

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

TELEGRAMM-ADRESSE
VOITHWERKE ST. PÖLTEN



FERNSPRECHER NUMMER
90 und 410

Schwesterfabrik in Heidenheim a. d. Brenz

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

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

Wasser-Turbinen-Anlagen

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

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

Transmissionen, Bandkupplungen, Doppelschrauben-Pfeilräder, Patent Wüst.

Zündholzautomat-Maschinen, Patent Czerweny.

SOLIDE AUSFÜHRUNG / ERSTKLASSIGE KONSTRUKTION.

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 Südwester, Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Club-Flaggen, Flaggenalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen.

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

„DER FLIEGER“

Illustrierte Zeitschrift für Flug- u. Autosport

„LUKRAFT“ Verlag „DER FLIEGER“

Deutschland HALBERSTADT, Wilhelmstr. 14

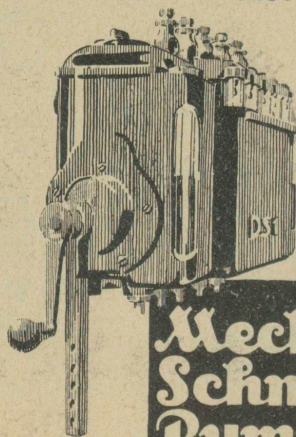
== Jahresabonnement M. 6 ==

★ ★

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
Kulturstaaten
patentiert

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

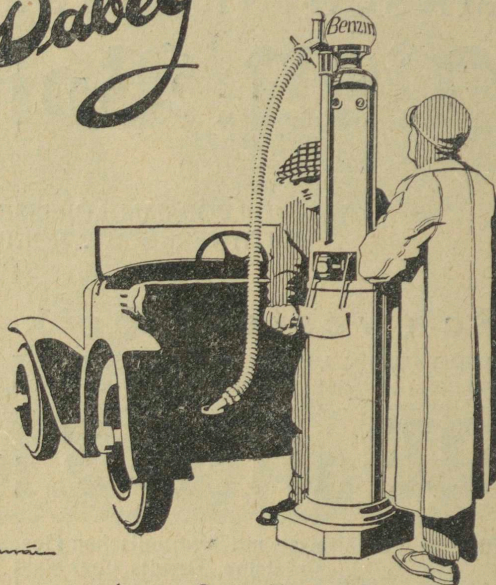
BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.
Linke Wienzeile 18

*

Schraubenfabriken
Fassondrehereien
Schmiedewerke
Metallwerk

„Dabeg“



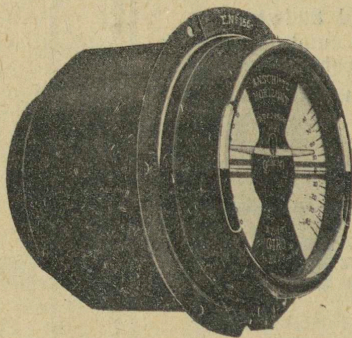
Finan
Benzinverkaufsstelle mit Messpumpe
Feuer- und explosionsicher
Genaueres literweises Messen
Keine Betriebskosten
inländisches Erzeugnis

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

ANSCHÜTZ FLIEGERHORIZONT

Seit 1916 bewährt

*Sichere Nebel-
und Nachtflüge*

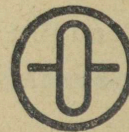


*Besseres
Steuern*



ANSCHÜTZ & Co.

KIEL-NEUMÜHLEN



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

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

Offizielles Organ
des

Österreichischen Luftschiffer-Verbandes

Österreichischen Aero-Clubs

Österreichischen Flugtechnischen Vereines

Oberöstrerr. 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
Einzelnummer

10 Schilling
1 Schilling

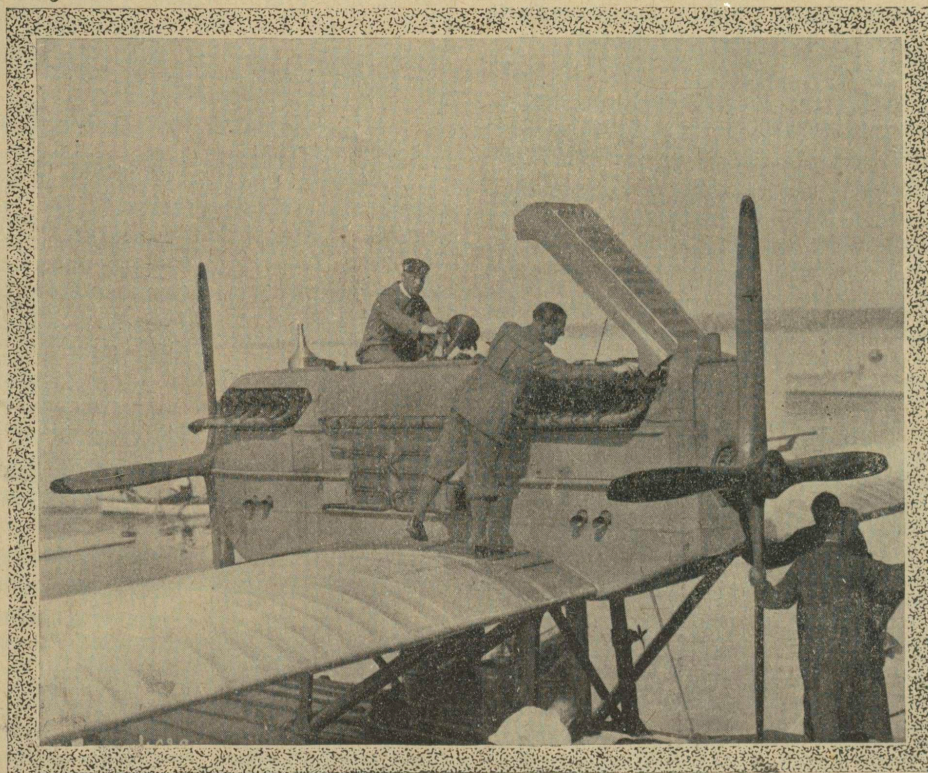
Für das Ausland jährlich
Einzelnummer

15— Schw. Frs.
1.50 Schw. Frs.

Jahrgang 1925

Wien, Dezember

Nr. 12



Motoranlage Dornier Wal.

MITTEILUNGEN.

Österr. Aeronautischer Verband.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3 83.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Ausschuß-Sitzung

vom 18. November und 7. Dezember 1925.

Vorsitzende: Vizepräsident Obstl. a. D. *Mannsbarth* beziehungsweise Präsident Baron *Economio*; ferner waren 10 Ausschußmitglieder anwesend und 2 Gäste.

Neuaufnahmen: Die Herren: *Leo Ehm*, II., Kleine Stadtgutgasse 13; *Walter Engel*, stud. techn., XIX., Silbergasse 11; *Heinrich Herches*, III., Geusaugasse 5 und *Willi Müller*, Buchhändler, III., Heumarkt 7. Die Aufnahme der Herren Obstl. a. D. *Karl Haardt von Hardenturm*, III., Löwengasse 29; Hptm. a. D. *Karl Woral*, cand. ing., III., Thomgasse 4/14 und Mjr. a. D. *Fritz Wildegge* als Mitglieder in die Offiziers-Fliegersektion wurde zur Kenntnis gebracht.

Herr Obstl. *von Wagner* berichtet über die bisherigen Vorarbeiten zum III. Fliegerball, bespricht die Damenspende und gibt den endgültigen Termin mit 5. Jänner 1926 bekannt.

An Stelle des Herrn Obstl. a. D. *Mannsbarth* wurde Obstl. a. D. *Heller* zum Zeugwart ernannt.

Die Anschaffung einer Ankündigungstafel für das Generalsekretariat wurde beschlossen.

Herr Hptm. a. D. *Woral*, Delegierter der Aero-Sektion der Salzburger Automobil-Clubs berichtet über das für die Stadt Salzburg in Aussicht genommene Flughafenprojekt.

Klubmitglied Geometer *Eisenmann*, welcher zur F. A. J.-Konferenz nach Prag als Delegierter entsendet war, erstattet über diese Tagung Bericht, welcher mit großem Interesse zur Kenntnis genommen wurde. Im Anschlusse daran, wurde die Schaffung besserer Verbindungsmöglichkeiten zum Flugplatze Aspern und die Anlegung einer Flug-Routenkarte besprochen und wurden die in dieser Beziehung zu treffenden Maßnahmen zum Beschlusse erhoben.

III. Fliegerball.

In einer Zeit schwerster Not faßten die in der Offiziersfliegersektion des Österreichischen Aéroclubs vereinigten Kameraden der ehemaligen Luftstreitkräfte den Entschluß, durch gesellschaftliche Veranstaltungen die Fühlung mit den Kreisen der Freunde der Luftfahrt wieder aufzunehmen. So sollten die alten Beziehungen gepflegt und erhalten werden, bis die gebesserte wirtschaftliche Lage endlich eine tätige Mitarbeit an Aufbau der österreichischen Luftfahrt erlauben wird.

Durch den Fliegerball im Jahre 1924 und 1925 ist diese Absicht auch in erfolgreicher Weise durchgedrungen und hiedurch nicht allein die Instandhaltung der Gleifflugzeuge der Sektion, sondern auch des einzigen Segelfluggstützpunktes in Österreich am Waschberg möglich gewesen.

Um die hiefür unbedingt erforderlichen Mittel auch für die kommende Zeit aufzubringen, hat sich die Fliegersektion trotz der bestehenden Verhältnisse — und unerschrocken wie unsere Flieger nun einmal sind — entschlossen, im kommenden Jahre den III. Fliegerball abzuhalten. Die Vorarbeiten wurden früher als in den anderen Jahren begonnen und

tatkräftig gefördert. Ihr Verlauf und die erfreuliche Teilnahme, die wir bei Anfragen fanden, lassen hoffen, daß der Optimismus der Veranstalter gerechtfertigt werden wird. Jeder trage nach Kräften zum Gelingen bei.

Das Ehrenpräsidium des Verbandes haben übernommen die Herren:

Generaloberst Josef Ferdinand Habsburg-Lothringen, Generalinspektor der Luftstreitkräfte a. D., *Fp. Prof. Dr. Constantin Economio*, Präsident des Österreichischen Aéroclubs, *FM. Dr. Alexander Krobotin*, Kriegsminister a. D. und *G. d. I. a. D. Hugo Meixner-Zweienstamm*, Präsident des Verbandes der Berufsmilitärgagisten.

Dem Ehrenkomitee gehört unter anderen an:

Oberst a. d. Fp. Hofrat Ing. Ferdinand Deutelmöser, Präsident der Fliegersektion, *Ministerialrat Dr. Viktor Kraus*, Leiter des Luftamtes und *Oblt. a. D. Leopold Kupelwieser*, Präsident des flugtechnischen Vereines, sowie die sportlichen Spitzen der Österreichischen Luftfahrt.

Der Vorstand des Arbeits-Komitees besteht aus den Herren:

Obstlt. Fp. Bf. Nikolaus Wagner-Florheim, geschäftsführender Präsident der Offiziersfliegersektion, I. Stubenring 1, I. 146, *Obstlt. a. D. Bf. Siegfried Heller*, Zeugwart und Leiter der neugegründeten Tennissektion des Aéroclubs, IV., Prinz Eugenstraße 76 und *Hptm. a. D. Fp. Oberkontrollor im Luftamte Karl Schiller*, Schriftführer und Säckelwart der Fliegersektion, I., Stubenring 1, II. 23/24.

Ein Jungdamen- und Herren-Tanzkomitee von 60 Paaren zeugt für die rege Anteilnahme die der Veranstaltung diesmal entgegengebracht wird.

Der III. Fliegerball findet am Dienstag, den 5. Jänner 1926 im Militärkasino statt. Beginn 21 Uhr. Er wird pünktlichst eröffnet durch den Einzug des Ehrenpräsidiums und der Patronessen.

Kartenpreise: Im Vorverkauf S 8.—. Eine Anzahl von Jungtänzerkarten zum Preise von S 4.— ist bei *Obstlt. Wagner-Florheim* und *Hptm. Schiller*, I., Stubenring 1, zu haben. An der Abendkasse gilt nur der Einheitspreis von S 10.—.

Um erwünschte Einladungen ist beim Sekretariat des Österreichischen Aéroclubs, Wien, I., Hofburg, Schweizerhof, Säulenstiege II, Fernruf: 73-0-32 oder bei den vorgenannten Herren anzusuchen. Mitglieder des Verbandes der Berufsmilitärgagisten des Österreichischen Aéroclubs und des Flugtechnischen Vereines brauchen keine besonderen Einladungen. Sie erhalten die Karten gegen Vorweis ihrer Mitgliedskarten. Karten im Vorverkauf sind außer bei den genannten Herren auch im Aéroclub, beim Torwart des Militärkasinos, im Kunstheim des Verbandes, III., Rennweg 2 und im Fotoatelier der Gebrüder *Knozer*, IV., Favoritenstraße 4, zu haben.

Die Offiziersfliegersektion.

Österreichischer Flugtechnischer Verein. Wien, I., Elisabethstraße 3. Telephon 3 83.

In der am 11. Dezember 1925 abgehaltenen Ausschußsitzung wurden, außer der Erledigung laufender Angelegenheiten, noch erörtert: die Entwicklung der neu-zuförmenden Segel- und Ruderflugsektion, die Krefßdenkmalfrage, Propaganda und finanzielle Fragen.

Spendenliste:

a) Für die schwerkranke *Wilhelmine Kress*, Tochter unseres Altmeisters, Ingenieur *Wilhelm Kress* haben gespendet:

| | |
|--|----------|
| Die Kammer für Industrie, Handel und Gewerbe | S. 300.— |
| Der österreichische Aero-Club | „ 30.— |
| Privat | „ 5.— |
| Zusammen . S. | 335.— |

Wir haben diese Beträge ihrer Bestimmung zugeführt und danken den edlen Spendern herzlichst.

b) Für die Wiederherstellung des beraubten und mutwillig beschädigten Denkmals unseres Altmeisters *Wilhelm Kress* am Tullnerbacher-Teich, haben gespendet:

| | |
|--|---------|
| Herr <i>Johann Blaschczik</i> , Generaldirektor, Königshof | S. 25.— |
| Herr Oberbaurat <i>Ingenieur Pius Beidl</i> | „ 10.— |
| Zusammen . S. | 35.— |

Wir danken den edlen Spendern und werden die Beträge widmungsgemäß verwenden.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. Donau.

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

Neue Handelsflugzeuge.

Es ist wohl klar, daß der Handelsluftverkehr konstruktiv wesentlich andere Anforderungen an den Flugzeugbau stellt, als der Kriegsdienst. Annähernd dürfte der Vergleich stimmen, das Friedensflugzeug stehe dem Trampdampfer, das Kriegsflugzeug dem Torpedo- oder U-Boot nahe. Betriebssicherheit, ruhiger Flug und tunlichst hohe zahlende Last sind die Hauptforderungen an ein Handelsflugzeug. Dazu kommen in zweiter Linie Brennstoffökonomie und lange Lebensdauer. Locken die erstgenannten Forderungen Passagiere und Luftfracht an, so ermöglichen jene der zweiten Gruppe wirtschaftlichen Betrieb. Beide zusammen machen den Friedensluftverkehr zum vollberechtigten Bruder des Verkehrs zu Land und zu Wasser.

Wie man im Schiffbau die Wirtschaftlichkeit des Betriebes durch Deplazementsteigerung mehren kann, ist gleiches auch im Flugzeugbau erzielbar. Dieser steuert daher den Riesenflugzeugen zu. Wenn heute von ihnen auch erst wenige brauchbare Vertreter vorhanden sind, so zeigt die Linie der Entwicklung doch deutlichst auf sie. Es erscheint auch richtiger den Weg schrittweise zu gehen, als plötzliche Größensteigerungen vorzunehmen. Letzteres kann zu Enttäuschungen führen, die nicht nur der Schonung des Kapitals wegen, sondern auch dem Luftverkehr zuliebe besser vermieden werden, weil dieser jüngste Verkehrsweig ein ganz wesentliches Interesse daran hat, die Zahl seiner Freunde zu mehren und keinen von ihnen abzustoßen.

Aus der Reihe der den Entwicklungsgang zum Flugzeug der Zukunft kennzeichnenden Neubauten des Auslandes ist das neue dreimotorige F o k k e r-

Flugzeug interessant, ein freitragender Eindecker, Bild 1, mit drei luftgekühlten Wrightmotoren zu je 200 PS. Er nimmt zwei Piloten, acht Fluggäste, 150 kg Fracht und Betriebsstoff für 5 Stunden auf, Da seine Höchstgeschwindigkeit 200 km/Std. beträgt, rechnet sich sein Aktionsradius zu 1000 km.

Die Fokker Aircraft Corporation zeigt sich in der kurzen Zeit ihres Bestandes außerordentlich rührig, was auch leicht begreiflich ist, stellt doch die Union infolge ihres ungeheueren Territoriums schon an und für sich den günstigsten Boden für eine großzügige Entwicklung der Handelsluftschiffahrt dar. Nicht unwesentlich wird diese vorteilhafte Disposition durch den enormen Goldreichtum, der sich seit dem Weltkrieg über sie ergoß, verstärkt. Ungehindert durch enge Grenzen, beschränkte Geldmittel oder gar durch mehr weniger sinnreiche »Begriffs-

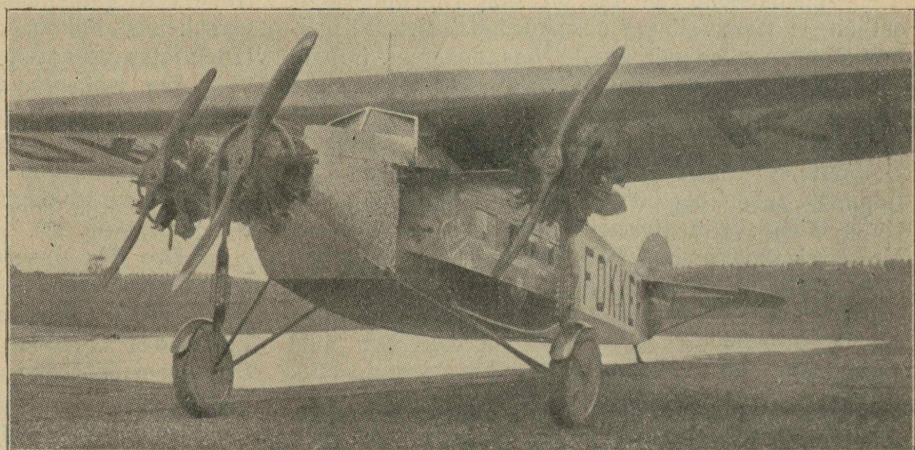


Bild 1.

bestimmungen« kann sich jenseits des Ozeans der Flugzeugbau voll ausleben.

Die in Amerika geübte systematische Wertung von Handelsflugzeugen während der veranstalteten Wettbewerbe einer ganzen Flugsaison hinsichtlich der Sicherheit, bewirkt eine außerordentlich gründ-

liche Weiterbildung und fortwährende Auslese der in Verwendung stehenden Flugzeugtypen. Diese Methode hat alle Vorteile des freien Wettbewerbes und ermöglicht demgemäß viel leichter das Durch-

setzen neuer Konstruktionsrichtlinien, was bei der sonst geübten Subventionspolitik lediglich auf die wenigen Unternehmungen beschränkt bleibt. Das während der Zuverlässigkeits-Wettbewerbe für Handelsflugzeuge im Jahre 1925 am besten abgeschnittene Flugzeug auf den diesbezüglichen Veranstaltungen in New-York ist der Wright Bellanca Sechss-Sitzer Kabinen-Eindecker (Bild 2), der 602 Gutpunkte erzielte, also um 200 Punkte mehr als sein nächster Konkurrent. Die Maschine hat einen luftgekühlten 200 PS Wright Whirlwind-Motor.

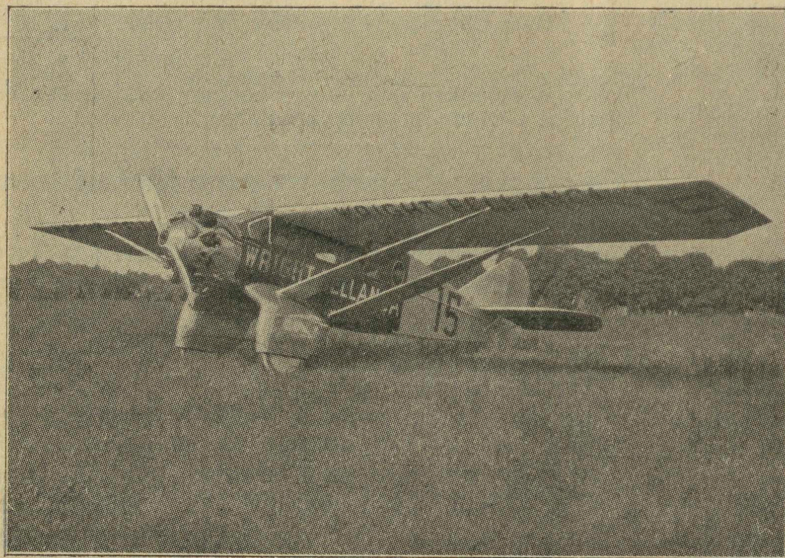


Bild 2.

Unserem Ermessen nach wäre es außerordentlich wertvoll, wenn eine ähnliche Zuverlässigkeitswertung der im Flugdienst stehenden Maschinentypen in Europa durchgeführt würde, die mit Berücksichtigung der meteorologischen und sonstigen Eigenheiten der Flugstrecke, sowie der Frequenz in den einzelnen Jahren auswertbare Unterlagen liefern würden. Die Aufnahme der Wertungsgrundlagen könnte unschwer von den einzelnen Flugplatzleitungen erfolgen. Selbstverständlich dort, wo verschiedene Flugzeugtypen den Dienst versehen.

Flugzeugbordgeräte.

Dank dem freundlichen Entgegenkommen des Chefredakteurs der Zeitschrift »L'Aéronautique«, des Herrn *Henri Bouché*, sind wir in der Lage, heute über französische Bordgeräte berichten zu können.

Anschließend an die in der Novemberfolge enthaltene Beschreibung des Anschütz'schen Fliegerhorizontes wollen wir zuerst des analogen französischen Gerätes, des von *Schmilowsky* konstruierten Orthoscope, gedenken. Auch hier wird ein kardanisches gelagerter Kreisel durch elektrischen Strom in Umdrehung versetzt. Gegenüber der deutschen Einrichtung zeigt die französische jedoch folgende Unterschiede: Die Kreiselrehachse liegt wagrecht, die Kreiselmasse daher lotrecht. Die minutliche Tourenzahl kann von 1000 bis 16.000 variiert werden. Den Betriebsstrom von 1'07 Ampère und 6—12 Volt liefert eine Batterie, von der nicht gesagt wird ob es sich um Trockenelemente oder Akkumulatoren handelt.

Mit dem Kardan steht ein Zeiger in Verbindung, der auf einer dem Piloten zugekehrten, den Nullstrich in der Mitte tragenden Skala die Kantung angibt. Diese Skala reicht beiderseits bis zu dem als Kantungsmaximum angenommenen Wert von je 16° . Die Empfindlichkeit des Gerätes wird in etwas unklarer Weise durch die Angabe definiert, daß es anspreche, sobald das Flugzeug einen Bogen zu beschreiben beginnt, dessen Halbmesser einem innerhalb 20 Minuten durchfliegenen

Kreis entspricht. Da die Fluggeschwindigkeit nicht angeführt wird, kann man an eine zahlenmäßige Bestimmung des Empfindlichkeitsgrades nicht schreiten.

Das auf Seite 193 im Maiheft 1925 abgebildete Instrument wiegt 2 kg. Aus dem Bilde ist weiters zu entnehmen, daß ein mit einem Zeiger versehenes Pendel zur Angabe des scheinbaren Horizontes vorgesehen ist.

Ein weiteres, von den französischen Piloten benütztes Gerät ist der Kompaß »Morel«; ein mit Innenbeleuchtung und Abtriftausschaltung versehener Magnetkompaß, von dem der durch seine Rekordflüge bekannte Capitaine *Arrachart* nur gutes zu berichten weiß.

Das für unsere Betrachtung wichtigste, weil originellste Gerät ist der vom Corvettencaptaine d. R. *Y. le Prieur* konstruierte und von ihm auf dem Fluge des Obersten *Goys* von Frankreich über Spanien nach Afrika und durch die Sahara erprobte Navigraphe. Das Gerät dient zur Ermittlung der Fahrt über Grund, bezweckt also die Bestimmung und Berücksichtigung des Windeinflusses.

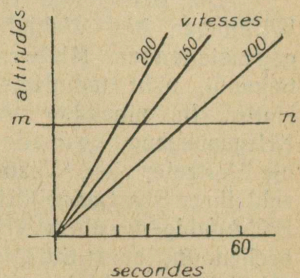
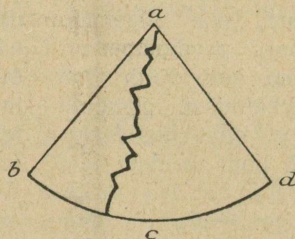
Auf einer Grundplatte ist eine Zeichenvorrichtung und eine Windrose angebracht. Beide stehen durch ein Linealsystem miteinander in Verbindung. Die Zeichenvorrichtung besteht aus einem Fernrohrsucher (Collimateur) und einem mit ihm durch Hebel verbundenen auf einen Papierstreifen arbeitenden Zeichenstift. Das Papier rollt von einer Rolle über Zwischenunterlagen zu einer zweiten.

Verfolgt man mit dem Collimateur einen tunlichst entfernten Richtpunkt, so zeichnet der Stift die dem Flugzeugweg entsprechende Linie auf das Papier. Bei Mit- und Gegenwind, wo keine Abtrift statt hat, wird diese Linie zur Flugzeugsymetralen gleichlaufen, bei Seitenwind zu ihr schräg sein. Diese Schrägstellung überträgt das Lineal auf die mit einem entsprechend geformten und bedruckten Papier adjustierte Windrose. Eine Teilung gestattet die Einstellung letzterer auf den Kursstrich. Mit Hilfe des Lineals ist nun die Abtrift bekannt und aus den beiden Komponenten resultiert der Weg über Grund nach Größe und Richtung. Die praktische Erprobung ergab einen Genauigkeitsgrad von 1%.

Wie man dieses Instrument auch als Höhenbeziehungswise Geschwindigkeitsmesser gebrauchen kann, sei anhand nebenstehender Bilder erläutert. Das linke Bild stellt einen kissektorförmigen Ausschnitt aus der Zeichenvorrichtung dar. In der Mitte sieht man den Flugzeugkurs. Mit Hilfe einer Stoppuhr wird die Zeit bestimmt, innerhalb welcher sich der Zeichenstift vom Punkte *a* bis an die Peripherie des Bogens *b c d* bewegt. Im rechten Bild ist ein Koordinatensystem dargestellt, das als Abszisse die in Sekunden ausgedrückte Zeit, als Ordinate die Flughöhe in Metern zeigt und überdies in vom Koordinatenanfang schräg aufsteigenden Geraden die verschiedenen Flugzeuggeschwindigkeiten in Kilometer-Stunden enthält. Bringt man den links gezeichneten Flugzeugweg mit Hilfe der gestoppten Zeit in Übereinstimmung mit der durch Ablesung

an einem Höhenmesser bekannten Flughöhe, zum Beispiel in die Wagrechte *m n*, so kann man sofort die Geschwindigkeit über Grund ablesen. Umgekehrt ist, falls man diese kennt, eine Höhenbestimmung möglich. Seite 166 der Nr. 72 der L'Aéronautique bringt eine Abbildung dieses höchst sinnreichen Instrumentes.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß Einbau und Handhabung des Navigraphen Platz erfordern. Das gilt selbstverständlich auch für alle anderen



Flugzeugbordgeräte. Man wird sie in ihrer Gesamtheit nur auf Groß- und Riesenflugzeugen einbauen. Klein- und Sportflugzeuge bedürfen ihrer in der Regel auch gar nicht. Der Navigraph war beim Afrikaflug *Le Prieur's* im Bug des Roland-Carros, eines Großflugzeuges, installiert. Dort war genügend Platz vorhanden.

Schon aus dieser kurzen Betrachtung französischer Flugzeugbordgeräte erhellt die emsige, von den französischen Luftfahrern geleistete, allseitige Anerkennung verdienende Arbeit.

Weltluftverkehr.

Auch der dem Luftverkehr Fernstehende wird sich heute kaum noch der Ansicht verschließen können, der Weltluftverkehr wird kommen, weil er kommen muß. Unsere Zeit steht einfach im Zeichen des Verkehrs. Sie steht viel intensiver in ihm als die Vorkriegszeit, nicht weil wir gegen diese technisch vorwärts gekommen sind — was ja nur selbstverständlich ist — sondern weil die zahlreichen vom Kriege der ganzen Welt geschlagenen Wirtschaftswunden nur durch intensivsten Güter- und Personenverkehr — einer bedingt den anderen — in absehbarer Zeit zu heilen sind.

Es handelt sich nicht um den Verkehr an sich, sondern um die Rolle, welche er im Wirtschaftsleben der Völker spielt. Diese ist so bedeutend und in ihrer Auswirkung so umfassend, daß jeder Private und Kaufmann, Festangestellte und selbstständig Erwerbende sie am eigenen Leibe verspürt. Deshalb müssen sie alle zum Verkehrsproblem der Gegenwart eine ganz andere Stellung einnehmen, ihm ungleich mehr Verständnis und Anteilnahme entgegenbringen, als in der Vorkriegszeit.

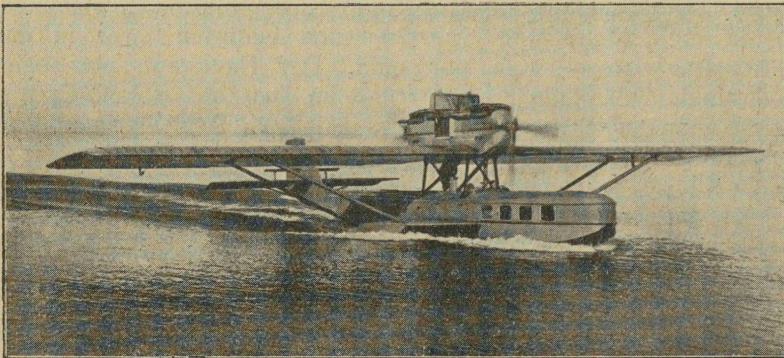
Das gilt für alle Verkehrsarten. Wenn hier vornehmlich auf den Luftverkehr abgezielt wird,

so geschieht dies nicht in der Meinung, dieser erheische irgend einen Vorzug, eine Sonderbehandlung, sondern nur deshalb, weil der Luftverkehr der jüngste inter pares und als solcher in seiner Eigenart noch unzulänglich erkannt ist. Nur wenn jede der drei Hauptverkehrstypen: Land-, Wasser- und Luftverkehr, gemäß ihrer Eigenart, also richtig, eingesetzt wird, können sie die in sie gesetzten Hoffnungen und Erwartungen erfüllen. Nur dann können sie leisten, was sie sollen, was sie zum Vorteil aller müssen.

Daß wir bezüglich des Luftverkehrs von diesem eigentlich selbstverständlichen Standpunkt noch recht weit entfernt sind, beweist ein Blick auf die Friedensverträge und die mit ihnen zusammenhängenden Abkommen. Man muß sich überall darüber klar werden, daß die hervorstechendste Eigenart des Luftverkehrs seine hohe, von keinem Verkehrsmittel zu Land oder zu Wasser erreichte und auch gar nicht zu erreichende Geschwindigkeit ist, daß sich aber dieser enorme Vorteil nur über große Strecken voll auszuwirken vermag. Daraus folgt: Luftverkehr muß international sein! Er darf keine Staaten-, ja auch keine Festlandgrenzen kennen. Freie Bahn!

ist sein Lebensprinzip. Bevor man ihm diese nicht einräumt, bevor man nicht allerorten erkennt, daß der Weltluftverkehr ohne diese freie Bahn nicht leben und nicht sterben kann, ist an dessen volle Entfaltung nicht zu denken. Insolange wird er auch nicht die wirtschaftsfördernde und völkerversöhnende Rolle spielen, die zu spielen er nicht nur befähigt, sondern auch genötigt ist um mitzuhelfen, daß der mehr als trüben Gegenwart in absehbarer Zeit eine lichtere Epoche folge.

Die der vollen Entfaltung aller wohltätigen Wirkungen des Weltluftverkehrs heute noch entgegenstehenden Hindernisse sind, wie allgemein bekannt, nicht technischer, sondern psychologischer Natur. In gänzlicher Verkennung der durch den Kriegsausgang geschaffenen Verhältnisse glaubten die Vertreter der Westmächte — nicht die Mehrzahl ihrer Staatsangehörigen und noch weniger ihre Sachkundigen — durch Verbote das Rad der Zeit zurückdrehen und durch Schädigung einiger wenigen Staaten sich selbst und ihren Völkern nützen zu können. Dazu gehört auch die Überwindung der An-



Dornier Wal.

sicht, der Weltkrieg habe Sieger und Besiegte gleichzeitig. Die französische Währungskrise und die Arbeitslosigkeit in Großbritannien lehren etwas anderes. Sie zeigen, daß der Weltkrieg nur Besiegte hinterließ, daß daher alle Überlebenden und Nachgeborenen gar nichts besseres tun können, als dieses traurige Erbe je eher zu liquidieren und sich darauf zu besinnen, daß sich der Mensch vom Tier vornehmlich dadurch unterscheidet, daß ihn die Vorseeung mit Seele, Gemüt und Verstand ausstattete. Daraus folgt für ihn allerdings auch die Verpflichtung von diesen Gaben richtigen Gebrauch zu machen.

Wir haben bereits erkannt, daß der Luftverkehr nur dann seine Eigenart voll entfalten und

somit die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen kann, wenn er von allen Fesseln befreit wird. Man mißverstehe dies nicht. Es handelt sich weder um uferlose Pläne, oder um Anarchie und auch nicht um Beeinträchtigung der Autorität des einen oder anderen Staates, sondern nur um einen solchen Gebrauch der menschlichen Vernunft, daß daraus der Vorteil aller folge. Das ist scheinbar nicht viel und doch wird der Pessimist es als beinahe unerreichbar bezeichnen, denn das Verhalten der Weststaaten gegenüber uns und den Reichsdeutschen gibt ihm Recht. Wer etwas optimistischer denkt, wird mit uns der Meinung sein, daß der Umschwung, wie er sich in Locarno anzukündigen begann, denn doch kommen wird, weniger weil die heute noch maßgebenden Siegesphantasten eines besseren belehrt werden würden, als deshalb, weil ihre Völker unter dem Drucke der auch sie würgenden Not eine Änderung des bisher eingehaltenen politischen Kurses einfach erzwingen werden.

Was dann in Ansehung des Luftverkehrs vorzukehren sein wird, zeigt uns Marinebaurat Engberding in seinem, von uns in dieser Folge besprochenen Buche »Luftschiff und Luftschiffahrt.« Erfüllt sich die wahrlich nicht unberechtigte Hoffnung, das Buch möge in die breitesten Massen aller Völker dringen, so ist an seinem heilenden Einflusse kaum zu zweifeln. Das Unglück der Shenandoah beweist neuerdings, daß es vorderhand im Weltluftverkehr ohne die Deutschen einfach nicht geht.

Mit dieser Tatsache zu rechnen liegt im Vorteil der gesamten Menschheit. Natürlich auch in jenem Österreichs, das vom Kriegsausgang mehr denn hart getroffen wurde. Auch wir müssen uns mit den Belangen dieser Verkehrstypen vertraut machen. Wir müssen immer wieder daran denken, daß der Luftverkehr Österreich und Wien wegen deren zentral-kontinentalen Lage einfach nicht übersehen, nicht links liegen lassen darf. Das sei unsere Hauptsorge. Die richtige Lösung, das heißt die Bestimmung Wiens zu einem Zentralknoten des Weltluftverkehrs mit Lenkluftschiffen und Flugzeugen, wie die daraus unmittelbar folgende Konsequenz der Ausführung entsprechender Baulichkeiten, als Luft- und Flugverkehrshafen mit modernster Ausstattung, Ankermasten und Dachlandestellen im Stadtzentrum, Befahrung der Routen, Organisation des Boden- und

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

Zubringerdienstes, und eine zielführenden Propaganda, sind die Mittel zum Zweck. Gewiß werden sie nicht unerhebliche Summen erheischen, aber diese sind nicht nur gut angelegt, weil sie dem Vorteil Aller dienen, sondern auch, wenn schon nicht im In- so doch sicher im Ausland aufzutreiben, weil eben auch dieses seinen Vorteil finden wird, wenn Wien, das Herz des europäischen Verkehrs, für den Weltluftverkehr gut ausgerüstet ist.

Unseren Behörden in Bund, Land und Stadt erwächst da eine hehre Aufgabe. Weit weg über Partei- ja selbst Staatspolitik, führt uns der Luftverkehr zur Weltpolitik. Ihm macht es nichts aus, daß wir heute ein armer Zwergstaat sind. Für ihn

kommt nur unsere ganz einzigartige geographische Lage in Betracht. Die muß er zum eigenen Vorteil nützen. Daß wir dabei gewinnen ist unser Glück. Wollen wir es sicher erringen, müssen wir jedoch arbeiten.

Berichtigung.

Im Text des in Folge 11 veröffentlichten Aufsatzes: »Flugzeugbordgeräte« ist auf Seite 8, rechte Spalte, 2. Absatz, insofern ein Irrtum unterlaufen, als der Satz: »Die Erregung besorgt ein Akkumulatordurchschütz« nur für ältere Ausführungen des Anschutzschienen Fliegerhorizontes richtig ist. Bei neuen Apparaten ist der Akkumulator durch eine kleine Dynamomaschine ersetzt.

III. FLIEGERBALL.

5. Jänner 1926 im Militärkasino.

Beginn pünktlich 21 Uhr

Karten im Vorverkaufe zu S 8.—
Jungtänzerkarten „ S 4.—

An der Abendkasse nur Einheitspreis von S 10.—

Zu haben beim Sekretariate des *Österreichischen Aéroclubs*, I., Hofburg, Schweizerhof, Säulengänge II, Fernruf: 73-0-32, Torwart des Militärkasinos, Kunstheim, III., Rennweg 2, Fotoatelier Gebrüder *Knozer*, IV., Favoritenstraße 4.

Ermäßigungen nur bei Obstlt. *Wagner-Florheim* und Hptm. a. D. *Schiller*, I., Stubenring 1

AUS DER FLUGWELT

Italiens Luftverkehrspläne sollen vornehmlich auf eine Verbindung Spaniens mit dem nahen Osten abzielen und dem gemäß die Linie Barcelona-Konstantinopel Hauptstrecke und in Genua, Rom, Neapel und Brindisi Nebenlinien angeschlossen werden. Von Genua wird ein Anschluß an die Strecke Mailand-Triest geplant. Vom letztgenannten Hafen sollen Fluglinien nach Wien, Budapest und Belgrad führen. An Maschinen sind für den Verkehr über Wasser Dornier's Wale, für jenen über Land die in den Cantieri Navale zu Monfalcone gebauten »S-55« Eindecker in Aussicht genommen. Die Anschlüsse Triests mit Wien, Budapest und Belgrad soll Junkers bedienen, das sonstige Netz der Aéro Espresso Italiano betreiben.

Vom niederländischen Luftverkehr. Wie wir der Zeitschrift »Het Vliegvelde« entnehmen, haben in diesem Sommer täglich 80 bis 100 Fluggäste den Flugplatz Amsterdams, Schiphol, passiert. Am 13. Juli eröffnete die K. L. M. die Linie nach Dortmund. Der Gesamtverkehr auf niederländischen Flugfeldern betrug im Juli 2130 Fluggäste und 41.185 kg Post- und Frachtgüter. Als neues Flugzeug stellte die K. L. M. einen Fokker F. VII Hocheindecker mit einem 450 PS Lorrainemotor in Dienst.

Über den deutschen Luftverkehr berichtete kürzlich die »Morning Post« in äußerst anerkennenswerter Weise. Hiernach betreibt Großbritannien 5, Deutschland aber 45 Luftverkehrslinien. Von insgesamt derzeit bestehenden 132 Luftverkehrslinien befinden sich 62 unter deutscher Kontrolle. Das britische Blatt fällt über die Tätigkeit der eigenen Luftverkehrsunternehmungen ein sehr ungünstiges Urteil und fragt, was geschehen werde, wenn die heute Deutschland so stark behindernden Beschränkungen in Fortfall kommen.

Farmans neuester Bau ist ein 4-motoriger Supergoliath mit 266 m² Tragflächenareale, 4 Farman 12 WE-Motoren mit insgesamt 2000 PS; 7150 kg Leergewicht, 4500 kg Zuladung, daher 11.650 kg Fluggewicht. Die Tragflächenbelastung stellt sich auf 43,8 kg/m², die Leistungsbelastung auf 5,825 PS/kg, die Geschwindigkeit wird mit 173 km/Std., die Gipfelhöhe mit 6000 m angegeben. Aerodynamisch scheint das Flugzeug keinen Fortschritt darzustellen, denn es ist als verspannter und verstreuter Doppeldecker, also in einer schon in der Vorkriegszeit bekannten Weise, ausgeführt.



Ausrüstung u. Bekleidung für Wintersport

in größter und bester Auswahl

SPORTHAUS MIZZI LANGER-KAUBA

Wien, VII., Kaiserstraße Nr. 15

Englands Luftmacht in Flug- und Luftschiffwesen gegliedert, erfordert für ersteres im Budgetjahre 1925/26 einen Aufwand von 21,319.300 Pfund Sterling und ein Personal von 36.000 Mann. Hieraus werden 54 Geschwader mit je 12 Flugzeugen Sollstärke gebildet. Sie verteilen sich auf die Heimat, die Flotte und die Kolonien. Das Stärkeverhältnis zu Frankreich, der militärisch führenden Luftmacht wird mit 1:3 angegeben. Für den Bau von Lenkluftschiffen wurde ein Nachtrag von 350.000 Pfund Sterling bewilligt. Damit will das Air Ministry nicht nur den einheimischen Luftschiffbau weiter entwickeln, sondern auch ein neues Luftschiff bauen. Großes Gewicht wird auf Untersuchungen der Festigkeit der Verbände des Schiffskörpers gelegt. Im Gegensatz zur Flugfahrt dominiert in der Lenkluftschiffahrt das zivile, das Moment des Handelsluftverkehrs. Am Plane Ägypten und Indien mit Hilfe des Luftschiffes dem Mutterlande näher zu bringen wird zähe festgehalten.

Der Rhön-Wettbewerb 1926 ist, wie »Flugsport« in Nummer 20 vom 14. Oktober l. J. meldet, als Versuchswettbewerb gedacht. Für Konstruktionen, die beste Aussichten zur Fortschrittserzielung bieten, sind Prämien und Preise in ansehnlicher Höhe bestimmt. Wer glaubt durch einen guten Gedanken zum Fortschritt des Flugwesens beitragen zu können — es handelt sich da um besonders günstige Ausnützung der Windkraft zum Vortrieb, möglichst große Geschwindigkeitsspanne um besondere Hilfs-, wie veränderliche Tragflächen uögl. — wende sich unter genauer Anführung des Namens und der Adresse und unter Beischluß von Skizzen und theoretischen Grundlagen bis 15. Dezember l. J. an das Forschungsinstitut der Rhön-Rossitten-Ges. (zu Handen von Prof. Dr. Schlink, Technische Hochschule Damstadt).

Das Institut wird unter vertraulicher Behandlung jeder Einsendung Auskunft darüber geben, ob diese wertvoll und aussichtsreich ist. Die näheren Wettbewerbsbestimmungen gelangen um die Jahreswende zur Verlautbarung. Wir machen alle unsere Konstrukteure auf diese Gelegenheit ihre Gedanken in die Tat umsetzen zu können, aufmerksam.

Die Bodenorganisation Frankreichs umfaßt 1 Flughafen I. Klasse, 2 Flughäfen II. Klasse, 19 Landeplätze, 23 Notlandeplätze, 7 Stützpunkte und 1 Seeflughafen. An Funkstellen sind 4 mit je 2 kw und je 22 mit 200, beziehungsweise 500 kw vorhanden. Die Grundlagen zur Regelung des Luftverkehrs werden durch die internationale Luftfahrtkonvention vom 13. Oktober 1919 und das Gesetz vom 31. Mai 1924 gebildet. Die hiernach bereits eingerichteten oder noch zu errichtenden Flugverkehrsstrecken folgen im allgemeinen den wichtigen Handelsstraßen und sollen Frankreich einerseits mit den bedeutendsten Marktplätzen Europas, andererseits mit den eigenen Kolonien verbinden, wobei wirtschaftliche Interessen nach Möglichkeit mit nationalen und politischen in Übereinstimmung zu bringen sind. Vom Beginn des Handelsluftverkehrs im Jahre 1919 bis Ende 1924 hob sich dessen Leistung in Ansehung der zurückgelegten Flugkilometer von 382.000 auf 4.500.000, die Zahl der Fluggäste von 1184 auf 18.771, die der Luftfrachten von 14 auf 1089,5 kg, während die Luftpost von 466 auf 11.384 kg anwuchs. Der Staat subventioniert die Unternehmungen durch Gewährung von Beschaffungs- und Verkehrsbeiträgen und hat kürzlich ein neues Subventionssystem eingeführt, um den Unternehmern die Kapitalssuche, die Abschreibungen und den Abschluß langfristiger Auslandsverträge zu erleichtern.

Unsere geehrten Abonnenten, Freunden und Lesern

Fröhliche Weihnachten und ein glückliches Neujahr 1926!

Flugzeug und Yacht.

Die Pulitzer Trophy, kürzlich in Mitches Field ausgetragen, ergab als Sieger über 200-Km. den Lt. *Cyrus Bettis* auf Curtiss 500-PS. mit 400,625-Km. Stundendurchschnittsgeschwindigkeit.

Im Kymograph bringt Amerika ein neues Flugzeugbordgerät auf den Markt, das eine Kombination von Staudruckmesser und Sonnenphotographie darstellend, durch Aufzeichnung von Bahn und zugehörndem Druck der Führung dient.

Der transatlantische Flug, initiiert durch den am 1. Juni 1925 für 5 Jahre ausgeschriebenen Raymond Orteig-Preis im Betrage von 25.000 Dollars, wird in Frankreich durch die Piloten *Coly* und *Tarascon* seit geraumer Zeit vorbereitet. Die Ausschreibung verlangt das Überfliegen des Atlantik ohne Zwischenlandung durch von den alliierten Behörden anerkannte Piloten und Flugzeuge, stellt jedoch die Route frei.

Der Flugverkehr auf dem Balkan erfuhr durch Errichtung der Fluglinien Tirana-Saloniki und Piskopeja (nächst Dibra)-Saloniki eine aussichtsreiche Eröffnung. Viele Städte bewerben sich um Aufnahme in das werdende Luftverkehrsnetz.

Der Flugverkehr in der Türkei erhält durch den Mangel von Eisenbahnen erhöhte Bedeutung. Es wird mit aller Kraft daran gearbeitet ein vorläufig den

politischen Interessen entsprechendes Luftverkehrsnetz zu schaffen. Konstantinopel, Angora und Smyrna sollen dessen Hauptstützpunkte werden. Flugzeughallen, Apparate und Lehrer sind angeblich schon sichergestellt.

Über amerikanische Luftverkehrspläne erfahren wir, daß *Morgan, Ford* und die *Good Year Corporation* an die Errichtung von Luftverkehrslinien mit der »Los Angeles« beabsichtigen um den von anderen Ländern gewonnenen Vorsprung einzuholen. Auch soll die New-York Zeppelin-Gesellschaft um Verleihung der Korporationsrechte eingeschritten sein. Die Postverwaltung trägt sich mit der Absicht 8 neue Linien mit Flugzeugen einzurichten. Eine Zahl neuer Flugverkehrsgesellschaften hat sich im Laufe der letzten Zeit gebildet. Aus alledem ergibt sich eine voraussichtlich recht lebhaft Tätigkeit im amerikanischen Luftverkehr der nächsten Zukunft.

Coupe Schneider. Die große Veranstaltung für Wasserflugzeuge, an welcher U. S. A., England und Italien teilnahm, brachte nachstehende Ergebnisse.

1. Curtiss R 2, C 2. Pilot: Doolittle, Geschwindigkeit 373.541 km.
2. Gloster-Napier III. Pilot: Capitain Broad, Geschwindigkeit 329.027 km.
3. Macchi 33, Pilot: De Briganti. Geschwindigkeit 278.269 km.



Wir bitten höflichst um rechtzeitige Einsendung des Abonnementsbetrages 1926, damit in der Zusendung der Zeitschrift keine Verzögerung eintritt.

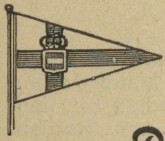


Verwaltung »Flugzeug und Yacht«.

YACHT-SPORT.

Union-Yacht-Club.

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.



Die Jubiläumsfeierlichkeiten des Union-Yacht-Clubs

anlässlich seines vierzigjährigen Bestandes.

I. Außerordentlicher Seglertag

am Dienstag, den 2. Feber 1926, um 6 Uhr abends im Festsaal der Technischen Hochschule, Wien, IV., Karlsplatz 13.

Tagesordnung:

1. Begrüßungsansprache des Präsidenten Herrn Professor Dr. Hans von Frisch.
 2. Festrede gehalten vom 1. Vizepräsidenten Herrn Sektionschef Dr. Hans Maurus.
 3. Ernennung von Ehrenmitgliedern.
- Einladungen hiezu, die zur Teilnahme berechtigten, werden noch an die ausübenden Mitglieder versandt.

II. Bankett

am Dienstag, den 2. Feber 1926, um 8 Uhr abends im Hotel Meißl & Schadn, Wien, I., Neuer Markt 2.

III. Ball

am Mittwoch, den 3. Februar 1926 um 9 Uhr abends im ZeremonienSaale der Hofburg.
Einladungen für Bankett und Ball werden an die ausübenden und unterstützenden Mitglieder noch versandt. Von Mitgliedern eingeführte Gäste herzlich willkommen. Einladungen für Gäste sind durch den Schriftführer des Fest-Ausschusses Herrn Georg Kutzimanno jun., Wien, III., Reiserstraße 61, erhältlich.

IV. Jubiläums-Wettfahrten

am 12., 13., 14., 15., 16. und 17. August 1926 auf dem Attersee.

Für den Vorstand des Union-Yacht-Club:

Der Schriftführer:

Schultz e. h.

Der Präsident:

Frisch e. h.

Union Yacht-Club.

Der Vorstand hat die Wettfahrtstermine 1926 wie folgt festgesetzt:

- Stammverein:** Frühjahrswoche 15. bis 30. Mai; Herbstwoche 18. bis 28. September.
- Wörtherseewoche:** 25. Juli bis 3. August.
- Traunseewoche:** 25. Juli bis 3. August.
- Mattseewoche:** 2. bis 6. August.
- Grundlseewoche:** 5. bis 10. August.
- Millstätterseewoche:** 5. bis 10. August.
- Atterseewoche:** Deutsch-Osterreichischer Länderwettkampf 9., 10. und 11. August; Jubiläumswettfahrten 12. bis 17. August.
- Wolfgangseewoche:** 21. bis 25. August.
- Mondseewoche:** 28. bis 31. August.

Union-Yacht-Club Zweigverein Attersee.

In der Ausschusssitzung vom 30. November ds. J. wurde Herr Ministerialrat Dr. Egon Wallentin als Beisitzer in den Ausschuß kooptiert.

Als beitragendes Mitglied wurde aufgenommen: Peter Graf Überacker, Weyreg am Attersee.

Der Schriftführer:

Dr. H. Kunz.

Zweigverein Wolfgangsee.

Im kommenden Sommer feiert der Zweigverein Wolfgangsee des Union-Yacht-Club das Fest seines 25jährigen Bestandes. Dasselbe wird in größerem Stil abgehalten und die Vorarbeiten sind

bereits im Zuge. Auch die am See liegenden Gemeinden, namentlich die Gemeinde St. Gilgen, beteiligen sich an dem Jubiläum durch Abhaltung von Festlichkeiten, Stiftung von Preisen und dergleichen. Ferner liegt bereits eine Reihe von Zusagen auswärtiger Segler vor, an unseren Regatten mit ihren Yachten teilzunehmen.

Es ergeht daher vom unterzeichneten Ausschuß an alle Mitglieder unseres Zweigvereines die dringende Bitte, möglichst viel Boote für die kommende Segelsaison fahrbereit zu machen und zum Start zu bringen. So manche von den seit Jahren untätig in unseren Schuppen liegenden Yachten hätte jetzt Gelegenheit, sich einen von den vielen Jubiläumspreisen zu holen. Vor allem aber sollen die Mitglieder des Zweigvereines Wolfgangsee den Ehrgeiz haben, ihre gesamte Flotte unter Segel zu bringen, um vor den Gästen den Club auch in sportlicher Beziehung würdig zu vertreten.

Endlich werden auch die Besitzer von Motor- und Ruderbooten ersucht, diese bereit zu stellen. Wien, den 1. Dezember 1925.

Für den Ausschuß:

Der Schriftführer:

Hofrat Dr. Ferdinand Arlt
XIII. Trauttmansdorffg. 38

Der Obmann:

Prof. Dr. Hans Frisch
VIII. Josefstädterstr. 17

Der österreichisch-ungarische Länderwettkampf.

Fortsetzung.

Als Sif plötzlich schiftete, um unter den Segeln ihres Verfolgers durch nach Norden zu entschlüpfen, machte Kisangyalom das Manöver prompt mit und konnte gleich darauf tatsächlich in Luv an Sif vorbeigehen, die nun ihrerseits die Verfolgung aufnahm, ohne jedoch die Luvseite gewinnen zu können. Als beide Boote einige hundert Meter in Luv der Wallerwirtboje schon ziemlich nahe ans Nordufer herangelaufen waren, wo die Brise etwas leichter wurde, machte Sif einen letzten Versuch, indem sie nochmals Spinaker schiftete und vom Kurse ab weiter in den See hinauslief, um wieder in die frischere Brise zu kommen. Kisangyalom beging den Fehler, diese neuerliche Kursänderung nicht mitzumachen, hielt vielmehr den geraden Weg für den kürzesten und hielt geraden Kurs auf die Marke. Sif aber hatte richtig gerechnet, sie lief in der besseren Brise um so viel schneller, daß sie trotz des beträchtlichen Umwegs nach abermaligen Schiften in weitem Bogen die Marke um mehr als eine Minute vor ihrem verblüfften Gegner runden und die letzte Kreuztour antreten konnte, auf der ihr der Verfolger kaum mehr gefährlich werden konnte.

So wurde die Reihenfolge, die sich am Ende der ersten Spinakertour ergeben hatte, wieder hergestellt, denn auch Rosseb war wieder vor Mani zu liegen gekommen; Sif lief zum drittenmal als Erste, Kisangyalom als Zweite durchs Ziel. Der Beifallsjubel der Österreicher war groß, hatten wir doch endlich einen Länderwettkampf für uns entscheiden können und damit nicht nur die im Vorjahr auf dem Plattensee erlittene Schlappe wettgemacht, sondern vor allem auch einen effektiven Fortschritt in der Entwicklung unseres Yachtbaues gezeigt, eine entschiedene Überlegenheit des Neubaus über unsere beiden in den letzten Jahren unlegbar besten Boote, aber auch einen dreimaligen Sieg des neuen Bootes über die besten ungarischen Gegner, die sich uns im Vorjahre glatt überlegen gezeigt hatten.

Nachstehend die Zeiten der dritten Wettfahrt:

| | | Punkte für Österreich: | für Ungarn: |
|-------------|---------|------------------------|-------------|
| Sif | 2.18.17 | I 100 | — |
| Kisangyalom | 2.19.40 | II — | 65 |
| Frechdachs | 2.22.42 | III 36 | — |
| Rosseb | 2.23.10 | — | 20 |
| Mani | 2.26.18 | — | 10 |
| Gretl | 2.26.41 | — | — |
| Insgesamt | | 135 | 95 |

Das Gesamtergebnis aller drei Wettfahrten war somit: 400 Punkte für Österreich, 290 für Ungarn.

Um nun nach der Konkurrenz der Boote noch eine solche für die Segler zu veranstalten, wurde, da die Brise unverändert durchhielt, beschlossen, ein Match mit getauschten Booten auszutragen, so wie dies im Vorjahre gelegentlich des deutsch-österreichischen Länderwettkampfes geschehen war. Damals hatten die Österreicher bewiesen, daß ihre Niederlage in erster Linie der Unterlegenheit ihrer Boote und nicht der der Führung zuzuschreiben gewesen war. Diesmal durfte man auf das Ergebnis besonders gespannt sein, da im Länderwettkampf nur die beiden ersten Boote ihre Plätze gewissermaßen gepachtet, die anderen vier aber bei jeder Wettfahrt die Plätze gewechselt hatten, so daß sie als ziemlich gleichwertig angesehen werden durften.

Man einigte sich darauf, die Boote nicht auszulosen, sondern dieselben zwischen den kompletten Mannschaften wechselseitig zu tauschen, und zwar zwischen Sif und Kisangyalom einerseits, zwischen Gretl und Rosseb andererseits, endlich zwischen Frechdachs und Mani III. Gesegelt wurde nur eine kleine Runde (Schlangensinsel—Wallerwirt-Ziel). Der Start vollzog sich geschlossen in der Reihenfolge Kisangyalom (4 Sek.), Sif (6), Frechdachs (13), Rosseb (14), Gretl (15), Mani (17). Auf der kurzen Kreuzstrecke schienen die österreichischen Segler zunächst einmal eine interne Konkurrenz auszutragen. Insbesondere Kisangyalom hatte sich aller erdenklichen Aufmerksamkeit seitens Mani und Rosseb zu erfreuen. Während sie sich miteinander herumbissen, zog Sif als lachende Dritte (richtiger: Erste) unbehelligt ihre Schläge und rundete als Erste die Schlangensinselboje.

Vor Wind lief unter steter Führung von Sif das ganze Feld gegen das Südufer, nur Kisangyalom hielt sich in der Mitte des Sees. Die Peilung der Startlinie wurde auf der Vorwindstrecke in folgenden Abständen passiert: Sif, Rosseb (0'32), Mani (0'54), Gretl (1'43), Kisangyalom (1'45), Frechdachs (2'03). Bis zur Wallerwirtboje lief lediglich Kisangyalom dem zweiten und dritten Boot etwas auf, sonst änderte sich nichts. Die Marke wurde zuerst von Sif mit gutem Vorsprung, dann knapp hintereinander von Mani, Rosseb und Kisangyalom, zuletzt von Gretl und Frechdachs gerundet.

Auf der anschließenden Kreuztour kehrte sich die Reihenfolge der ersten vier Boote vollständig um: Kisangyalom schob sich langsam, aber sicher auf den ersten Platz, Rosseb auf den zweiten, Mani auf den dritten. Sif, die offenbar besonders empfindlich ist und größere Anforderungen an ihre Führung stellt, mußte nicht nur alle drei ungarischen Boote, sondern knapp vor dem Ziele auch noch Gretl an sich vorbeiziehen lassen und sich mit dem fünften Platze begnügen. Die Zeiten im Ziele waren: Kisangyalom 1.01.20, Rosseb 1.02.43, Mani 1.02.59, Gretl 1.03.46, Sif 1.03.51, Frechdachs 1.05.35.

Am Abend vereinte ein Bankett im festlich geschmückten Werzer-Saal Freund und Feind samt Anhang zum fröhlichen Mahle, bei dem auch die Landesregierung durch Herrn Landesrat *Michna*, die Gemeinde Pörschach durch Herrn Direktor *Walcher* und der Veldener Segler-Verein durch die Herren Staatssekretär *Dr. Loewenfeld-Russ* und Generalstabsarzt *Dr. Popper* vertreten waren. Die Preisverteilung bot Gelegenheit zum Austausch herzlicher Ansprachen, von denen namentlich die geradezu ergreifenden Worte Sr. Exzellenz des Herrn *Grafen Szechenyi* (Kommodore des K. M. V. C.) allseits tiefsten Widerhall fanden. Der Grundton aller Reden bildete die aufrichtige Freude über die angeknüpften sportlichen Wechselbeziehungen und die Absicht, dieselben zu erhalten und zu vertiefen im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung unseres schönen Sports auf den beiden in mancher Hinsicht durch ihre sonst isolierte Lage förmlich aufeinander angewiesenen Gewässern.

Daß sich nachher die Jugend beider Nationen zum Tanz vereinigte, versteht sich wohl von selbst, desgleichen, daß das Fest länger dauerte als eine Flautenregatta, obwohl es gar nicht flau dabei zuging.

R. J.

FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien, I. Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

Zeitenliste der Wörthersee-Woche 1925.

| Windrichtung und Stärke: | | | 14.8. Vorm. | 14.8. Nachm. | 16.8. | 17.8. Vorm. | 17.8. Nachm. | 18.8. | 19.8. |
|--|----------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Bahnlänge (in Klammer: für 22 m ² u. 15 m ² -Klasse) | | | Ost, 2 m | Ost, 1½ m | Ost, 4—5 m | Ost, 0—2 m | Ost, 3—0 m, dann Süd 0—1 m | Ost, 3 m | Südsw., 5-9 m |
| Klasse | Name der Yacht | E i g n e r | 5 (2½) Sm. ges. Zeit | 5 Sm. ges. Zeit | 10 (7) Sm. ges. Zeit | 7 (4) Sm. ges. Zeit | 10 (7) Sm. ges. Zeit | 10 (7) Sm. ges. Zeit | 10 (7) Sm. ges. Zeit |
| 35 m ² Renn-Klasse | Rielly II | Dr. Loewenfeld-Russ | 1.53.13 | 2.18.57 | 2.43.57 ³⁾ | 2.47.56 | aufgeg. | 3.11.25 | 2.12.53 III |
| | Sindbad III | L. Riedl | 1.53.10 | 2.21.41 | 2.47.21 III | aufgeg. | aufgeg. | aufgeg. | 2.05.26 II |
| | Seraphita | A. v. Sax u. M. Seidel | 1.48.06 II | 2.16.46 II | 2.40.37 I | 2.40.44 | aufgeg. | 3.13.46 | 2.04.47 I ⁶⁾ |
| | Overrun | J. Schur | n. gem. | n. gem. | n. gest. | n. gem. | n. gest. | n. gem. | n. gest. |
| | Röntakwinta | A. C. Angerer | 1.50.45 | 1.17.59 | 2.44.11 ⁴⁾ | 2.45.47 | 5.10.46 III | 3.04.26 II | 2.13.31 ⁷⁾ |
| | Saelde | R. Salcher | 1.44.24 I | 2.09.34 I ¹⁾ | 2.44.01 II | 2.32.16 I | 4.37.24 I | 3.02.21 I | 2.14.25 ^{2) 8)} |
| Wildfang | A. v. Rosmini | 1.52.49 | 2.18.42 | aufgeg. | 2.40.22 II | 4.43.04 II | 3.16.44 ³⁾ | aufgeg. | |
| 22 m ² -Renn-Klasse | Mani III | L. v. Kando | 1.04.35 | aufgeg. | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. |
| | Rosseb | P. Graf Szechenyi | 1.03.41 | 2.30.27 | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. |
| | Kisangyalom | Kir. Magyar Y.-C. | 58.14 III | 2.22.26 IV | 2.00.23 I | 1.24.09 ⁴⁾ | 2.21.13 III | n. gem. | n. gem. ⁹⁾ |
| | Frechdachs ex Toni | Dr. V. Herbst | 59.07 V | 2.20.24 III | 2.05.27 II | 1.22.21 ³⁾ | 3.43.03 | 211.39 III | 1.31.40 III ⁷⁾ |
| | Gretl | R. Fiedler | 1.00.12 | 2.23.57 | 2.32.13 II | 1.24.33 IV | 3.39.51 V | 2.14.30 | 1.26.44 I |
| | Ingo III ex Strolch | Dr. H. Klemen | n. gest. | 2.24.20 | 2.12.55 | 1.35.52 | 3.43.51 | 2.27.00 | n. gest. |
| | Ella III ex Traunsee | Dr. N. v. Jagič | 1.04.13 | 2.34.54 | n. gest. | 1.37.17 | 3.52.11 | aufgeg. | aufgeg. |
| | Windspiel | Dr. W. Grientschnig | 1.04.20 | 2.30.26 | 2.11.28 | n. gem. | 3.40.42 | 2.14.58 | n. gem. |
| | Schelm | L. Gunzer | 1.04.43 | 2.26.46 | 2.08.48 IV | 1.27.41 | 3.39.07 | 2.18.05 | Mast gebr. |
| | Strolch II | Dr. H. Felsner | n. gem. | n. gem. | n. gem. | 1.31.52 | 3.40.16 | 2.25.39 | n. gest. |
| | Ghibella | Dr. H. Mayer | 1.06.13 | 2.30.38 | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. | n. gem. |
| | Sindbad V | O. Winds | 58.03 II | 2.13.11 I | 2.06.10 III | 1.16.52 I | 2.46.22 I | 2.06.52 II | aufgeg. ²⁾ |
| | Orplid II | Dr. U. Kunz | 58.28 IV | 2.24.20 | 2.09.02 ⁴⁾ | 1.23.31 III | aufgeg. | 2.12.57 IV | 1.34.19 IV |
| | Sif | R. Salcher | 58.02 I | 2.22.38 V | 2.09.01 | 1.20.03 II | 3.06.54 II | 2.15.10 | 1.35.56 ⁶⁾ |
| Fanfu II | L. Winds | n. gest. | 2.30.21 | n. gest. | 1.24.00 ⁴⁾ | 3.40.16 | 2.16.14 | 1.30.40 II ¹¹⁾ | |
| Toni II | V. Feinig | 59.37 | 2.18.45 II | gekenntert | 1.25.08 | 3.21.22 IV | 2.05.54 I | 1.36.06 ¹⁰⁾ | |
| 15 m ² R.-Kl. | Alraune II | K. Bayer | 1.02.33 I | 2.31.30 I | gekenntert | 1.30.58 I | 3.46.10 I | 2.26.45 I | 1.34.31 I ²⁾ |
| | Spatz | A. Sorger-Domenigg | 1.06.26 | 2.58.11 | 2.27.22 I | 1.55.18 | 4.58.16 | 2.51.20 | 1.52.17 |
| | Nixe | H. Ebner | 1.06.41 | n. gem. | n. gem. | 1.51.14 | 4.25.37 | 3.00.35 | n. gem. |
| 6 m A.-Kl. | Cobra II | J. Schur | 1.48.04 | aufgeg. | n. gest. | n. gem. | aufgeg. | n. gem. | n. gem. |
| | Gefion III | Dr. E. Schreiner | 1.46.02 | 2.10.51 | 2.49.55 | 2.46.04 | 4.36.23 I ¹²⁾ | 3.10.01 | 1.59.07 I |
| | Rarahu | O. Wirth | 1.45.16 I | 2.09.04 I | 2.33.10 I | 2.35.41 I | 4.40.09 | 3.01.07 I | 2.00.06 ²⁾ |
| Ausgl.- Klasse | Gefion II | J. Schur | aufgeg. | aufgeg. | — | — | — | — | — |
| | Sieglinde | H. Tschernitz | 1.50.55 | 2.18.16 | — | — | — | — | — |
| | Meteor | F. Tschernitz | 1.49.50 I | 2.13.31 I ²⁾ | — | — | — | — | — |

Anmerkungen: ¹⁾ Veldener Yacht-Preis (Herausforderungs-Preis). — ²⁾ I. Punkt-Preis. — ³⁾ ausgeschlossen. — ⁴⁾ nicht unterschrieben. — ⁵⁾ Havarie. — ⁶⁾ II. Punkt-Preis. — ⁷⁾ III. Punkt-Preis. — ⁸⁾ Veldener-Preis (Herausforderungs-Preis) endgültig, ferner Saelde-Pokal (Herausforderungs-Preis). — ⁹⁾ IV. Punkt-Preis. — ¹⁰⁾ V. Punkt-Preis. — ¹¹⁾ Herausforderungs-Preis des österreichischen Flottenvereins. — ¹²⁾ Herausforderungs-Preis des U. Y. C. Z. W.

Der 27. ordentliche deutsche Seglertag.

Daß ein deutscher Seglertag, auf dem doch so verschiedene Interessen, so zahlreiche Meinungen zur Geltung gebracht werden müssen, einen geradezu vorbildlich harmonischen Verlauf nehmen kann, das hat die Münchner Tagung Anfang Oktober gezeigt. Das Verdienst daran gebührt in erster Linie den im Münchner Revier ansässigen Verbandsvereinen, die es ganz ausgezeichnet verstanden, den Seglertag so vorzubereiten und einzuleiten, daß einer im andern nicht mehr den Vertreter des Nordens oder des Südens, des Ostens oder des Westens sah, sondern nur mehr den deutschen Sportsgenossen und den vom besten Willen für das große Ganze beseelten lieben Kameraden, nicht nur den schneidigen Segler und noch schneidigeren Antragsteller oder Antragsgegner, sondern in erster Linie den von Sonderinteressen losgelösten wertvollen Menschen und gemütlichen Gesellschafter.

In solcher Weise einander persönlich näherzutreten, einander auch als Menschen kennen und schätzen zu lernen, dazu boten den Delegierten des diesjährigen deutschen Seglertags die dem 4. Oktober teils vorausgehenden, teils nachfolgenden Veranstaltungen der Münchner Sportskameraden die beste Gelegenheit.

Die sachliche Vorbereitung besorgte die am 1. Oktober im Hotel »Vier Jahreszeiten« abgehaltene Vorstandssitzung, die, nur von einer kurzen Frühstückspause unterbrochen, 12 Stunden dauerte und unter der bewährten Leitung Geheimrat *Dr. Busley's* ihr umfangreiches Pensum pünktlich erledigte. Nicht weniger als 11 Berufungen und nachträgliche Proteste waren zu entscheiden, sie füllten den ganzen Vormittag aus und brachten zum Teil wichtige grundsätzliche Entscheidungen. Der Nachmittag war der Sichtung des schon vom Vorsitzenden mit gewohnter Umsicht und Sorgfalt vorbereiteten äußerst umfangreichen Materials für den Seglertag gewidmet, dessen glatte, angesichts der zahlreichen Anträge geradezu erstaunlich rasche Abwicklung zum großen Teile dieser Vorbereitung zu danken war. Nach getaner Arbeit begaben sich die Vorstandsmitglieder zu den übrigen bereits zahlreich eingetroffenen Sportskameraden ins Hofbräuhaus, wo der gute Geist der Stadt München jene gemütlich-kameradschaftliche Stimmung herzustellen begann, die diesem Seglertag sein besonderes Gepräge gab.

Der Vormittag des 2. Oktober war der Besichtigung der Verkehrsausstellung gewidmet, wobei durch zweckentsprechende Führung Sorge getragen war, daß man trotz der Kürze der dafür verfügbaren Zeit doch einen guten Überblick erhielt und das Wichtigste zu sehen bekam. Während nachmittags die Rennsegler je nach ihrer Neigung die Oktoberwiese oder sonstige Sehenswürdigkeiten der Stadt besuchten, tagte bei den »Vier Jahreszeiten« die Kreuzerabteilung. Die Entwicklung der Fahrtensegelei, die Notwendigkeit der Einführung kleiner Fahrtenkreuzerklassen und Beschwerden über Willkür einzelner Gemeinden bei Bemessung und Einhebung von Hafengebühren bildeten die hauptsächlichsten Beratungsgegenstände.

Am Abend fand sich alles zu dem von den Münchner Vereinen gegebenen Begrüßungsmahl im herrlichen alten Rathaussaal zusammen. Herr Konsul *Kustermann* begrüßte die Gäste namens des Münchner Wassersportkartells, der zweite Bürgermeister namens der Stadt München. Geheimrat *Busley* dankte namens des Segler-

verbandes, Vertreter der einzelnen deutschen Segelreviere überbrachten die Grüße ihrer engeren Landsleute. Es folgte eine Reihe künstlerischer und humoristischer Darbietungen, unter denen auch gelegentliche Anulungen der Berliner nicht fehlten, die durchaus nicht übel genommen wurden, sondern gerade dazu beitrugen, die letzten Schlacken steifen Fremdtons in fröhlichem Lachen aufzulösen. Als bleibende Erinnerung dürfte jeder Delegierte sein mit der Verbandsflagge und entsprechender Inschrift gezierter Steinkrüge mit nach Hause nehmen.

Am 3. Oktober wurde das Haupt-Segelrevier Münchens, der Starnbergersee, besucht. Die dort beheimateten Vereine hatten nicht nur für flotte Musikbegleitung, sondern auch für ein geradezu vorbildliches Wetter gesorgt, so daß die Rundfahrt auf dem festlich geschmückten Salondampfer »München«, der ehemals königlichen Yacht, ein Genuß ersten Ranges war. Zuerst gieng es zum K. B. Y. C., wo das ebenso geräumige, wie tadellos eingerichtete Clubhaus, die riesige Bootshalle (man kann ruhig sagen: »Der gedeckte Jollenhafen«) und nicht zuletzt das musterhafte Starthaus, Patent *Kustermann*, mächtig imponierte. Auch die Clubhäuser und Anlagen des D. T. Y. C. und des M. Y. C. wurden besucht, besichtigt und bewundert. Überall begrüßten Flaggenschmuck und Salutsmüsse die Segler, beim M. Y. C. auch ein Tagfeuerwerk mit Entfaltung einer Flaggengala hoch in den Lüften. Dank dem heiteren und ruhigen Wetter war niemand der Seekrankheit zum Opfer gefallen und konnten sämtliche Teilnehmer dem von den Verbandsvereinen des Starnbergersees gebotenen Mittagessen im Seerestaurant des Herrn *Gruß* (M. Y. C.) volle Gerechtigkeit angedeihen lassen.

Am Abend veranstaltete das mit dem Starnberger Seerestaurant durch Personalunion verbundene »Deutsche Theater« zu Ehren des Seglertags eine Festvorstellung, bei welcher neben dem reichhaltigen bunten Programm ein Film von der letzten Münchner Woche dargeboten wurde, in welchem namentlich die lebenswahre Wiedergabe der Herren Konsul *Kustermann* und *Belitz* stürmischen Beifall hervorrief.

Die schönen Tage gemütlichen Zusammenseins mußten wohl oder übel am 4. Oktober durch den eigentlichen Seglertag eine Unterbrechung erfahren, die sich jedoch dank der gründlichen Vorbereitung durch den Vorsitzenden in sachlicher, durch die Münchner Gastgeber in persönlicher Hinsicht verhältnismäßig kurz und schmerzlos gestaltete. Trotz der vorangegangenen langen Abende wurde die Tagung durch Herrn Geheimrat *Busley* pünktlichst um 9 Uhr eröffnet und ohne Mittagspause zu Ende geführt. Von den 120 Verbandsvereinen waren 69 mit 591 Stimmen vertreten. Der Jahres- und Kassenbericht, ebenso einige vom Vorstand mit Vorbehalt erlassene Verordnungen wurden genehmigt. Der Stimmenbeitrag wurde unverändert mit 20 Mark festgesetzt, die Kopfsteuer konnte dank der günstigen Finanzlage des Verbandes von 50 auf 30 Pfg. herabgesetzt werden.

Dem von *Dr. R. Johanny* namens des U. Y. C. gestellten, vom Vorsitzenden warm befürworteten Antrag entsprechend, wurde ohne Widerrede beschlossen, den nächsten Seglertag (1927) in Wien abzuhalten.

Zum Vorsitzenden wurde Geheimrat *Dr. Busley* einstimmig wiedergewählt, zugleich gab der Seglertag seiner vollen Anerkennung für die ausgezeichnete und

Oesterreichische Schiffbau-A.-G.

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

unermüdete Wirksamkeit seines verdienstvollen Vorsitzenden dadurch Ausdruck, daß er denselben auf den von Geheimrat *Mendelssohn* namens der übrigen Vorstandsmitglieder gestellten Antrag einstimmig mit besonders lebhaftem Beifall zum Ehrenmitglied des D. S. Vb. ernannte. Für Herrn Geheimrat *Riess*, der eine Wiederwahl einerseits aus gesundheitlichen Rücksichten, andererseits im Hinblick auf seinen Fortzug von Berlin ablehnte, wurde Herr *Bruno Laue* vom Zeuthener S.V. in den Vorstand entsandt. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt, ebenso die Technische Kommission. Der Vorstand der Kreuzerabteilung wurde in der von dieser vorgeschlagenen Zusammensetzung gewählt.

Auf Antrag des Vorstandes wurde beschlossen, die bedeutungslos gewordene Führung der Herrenseglerliste aus den Obliegenheiten des Vorstandes zu streichen; das Jahrbuch nur mehr jedes zweite Jahr erscheinen zu lassen, und zwar zum 1. Juni, um darin bereits die im Frühjahr besonders zahlreich auftretenden Neubauten berücksichtigen zu können.

Das wichtigste Ergebnis bildete wohl die dem Vorstandsantrag entsprechende Einsetzung eines sieben-gliedrigen Redaktionsausschusses zur Vorbereitung des Meßverfahrens 1929 und zur Neuredigierung des Grundgesetzes. In diesen Ausschuß wurden Vertreter aller Verbandsgebiete entsandt, auch die österreichischen Segelreviere sind darin durch *Dr. Johnny* vertreten. Dieser Ausschuß wird nach den ihm gegebenen Richtlinien den ersten Entwurf des neuen Meßverfahrens (Bestimmungen für Rennklassen, Wettfahrtkreuzer und Langfahrtkreuzer) bis Ende 1926 allen Verbandsvereinen zugehen lassen, damit allfällige Abänderungsvorschläge rechtzeitig gemacht werden können, um auf dem Seglertag 1927 Berücksichtigung zu finden, der über das neue Meßverfahren Beschluß fassen wird. Nach seinen Beschlüssen werden die neuen Klassen bereits 1928 und 1929 ausgeschrieben werden. Der Seglertag 1929 wird dann unter Berücksichtigung der in diesen beiden Jahren gemachten Erfahrungen endgültig zu beschließen haben.

Einem Antrag des Vorstandes entsprechend, wurde die Bewertung der Klassenyachten für die Berechnung der Zusatzstimmen ein wenig geändert, so daß die größeren Yachten etwas besser als bisher zur Geltung kommen, ohne daß deshalb die Kleinsegelerei an die Wand gedrückt würde.

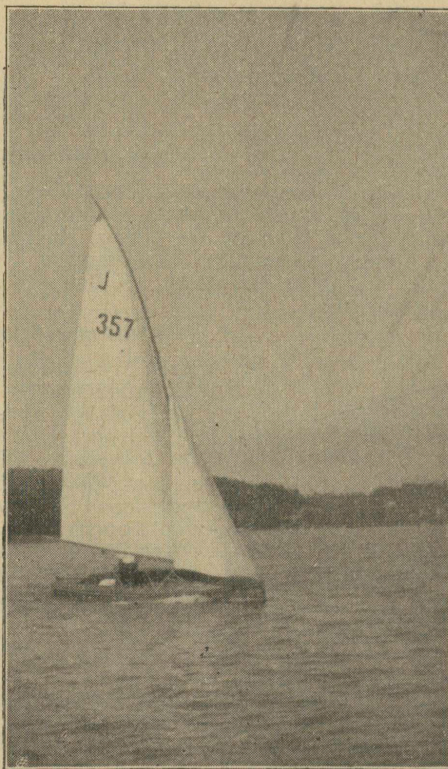
Ein Antrag des Vereins Seglerhaus am Wannsee, es sollten künftig keinem Verein mehr als 5 Wettfahrtstimmen zuerkannt werden, um dem Stimmenwucher auf Grund allzu zahlreicher Verbandswettfahrten namentlich kleinerer Vereine vorzubeugen, wurde seitens des U. Y. C. unter Hinweis auf die für diesen Verein mit seiner verbandsähnlichen Struktur und seinen 9 Segelrevieren ebenso unbillige als schädigende Wirkung einer solchen Bestimmung lebhaft bekämpft und von den Antragstellern, die damit keineswegs den U. Y. C. treffen wollten und dessen besondere Lage vollauf würdigten, zurückgezogen.

Auf Antrag des Vorstandes wurde beschlossen, daß künftighin Verbands-Klassenyachten mit Genehmigung des Vorstandes an Ausgleichswettfahrten ausländischer Vereine teilnehmen dürfen, ohne dadurch ihre Klassenzugehörigkeit zu verlieren.

Ein Antrag zweier Berliner Vereine, Sonderwettfahrten für Kreuzerklassen bei der Wettfahrtstimmenzählung in gleicher Weise zu bewerten, wie dies seit zwei Jahren für die Rennklassen gilt, wurde zunächst abgelehnt, dann aber im Dringlichkeitswege wieder aufgenommen und erreichte nunmehr die erforderliche Mehrheit.

Die Geltungsdauer der vorläufigen Vermessungsbescheinigungen wurde von 3 Wochen auf 10 Tage herabgesetzt.

Ziemlich kurz und bündig gestaltete sich die Erledigung der auch diesmal ziemlich zahlreich eingelaufenen Anträge zu den Vermessungsbestimmungen, die sonst den größten Teil der Verhandlungszeit in Anspruch zu nehmen pflegten. Sie wurden fast ausnahmslos dem bereits eingesetzten siebengliedrigen Ausschuß überwiesen (darunter auch der Antrag des U. Y. C., auf Schaffung einer freien 50 m²-Rennklasse). Lediglich die Zulassung der eben vom schwedischen Seglertag im Sinne der seinerzeitigen schwedisch-deutschen Besprechungen festgesetzten neuen 30 und 40 m²-Schärenkreuzer wurde beschlossen, desgleichen die Zulassung der 22 m²-Schärenkreuzer, ferner die Schaffung einer 15 m²-Wander-Jolle, die Festsetzung von Mindest-Materialstärken für die 15 und 10 m²-Rennklasse, endlich auf einen von mehreren Seiten, darunter vom U. Y. C., gestellten Antrag die Erhebung der 20 m²-Altersklasse zur Rennklasse; zugleich wurden die 20 m²-Kiel-yachten von den Schwertbooten als eigene 20 m²-Kiel-Rennklasse getrennt. Schließlich wurde ein Antrag des U. Y. C. angenommen, wonach bei Vermessung des Vorsegeldreiecks auch die hinter dem Mast liegende, durch das Großsegel nicht gedeckte Fläche des Vorsegels mitvermessen werden soll.



22 m² „Fiduzit“ Gewinner des Punktpreises der Atterseewoche.
Eigner und Konstrukteur Ing. H. Vogt.

„FIDUZIT“

Neubau 1925 ganz aus
Okume gebaut, Gewinner des
Punktpreises am Attersee
für 3000 S verkäuflich

VOGT, WIEN, IX., BLEICHERGASSE 4

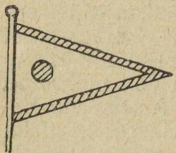
Ein Antrag auf Schaffung einer »Deutschen Woche« wurde im Hinblick auf die noch immer geteilte Meinung (Besorgnis einer Beeinträchtigung der Kieler Woche) vorläufig bis zum nächsten Seglertag zurückgezogen.

Zwecks Anschaffung von Ausstellungsmaterial für sportliche Ausstellungen und ähnliche Zwecke bewilligte der Seglertag die Widmung eines Höchstbetrages von 2000 Mark.

Um $\frac{3}{4}$ 5 Uhr nachmittags war die umfangreiche Tagesordnung erschöpft; Es folgte noch ein Festbankett im »Bayerischen Hof«. Auch bei diesem zeigte sich, wie schon am Begrüßungsabend und in Starnberg, das Verständnis der offiziellen Kreise Münchens für die Bedeutung des Segelsports durch Teilnahme der Spitzen der Behörden. Nach der Begrüßungsansprache des Verbandsvorsitzenden widmete kein Geringerer als der Ministerpräsident *Dr. Held* den versammelten deutschen Seglern eine mit großem Beifall aufgenommene Rede, in welcher er ganz besonders der Zugehörigkeit der österreichischen Seglerschaft zum deutschen Seglerverband und des darin zum Ausdruck kommenden Zusammengehörigkeitsgefühls des ganzen deutschen Volkes ohne Rücksicht auf die ihm willkürlich gezogenen Zwischengrenzen gedachte. Namens der österreichischen Segler

erwiderte *Dr. Johann*, der für die den Österreichern dargebrachten besonders freundschaftlichen Gefühle dankte und den Anschluß der österreichischen Seglerschaft an den DSVb. als den mit Notwendigkeit zustande gekommenen Ausfluß des Bewußtseins enger und untrennbarer Volksgemeinschaft bezeichnete, an der die Österreicher immer fester halten würden. *Dr. Meyer-Absberg* (D. T. Y. C.) brachte sodann Herrn Geheimrat *Busley* die Glückwünsche der versammelten Seglerschaft zu seinem unmittelbar bevorstehenden 75. Geburtstage entgegen.

Als letzte Nachfeier wurde am nächsten Tage noch von jenen wenigen Delegierten, die sich noch einen Tag Urlaub leisten durften, in verschiedenen Gruppen teils der Ammersee, teils der Chiemsee besucht. Man schied allseits mit dem angenehmen Bewußtsein, daß dieser Seglertag nicht bloß durch ernste Arbeit, sondern auch durch Anknüpfung und Festigung zahlreicher persönlicher Bande dem deutschen Segelsport und dem DSVb. besondere Dienste geleistet hatte. Die Wiener Segler werden es nicht leicht haben, den Empfang der deutschen Gäste so zu gestalten, daß eine Vergleichung mit dem Münchner Seglertag 1925 nicht allzusehr zu gunsten des letzteren ausfällt!



versammlung wurden folgende Funktionäre pro 1926 gewählt:

Vorstand: Herr Direktor *Richard Müller*,
XXI., Am Spitz 1,

Vorstand-Stellvertreter: Herr *Friedrich Fischer*,
XXI., Schloßhoferstraße 29,

Säckelwart: Herr *Franz Krämer*,
IV., Blechthurm-gases 11,

Schriftwart: Herr *Steph. M. Steinwender*,
XXI., Schloßhoferstraße 30,
Fahrwart: Herr *Hans Ruhmannseder*,
XXI., Floridusgasse 14,
Beisitzer: Herr *Rudolf Franke*,
XXI., Donaufferderstraße 21,
und Herr *Ernst Wintermahr*,
XXI., Rautenkrantzgasse 7.

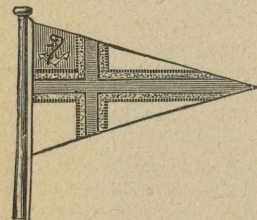
Der Schriftwart: *Steph. M. Steinwender*.

Wir teilen unseren Mitgliedern mit, daß ab 12. November 1. J. die Klubabende jeden zweiten Donnerstag im Monat im Kaffeehaus *Steinwender*, XXI., Schloßhoferstraße 30, stattfinden und laden wir hiemit alle Mitglieder herzlichst ein. Der Schriftführer *Steinwender* e. h.

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

Österreichischer Motor-Yacht-Club.



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

Zar. — Generalsekretär: *Otto Zählrl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon: 55505, 55506.

Sissi II am Bodensee.

Internationale Bodenseemeisterschaft am 2. August 1925.

Von *Ing. Max Szombathy*, Wien.

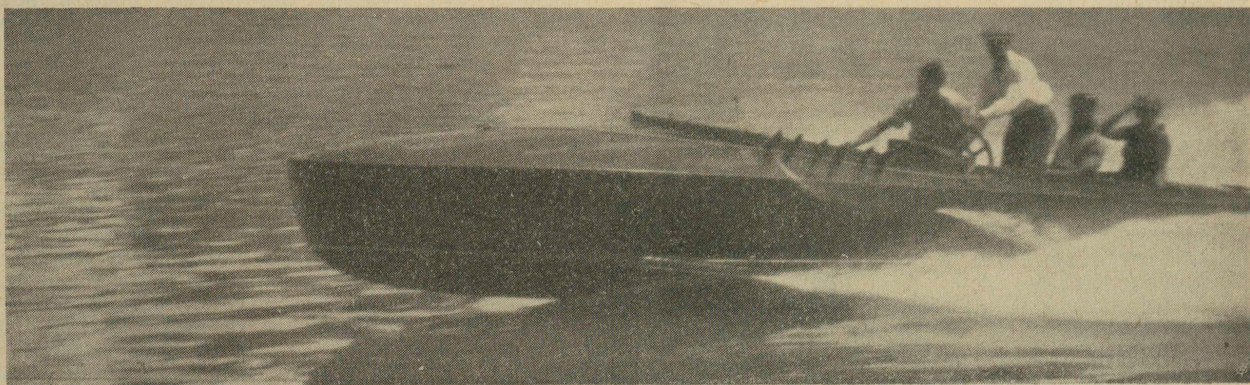
Daß es keine Kleinigkeit bedeutet, mit einem österreichischen Rennboot ins Ausland zu gehen und sich dort um Meisterschaften zu bewerben, war uns aus den Erfahrungen mehrerer Sportgenossen von früheren

Jahren her bekannt. War doch schon die Donaufahrt von »Eos I« nach Budapest und sein dortiger Sieg eine enorme Leistung. Im nächsten Jahre brachte »Vienna (ex Schnudki)« den 2. Preis aus Monaco heim und zeigte

damit, daß sich österreichische Boote — damals gegen dreimal stärkere französische und englische Racer — im Ausland recht gut zu halten vermögen. Wo immer sich die Flagge des österreichischen Motor-Yachtklubs zeigte, war sie ehrenvoll und erfolgreich vertreten.

Bei solchen sportlichen Unternehmungen gibt es aber immer Schwierigkeiten zu überwinden, die vornehmlich in dem Mangel einer geeigneten Operationsbasis (Bootshütte, Werkstätte, Kran und dergleichen) begründet sind.

Als sich *Ing. Gustav Orglmeister* entschloß, der Einladung des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs (A. D. A. C.) an den Bodensee mit seinem Boote »Sissi II« Folge zu leisten, zog er wohl alles in Betracht, was uns aus den Erfahrungen früherer Expeditionen bekannt war. Trotzdem stellte sich dann die Bestreitung des Rennens, sowohl sportlich als auch organisatorisch, als äußerst anspruchsvolle Aufgabe heraus.



„Sissi II am Bodensee“.

Mit bezeichnendem Auftakt begann es in Bregenz, als wir Sissi II bei strömenden Regen und empfindlicher Kälte (am 31. Juli!) zu Wasser brachten. Der Uferkran hatte die nekische Gewohnheit, jedes zweite Kettenglied über die Kettennuß springen zu lassen. Wir hatten zwar mit starken Tauen alle erdenklichen Sicherungen getroffen, doch waren die hart klingenden Rucke unvermeidlich und wir waren geradezu erschöpft vor Anstrengung und noch mehr vor Angst um unser Boot, als es endlich glücklich im Wasser lag.

Einige kurze Probefahrten vor dem Bregenzer Hafen belehrten uns, daß Sissi II ihre gute Wiener Erziehung zum Teile vergessen hatte und nur auf zirka 1400 Touren kam, während ihre zwei Spa-Sechszylinder normal auf 1625 Touren laufen sollten. Bei dem herrschenden Unwetter war aber jede Arbeit an den Motoren des im Freien vertauten Bootes unmöglich.

Am 1. August mittags hellte der Himmel endlich auf und der Bodensee lag freundlich, aber tückisch lächelnd vor uns. Ein paar Reguliergriffe an Magnet und Vergaser, ein kurzer Probeschlag, und die 1625 Touren waren wieder eingeholt.

Rasch packten wir alle Siebensachen an Bord und verließen Bregenz, dem wir diesmal außer der vorzüglichen Verpflegung bei Töltsch auch das glänzende Entgegenkommen der Herren von der österreichischen Bodenseeschiffahrtsgesellschaft zu danken hatten. Wir nahmen Richtung auf Friedrichshafen und fuhren mit fast vollem Gas los, da wir 27 km Distanz vor uns hatten und dem Wetter nicht trauten. Die ersten 10 km, an dem malerischen Lindau vorbei, gings prächtig über das glatte tiefblaue Wasser. Dann gab es bei frisch einsetzendem Westwind eine im Nu ganz respektabel angewachsene Gegensee. Sissi II nahm die alsbald herankommenden Brecher in glänzendem Stile: ohne Stoß, leicht sich hebend und jeden Wellenkopf gewissermaßen nur tatsächlich, sauste sie über das schon recht aufgeregte Wasser hinweg.

Da plötzlich, inmitten eines breiten, massigen Wellenberges ein Ruck, wie wenn ein Blitz das ganze Boot durchzuckt hätte, und unmittelbar darauf ein verächtliches Klopfen in der rechten Propellerwelle. Ein Griff am Gashebel nimmt die gefährliche Tourenzahl weg. Ein kurzes Abhören, im Motor ist alles in Ordnung, am Propeller dürfte etwas los sein. An ein näheres Untersuchen ist jetzt nicht zu denken. Mit einigem Unbehagen fahren wir mit dem Bbd. Motor allein mit halber Tourenzahl weiter. Doch nun sollten wir den Bodensee erst kennen lernen. Das Boot war nicht mehr auf Gleitgeschwindigkeit zu bringen, sondern wir ließen es mit nur etwa 25 km Tempo weiterlaufen. Mit der glatten Fahrt ist es vorbei. Jede Welle wirft uns hoch, jedes Wellental drückt uns gehörig herab. Der Seegang nimmt zu, das Boot bekommt furchtbar viel Wasser von oben herein, wir schöpfen aus Leibeskräften mit allem, was dazu geeignet ist.

Lächerlich, ein Brecher kommt in 30 cm dicker Schicht über das ganze Boot gefegt. Der Bbd. Motor geht unermüdet, förmlich mit Ingrimmschmerz bohrt er sich mit dem Propeller ein und bringt uns Friedrichshafen näher. Aber 3 km vor dem Ziel wird's uns zu bunt. Ein großes schweres Motorboot kommt in Sicht. Wir winken — wir haben genug vom Pumpen und Schöpfen — bitte schleppen! Unter wuchtigen Rolladen bringen wir unsere Vertäuleine hinüber. Der erste vorsichtige Zug des schleppenden Bootes, eine Welle kommt dazwischen — wie ein Faden reißt die Leine und beide Boote taumeln auseinander. Nach mühseligem Manövrieren kommt der Schlepper ein zweitesmal heran und wirft uns ein geflochtenes Seil von über Daumendicke zu. Auch dieses kappt der unerhörte Seegang mit dem ersten Ruck.

Ein zweites gedecktes Motorboot kommt uns zu Hilfe und schleppt uns mit einer armdicken Trosse nach Friedrichshafen ein. Bei Abendsonnenschein erreichen wir den Hafen, dessen prächtiges Bild uns zunächst gar nicht interessiert.

Wir gehen sofort unter den Kran, um noch bei letztem Tageslicht unsere Schäden zu untersuchen. Da hatten wir nun die Bescherung; eine Stahllamelle der Stbd. Seitenflosse war im Seegang losgeblättert und statt nach dem Gesetz vom spezifischen Gewichte glatt unterzugehen, in den Propeller geraten, hatte sich in die Flügel festgewickelt und den Wellenbock beschädigt. Beide Propeller hatten einige Schrammen wie von Axt-hieben abbekommen. Und morgen nachmittag ist der Start um die Bodenseemeisterschaft!

Aber schon flogen nur so die Schraubenschlüssel, alle verletzten Teile wurden abmontiert, eine rasch angefertigte Blechschablone wanderte in die Maybach-Werke, die sich in ritterlicher Weise zur Verfügung stellten und in Nachtschicht einen Notverband aus autogen geschweißten Stahlplatten für den Wellenbock anfertigten. Ich selbst nahm beide Propeller unter den Arm und klopfte sie auf einem Wald- und Wiesenschraubstock beiläufig

wieder in ihre ursprüngliche Form, so gut es eben ging. — Wir waren mit der fieberhaft durchgepeitschten, notdürftigen Reparatur eben fertig — als unser Start wegen übermäßigen Seeganges verschoben wurde. Eine kurze Probefahrt überzeugte uns, daß wohl alles an Bord wieder halbwegs klappte, daß aber bei den fürchtlichen Staubseen und den gewaltsamen Sprüngen des Bootes über die Wellenköpfe das Abhalten eines Rennens tatsächlich ausgeschlossen war. Man hörte vor dem Lärm der anklopfenden Wassermassen nicht einmal den Auspuff der Motoren. Man hätte die 50 km Strecke physisch kaum durchgehalten und überdies wäre ein Überholen von Konkurrenten oder ein Bojenrunden bei der sekundenlang behinderten Sicht wirklich gefährlich gewesen. Nur eines konnten wir konstatieren: daß die Motoren mit dem in Friedrichshafen nachgeschafften Benzin nicht über etwa 1400 Touren hinausgingen. Doch von Einregulieren der Vergaser war bei dieser Art desfahrens keine Rede.

Wir hatten eine kleine unfreiwillige Atempause gewonnen, die wir dazu benützten, nach den Konkurrenzboten ein wenig auszulugen.



Dr. Schmidt, Direktor der Maybachwerke, am Steuer seines Bootes „Seeteufel“.

Da lag im Hafenbassin uns gegenüber ein wuchtiger Wellenbinder der »Seewal«, mit 450 PS Zwölfzylinder Maybachmotor, Type Z. R. III. Das Boot sah geradezu dräuend aus. Doch man sagte uns, daß es zwar sehr seetüchtig sei, doch in der Geschwindigkeit nicht voll entspreche. Tatsächlich soll das Boot nur etwa 50 km/Std. laufen. Wir sahen es dann auch in Fahrt.

Neben »Seewal« lag ein niedrig, flach und breit gebautes Ding, dessen Körper sich als amerikanische Einstufenform repräsentierte, der »Seeteufel«. Eine nähere Betrachtung zeigte uns den achtungsgebietenden Gegner. Der 300 PS Maybach-Flugmotor stand da drinnen wie in einem Versuchsraum. Eine durchdachte, umfangreiche Apparatur für Gemisch-Starter, Ölrückkühlung, Wasserzirkulation, Karterventilation etc. und eine Menge von Kontroll- und Meßinstrumenten machte unser Auge, das an die Einfachheit der Sissi-Motorenanlage gewöhnt war, fast verwirrt. Der Bau des Bootskörpers wies flugzeugmäßige Details von großem Raffinement auf. Es war uns sofort klar, daß nur dieses Boot gegen »Sissi II« in Betracht kommen könne.

Als der Start der Meisterschaftsklasse heranrückte, hatte sich der See fast beruhigt, eine leichte Kräuselung spielte auf der kaum mehr merkbaren Dünung des abgeklungenen Seeganges. Das Rennen ging über 3 Runden mit zusammen 50 km Streckenlänge, und zwar in geradem Kurs mit zwei Wendepunkten um je 180 Grad. Tatsächlich starteten nur »Sissi II« und »Seeteufel«, das schnellste österreichische gegen das schnellste deutsche Boot. Die Spannung der ungeheuren Zuschauermenge, die alle Moli und Kaimauern besetzt hielt, war maßlos.

Gleich vom Start weg erreichte Seeteufel einen Vorsprung. Er sauste uns in schwindelerregendem Tempo davon, die nur wenig rauhe See in Riesensätzen überspringend und bombenartige Staubkolosse aufwerfend. Sissi kam nur allmählich in Schwung, ihre Vergaser waren von dem schweren Benzin anfangs eiskalt, aber sie glitt ruhig wie auf einem Lineal dahin. Nach der ersten Runde erhöhten wir den Benzindruck wodurch es gelang, die Tourenzahl etwas hinaufzutreiben und die Distanz, die zwischen uns und Seeteufel zuerst angewachsen war, wenigstens gleichzuhalten, anscheinend sogar zu vermindern. Daß unsere brave Sissi nicht alles hergeben konnte, was sie besaß, sahen wir an den Tachometern, die um etwa 1500 Touren spielten, doch konnten wir von dem Boote mit den notdürftig ausgerichteten Propellern, dem etwas formwidrig geflickten Wellenbock und dem Schwerbenzin im Tank göhlich nicht mehr verlangen. Wir schätzten ab, ob wir in den bevorstehenden zwei Runden die Distanz noch aufholen könnten. Aber das schien fraglich, denn trotz unseres besser gewordenen Tempos ging der »Seeteufel« fabelhaft gut.

Da — auf einmal, in der zweiten Hälfte der zweiten Runde — gibt es beim Seeteufel, der in der Geraden vor uns lag, blauweißen Rauch, erst wenig, dann immer mehr. Donnerwetter, wenn »er« sich jetzt in der Hitze des Gefechtes verölt oder sonst nur die geringste Störung hat, haben wir ihn leicht! Der Rauch wird dicker, wir fahren bereits in den die Luft erfüllenden Schwaden hinein. Ha, das riecht gut nach reichlichem Motoröl! Wir sehen nichts mehr vor uns, so dicht wird die mildige Sauce. In dem Ölgeruch beginnt sich ein anderer brenzlicher Qualm zu mischen. Wie wir die Zielpassage am Ende der zweiten Runde erreichen, hört plötzlich der Rauch auf, wir sehen den Seeteufel etwas vor uns, wie er gerade stoppt. Der weiße Rauch entquillt seinem Auspuff, am Deck brennt er. — Heißgelaufen. — Ist er in Seenot, sollen wir helfen? Kein Zeichen der Bootsbesatzung. Ein Blick auf die Zielrichtertribüne, auch kein Signal. Da sehen wir auch schon Boote aus dem Hafen auf Seeteufel zukommen. Wir geben wieder Gas und fahren unsere dritte Runde glatt fertig.

Allgemeiner, donnernder Beifall empfängt uns, als wir einlaufen. In die vielen anerkennenden Glückwünsche mischt sich das unverhohlene Bedauern, daß das deutsche Boot ausscheiden mußte. Auch uns wäre ein exaktes Match mit gleichen Bedingungen lieber gewesen. Doch freuten wir uns, trotz der bedenklischen Schäden, die unser Boot noch vor dem Rennen empfangen hatte, einen Beweis von seiner vollkommenen Betriebssicherheit und seinen schönen ruhigen Seeigenschaften erbracht zu haben.

Gerne sagten wir der Einladung des deutschen Automobilklubs zu, am nächsten Samstag, den 8. August, am Starnbergersee den edlen Zweikampf zu wiederholen.

Unmittelbar nach dem Rennen verluden wir Sissi II in Friedrichshafen auf die Bahn, um das Boot so rasch als nur möglich nach Starnberg zu bekommen. Dort wollten wir es noch ein wenig im Stand setzen und die Propeller etwas besser ausrichten. Leider sollte sich gerade die Eile bei der Absendung als verhängnisvoll erweisen.

Fortsetzung folgt.

Berichtigung. Infolge eines Irrtums ist in der Zeitenliste der internationalen Wörtherseemotorbootwoche 1925 in Folge 8 die Ankunftszeit in der Klassenausgleichsfahrt der unbeschränkten Rennklasse am 8. August bei Nr. 4 Eos I (*Szalay*) und bei Nr. 12 Flyer V (*J. Schur*) unrichtig angegeben. Die Zeiten sollen lauten: I. Platz Nr. 12 Flyer V 17:00:44,8, II. Platz Nr. 4 Eos I 17:00:48,6.

Der Rennleiter: Ing. Ed. Pošepný m. p.

OST-SCHIFFFAHRT-ZEITSCHRIFT

Organ für die Mittel- und Ost-Europäischen Schiffahrtsinteressen

Erscheint derzeit gemeinsam mit „FLUGZEUG UND YACHT“

Jahrgang 1925

15. Dezember

Folge 12

Donauhafen Wien.

»Wien liegt nicht an sondern neben der Donau!« Diese Klage ist leider nur zu berechtigt. Ein Gang durch Wiens Straßen genügt, dies zu erkennen. Die Erklärung ist in der Bauanlage Wiens zu suchen. Aus nicht ganz unberechtigter Angst vor Hochwasser zog sich die Stadt vom Strom zurück. Seit der Regulierung der Donau und des Donaukanals haben sich aber die Verhältnisse gründlich geändert. Mag auch diese Regulierung nicht ganz gelungen sein, so entspricht sie doch insofern, als die Hochwassergefahr tatsächlich durch sie gebannt wurde. Die Regulierung des Donaukanals erscheint jedoch deshalb viel bedenklicher, weil der Einbau der Nadelwehr nächst Nußdorf den Kanal bergwärts verschloß. Dadurch ist er zu einer Sackgasse geworden. Die neben der Nadelwehr vorgesehene Schleuse muß als vollkommen unzulänglich bezeichnet werden. Abhilfe kann nur vollkommene Öffnung des Kanals bringen. Diese Forderung ist nur scheinbar mit der Notwendigkeit des Hochwasser- und Eis-schutzes unvereinbar. Tatsächlich läßt sich beides in einfachster Weise durch Umwandlung der heute festen in eine bewegliche Nadelwehr verbinden. Letztere Konstruktion ist durchaus nichts neues. Im Prinzip stellt sie eine Kombination der festen Nadelwehr von heute mit dem nach Bedarf ein- und ausschaltbaren Sperrschiff von ehemals vor.

Ist dergestalt ein durchgehender Verkehr auf dem Donaukanal wieder möglich, so können Stromfahrzeuge bis in das Herz Wiens eindringen, vorausgesetzt, daß die Strombaubehörde nicht darauf vergißt, die Wassertiefe im Kanal entsprechend zu vermehren. Diese Maßnahme wird zwar Auslagen verursachen, aber wer den Verkehr will, muß es sich eben etwas kosten lassen. Diese für das kapitalarme Österreich ein wenig bittere Pille kann jedoch durch zweierlei versüßt werden. Einmal durch die Tatsache, daß der rüstig vorwärts schreitende Ausbau des Rhein—Main—Donaukanals uns den Wasserweg zum Westen erschließen und dadurch den Verkehr auf der Donau beleben, somit auch Wien nützen wird, dann dadurch, daß falls mit dem Bett des Donaukanals auch jenes des Wienflusses von dessen Mündung bis zum Hauptzollamt vertieft wird, die Verproviantierung Wiens auf dem Wasserweg in viel intimerer Weise als heute möglich wird, somit die Baukosten verhältnismäßig leichter amortisierbar werden.

Versieht man dann noch die Vorkais beiderseits des Kanals mit Gleisen, die sowohl an die Bundesbahnen (Donauufer- respektive Verbindungsbahn in Heiligenstadt, Nußdorf und Kaiserebersdorf), wie an die Lokalbahn Wien—Preßburg und die Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn Anschlüsse erhalten, so wäre technisch so ziemlich alles vorgekehrt, um Wien zu einem wirklichen Donauhafen zu machen. Es käme dann noch die verwaltungstechnische Frage des Freihafens zu lösen, um vollständig reinen Tisch mit allen heute leider noch bestehenden Rückständigkeiten zu machen.

Donau-Kachlet.

Die Bauten der Staustufe Donau-Kachlet der Rhein-Main-Donau A. G. liegen 4 km oberhalb Passau und sind zur Verbesserung der für die Schifffahrt gefährlichen Felsenstrecke, dem Kachlet zwischen Vilshofen und Passau, bestimmt. Die Anlage staut die Donau bei Niederwasser etwa 9 m hoch auf, sodaß der Stau über die 25 km lange Felsenstrecke des Kachlet hinwegreicht und überall eine genügende Wassertiefe von 2 m erreicht wird.

Gleichzeitig dient diese Stufe zur Kraftgewinnung. Die gesamte Anlage umfaßt:

1. Eine auf dem linken Ufer liegende Doppelschleuse von 24 m lichter Weite und 230 m nutzbarer Länge,
2. das Kraftwerk,
3. das Wehr mit 6 Öffnungen von je 25 m lichter Weite.

Das Krafthaus liegt ungefähr senkrecht zum Fluß. Es erhält eine Länge von etwa 148 m bis 165 m Breite und 21 m Höhe über dem Oberwasserspiegel. Für die Kraftgewinnung sind 8 Propellerturbinen vorgesehen, die direkt mit Schirmgeneratoren gekuppelt werden sollen. Zunächst werden zwei Einheiten aufgestellt. Die Turbinen sind für ein Normalgefälle von 7'65 m und einen Wasserverbrauch von 87'5 m³ pro Sekunde entworfen und werden unter diesen Verhältnissen je 7500 PS leisten. Das Gefälle kann bis auf 9'2 m steigen, wobei eine Wassermenge von 92'4 m³ pro Sekunde verarbeitet und eine Leistung von 9320 PS je Turbine erzielt wird. Die Drehzahl der Turbinen beträgt 75 Umdrehungen pro Minute.

Die Turbinen sitzen in Betonspiralen, die das Wasser dem Leitrad zuführen. Dieses zeigt die

normale Konstruktion eines Leitrades mit außen-regulierten Drehschaufeln. Das Laufrad wird radial durchströmt. Es hat einen Durchmesser von 4,6 m und besitzt 6 feste Schaufeln. Sein gesamtes Gewicht beträgt zirka 22 Tonnen. Sämtliche Lager werden von einer Pumpe aus geschmiert. Die Leit-

schaufeln können durch eine besondere Konstruktion des Deckels einzeln herausgenommen werden, ohne daß die ganze Turbine demontiert werden müßte. Die Pumpen und Fliehkraftpendel haben starren Antrieb, um die größtmögliche Sicherheit auch für den Fall schwerer Kurzschlüsse zu gewährleisten.

SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN.

Kesselsteinansatz wird nach in England durchgeführten Versuchen leicht und billig durch Beigabe von aus Leinsaat ausgezogenem Pflanzenschleim verhindert. Der Schleim umhüllt alle festen Bestandteile des Wassers wie auch eventuell vorhandene Ölteilchen und bringt sie am Kesselboden zum Niederschlag. Von dort werden sie fallweise abgeblasen. Die Beigabe des Schleimes besorgt ein »Filtrator« genannter Apparat, der eine mit Leinsaat gefüllte Siebtrommel enthaltend, vom Kesseldampf durchströmt wird. Der Dampf laugt die Saat aus und bringt den Schleim zum Kesselwasser. Der Siebtrommelinhalt ist nach einigen Tagen auszutauschen, was die einzige mit dem Filtrator vorzunehmende Operation darstellt. Die erzielten Ergebnisse werden als sehr befriedigend bezeichnet.

Eine Schleuse ohne Zeitverlust propagiert Dr. Ing. H. Krey in Heft 7/1925 der Zeitschrift »Der Bauingenieur«. Im Prinzip gipfelt der Gedanke darin, daß es auf Grund durchgeführter Versuche unbedenklich erscheint, das obere (untere) Schleusentor zu öffnen, wenn auch noch das untere (obere) offen ist. Der Schleppzug fährt in voller Fahrt ein und stoppt erst nach gänzlicher Einfahrt in die Schleuse auf halbe Kraft. Nun wird das andere Tor geöffnet und die volle Fahrt sofort wieder aufgenommen. Außer reichlichem Wasservorrat sind eine rund dreimal die Schleppzuglänge übertreffende Kammerabmessung, wie ein 1 m nicht viel übersteigender Höhenunterschied zwischen Ober- und Unterwasser die Voraussetzungen für diese beschleunigte Durchschleusung. Es liegt auf der Hand, daß man überall dort, wo diese Voraussetzungen zutreffen, von dem Verfahren Gebrauch machen wird, trägt es doch wesentlich zur Behebung eines Hauptmangels der Binnenschifffahrt, der geringen Fahrgeschwindigkeit, bei.

Die Kohlenförderung Österreichs betrug im vergangenen Jahre, wie wir dem Montanhandbuch für 1925 entnehmen, 172.000 Tonnen Stein- und 2,786.000 Tonnen Braunkohle im Werte von 7,261.000 bzw. 58 Millionen Schilling. Die Steinkohle wurde fast zur Gänze im Inland verbraucht, von der Braunkohle 40 Prozent ausgeführt. Die Belastung des Kohlenbergbaues durch Löhnen macht bei der Steinkohle 55, bei der Braunkohle gar 58 Prozent des Gesamtförderungswertes aus.

Die »Boka« in Kotor (Schiffahrts-A. G. für die Bocche di Cattaro) hielt kürzlich ihre Generalversammlung

ab. Das Aktienkapital beträgt 6,77, der Reingewinn für 1924 0,7, die Regierungsbeihilfe 3,2 Millionen Dinar. Zum Ankauf neuer Schiffe wurde eine Anleihe von 1,7 Millionen Dinar aufgenommen.

Über die Verkehrsteilung zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen geben nachstehende Zahlen Aufschluß. Im Jahre 1912 entfielen von je 100 beförderten Gütertonnen bei den k. k. Staatsbahnen rund 4 t auf Lebensmittel, 44 t auf Heizmaterial und 52 t auf »sonstige« Güter. Bei der I. D. D. S. G. betrug dagegen die nach gleichen Gesichtspunkten erfolgte Teilung 41, 31 und 28 Tonnen. Hieraus ist zu erkennen, daß die Donau schon vor dem Kriege in der Verproviantierung Österreichs eine ausschlaggebende Rolle spielte. Wie wird diese erst steigen, wenn alle Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten am Hauptstrom und seinen wichtigsten Zuflüssen ausgeführt sein werden?

Der Außenhandel Jugoslawiens zeigte im Vorjahre mit einer Ausfuhr im Werte von 9.538.774.432 und einer Einfuhr im Werte von 8.221.743.552, einen Überschuß von 1.317.030.880 Papierdinars. Im ersten Halbjahr 1925 stellte sich dagegen die Einfuhr auf 4.602.941.563, die Einfuhr auf 4.506.486.074 Papierdinar, was einen Abgang von 96.455.489 Papierdinar ergibt. Besteht die Möglichkeit dieses Passivum mit Hilfe der Herbsterte in ein Aktivum zu verwandeln?

Erich Prager - Mandowsky

Wien, IV., Taubstummengasse 8, Telef. 52448

Großhandlung und Füllstelle für Autoöle

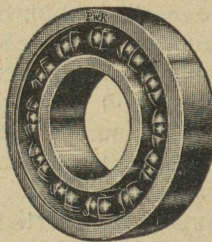
Spezialität:

Gargoyle Mobiloil und Elektro-Motorit

Prompte Zustellung auf telef. Anruf

Tel. 52448

Präzisions-Rugellager-Fabrik A. & P. Götzl



Erste Spezialfabrik des Landes für Rugellager für jeden Verwendungszweck

Wien, XX., Gerhardusgasse 27

Telephon 43-1-22 interurban und 46-3-39

Pension Opernring

Ludwig Riedl

Haus ersten Ranges
Modernster Komfort

Wien, I., Opernring 11

Telephon 24-32

AUTOMOBILWESEN.

Überlandfahrten.

Viel zu langsam gewinnt die Absicht Raum, das Auto nicht bloß dem wohlstuierten Geschäftsmann und dem Rennfahrer vorzubehalten, sondern einer nicht unwichtigeren Aufgabe anzupassen, dem arbeitsermüdeten Großstädtmenschen ins Freie zu führen, ihm die Herrlichkeiten der Landschaft zu zeigen und so den Nerven die notwendige Ausspannung zu bieten.

In diesem Sinne steht dem Personenautomobil noch eine große Zukunft bevor, wenn . . . ! Denn da müßten allerdings Voraussetzungen erfüllt werden, ohne welche die hier angedeutete Bewegung sich kaum mit gebotener Geschwindigkeit wird durchsetzen können. Zu diesen Voraussetzungen zählen wir neben den rein technischen und auch bereits erfüllten Anforderungen an einen Tourenwagen vornehmlich dessen Preis, und zwar einschließlich jener Belastungen, die den Autobesitz nicht als Besitz, sondern als fortwährendes Erkaufen darstellen. Hier Abhilfe zu schaffen tut not.

Die Mittel zur Erzielung größerer Wohlfeilheit in der Herstellung hat *Ford* gezeigt. Man darf gewiß nicht im sklavischen Kopieren seines Systems das Heil sehen, aber dessen sinngemäße Anwendung auf unsere Verhältnisse ist nicht nur möglich, sondern auch notwendig, denn sie allein kann die heutige Absatzstokung bannen. Hier wird die der Produktion zugrundegelegte weitgehendste Normalisierung und Spezialisierung unter Zuhilfenahme der wertvollen Unterlage der staatlichen Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge berufen sein, verbilligend zu wirken. Eine weitere Verfolgung dieser Erwägungen wird zweifellos zu einer Produktionsteilung einzelner Unternehmungen im Wege eines vereinbarten Produktionsvertrages führen. Auf diesem Wege würde nicht allein die Güte einer als Volkswagen hergestellten Wagentype gewinnen, sondern auch der Herstellungspreis verbilligt.

Eine wesentliche Voraussetzung wäre aber, daß einer solchen Wagentype durch Einreihung in einer bevorzugten Steuerklasse alle Wege zur weitesten Verbrei-

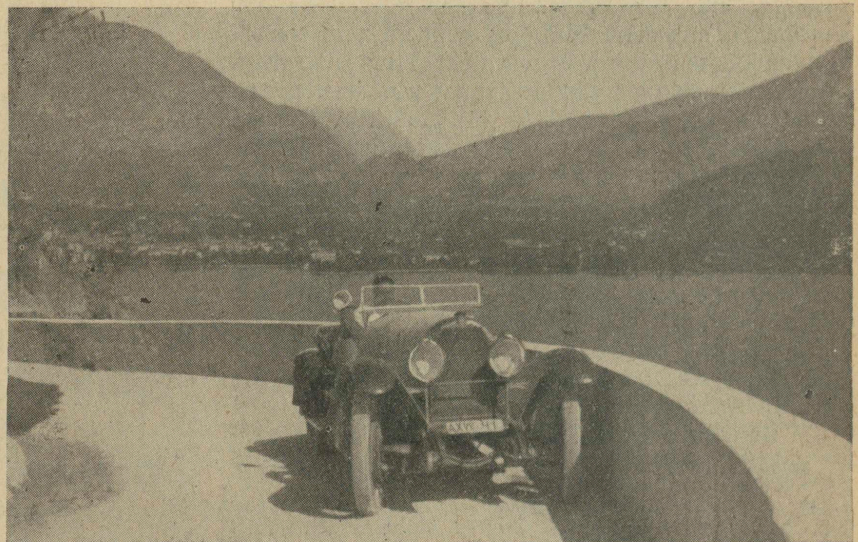
tung frei gemacht würden, wobei überdies der Fiskus durch die Mehrzahl der kleinen Steuereingänge sicher besser abschneiden würde.

Ein für den Absatz unbedingt wichtiges Problem liegt einerseits in der den Wagen verteuern den Verkaufsorganisationen und in den Verkaufsbedingungen.

Hinsichtlich der Verkaufsorganisation wäre ein Ausweg durch Zusammenlegung der Verkaufsstellen mehrerer Unternehmungen gegeben. Hinsichtlich der Verkaufsbedingungen werden ja nun auch bei uns dem Käufer Zahlungserleichterungen im Belehrenverfahren geboten.

Eine ins Gewicht fallende Erschwernis liegt dabei aber in dem immerhin hohen Anzahlungsbetrage, welcher wieder in den hohen Produktionskosten begründet ist, so daß diese 25prozentige Anzahlung beispielsweise eines Kleinautos ungefähr 60 Prozent des Kaufpreises eines Fordwagens in Amerika ist.

Kluge und weitblickende Verbesserungen und Organisationen, die den Ankauf eines Wagens erleichtern, würden da in äußerst günstiger Weise den Automarkt beeinflussen. Diesbezüglich ist unserer Kenntnis nach auch ein neues, wesentliche Vorteile beinhaltendes Verkaufssystem in Ausarbeitung, das



Auf der Ponale-Straße, Gardasee.

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

berufen sein dürfte, den obgenannten Mängeln abzuhelpfen, und wird demnächst ausführlich darauf zurückgekommen.

Erst wenn die Anschaffung eines Wagens leicht, der Preis billig, der Wagen gut und sparsam im Betrieb ist, wird der Kraftwagen Volksgut und auch die Autoreise — nach dem amerikanischen Vorbild als Selbstfahrer — in ein annehmbares Verhältnis hinsichtlich der Kosten zu der Eisenbahnreise gebracht.

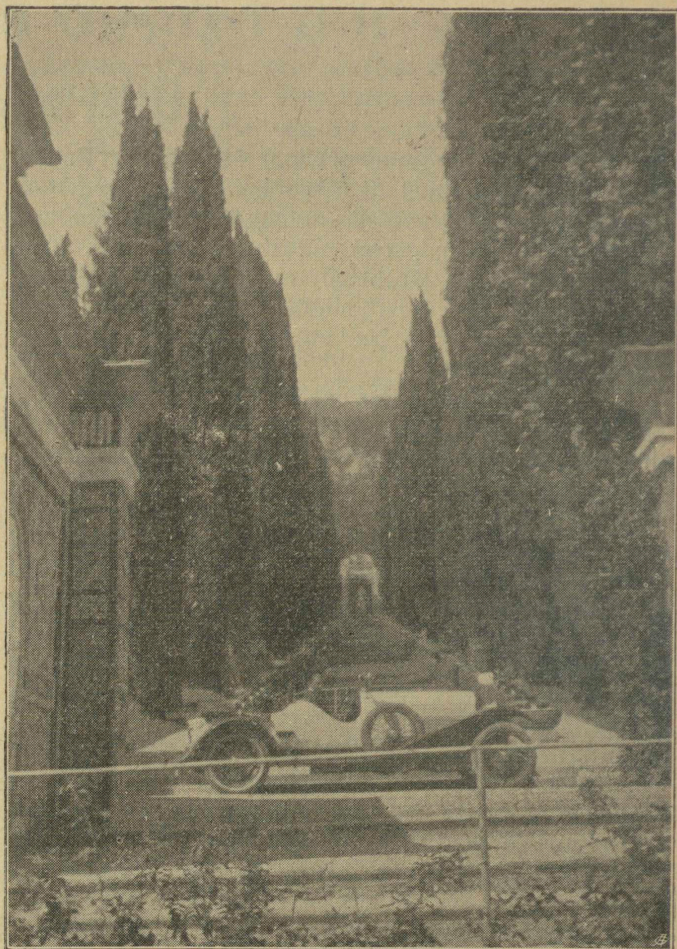
Ein Zukunftsbild — die Ferienreise nach dem Süden im eigenen Wagen. Freizügiges Auto-Wandern! Neben dem Luxusmenschen und dem Sportsmann würde ein neuer und eigentlicher Genießer des Kraftwagens erstehen. Umsomehr, als unser Land, von den Straßen abgesehen, überreich an Schönheiten ist. Überall gibt es neue Eindrücke, die selbst dann wenig an Reiz verlieren, wenn man sie des öfteren genießt, noch dazu auf einer Autoreise.

Die Fahrt aus dem Gewühle der Großstadt südwärts! Hinter Wiener Neustadt bietet die Neunkirchener Allee den selten ungenützt bleibenden Anlaß, die Geschwindigkeit des Wagens zu erproben. Dann beginnt der Anstieg zum stets belebten Semmering. Das obersteirische Industriegebiet von Mürzzuschlag—Bruck—Leoben ist bald durchheilt und die Kärntner Grenze überschritten. In Klagenfurt wird erste Nächtigungsstation gemacht.

Den nächsten Tag führt uns der Weg längs des herrlichen Wörthersees durch Villach zur Grenze nach Arnoldstein. In Udine nächtigen wir. Quer durch Friaul und Venetien, auf ganz vorzüglichen Straßen, eilt der Wagen behend westwärts um Verona zu erreichen. Von dort geht es zum Gardasee, an dessen Westufer wir über Tremosine Riva erreichen. Auch hier gibt es immer wieder neues zu sehen und zu genießen. Über die malerische Gegend des Lopiasees führt uns der Weg ins Etschtal. Trient, die alte Bischofsstadt, ladet zur Besichtigung und Rast. Der nächste Tag führt Etsch und Eisack aufwärts über den Brenner nach Innsbruck und damit wieder in die Heimat.

Nun gönnen wir uns und dem Wagen ein wenig Ruhe, um erfrischt das Inntal abwärts durch Berchtesgaden nach Salzburg und weiter über Linz nach Wien rückzukehren. — Eine Ferienreise wie sie sein soll.

Benzinpumpstationen. Die neu eingeführten Benzinpumpstationen haben sich als eine außerordentlich notwendige Institution gezeigt und machen wir unsere Leser auf die Ankündigung der Vacuum Oil Company auf der Rückseite dieses Heftes unserer Zeitschrift besonders aufmerksam.



Herrenfahrer Nemetschke auf Austro Daimler Type ADM vor der Villa d'Este.

Pelzwaren KARL WOITECH

Füchse, Mäntel, Verbrämungen
WIEN, I., BAUERNMARKT Nr. 21
(Ecke Fleischmarkt)

Damen- und Herren-Pelz-
Sport-Bekleidung



Janauschk & Gramophone

WIEN I. NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



Buchbesprechungen.

Der kleine Herder. Nachschlagebuch über alles für alle. Verlag Herder & Co. G. m. b. H. Freiburg in Breisgau. 2 Bände. Preis pro Band in Leinen M 15.—, Halbfranz. M 20.—. Der ob seiner Rührigkeit bestbekannte Verlag hat mit vorliegendem Nachschlagewerk einen Behelf auf den Markt gebracht, der weit entfernt ein Konversationslexikon üblicher Art zu sein, dem Benutzer jede gewünschte Auskunft erteilt und so das im Untertitel gegebene Versprechen über alles und für alle Antwort und Rede zu stehen, erfüllt. Deshalb verdient der »Kleine Herder« weiteste Verbreitung. Sein schmuckes Aussehen prädestiniert ihn auch als Weihnachtsgabe, die jedem Bücherschrank zur Zierde gereicht. **Wir können diese Ausgabe ganz besonders unseren Lesern empfehlen.**

Luftschiff und Luftschiffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von *Engberding*, Marinebaurat. XXIV/272 Seiten mit 119 Textabbildungen, 7 Vollbildern, 1 Konstruktionstafel und 1 Bildnis des Grafen Zeppelin. 1925. Preis in Leinen gebunden RM 9.— V. D. J.-Verlag G. m. b. H. Berlin SW 19. Marinebaurat *Engberding*, den Lesern unserer Zeitschrift als Fachmann auf dem Gebiete des Baues von Lenkluftschiffen und des Verkehrs mit ihnen bestbekannt, hat in vorliegender Arbeit zielstrebig genialem Wirken deutschen Erfinder- und Forscherdranges ein würdiges Denkmal gesetzt. Der volle Erfolg *Dr. Eckeners* gab dem bereits toten Erfinder recht und zeigte der aufhorchenden Welt, daß das von sachkundiger Hand geführte Lenkluftschiff berufen sei, den Verkehr über weite Land- und See- strecken zu bewältigen, zugleich aber auch, daß der Luftverkehr ohne deutsche Mitarbeit kaum in die Wege zu leiten sei. Alles dies und die fachlichen Details beleuchtet der Verfasser in geradezu vorbildlicher Weise und gibt damit jedem Unvoreingenommenen ein Werk in die Hand, das geeignet ist, den kommenden Weltluftverkehr auf gesunde Grundlage zu stellen und damit zu einem allerorts Nutzen bringenden Diener der Menschheit zu machen. Deshalb hoffen wir, daß die Schrift überall gelesen und beherzigt werde, was sie voll verdient.

Der deutsche Rundflug 1925. Über diese, die gesamte Fachwelt nachhaltigst beeinflussende Veranstaltung hat der Aero Club von Deutschland in Form einer 112 Seiten starken sehr nett ausgestatteten Broschüre einen Bericht erscheinen lassen, der vom Rundflug 1911 ausgehend den diesjährigen Rundflug äußerst sachlich beleuchtet. Die angenehme Lektüre wird durch den zum Schlusse gebrachten Rundflughumor schon deshalb noch angenehmer, weil *Udets* Zeichenkunst zwei sehr gelungene Karikaturen beisteuerte. So wird eine gute Mischung von Ernst und Witz erzielt, die das Vorwärtskommen erleichtert. Und vorwärts geht es mit der deutschen Flugfahrt, trotz aller Fesseln. Rhön und Rundflug sind Dokumentationen deutscher Tatkraft, über die niemand einfach hinweggehen kann. Daß sie der deutschen Luftfahrt bald zur vollen Bewegungsfreiheit helfen mögen, wünschen wir aus vollem Herzen.

Autofibel von *Ing. Josef Schoenecker*, 48 Abbildungen nach Zeichnungen des Verfassers, Buchschmuck, von *Franz Zwickl*, Umschlag von *O. Huter*. Als Band 155 der von der Volksbildungsstelle des Bundesministeriums für Unterricht herausgegebenen Hausbücherei ist aus der Feder unseres Mitarbeiters, des *Ing. J. Schoenecker*, die 95 Seiten starke reich illustrierte Autofibel erschienen. Sie muß als nach jeder Richtung hin ihren Zweck der Aufklärung über den Kraftwagen erfüllendes Werk bezeichnet werden. Damit ist nicht nur die Zahl der leider noch immer sehr häufigen Autounfälle restringierbar, sondern auch eine Vermehrung von Kraftfahrzeugen zu erhoffen. Die dem Verfasser eigene klare und treffende Darstellungsgabe hat den wohl nicht geringen Stoff in einer klassisch einfachen Form gemeistert, die in der umfassenden Autoliteratur unseres Wissens

nichts ähnliches findet. Die Autofibel hat vielen etwas zu sagen und es wäre zu wünschen, daß sie die Verbreitung findet, die sie verdient.

Prof. Hickmann's geographisch-statistischer Universal-Atlas 1925 vollständig neu bearbeitet von *Alois Fischer*, Druck und Verlag der kartographischen Anstalt G. Freytag & Berndt A.-G. Wien. Gewissermaßen eine Ergänzung des in Folge 5/1925 besprochenen Atlanten bildend, ist dieses Werk vornehmlich auf Erfassung und Veranschaulichung statistischer Daten eingestellt. An solchen wird sehr viel geboten. Der Wirtschafts-, wie der Verkehrspolitiker, der Schulmann, wie der Schriftsteller finden hier reichlichst Rüstzeug für ihre Arbeit. Ihnen allen, aber auch jedem Gebildeten wird der Hickmann ein guter, wissensreicher Freund, wenn sie nicht säumen ihn ihrer Bücherei einzuverleiben.

Die Eisyacht. Von *Erik von Holst*. Verlag Klasing & C., Berlin W 9. Preis geb. 6.50 Mark. Der Sportsman der Gegenwart hat die Scheu vor dem Winter längst abgelegt. Fröhlich tummelt er sich mit Gleichgesinnten auf den Eislaufplätzen, Rodel- und Skilaufbahnen unserer herrlichen Alpenländer. Auffallend ist jedoch das Fehlen der im Sommer so eifrig tätigen Segler. Gibt es doch Gelegenheiten genug, auch im Winter Segelsport zu treiben. Die Eisyacht, ist zwar vorhanden, aber bei uns noch nicht eingebürgert. Hier haben unsere Sportverbände noch Pionierarbeit zu leisten. Ein guter Behelf dabei wird das vorliegende nach Text, Bilderschmuck und Ausstattung gleich vorzügliche Werk sein. Wir empfehlen sein Studium unseren Seglern und behalten uns vor, auf diesen Sport noch zurückzukommen.

Ein Schiffspanorama aller Zeiten! Der bekannte Verlag Dieck & Co. in Stuttgart bringt in seiner prächtigen Reihe »Wunder der Technik« ein neues schönes Buch heraus, welches in 200 Bildern einen Überblick über die Schiffahrt aller Völker im Laufe der Jahrtausende gibt. Der Herausgeber der »Schiffahrt im Wandel der Zeiten«, *G. A. Mulach*, hat es ausgezeichnet verstanden in seiner Bilderauswahl alles Wichtige zu berücksichtigen. Wir sehen da primitive Fahrzeuge der Vorzeitmenschen, zierliche Ruderer, flinke Segler und gewaltige Schlachtschiffe, Schiffahrt in tropischen Meeren und zwischen ewigem Eis, erfahren vom Bau der Schiffe, von Sicherheitsanlagen, Leuchttürmen usw. Der Text ist kurz und beschränkt sich auf das Wichtigste, Zu betonen ist der vorbildliche Druck und das prächtige Umschlagbild von *Prof. Hohlwein*. Es kostet geh. RM. 5.50 Sch. Fr. 7.—, in Halbleinen geb. RM. 7.50, Schw. Fr. 9.40

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.

ILLUSTRIERTE MOTORZEITUNG

Zeitschrift für das gesamte Motorenwesen

Preis pro Quartal: Mk. 3.— mit Porto (Inland)

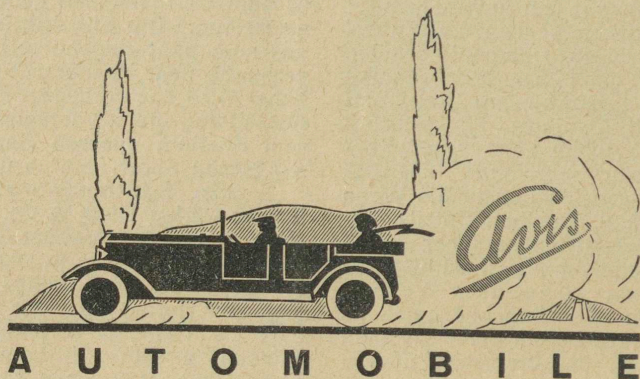


Probenummern vom Verlag **Dr. V. Hauser**
München, Ohmstraße 9 / Fernsprecher 31374

4/20 PS

Personenauto

Lieferungswagen



AVIS
FLUGZEUG- UND AUTOWERKE
GESELLSCHAFT M. B. H.

WERK: BRUNN A/GEB.
TELEFON MÖDLING 277

WIEN, I. FREYUNG 3
TELEFON 27 - 5 - 80 SERIE