uns noch eine Woche zur Verfügung; aber es kommt immer anders, als man denkt.

Erst am 18. August wurde es Ernst. Nach Ansprache, Parade und Absingung der Internationale ging es los. Ohne Ende dünkt die Fahrt durch das Häusermeer. Beim Moskauer Tor wird die Landstraße erreicht. Nun geht es noch langsamer. Loch reiht sich an Loch. Wagen, Insassen und Gepäck werden erbarmungslos durcheinander gerüttelt. Später wurde es ein wenig besser. Erste Etappe: Nowgorod. Massenquartier, Krautsuppe, Strohsäcke und Mitbewohner kennzeichnen sie.

Früh morgens Start zur zweiten Etappe. Wird als Erlösung betrachtet. Flottes Tempo. Unsere beiden Wagen rücken den stärkeren Maschinen hart auf den Leib. *Wetzka* machen die Ballonreifen viel zu schaffen. Wir pumpen fleißig. Konkurrenz bemerkte nichts. Rastlos ging es an angekränkelten Mitbewerbern vorbei. Twer, zweite Etappe war erreicht. Nachtsyl wie am Vortag. Am 20. Start zur dritten Etappe. *Wetzka* schlägt Rekord für Nageldefekte; aber trotzdem nur weiter, weiter! Geschlossen rücken beide Daimler in die dritte Nachtstation, Moskau, ein. Die Stadt hat einen Kreml, viele Kirchen und etliche Häuser.

Am 22. August Start zur vierten Etappe: Orel. Mittagsrast in Tula. Unterkunft usw. siehe Twer. Nächsten Tag sechste Etappe: Charkow. Von dort auf kaskaden- und treppenförmigen, von Gräben reizvoll unterbrochenen Wegen über Bachmut nach Rostow am Don.

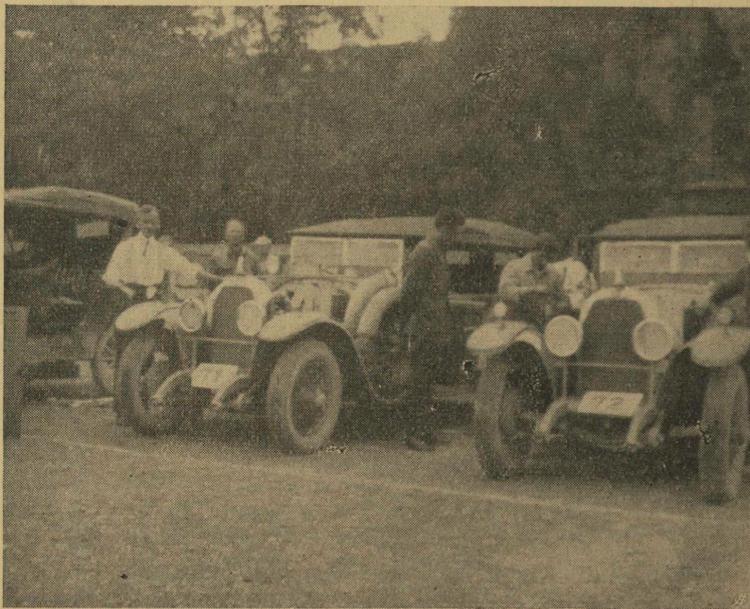
Am 26. Start zur nächsten Etappe: Armavir. Weglose Steppe, Dromedare, tiefe, durch Gras verdeckte Löcher. Die neunte Etappe, Piatigorsk, bringt Staub und Schlamm; die zehnte Etappe, Wladikawkas, führt durch metertiefen Schlamm, über lehmige Höhenrücken und recht nette Streifen.

Am 31. August über kunstvolle Serpentine in den Kaukasus. Stolz ziehen die Daimler entlang der grusinischen Heerstraße. Beim Einzug in Tiflis

lagen bereits 3.400 km hinter uns. Zwei Rasttage. Allgemeine Entspannung, gute Unterkunft. Abends Festbankett, gigantische Dimensionen.

Nächster Tag bringt Alarmnachricht: Regierung in Moskau deponiert: »Alle 40 Wagen in Wladikawkas bis Charkow einwaggonieren, Rückfahrt wegen Wetter- und Wegeverhältnisse unmöglich.« Angesichts unserer bisher guten Plazierung hielten wir uns nicht an den Befehl. In umgekehrter Reihenfolge geht es zurück nach Moskau.

Die Bevölkerung umringt unsere Wagen. Es regnet Glückwünsche. Ein Rasttag, dann Konditionsprüfung. Neugierig, wie ich bin, möchte ich deren Ergebnis erfahren. Unkenntnis des Russischen verbietet direkte Frage. Mit Gesten geht es. »Austro Daimler kein Maschin, Austro Daimler Gold«, lautet die in gebrochenem Deutsch erteilte Antwort. Gratulierender Händedruck, anschließend Geschwindigkeitsprobe. Fazit: Austro Daimler erhalten Höchstzahl an Gutpunkten von allen Konkurrenten. Außerdem den Petersburger-Preis für die beiden besten Wagen der Konkurrenz. Diese Fahrt, die bisher schärfste Erprobung für Fahrer und Wagen, war glücklich überstanden.



Ing. Bettaque und Fahrmeister Wetzka vor ihrem Austro Daimler-Wagen (71-72).



Janaushek Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



AUS DER AUTOMOBILWELT.

Eine Kraftwagenweltstatistik veröffentlichte jüngst das französische Fachblatt L'Auto. Darnach gab es am 1. Jänner l. J. im Ganzen 18,615.000 Personen-, 2,892.000 Lastkraftwagen und 1,262.000 Motorräder; insgesamt 22,769.000 Kraftfahrzeuge. Von je 100 derselben sind sonach 81 Personen-, 13 Lastkraftwagen und 6 Motorräder. Unter den Staaten, die Automobile besitzen, werden alle möglichen, selbst recht exotische genannt, nur Österreich nicht. Das gibt zu denken. Unsere Erzeugnisse sind anerkannt gut, aber es fehlt bei uns die Erkenntnis der Notwendigkeit die einheimische Fachpresse zur Bekanntmachung eigener Leistung anzueifern. Wir blühen wie die Veilchen im Verborgenen und werden übersehen. Den Schaden hat nicht die Presse, sondern die Industrie.

Rekordleistungen französischer Wagen.

Ein Mathis legte kürzlich in ununterbrochener 30 tägiger Fahrt 30.000 km zurück. Das gibt die ansehnliche Durchschnittstagesleistung von 1000 km. Trotz ungünstiger Witterung war nach Beendigung der Fahrt kein Defekt feststellbar. Im Gaillonbergrennen am 18. Oktober über 1 km war Thomas auf 12-zylinder Delage mit 29'6 Sekunden Erster. Mit einem 40 HP Renault, der von den beiden Fahrern Plessier und Gartfield abwechselnd gelenkt wurde und ununterbrochen von 3 Uhr nachmittags bis 1/27 Uhr früh in Betrieb war, wurden die nachstehenden neuen sechs Weltrekords aufgestellt: In sechs Stunden: 985 km 100 m; 1000 km in 6 Stunden 5 Minuten 60/100 Sekunden; 1500 km in 9 Stunden 9 Minuten 49'74/100 Sekunden; 1000 Meilen in 9 Stunden 49 Minuten 45'28/100 Sekunden; in 12 Stunden; 1939 km 898 m

(Stundendurchschnitt 161 km 558 m); 2000 km in 12 Stunden 24 Minuten 23'50/100 Sekunden.

Der Große Preis von Dänemark wurde am 27. September im Autodrom von Goestrup ausgetragen. Es wurden 2 Rennen, eines über 300, das andere über 250 km gefahren. Beim ersten siegte Nielsen auf Hudson, beim zweiten Severnisen auf Renault.

Silumin, eine Leichtmetalllegierung von Aluminium und Silicium, vermehrt die Zahl dieser nunmehr auch in den Bau von Kraftwagenmotoren eingedrungenen Metallkompositionen. Neben geringem Gewicht wird ihr als Vorzug Säurebeständigkeit, wie Wasser- und Gas-(Dampf)dichtigkeit zugeschrieben; ferner soll sie sich leicht gießen lassen, so daß alle im Motorbau üblichen Formen von ihr zuverlässig ausgefüllt werden; wie sie auch infolge ihrer stahlähnlichen Faserstruktur hohe Festigkeit und eben solches Politurvermögen aufweisen soll. Alle diese Vorzüge können auf ihre Stichthaltigkeit nur durch die Praxis geprüft werden. Unsere rein theoretische Betrachtung kann sie weder bestätigen, noch widerlegen. Eine Stellungnahme ist daher vorderhand unmöglich. Anders liegt die Sache in Ansehung des Gewichtes. Da das Aluminium ein spezifisches Gewicht von 2'67, das Silicium ein solches von 2'49 hat, muß jenes der Legierung zwischen beiden Werten liegen. Man wird kaum einen großen Fehler begehen, wenn man es mit rund 2'6 ansetzt. Ihm gegenüber ist das spezifische Gewicht des im Motorbau verwendeten Eisens nicht weit von 7'8 entfernt. Aus dem Verhältnis beider Gewichte folgt, daß das Silumin 3 mal leichter als das Eisen ist. Man müßte daher bei gleichem Volumen 67 Prozent an Gewicht sparen, sobald an Stelle von Eisen Silumin verwendet wird. Tatsächlich beträgt nach Angabe der Zeitschrift »Automobil-Motorrad- und Flugwesen«, Nr. 9 von 15. Mai 1925, die Gewichtsersparnis nur 30 Prozent, also kaum ein Drittel. Daraus folgt, daß man bei Siluminverwendung zu doppelten Abmessungen greifen muß. Natürlich wird hiedurch der Wert dieser Legierung nicht aufgehoben; aber die Rechnung zeigt doch, daß hier, wie überall, dafür gesorgt ist, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Buchbesprechungen.

Die österreichische Gewerbeordnung. Text in der vom 1. September 1925 an geltenden Fassung, zusammengestellt von Dr. Egon Praunegger, Leykam Verlag, Graz — in Leinen gebunden S 6'50. Die Kenntnis der Bestimmungen des Gewerberedtes ist heute für jeden Unternehmer eine Selbstverständlichkeit. Allerdings eine, der bei dem mehr als raschen Arbeitstempo unserer Gesetzgebung nicht so leicht zu entsprechen ist. Dadurch werden Behelfe wie der vorliegende unentbehrlich. Zeichnen sie sich durch übersichtliche Stoffgruppierung und nette äußere Form aus, was beides für Dr. Prauneggers Arbeit zutrifft, so nimmt sie der Unternehmer auch gern zur Hand, womit ihm, dem Autor und dem Verlag gedient ist.

Sturmsee und Brandung von Franz Graf von Larisch-Moenich. Mit 136 Abbildungen, darunter 23 Einschaltbildern nach Aufnahmen des Verfassers, 5 Figuren und 4 Kartenbeilagen. 33. Band der »Monographien zur Erdkunde«. 1925 Bielefeld und Leipzig, Verlag von Velhagen & Klasing, Preis 8 Reichsmark. Das für jeden Seefahrer hochinteressante Problem der Entstehung, Größe und Bewegung der Wellen findet durch den weitgereisten Verfasser eine sehr eingehende und liebevolle Darstellung, die durch ganz vorzügliche Lichtbilder wesentlich ergänzt wird. Da auch der Verlag keine Mühe

und Ausgabe scheute Erstklassiges zu bieten, ist Graf Larisch' Buch nicht nur eine spannende Lektüre, sondern auch ein Schmuckstück jeder Bücherei. Durch Vermeidung mathematischen Wustes kann das Werk auf einen recht weiten Leserkreis rechnen.

Drei Sonderabdrücke aus der Zeitschrift »Schiffbau«. Diese führende reichsdeutsche Zeitschrift hat dankenswerter Weise eine Reihe von Sonderabdrücken erscheinen lassen, von denen wir die drei folgenden, für unsere Leser besonders interessanten, kurz besprechen wollen. Die erste Studie: »Beitrag zur rechnerischen Lösung einer Anzahl von Problemen der Flußschiffahrt« stammt aus der Feder des Bauoberinspektors der 1. D. D. S. G. Ing. Alfred Schwarz und behandelt an Hand einiger Formeln und Tabellen, die im praktischen Betriebe auftauchenden Fragen, wie Zugleistung, Geschwindigkeit und Auslauf der Fahrzeuge. Wir halten in Übereinstimmung mit dem Verfasser das Durchrechnen der in der Praxis immer wieder auftauchenden Fälle für sehr vorteilhaft, weil man nur mit Hilfe richtig abgeleiteter und angewandeter Formeln jenen Einblick in den rationellen Schiffahrtsbetrieb erlangen kann, der zutreffendes Disponieren mit Fahrzeugen und richtiges Beurteilen von Unfällen ermöglicht. — Oskar Teubert hat die zweite Studie: »Die deutsche Binnen-

schiffahrt von 1888 bis 1913« verfaßt. Ein Vergleich dieser, heute historisch anmutenden Ausführungen mit der gegenwärtigen Wirtschaftslage der deutschen Binnenschiffahrt zeigt mit grellster Deutlichkeit die Verheerungen, welche ein sachlich unrichtig geführter Krieg und mehr noch ein ohne jegliche Voraussicht geschlossener Friede in der einen wichtigen Faktor der deutschen Volkswirtschaft bildenden Binnenschiffahrt angerichtet hat. Hoffen wir, daß die hiedurch dem deutschen Volke erteilte Lehre von diesem beherzigt werde. — »Über die Grundlagen der Nautik des Luftmeeres« betitelt sich die dritte Studie. *Conrad Harmsen* hat sie im Jahre 1918 zwecks Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs an der Technischen Hochschule zu Berlin als Dissertation verfaßt. In streng wissenschaftlicher Form, mit Formeln, Zeichnungen und Tabellen reich versehen, wird die Luftfahrzeugführung besonders im Hinblick auf den Wind behandelt und damit dem Luftfahrer gezeigt, welche Faktoren sein Verhalten bestimmen und welche Mittel er anzuwenden hat, um das ihm anvertraute Fahrzeug in kürzester Zeit und in sicherster Weise an den Bestimmungsort zu bringen. Im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Arbeiten behandelt die Studie *Dr. Ing. Harmsen's* somit ein noch nicht zur Genüge wissenschaftlich durchforschtes Gebiet, bringt demnach viel Neues und Wissenswertes. Eine weitere notwendige Erweiterung der Arbeit möchten wir in der Einbeziehung desfahrens nach der Höhe erblicken. Wir bezeichnen bekanntlich die Lehre von der Luftfahrzeugführung als »Avionautik« und finden darin den Hauptgegensatz derselben zur Seeschifführungskunde, zur Nautik, daß letztere in zweidimensionalen, die Avionautik aber im dreidimensionalen Raume zu arbeiten hat. Bei Gelegenheit soll hierauf noch des näheren eingegangen werden. Zusammenfassend läßt sich sagen, die Literatur der Binnen- und Luftfahrt durch die hier besprochenen Studien eine wertvolle Bereicherung erfuhr.

Eigner Herd ist Goldes wert, praktische Familienhäuser mit Hausgarten für 2500 GM. aufwärts. 225 Abbildungen, herausgegeben von Amtsbaumeister a. D. *Max Spindler*, 13. Auflage, Heimkulturverlag G. m. b. H., Wiesbaden. Die auch bei uns in Osterreich stark verbreitete Siedlerbewegung findet in diesem klar geschriebenen und reich mit Illustrationen ausgestatteten Büchlein einen ganz vorzüglichen Behelf zur Propagierung ihrer Zwecke. Wir glauben daher Baumeister *Spindler's* Schrift nur allen Interessenten bestens empfehlen zu können.

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.

Erich Prager - Mandowsky

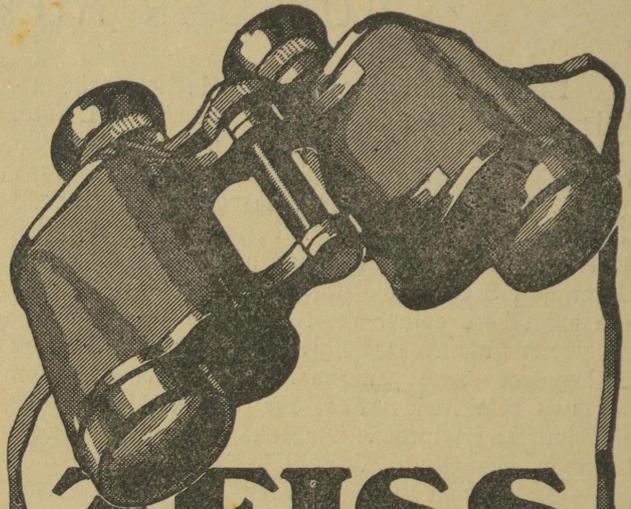
Wien, IV., Taubstummengasse 8, Telef. 52448

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

Gargoyle Mobiloils der Vacuum Oil Co. A. G.

Prompte Zustellung auf telef. Anruf

Tel. 52448



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 4 fach
Mit Mitteltrieb S 240.—

Universalglas TELEX 6 fach
Mit Mitteltrieb S 255.—
mit Okular-Einstellung S 225.—

Lichtstark. Jagdglas SILVAMAR 6 fach
Mit Mitteltrieb S 315.—
mit Okular-Einstellung S 285.—

Universalglas TURACT 8 fach
Mit Mitteltrieb S 270.—
mit Okular-Einstellung S 240.—

**Das lichtstarke neue „Weitwinkel“-
Modell DELTRENTIS 8 fach**
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.

