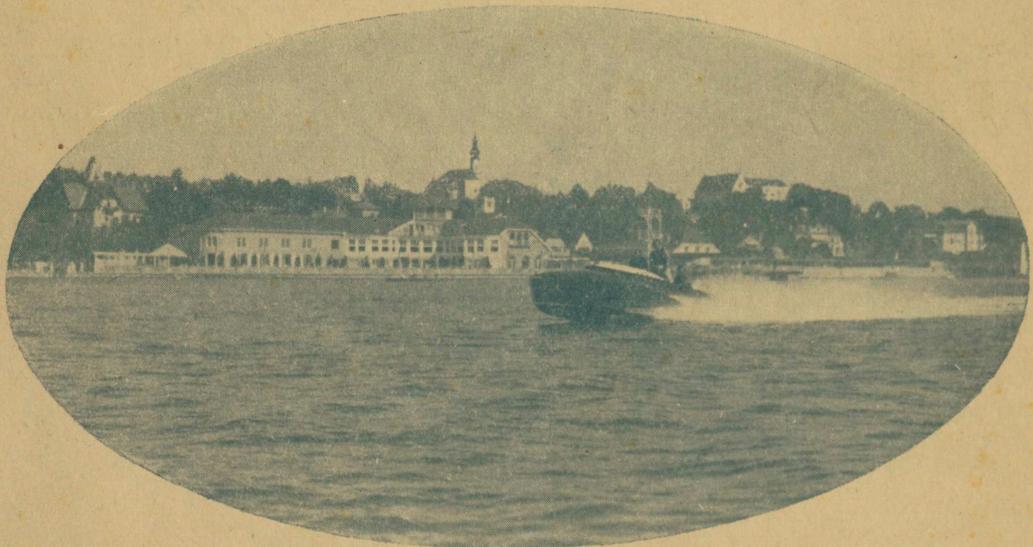


607. 493-8  
Juni



DORNIER METALLFLUGZEUG

# Flugzeug und Yacht



„SISSI II“ AM STARNBERGER SEE VOR STARNBERG

LUFTFAHRT

Folge 1

SPORT

Einzelpreis 1 Schilling

REISE

Jahrgang 1926

## OESTERREICHISCHE INDUSTRIEWERKE

*Warchalowski, Eißler & Co.*

WIEN, XVI., ODOAKERGASSE Nr. 34

TELEGRAMM-ADRESSE: „INDUSTRIEWERKE WIEN“ // TELEPHON NR. 27.500 SERIE

### Lokomotivbau:

in allen Größen, Dampf- und Elektrische Lokomotiven. Lokomotivreparaturen, größte Fabrik mit 100 Lokomotivständen.

### Waggonbau:

Tank- und Reservoirwaggons, Motor-Triebwagen, Bau- u. Revisions-Turmwagen u. Spezialwaggons.

### Maschinenfabrik:

Verbrennungsmotoren für alle Zwecke, Motortransportwagen, elektrische Lichtaggregate, Traktoren für Land- und Forstwirtschaft.

### Kesselschmiede:

Dampfkessel aller Arten und Größen, Hochdrucküberhitzer u. Rohrleitungen, Reservoirs, Apparate für chemische und landwirtschaftliche Industrie.

### Brauerei-Einrichtungen:

Komplette Anlagen, modernste Sudhäuser Konstruktionen „Ziemann“. Gär-, Druck- und Lagergefäße aus Reinaluminium.

### Molkerei-Einrichtungen:

Komplette Anlagen, Milch-Separatoren, Kühler, Milch-Transportkannen aus Stahl in einem Stücke gezogen, dreifach verzinkt.

### Emailgeschirr:

Garantiert feuerfest in allen Farben und Dekors. Tagesleistung 12.000 Kilogramm.

*Über 2000 Arbeiter*

*Über 300 Beamte*

# BÖHLERSTAHL

BESTGEEIGNETES MATERIAL

## FÜR KRAFTWAGEN- U. FLUGZEUG-BAU

BIETET HÖCHSTEN NUTZEFFEKT UND SICHERHEIT GEGEN  
BRUCHGEFAHR

SONDERSTÄHLE VON GRÖSSTER BESTÄNDIGKEIT GEGEN  
DEN ANGRIF VON SÄUREN UND VERBRENNUNGSGASEN

# STAHLWERKE GEBR. BÖHLER & CO. A.-G. WIEN, I.

ELISABETHSTRASSE Nr. 12-14

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

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

# FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

—== Offizielles Organ ==—

Oesterreichischen Luftschniffer-Verbandes

Oesterreichischen Aero-Clubs

Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines

Oberösterreich. Vereines für Luftschiffahrt

des

Union-Yacht-Clubs

Oesterreichischen Motor-Yacht-Verbandes

Oesterreichischen 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 Schrift-  
leitung und Quellenangabe gestattet.

Erscheint Mitte jeden Monats

Die Verfasser sind für Form und Inhalt der  
von ihnen eingesandten Artikel und Abbil-  
dungen verantwortlich.

ABONNEMENTS:

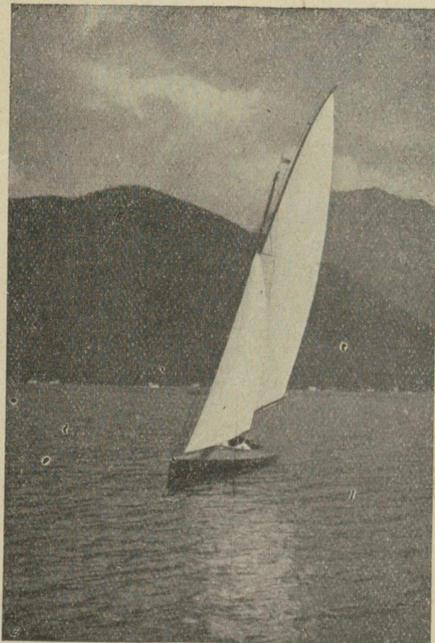
Für Oesterreich jährlich . . . . .	10 Schilling	Für das Ausland jährlich . . . . .	15— Schw. Fres.
Einzelnummer . . . . .	1 Schilling	Einzelnummer . . . . .	1.50 Schw. Fres.

Jahrgang 1926

Wien, Jänner

Nr. 1

Einer der letzten Zwanziger aus der Gmundner-Werft der Oesterreichischen Schiffbau A.-G.  
Wien, I., Neuer Markt 6.



„Wiking II“, Eigner Dr. U. Fereberger  
20 m<sup>2</sup> Rennklasse, 1925 gebaut, 4 Starter, 4 Siege.

## OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

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

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt  
in Linz a. Donau.

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

Auszugsweiser Bericht über die Ausschußsitzungen am 18. September, 7. Oktober, 13. November und 18. Dezember 1925.

Mitgliederaufnahmen: Als ordentliche Mitglieder die Herren: Ferdinand Kirchschrager, Kaufmann, Hallstatt; Ingenieur Adolf Kerschbaumer und Franz Schaffer, Linz.

Wie in den vorhergegangenen Sitzungen bildete auch in diesen der Salzkammergut-Luftverkehr und die Flugplatzfrage den Hauptgegenstand der Verhandlungen.

Ersteres Unternehmen wurde zum Abschluß gebracht und ergab eine Inanspruchnahme des Garantiefonds von 53.65 Prozent, was im Hinblick auf das schlechte Augustwetter und die Inanspruchnahme des Flugzeuges für Verkehrs- und Rundflüge als nicht ungünstig bezeichnet werden kann. Verkehrsilüge benötigten längere Zeit zur Einbürgerung. Erst von der dritten Woche an zeigte sich eine auffallende Steigerung der Benützung, während sich Rundflüge sogleich großer Beliebtheit erfreuten. Auf Grund der gemachten Erfahrungen darf angenommen werden, daß ein selbständiger Salzkammergut-Rundflugverkehr Aussichten auf Betriebsrentabilität besitzt.

Die Flugplatzfrage nimmt weiter alle Aufmerksamkeit des Vereines in Anspruch. Neue Forderungen der Heeresverwaltung, betreffend Exerzierplatz, ließen bisher keine endgültige Lösung der Grundfrage zu.

Der seinerzeit vom Ausschußmitglied Dr. Pirkel angeregte Sonderkurs über „Einrichtung und Betrieb von Flugzeugen“ gelangte zur Aktivierung und findet an der Bundeslehranstalt für Maschinenbau und Elektrotechnik im Rahmen anderer Sonderkurse statt. Nähere Auskünfte bei der Leitung der Anstalt, Goethestraße.

Arbeiten zur Schaffung eines Dioramas von Linz und seines künftigen Flugplatzes sind im Gange.

An der vom Verein der Ingenieure in Oberösterreich in Angriff genommenen Gründung einer „Zentrale für technische Literatur“ hat der Verein seine Beteiligung beschlossen. Sie soll eine sparsame und bessere Ausnützung des vorhandenen technisch-wissenschaftlichen Büchermaterials ermöglichen.

## Flugzeugbordgeräte.

### III. Der Kreiselkompaß.

Die Wirkung des Magnetkompasses beruht, wie schon der Name sagt, auf der Richtkraft des Erdmagnetismus. Nun ist dieser den mannigfaltigsten Störungen ausgesetzt. Jeder Seemann weiß auch, daß in Zeiten von erdmagnetischen oder elektrischen, sowie atmosphärischen Störungen die Magnetnadel derart unruhig wird, daß von einer zuverlässigen Kursangabe keine Rede mehr sein kann. Ferner ist bekannt, daß gewöhnliche Magnetkompass im Polargebiet versagen. All dies führte Dr. Anschütz zur Konstruktion seines Kreiselkompasses, der gleich in dem unserer Folge 11-1925 beschriebenen Fliegerhorizont, auf der Auswertung des Prinzips der Stabilität der freien Achse beruhend, die dem Magnetkompaß ursächlich anhaftenden Mängel meidet.

Das Konstruktionsprinzip selbst geht auf jene Versuche zurück, die Foucault im vorigen Jahrhundert durchführte. Diese Experimente umfaßten das Pendel und den Kreisel. Bezüglich des letzteren zeigten sie, daß ein schnell rotierender, geeignet aufgehängter Kreisel das Bestreben habe, seine Achse stets in die Parallele zur Erdachse zu stellen. Hierauf gestützt, folgerte Foucault die Eignung des Kreisels als Richtungsweiser. Ueberprüfungen verschiedener Forscher gaben ihm recht. Aber der Weg von der theoretischen Erkenntnis zur praktisch brauchbaren Konstruktion war weit, weil die Schwierigkeiten ein präzise arbeitendes, zugleich aber unempfindliches Gerät zu schaffen, erheblich waren. Doktor Anschütz war der erste, dem ihre Ueberwindung gelang.

Den Anstoß zu seinen Kreiselarbeiten erhielt er durch sein aus der Jahrhundertwende stammendes Pro-

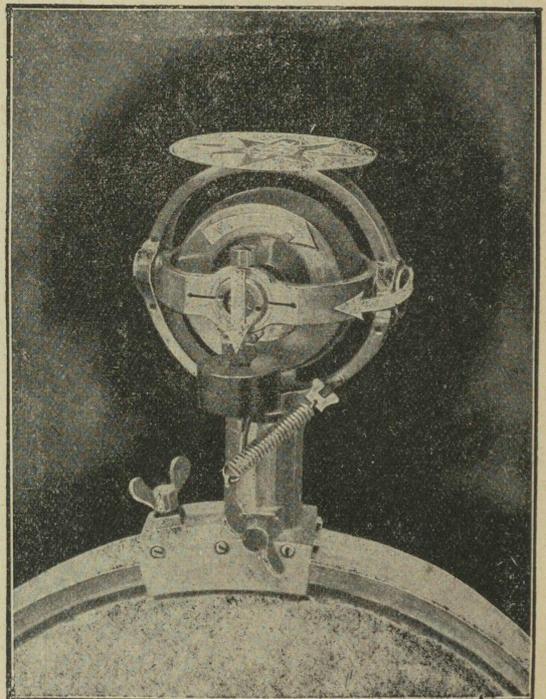


Bild 1.

jekt der Erreichung des Nordpols im Tauchboot. Aus diesem Plane wurde zwar nichts. Dafür gelang dem Erfinder in jahrzehntelanger mühsamer Arbeit die Schaf-

Bild 1 zeigt die erste, aus dem Jahre 1908 stammende sogenannte „Einkreiselkonstruktion“ in Ansicht, Bild 2 die gleiche Konstruktion im Schnitt. Der in einem

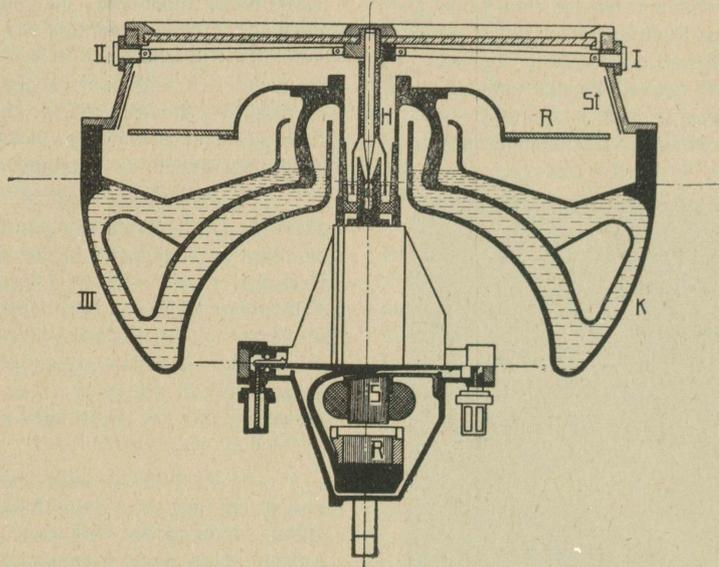


Bild 2.

fung eines Richtungsweisers, der gegen alle Schiffsbewegungen unempfindlich ist und unbedingt den Kurs rechtweisend und schleppfehlerfrei anzeigt. Ueber das Aussehen der endgültigen Konstruktion orientieren unsere Bilder.

Die kardanisch aufgehängte Kreiselachse stellt sich gemäß den Foucaultschen Versuchen nach einer Präzes-

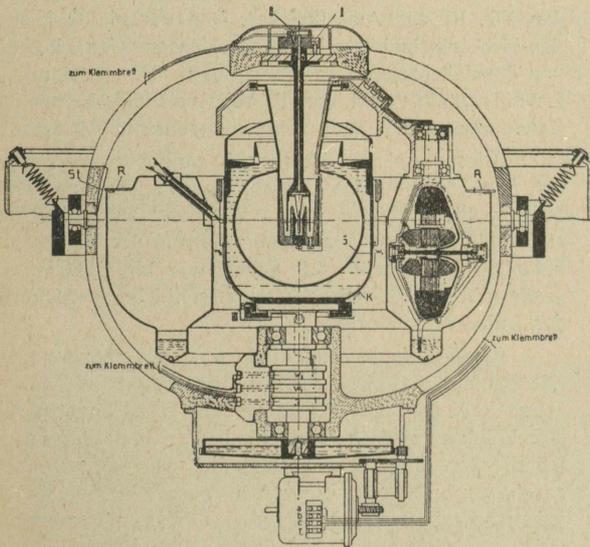


Bild 3.

sion um 90 Grad in den Meridian und beharrt in dieser. Vollkommene Ruhe zeigt sie allerdings nur am Äquator; mit zunehmender Breite nimmt die Präzession zu. Das beeinflusst zwar nicht die Weisung, aber es verringert die Richtkraft und hat zur Folge, daß der Kreiselkompaß nur bis etwa 75 Grad Nord-, bzw. Südbreite verwendbar bleibt.

Federkranze gelagerte, also gegen Stöße geschützte und kardanisch aufgehängte Kreisel stellt ein dünnwandiges Metallgefäß dar, das mit Quecksilber gefüllt ist und einen Schwimmer trägt. An letzterem ist mittels eines Halses eine Kappe befestigt, die innen den Stator trägt, während der Rotor in den Kreiselschwungring hineingepreßt ist. Kreisel samt Achse sind aus Chromnickelstahl erzeugt. Gemäß dem Lavalschen Prinzip stellt sich der Kreiselschwerpunkt nach Ueberschreiten der sogenannten kritischen Geschwindigkeit automatisch in die Achsenmittellinie, so daß der Kreisel sodann vollkommen ruhig läuft.

Oeldochtschmierung hilft ruhigem Arbeiten der mit ganz hervorragender Genauigkeit gearbeiteten Kreisel-lager nach. Außer dem Kreisel trägt der Schwimmer noch die „Rose“, deren Nord-Süd-Strich genau über den Kreiselachsensenden liegt, während der „Steuerstrich“ am festen Kreiselkessel angebracht ist. Zwei Wasserwagen dienen zur Ueberwachung des statischen Gleichgewichtes des Kreiselsystems, Quecksilberkontakte im Halse der Zuführung von Drehstrom. Ein aus gehärtetem Stahl erzeugter Kontaktstift spielt in einer aus gleichem Material bestehenden ringförmigen Schneide und zentriert dadurch das ganze System mit äußerst geringer Reibung. Die Dämpfung der beim Einschwingen in den Meridian auftretenden Schwingungen besorgte anfänglich eine ähnlich wie beim Fliegerhorizont beschriebene, aus Pendel und zwei Düsen bestehende Einrichtung. Sie hat jedoch nicht vollauf befriedigt und wurde durch eine zuverlässig arbeitende Flüssigkeitsdämpfung ersetzt.

Die in verschiedenen Kriegsmarinen durchgeführten Versuche mit dem Kreiselkompaß ergaben im allgemeinen sehr befriedigende Resultate. Nur die mit besonderer Gründlichkeit vorgehende deutsche Flottenleitung konnte feststellen, daß sich bei interkardinalen Kursen, das sind solche zwischen den vier Hauptwelt-richtungen, Abweichungen zeigten, sobald heftiger Seegang herrschte. Als Ursache derselben wurde, nicht

müheles, die Unsymmetrie des Einkreiselsystems erkannt. Das führte zur Ausbildung des „Dreikreiselsgerätes“, wie es Bild 3 im Schnitt, Bild 4 von unten zeigt.

Die Verwendung von drei Kreiseln hat folgenden Zweck: Beim Einkreiselsystem ist nur eine Achse stabilisiert. In der West-Ost-Richtung tritt daher eine sehr lange Schwingungszeit auf, während in der Nord-Süd-Richtung lediglich die Eigenschaften des einfachen Pendels zur Geltung kommen. In West-Ost-Kursen entspricht der Einkreiselskompaß deshalb vollkommen. Daß er aber

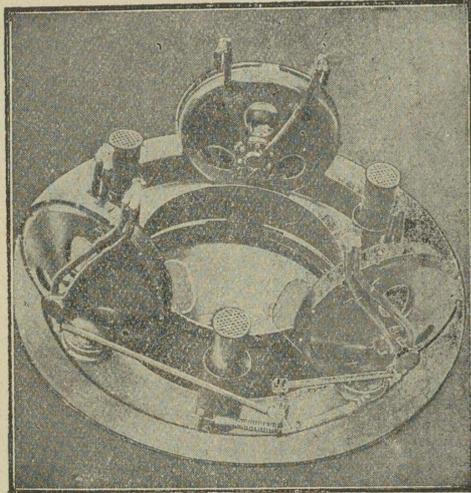


Bild 4.

auch in Nord-Süd-Kursen genau arbeitet, was nach dem oben gesagten auffallen muß, erklärt sich daraus, daß bei diesen Kursen kein Drehmoment auftritt. Erst die Zwischenkurse zeigen dieses und geben so den Anlaß zu den beobachteten Abweichungen. Durch die Anwendung dreier miteinander gekuppelter Kreisel wird nun die Stabilisierung nach allen Richtungen durchgeführt und die Ursache von Abweichungen beseitigt.

Der aus dem Jahre 1912 stammende Dreikreiselskompaß hat sich nach jeder Richtung hin tadellos bewährt. Besonders scharf und gründlich prüfte ihn im Mai 1914 das nautische Departement des Reichs-Marine-Amtes. Hierbei wurde eine ebenfalls auf dem Kreiselprinzip beruhende Konstruktion der Sperry Company, New-York, zum Vergleich herangezogen. Sie hat, wie einem bezüglichlichen, in der Marinerundschau veröffentlichten Bericht zu entnehmen, ergeben, daß der Anschützsche Kompaß ungefähr die fünffache Genauigkeit des Sperry-Gerätes hat, daher ihm unbedingt vorzuziehen ist.

Für das Flugzeug ist der Dreikreiselskompaß ohne wesentliche Aenderungen verwendbar. Besonders scheint uns dies für das System der „Tochterkompass“ zu gelten, die unabhängig vom Mutterkompaß an dem jeweils als geeignetsten erkannten Orte aufgestellt werden können. Durch sie wird es möglich, die natürlich nicht gewichtslose Hauptkonstruktion, vielleicht gemeinsam mit jener, analogen des Fliegerhorizontes, nächst des Schwerpunktes des Flugzeuges, einzubauen und im Führerstand nur Tochtergeräte beider Apparate zu installieren.

#### IV. Das Luftlot von Behm.

Der Untergang des Titanic brachte den in Kiel lebenden Physiker Alexander Behm auf den Gedanken, einen Apparat zu bauen, der das Nahen von Eisbergen zeitgerecht signalisiert und dadurch Schiffskatastrophen verhindert. Ohne Kenntnis der einschlägigen, durchwegs erfolglos gebliebenen Arbeiten des Auslandes, ging Behm an die Arbeit und kam an ein ganz anderes als das ursprünglich angestrebte Ziel. Die Signalisierung nahender Eisberge trat gegen die Tiefenmessung, die Lotung, in den Hintergrund. Es entstand das Echolot.

Dieses Gerät benützt die Geschwindigkeit des Schalles zur Tiefenbestimmung und muß, weil der Schall im Wasser 1500 Meter in der Sekunde zurücklegt (in der Luft sind es nur 333 Meter), mit Bruchteilen von Sekunden arbeiten können. Das bereitet erklärlicherweise nicht unwesentliche Schwierigkeiten, doch gelang es, diese in mühevoller Arbeit so zu überwinden, daß heute die Echolotung als einwandfrei, genau, und weil sehr schnell arbeitend, für die Schifffahrt ganz besonders vorteilhaft bezeichnet werden muß.

Es ist möglich, Zeiten von Zehntausendstel-Sekunden zu messen. Das entspricht in Zusammenhalt mit der früher angegebenen Schallgeschwindigkeit von 1500 Sekundenmeter einem Genauigkeitsgrad von 15 Zentimeter in der Sekunde. Hieraus ist ersichtlich, daß das Echolot nicht nur zur Messung großer Meerestiefen hervorragend geeignet ist, weil es diese mit ausreichender Genauigkeit und sehr schnell bestimmt, sondern daß es besonders bei Untiefenmessungen vorteilhaft zu verwenden ist. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Genauigkeit der Messungen mit deren Aufeinanderfolge wächst. Das weist geradezu darauf hin, mit Hilfe von Echolotungen Seekarten zu zeichnen, die die Wassertiefen besonders genau wiedergeben.

Im Jahre 1924 rüstete bekanntlich Friedrichshafen den ZR. III zur Amerikafahrt. Das veranlaßte Behm, das Echolotprinzip auch auf die Messung der Flughöhen von Luftfahrzeugen zu übertragen. Es entstand das Luftlot, ein Gerät, das die relative Flughöhe mit einer Genauigkeit von 5 Zentimeter anzugeben in der Lage ist.

Dieser Apparat ist sonach ganz besonders geeignet, dem Führer eines Luftfahrzeuges schnell und sicher die jeweilige „Höhe über Grund“ anzugeben, was stets beim Landen, aber auch während des Fluges, vornehmlich bei Nacht und Nebel, wie im Gebirge, von großem Wert ist, daher ganz wesentlich die Sicherheit des Luftverkehrs erhöht.

Wasser- und Luftlot sind prinzipiell einander gleich. Die Raumverhältnisse an Bord der See- und Luftfahrzeuge bedingen Abweichungen in der konstruktiven Durchbildung und in den Details der Installierung. Als Schallgeber dient eine besondere, aus einem Revolver geschossene Patrone. Die von ihr erzeugten Schallwellen gehen sowohl auf den Grund des Wasser-, bzw. Luftmeeres, wie sie zugleich auch ein Mikrophon in Tätigkeit setzen, das einen Stromschluß im eigentlichen Meßapparat bewirkt. Dieser besteht aus einer durch Federkraft in Drehung gesetzten Scheibe, einer Glühlampe und einer Skala. Das von der Glühlampe ausstrahlende Licht wird von der in lebhafter Bewegung befindlichen Scheibe auf die Skala geworfen. Es erscheint ein längs dieser Teilung wandernder Lichtpunkt, der im Endpunkt seiner Bahn die gesuchte Tiefe angibt. Das Arrestieren der Scheibe und damit der Bewegung des Lichtpunktes be-

wirkt das zweite Mikrophon, welches durch die rückkehrenden Echowellen betätigt wird.

Hält man sich die angegebenen Schallgeschwindigkeiten vor Augen, so erkennt man, welche Schwierigkeiten konstruktiver Natur zu überwinden waren, bis endlich eine brauchbare, einen ausreichenden Genauigkeitsgrad mit nicht unbedeutender Unempfindlichkeit verbindende Ausführung des Gerätes erzielt werden konnte. Gänzlich abgeschlossen sind die bezüglichlichen Arbeiten auch heute noch nicht, doch darf jetzt schon gesagt werden, daß es sich nunmehr weniger um Konstruktionsprinzipien, wie um Installationsdetails handelt.

Das Echolot ist derart anzubringen, daß der Flugzeugführer die Skala leicht und bequem ablesen kann. In bestimmten Zeitabständen werden vom Signalgeber Meßschüsse abgegeben und vom Luftfahrzeugführer die Ablesungen vorgenommen. Vielleicht ist es in Zukunft möglich, die Bahn des Lichtpunktes, besser gesagt ihr Ende, dauernd festzuhalten, so daß das Luftlot ähnliche Aufzeichnungen wie ein Barograph zu liefern imstande sein wird.

Die Verwendung des Gerätes ist nach drei Richtungen möglich. Vor allem bei der Landung, um über die jeweilige Flughöhe stets orientiert zu sein. An zweiter Stelle ist der für uns Oesterreicher besonders wichtige Flug im Gebirgsland zu nennen. Das Echolot gibt stets die relative Flughöhe an, zeigt daher dem Luftfahrzeug-

führer, ob und wo Gefahr droht. Unentbehrlich macht es einen der gewöhnlichen, auf dem Aneroidprinzip beruhenden Flughöhenmesser oder -schreiber nicht. Man dürfte eher das Gegenteil behaupten und sagen, erst in Zusammenhang mit dem Aneroid zeigt das Luftlot seinen vollen Wert.

Durch paritätischen Gebrauch beider Geräte gelangt der Luftfahrzeugführer zur Kenntnis sowohl der absoluten wie der relativen Flughöhe und damit zur vollständigen Orientierung über seinen Kurs der Höhe nach. Besonders wertvoll wird sich dies im Falle der dritten Aufgabe erweisen. Als solche schwebt uns das Fliegen in unbekanntem, daher neu aufzunehmenden oder bekannten, aber zu reambulierenden Gelände, also die Luftbildmessung, vor. Das Luftlot gestattet eine ganz erstaunlich genaue Höhenmessung, die im Vereine mit den Aneroidangaben das Zeichnen von Höhenprofilen besonders dann zu einer Spielerei machen wird, wenn der früher von uns geäußerte Wunsch nach Festhaltung der Lichtpunktenden realisiert ist.

Wir glauben daher das Behmsche Luftlot als ein sehr wertvolles Flugzeugbordgerät ansehen zu können. Sein Erfinder hat sich um die Hebung der Sicherheit des Luftverkehrs, wie um die Erweiterung der Verwendungsmöglichkeiten des Flugzeuges unstreitig ein großes Verdienst erworben. Hoffentlich findet er den wohlverdienten Lohn!

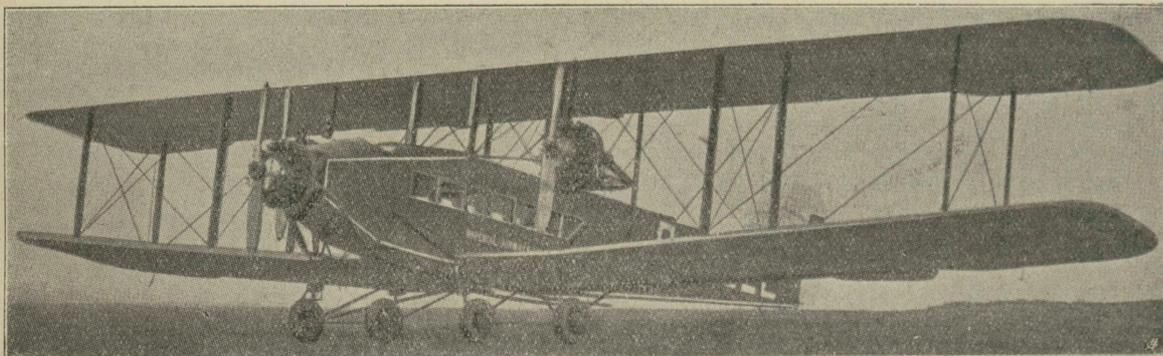
## London—Paris.

Der britische Handelsluftverkehr ist bekanntlich in der Imperial Airways Ltd. konzentriert. Die wichtigste der von dieser Gesellschaft betriebenen Linien ist jene von London (Flugplatz Croydon) nach Paris (Flugplatz Le Bourget). In der Flugsaison verkehren werktäglich 4 Flugzeuge hin und zurück, was Beweis genug für die Intensität ist, mit welcher gerade diese Strecke vom Publikum benützt wird.

Von Croydon führt sie über das als Uebungs- und Prüfungsplatz für Kleinflugzeuge bekannte Lymington hierauf den Aermelkanal, erreicht bei St. Inglevert französischen Boden und über Abbeville, Pois und Beauvais Le Bourget. Die normale Flugzeit beträgt 2,5 Stunden. Zur Verwendung gelangen ausschließlich Hand-

ley-Page Flugzeuge, also eine wohlbekannte und bewährte Type. Die Frequenz hat sich in der Zeit von 1921 bis 1925 verdreifacht. Daraus ergab sich die Erkenntnis, eine Verdichtung des Tagesverkehrs allein reichen nicht mehr aus den steigenden Publikumsandrang bewältigen zu können. Es wurden deshalb zwei Maßnahmen ergriffen. Die eine zielt auf die Aufnahme des Nachtflugverkehrs ab, die andere faßt den Einsatz von Großflugzeugen ins Auge.

Zu ersterem Behufe wird beabsichtigt, in den früher genannten Streckenpunkten Leuchttürme nach amerikanischem Vorbild zu errichten. Ihre Lichtweite soll 120 Kilometer betragen, das Licht eines jeden Turmes eine besondere Kennung erhalten. So wird es möglich, die



Das neue dreimotorige Handley-Page-Großflugzeug der Imperial-Airways.

Flugzeuge bei sichtiger Nacht von einem zum anderen Leuchtfener zu steuern und das Ziel sicher zu erreichen. Für unsere und die deutsche Luftfahrt ist weder der Gedanke, noch seine Ausführung neu, denn im Verkehr zwischen Deutschland und Skandinavien wird schon längst auch bei Nacht geflogen.

Die zweite Maßnahme scheint uns bedeutender, denn sie legt Zeugnis dafür ab, daß Handley-Page noch nichts von seiner Rührigkeit eingebüßt hat. Wir bringen umstehend das Bild seiner neuesten Konstruktion und fügen folgende Angaben bei:

Auf den Erfahrungen fußend, welche ihm seine Flugzeuge bisher vermittelten, hat der Konstrukteur das Großflugzeug entworfen. Es trägt 3 Motoren des Typus Armstrong-Siddeley „Jaguar“ mit Luftkühlung und einer Leistung von je 400 PS bei 1700 Minutenumdrehungen, verfügt demnach insgesamt über eine Vortriebskraft von 1200 PS, die ihm eine Reisegeschwindigkeit von 176 Stundenkilometern verleiht. Selbstverständlich bleibt die Maschine auch bei Aussetzen eines Motors flugfähig. Sollten zwei Motoren aussetzen, so sinkt das Flugzeug mit einem Gleitwinkel von 1:20. Nimmt man die Durchschnittsflughöhe mit 500 Meter an, so hat in einem solchen Falle der Pilot die Möglichkeit, im Umkreise von 10 Kilometer einen Notlandeplatz zu suchen, was bei der guten Bodenorganisation wohl genügt.

Die für eine Kapazität von 4—5 Flugstunden bemessenen Benzin- und Oeltanks sind auf der Unterseite der oberen Tragfläche montiert, was sowohl der Minderung schädlichen Luftwiderstandes, wie der Erhöhung der Betriebssicherheit zum Vorteil gereicht. Die Führung

ist 2 Personen, dem Piloten und seinem Gehilfen (Mechaniker), anvertraut; beide sind vorn im Rumpf mit allseits freier Aussicht untergebracht. Die geräumige und äußerst luxuriös ausgestattete Gastkabine mißt 5,5 : 5 : 1,8 Meter und weist 14 Plätze auf. Außerdem ist ein Gepäckraum vorgesehen, der an 350 Kilogramm Freigepäck der Passagiere aufzunehmen vermag.

Besonderer Bedacht wurde auf die Ausrüstung mit Instrumenten und Signalmitteln genommen. Unter anderem ist eine Radio- und Lichtsignalanlage an Bord.

Das Leergewicht des neuesten Handley-Page beträgt 3800 Kilogramm, seine Nutzlast 2800 Kilogramm, das Fluggewicht daher 6600 Kilogramm. Aus den Abmessungen: Spannweite 24 Meter, ganze Höhe 5 Meter, Länge über alles 19 Meter und Tragflächenareale 132 Quadratmeter, folgt die spez. Flächenbelastung mit 50 Kg/m<sup>2</sup> und die Leistungsbelastung mit 5,5 Kilogramm-PS. Ersterer Wert macht die mit 52 Stundenkilometer angegebene Landegeschwindigkeit erklärlich, doch dürfte da nicht mit Unrecht auf die bekannte hohe Geschicklichkeit britischer Piloten gerechnet worden sein, die es zu verhindern wissen werden, aus diesem Umstand einen die Sicherheit der Fluggeräte gefährdenden Mangel zu machen.

Wir müssen gestehen, daß sowohl die Absicht der Imperial Airways Ltd., die in Rede stehende Linie für den Nachtflug einzurichten, wie auch die neueste Konstruktion Handley-Page Lob und Beifall der Fachkreise verdienen und wollen nur hoffen, daß die durch beide Maßnahme angestrebte Verdichtung des Flugverkehrs sich allseits wohltätig erweisen werde.

## Die Krise im deutschen Flugverkehr.

Im Herbst 1925 tauchten die ersten Nachrichten über eine Vereinigung der beiden deutschen Flugverkehrsgesellschaften: Junkers-Luftverkehr-A. G. und Deutscher Aero Lloyd-A. G. auf. Seither rauscht es ununterbrochen im in- und ausländischen Blätterwald der Fach- und Tagespresse. Die abenteuerlichsten Gerüchte schwirren durch die Luft und verwirren die Lage, statt sie zu klären. Ob das der deutschen Luftfahrt nützt, darf füglich bezweifelt werden. Schält man heute, da sich die erste, durchaus begreifliche Aufregung denn doch gelegt zu haben scheint, den Problemerkern heraus, so erkennt man, Junkers sei in Schwierigkeiten geraten, weil er den Bogen überspannte.

Eine objektive Betrachtung zeigt ungefähr folgendes Bild: Die beiden oben genannten einzigen Luftverkehrsgesellschaften nicht nur Deutschlands, sondern auch so manch anderer Staaten, darunter auch Oesterreichs, sind nach Entstehung und Aufbau wesensverschieden. Während der Aero-Lloyd durch Zusammenschluß kleiner Luft- mit alten Seeredereien entstand und ausschließlich

ein Verkehrsunternehmen ist, das die notwendigen Flugzeuge dort kauft, wo es ihm am günstigsten scheint, ist der Junkers-Luftverkehr die Reederei der gleichnamigen Werft. Man kann auch sagen, der Aero-Lloyd sei horizontal, Junkers vertikal aufgebaut.

Die unmittelbare Folge dieser Konstruktionsdifferenz ist die Verschiedenheit der beiderseitigen Verkehrspolitik. Junkers Luftverkehr muß ausgesprochen egoistisch sein, weil er eigene Linien mit eigenen Flugzeugen betreibt, der Aero-Lloyd kann dem Prinzip: Leben und Lebenlassen, in gewissen Grenzen huldigen, da er nicht auf eine bestimmte Flugzeugtype eingeschworen ist.

Eine weitere Folge des begreiflichen Konkurrenzkampfes war die Entfaltung einer weit über das Ziel schießenden Propaganda seitens des Junkers-Luftverkehrs. Hier geschah des guten reichlich zu viel. Man vergaß, daß der Luftverkehr noch sehr jung und deshalb trotz aller Erfolge des Flugzeuges im Kriege und nach demselben, wie auch trotz aller Schauflüge, Wettbewerbe und sonstiger Veranstaltungen, doch noch nicht in jenem

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

Ausmaße in das Bewußtsein der Volksmassen eingedrungen ist wie die Eisenbahn, das Dampfschiff oder der Kraftwagen. Die psychologische Einstellung der Flugverkehrspropagatoren war unrichtig. Sie glaubten im In- und Auslande etwas erzwingen zu können, was sich nicht erzwingen läßt, denn „gut Ding braucht Weile“.

Das alles hat jedoch mit der Güte der Erzeugnisse der Dessauer Fabrik gar nichts zu tun. War schon das Patent vom Jahre 1910 eine Großtat, so haben die bisher in Verkehr gebrachten Maschinen zweifellos entsprochen. Daran ändert auch die mehr oder weniger unsachliche hämische Kritik des In- und Auslandes nicht viel. Selbstverständlich sind auch die Junkers-Flugzeuge nicht vollkommen, und mag deshalb der eine oder andere Vorwurf nicht unberechtigt sein, aber daß die Junkerschen Konstruktionen im großen und ganzen denn doch entsprechen, geht schon aus der Betriebsstatistik hervor.

Im Jahre 1921 waren 11 dieser Flugzeuge in Dienst und legten 350.000 Kilometer mit 2230 beförderten Fluggästen zurück. Im Jahre 1922 waren es bereits 25 Flugzeuge, welche 11.005 Fluggäste über 536.355 Kilometer trugen. Im Jahre 1923 stieg die Zahl der Maschinen auf 60, jene der beförderten Personen auf 26.509 und die der Flugkilometer auf 1.266.769. Das Jahr 1924 sah 78 Flugzeuge in Dienst. Sie beförderten 40.298 Fluggäste über 1.875.371 Kilometer. Aus diesen Zahlen folgt, daß sich innerhalb der betrachteten 4 Jahre die Zahl der in Dienst gestellten Flugzeuge versiebenfachte, jene der Fluggäste verneunzehnfachte und die Leistung an Flugkilometern mehr als verfünffachte.

Die Ungleichförmigkeit der Zunahme lehrt weiter, daß die Auswertung der Flugzeuge seitens des Publikums zu-, seitens des Betriebes aber abgenommen hat, denn auf ein Flugzeug entfielen im Durchschnitt der Jahre 1921, 1922, 1923 und 1924, bzw. 31.818, 21.454, 21.113 und 24.043 Flugkilometer und 203, 440, 442 und 515 Fluggäste. Die Maschinen wurden daher weniger angestrengt, aber besser ausgenützt. Das muß als ein Zeichen guter Betriebspolitik gewertet werden. Wenn dessen unge-

achtet im Herbst 1925 doch der finanzielle Zusammenbruch kam, so ist er außer der bereits erwähnten unrichtigen psychologischen Einstellung noch darauf zurückzuführen, daß die allzu weit gesteckten Pläne des Unternehmens eine, man könnte sagen „Ueberorganisation“ erforderten, die in sich schon immer den Keim des Zerfalles trug, um so mehr, als die vielfach übereilte Ausbreitungssucht selbstverständlich mit großen Kosten, ja Opfern verbunden war, die die finanzielle Grundlage unterhöhlten.

Man kann nunmehr feststellen, daß die Krise im deutschen Luftverkehr durchaus nicht eine diesem inwohnende konstitutionelle Krankheitserscheinung ist, sondern lediglich durch eine Fehleinstellung einzelner Persönlichkeiten zum Luftverkehrsproblem hervorgerufen wurde. Das berechtigt zur Hoffnung, es müsse unschwer eine Heilung zu erzielen sein, wenn dies auch kaum ohne Kränkung so mancher kleinen Eitelkeit abgehen dürfte.

Daß wir als österreichisches Blatt uns so eingehend mit einer scheinbar rein deutschen Angelegenheit befassen, hat seine Erklärung darin, daß wir keinen eigenen Luftverkehr haben. Fast alle Linien in Oesterreich wurden bisher von Junkers betrieben, nur zwischen München und Innsbruck flog der Aero-Lloyd. Da wir so nach beide deutsche Verkehrsunternehmen im Lande hatten, sind wir an deren Zukunft begreiflicherweise sehr interessiert. Diesbezüglich glauben wir, daß sich abermals das alte Wahrwort bewähren wird: Nichts wird so heiß gegessen als gekocht.

Junkers und Aero-Lloyd werden sich auf der einen oder anderen Grundlage finden, die begangenen Fehler werden in Hinkunft vermieden und der Flugverkehr wird langsam aber sicher in die Gemeinschaft mit seinen Brüdern, dem Land- und Wasserverkehr, hineinwachsen. Irren ist menschlich, aber man muß auch den Mut haben, begangene Fehler einzugestehen, um sie künftig vermeiden zu können.

Um den Luftverkehr ist uns nicht bange, mögen dabei auch noch manche Späne fallen.

## Die Kennziffer.

Seit geraumer Zeit bemüht sich C. W. Erich Meyer um die Einführung der „Kennziffer“ K, einer Zahl, mit der es möglich ist, eindeutig die Betriebswirtschaftlichkeit von Flugzeugen zu charakterisieren. Die Kennziffer wird als Quotient des Produktes aus Tragvermögen P und Geschwindigkeit V, geteilt durch die Motorleistung M definiert, folgt daher die Formel

$$K = \frac{P \times V}{M}$$

Für Staaten, die wie Oesterreich und Deutschland keine Kriegsluftfahrzeuge unterhalten dürfen, sondern sich mit dem Betrieb von Handelsflugzeugen bescheiden müssen, ist die volle Kenntnis der Betriebswirtschaftlichkeit von grundlegender Bedeutung. Alle anderen Staaten haben jedoch auch Ursache genug, hier nach dem rechten zu sehen, denn die Wirtschaftlichkeit verschlechtert sich auch bei ihnen zusehends, und keine ihrer Luftverkehrsunternehmen steht auf eigenen Füßen. Man kann deshalb getrost behaupten, die allgemeine Einführung der Kennziffer als Anhalt zur Beurteilung der

Flugzeugbetriebswirtschaftlichkeit fördere den Flugverkehr, weil sie den Einblick in dessen wirtschaftliche Belange vertieft.

Um da jedoch vollkommen klar zu sehen, erscheint es unumgänglich, die Formelfaktoren genauestens zu präzisieren. Man muß nicht nur sagen, was unter jedem von ihnen zu verstehen sei, sondern auch, in welchem Maße jeder einzelne anzuführen ist. Da dürfte es kaum auf Widerspruch stoßen, wenn man als Tragfähigkeit lediglich die „zahlende Fracht“ gelten läßt und sie in Kilogramm ausdrückt; als Geschwindigkeit die Reisegeschwindigkeit in Kilometerstunden und als Leistung die Motorleistung in PS ansetzt.

Den Unternehmer interessiert nicht die „Nutzlast“, zu welcher in der Regel noch das Gewicht der Betriebsstoffe und der Besatzung gezählt wird, sondern lediglich die Größe jenes Teiles des Gesamttragvermögens, der für Fluggäste, Luftpost und Luftfracht ausnützlich ist und Einnahmen schafft, das ist die „zahlende Fracht“. Bei der Geschwindigkeit hat der Unternehmer nur ein mittel-

bares Interesse an der Kenntnis des Höchst-, wie des Landwertes derselben, dagegen will und muß er zwecks richtiger Disposition wissen, wie groß die Reisegeschwindigkeit ist. Bezüglich des Motors interessiert ihn dessen Höchstleistung deshalb, weil aus ihr der Betriebsstoffverbrauch, so ziemlich die Hauptbetriebsausgabe, folgt.

Von den drei Maßzahlen: Kilogramm, Kilometer-Stunden und Pferdekräfte lassen sich die beiden letzten leicht in das Meterkilogrammsekunden-System überführen. Dann ergibt sich, daß die Formel im Zähler und im Nenner Meterkilogrammsekunden zeigt, daher K eine unbekannte Zahl und als solche zur Vergleichsdurchführung sehr geeignet ist.

In nachstehender Uebersicht wurden einige Kennziffern für Handelsflugzeuge berechnet und in fallender Reihe geordnet.

Uebersicht  
der Kennziffern  $K = \frac{P \times V}{M}$  einiger moderner Verkehrsflugzeuge.

	P	-V	-M	-K
Dornier Wal	2.000	180	720	500
Junkers F 13	503	170	185	495,5
Rohrbach Ro III	1.500	180	720	375

Dornier Komet III	600	170	360	283,3
Junkers G 23	800	170	515	264
Handley Page W 8	1.200	155	900	206,7
Dornier Libelle	140	100	70	200
Latecoere Lat. 16	400	180	400	180
Dornier Delphin III	500	125	360	173,6
Farman Jabiru	600	200	720	156,7

Der Wert dieser Zusammenstellung wird dadurch nicht unerheblich geschwächt, daß Angaben über die „zahlende Fracht“ nur schwer und fast nie mit der notwendigen Genauigkeit zu erlangen sind. Doch geht aus dem Ergebnis immerhin mit genügender Deutlichkeit hervor, daß große Flugzeuge den kleinen, Metallkonstruktionen den Holzbauten überlegen sind.

Der Wert der Kennziffer wird durch den erwähnten Mangel deshalb kaum berührt, weil der Flugverkehrsunternehmer in der Lage ist, vom Fabrikanten die notwendigen Daten mit vollster Genauigkeit in Erfahrung zu bringen und er dann auch ein brauchbares Resultat erhält.

Für ihn, den Praktiker, und nicht für den Flugtheoretiker, ist die Kennziffer wertvoll. Deshalb sei sie seiner Aufmerksamkeit empfohlen.

## Die Coppa d'Italia 1925.

Die „Coppa d'Italia“, ein internationaler Wettbewerb für Sportflugzeuge, der auf dem Flugplatz Centocelle bei Rom zur Austragung gebracht wurde, vereinigte fünf Nationen zur Teilnahme: Italien, Frankreich, Belgien, Deutschland und die Tschechoslowakei. Die Gesamtflugstrecke betrug 323 km. Sie hatte die Form eines Dreieckes von etwas über 50 km Umfang und mußte sechsmal durchflogen werden. Von den 12 gemeldeten Flugzeugen erschienen 11 am Start, und zwar:

Type:	Motor:	Pilot:
Savoia S 56	80 PS Anzani	Passaleva
Macchi 20	45 PS Anzani	Bacula
U 12 „Flamingo“	70 PS Siemens	Udet
Gaudron 109	45 PS Salmson	Gouron
Savoia S 56	80 PS Anzani	Nanetti
Demonty-Poncelet	—	Mouters
SABCA „Camgul“	50 PS Anzani	van Opstal
Garbadini 7	—	Buri
Macchi 20	80 PS Lawrence	de Bernardi
Avia B. H. 11	60 PS Walter	Fritsch
Avia B. H. 9	60 PS Walter	Jira

Die offizielle Wertung der einzelnen Flugzeuge im Wettbewerb, ihre Placierung sowie die erzielten Leistungen in Mindest- und Maximalgeschwindigkeit, ebenso Betriebsstoffverbrauch sind im nachstehenden zu ersehen:

1. Avia B. H. 11, Pilot: Fritsch (Tschechoslowakien),  
Geschwindigkeit in km: 67·40 — 154·07,  
Betriebsstoffverbrauch: 34·72 kg.
2. Macchi 20, Pilot: de Bernardi (Italien),  
Geschwindigkeit in km: 59·48 — 147·74,  
Betriebsstoffverbrauch: 41·95 kg.
3. Macchi 20, Pilot: Bacula (Italien),  
Geschwindigkeit in km: 58·02 — 139·22,  
Betriebsstoffverbrauch: 36·25 kg.
4. Gaudron 109, Pilot: Gouron (Frankreich),  
Geschwindigkeit in km: 66·76 — 124·43,  
Betriebsstoffverbrauch: 29·65 kg.
5. U 12 „Flamingo“, Pilot: Udet (Deutschland),  
Geschwindigkeit in km: 67·98 — 147·54,  
Betriebsstoffverbrauch: 50·39 kg.
6. Savoia S 56, Pilot: Passaleva (Italien),  
Geschwindigkeit in km: 64·06 — 126·25,  
Betriebsstoffverbrauch: 51·91 kg.
7. SABCA „Camgul“, Pilot: van Opstal (Belgien),  
Geschwindigkeit in km: 69·77 — 124·59,  
Betriebsstoffverbrauch: 45·17 kg.

Hans Kostiwal.



Ausrüstung und Bekleidung für Wintersport

in größter und bester Auswahl

**SPORTHAUS MIZZI LANGER-KAUBA**

Wien VII., Kaiserstraße Nr. 15

## AUS DER FLUGWELT.

**Gründung der „Deutschen Luft-Hansa“.** Die Vorbereitungsarbeiten für die Fusions-Gesellschaft auf dem Gebiete des Luftverkehrs können erst in den nächsten Monaten abgeschlossen werden. Um aber jetzt schon eine völlige Arbeitsgemeinschaft insbesondere für die Vorbereitung des diesjährigen Luftverkehrs herbeizuführen, wurde eine vorläufige Organisations-Gesellschaft mit dem Namen „Deutsche Luft-Hansa A. G.“ gegründet, die zu Vorstandsmitgliedern die Herren Wronsky, Milch und Merkel bestellte.

**Ein deutscher Seeflugwettbewerb** wird mit Genehmigung des Deutschen Lufttrates vom Deutschen Luftfahrverband e. V. Bremen für Juli 1926 ausgeschrieben. Vorbereitung und Durchführung obliegen einem in Berlin W 30, Nollendorfpfatz 3, sitzenden Ausschuß. Zweck des Bewerbes ist die Schaffung eines leistungsfähigen und betriebstüchtigen Postflugzeuges. An Preisen stehen für diesen nationalen Bewerb — Führer und Orter müssen Deutsche, die Flugzeuge in Deutschland gebaut sein — bisher 250.000 Mk. zur Verfügung. Ueberdies sind Sonder-, Zusatz- und Trostpreise in Aussicht. Der Wettbewerb wird Küstenstreckenflüge, technische Leistungsprüfungen und eine Seetüchtigkeitsprüfung umfassen. Ausgangs- und Endpunkt des Streckenfluges wird wahrscheinlich Warnemünde sein, die Gesamtdauer soll vier Tage, die Länge 3000 bis 4000 Kilometer betragen. Vornennungsschluß 1. März, Nennungsschluß 15. Juni, Nachnennungsschluß 1. Juli, stets 12 Uhr mittags. Vornennungen gebührenfrei, Nenngeld 300 Mk., Nachnenngeld 900 Mk. Die aus einem allgemeinen, 32 Paragraphen enthaltenden Teil und einer Anlage mit technischen Einzelheiten bestehende Ausschreibung gibt auf jede gewünschte Frage Antwort, so weit dies heute schon möglich ist. Die endgültigen Wettbewerbsbedingungen sind bis 15. Mai 1926 in Aussicht gestellt.

**Beschleunigungsmessungen im Flugzeug** hat, nicht immer ohne Lebensgefahr, der amerikanische Flieger-

leutnant J. H. Doolittle durchgeführt. Es handelte sich hierbei um Messung und Registrierung der bei verschiedenen Lagen des Flugzeuges, wie Loopings, Rollings, beide einfach oder wiederholt, dann bei böigem Wetter auftretenden Beschleunigungen, wie um Festlegung ihrer Wirkung auf Material und Personal. Als Flugzeug wurde vornehmlich der Fokker P W 7 Jagdeinsitzer, als Meßgerät der Norton-Beschleunigungsschreiber Nr. 100 benützt. Dieser Apparat zeichnet die auftretenden Beschleunigungen mit Hilfe einer Lichtquelle auf einen Filmstreifen, so daß von der Zeit abhängige Linienzüge entstehen, die nach vorhergegangener Eichung des Gerätes die gesuchte Beschleunigung abzulesen gestatten. Zweck der Meßflüge, deren Ergebnis Lt. Doolittle zu einer Doktordissertation verarbeitete, war die Schaffung einer Grundlage für Neubearbeitung der Bauvorschriften, wie auch festzustellen, welchen physischen und psychischen Beanspruchungen der Flieger ausgesetzt sein kann. Nach beiden Richtungen hin hat der Experimentator wertvolle Aufklärungsarbeit geleistet, für die ihm die gesamte Flugwelt zu Dank verpflichtet ist.

**Rauchöfen zur Anzeige der Windrichtung** auf Flugplätzen, bestehend aus einer gemauerten Grube samt Rost und vier nach den Hauptweltrichtungen führenden Luftrohren, alles im Bauhorizont angelegt, hat der Luftschiffbau Zeppelin in Staaken entworfen. Geheizt werden die Öfen mit einer Mischung von Sägespänen, Teeröl und Pechharz, auf welche ein Rauchpulver geschüttet wird. Der Tagesverbrauch soll 10 bis 12 Kilogramm betragen.

**Ueber den Luftverkehr in der C. S. R.** wurde während der 1925 in Prag stattgefundenen Tagung der F. A. I. ausführlich berichtet. In Betrieb stehen die Strecken Prag—Preßburg—Kaschau und Prag—Marienbad. Auf ersterer betrug die Leistung im Jahre 1924 202.250 Flugkilometer, 426 Fluggäste, 1985 Kilogramm Güter und 161 Kilogramm Flugpost bei einer Regelmäßigkeit von 84,5 Prozent. Bis Ende August 1925 wurden mit 92 Prozent Regelmäßigkeit 1500 Fluggäste über 230.000 Kilometer befördert.

**Russlands Volk und Luftfahrt.** Lirst man unsere bürgerlichen Tagesblätter, so findet man über Rußland und seine Machthaber nur ungünstige und abfällige Urteile. Lauscht man jedoch den Worten an Ort und Stelle gewesener Fachleute, so erhält man ein wesentlich anderes Bild. Vor allem ist die Einstellung des Volkes und der Presse gegenüber der Luftfahrt eine ganz andere als bei uns. Dort vollste Hingabe an die Sache, Bildung von über das ganze Staatsgebiet ausgebreiteten Vereinigungen, eifrigste Sammlung von Beiträgen, lebhafteste Bauvortrags- und Veranstaltungstätigkeit; bei uns die Ruhe des Friedhofes: dem flugbegeisterten Oesterreicher werden allüberall Prügel vor die Füße geworfen, der russische Luftfahrer wird nach Kräften gefördert. Das wird und muß sich einmal rächen. Wäre es nicht bald Zeit zur Ein- und Umkehr?

**Beim Segelflugwettbewerb Vauville 1925** erzielte Massaux mit 10 Stunden 19 Minuten und 43 Sekunden die größte Dauer: Auger mit 700 Meter die größte Höhe.

**Der griechische Luftverkehr** ist durch einen Vertrag, welchen Griechenlands Regierung mit der Societa Anonima Aero-Espresso Italiana am 18. Juli 1925 abschloß, in das Stadium der Verwirklichung getreten. (N. f. L.)

**Ein neuer Treffpunkt der Sportwelt** wurde kürzlich durch die Eröffnung des Klublokals im Café Alberthof, VIII., Alserstraße 63, geschaffen. Die Besitzerin Frau Anna Herbst, Gattin des Oberstaatsbahnrates i. R. Ingenieurs Edmund Herbst, scheute keine Kosten, um das altrenommierte Kaffeehaus unter Leitung von Direktor Rudolf Paß, einem Angehörigen der ehemaligen Luftfahrtruppen, einer solchen Ausgestaltung zu unterziehen, um es geschmackvoller Ausstattung unseren Sportkreisen zu einem angenehmen Aufenthaltsort zu machen.

Es empfiehlt sich bestens allen Sportleuten das erstklassige

### Familien-Konzert-Café „Alberthof“

VIII. Bez., Alserstraße Nr. 63

Tel. 21-4-08 (Ecke Albertgasse) Tel. 21-4-08

Qualitätsgetränke! Solide Preise!

Aufmerksame Bedienung!

Allabendlich ab 9 Uhr und an Sonn- und Feiertagen auch ab 5 Uhr Nachmittags Konzert der rühmlichst bekannten

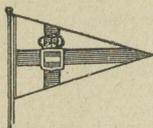
#### Konzert-Kapelle Leo Löffler

Reiche Auswahl an Tagesblättern in allen Sprachen, Zeitschriften, Illustr. Blätter, Sport-Nachrichten etc.

**Dortselbst Klub-Lokal des Oesterr. Flieger-Verbandes**

Mittwoch, Samstag u. Sonntag bis 4 Uhr früh geöffnet

# YACHT - SPORT.



Union-Yacht-Club.

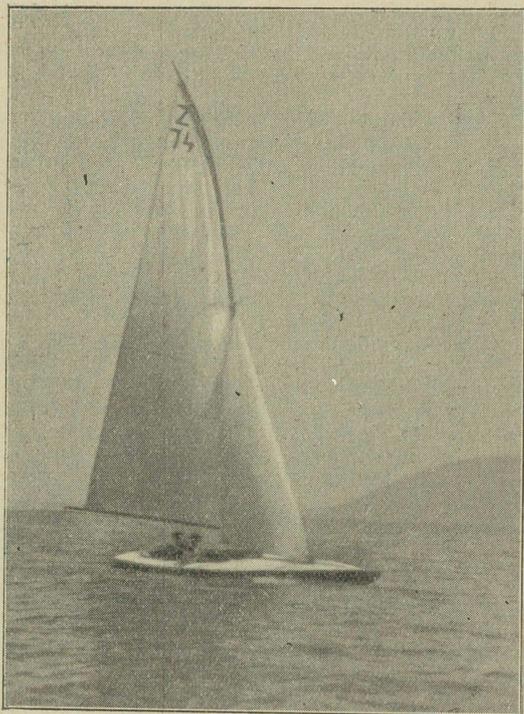
Wir verweisen auf die in Folge 12/1925 erschienene Mitteilung über die Jubiläumsfeierlichkeiten des Union-Yacht-Club.

## Unsere Länderwettkämpfe.

Richard Fiedler, U. Y. C. Z. W.

Der Deutsch-Oesterreichische Länderwettkampf ist ausgekämpft, das Ereignis für uns nicht erfreulich: haushoch geschlagen, der Silberglobuspokal ist endgültig entschwunden (die Bedingungen für diesen Preis wären wohl in Anbetracht des starken Gegners schwerer zu machen gewesen), die unbeteiligten Sportkollegen lächeln oder lachen sogar, der Sieger freut sich, etliche Kluge sagen: „Was hab' ich g'sagt?“, andere fangen mit dem

schwarzen Peters vom Plattensee ein anderes, aber nicht aus der Art schlagendes Boot kam. Daß wir an unserem sportlichen Können nicht zu zweifeln brauchen, zeigten die an die Länderwettkämpfe angehängten Tauschregatten, bei denen wir mit den Siegerbooten der Deutschen nicht geschlagen wurden, und noch deutlicher im Vorjahre, wo wir sogar mit den im Oesterreichisch-Ungarischen Länderwettkampf besieigten ungarischen Booten die Ungarn schlugen.



Rambha III.

„Hätt ma und wär ma“ an und der Rest sagt: „Laß mas bleiben“. — Was ist nun die eigentliche Ursache dieses Ausganges, was ist daraus zu lernen? Wer hat recht?

Der Ungarisch-Oesterreichische Länderwettkampf am Plattensee 1924 wurde hauptsächlich verloren, weil wir gar kein ausgesprochenes Leichtwetterboot hatten, unsere vermeintlichen Boote dieser Art erst bei mehr als 3 Sekundenmeter in Form kamen und eines überhaupt ein Versager war. Der Deutschösterreich. Länderwettkampf 1924 auf dem Wörthersee wurde zum Hauptteil aus dem gleichen Grund verloren, nur daß an Stelle des

Deutschland als Konkurrent ist leider gegen uns etwas überstark, und zwar wohl hauptsächlich durch die weit günstigeren Vorbedingungen, unter denen es in den Kampf geht. Diese Vorbedingungen sind es, die eine gewisse Verzagtheit in unseren Seglerkreisen berechtigt erscheinen lassen. Sie sind eben vorhanden und werden kaum je ausgeglichen werden können, denn sie sind dadurch gegeben, daß Deutschland an der Wasserkante liegt und wir im Binnenland. Fast jede Stadt hat draußen ihr Wassersportrevier in der Nähe, sei es am Fluß, am See oder an der Küste, und überall wird von März bis Oktober gesegelt. Um nun die Ursachen unserer Mißerfolge klarzulegen, müssen wir diese für uns ungünstigen Vorbedingungen von unseren bisherigen nachteiligen Zuständen, Fehlern und Versäumnissen auseinander halten.

Zuerst also: was hat Deutschland voraus? Vergleichen wir nur die Zahl der konkurrierenden Konstrukteure, Werften, Klubs, Boote, Steuerleute und Mannschaften unseres Gegners mit der bei uns vorhandenen, so gibt das eigentlich das beste Bild für die Ueberlegenheit. Bei den Seglerhausregatten, die gleichzeitig die Auswahlregatten sind, starteten 23 Boote, deren jedes einzelne zu den ausgewählt besten und erfolgversprechendsten seines Klubs gehört. Die drei Besten dieser Besten waren unsere Gegner. Bei uns erschienen zu den Auswahlregatten zirka 12 Boote, die Neubauten frisch von den Werften, ungetrimmt, teilweise nicht mit den eigenen Segeln (einem langsamen Segelmacher kann man brieflich nicht so erfolgreich die Türe einrennen, wie wenn der Mann in der Nähe ist und man dies persönlich besorgen kann), fast alle Boote vom U. Y. C. Z. Wörthersee, Mannschaft, wer gerade vorhanden, denn ein Teil, der allenfalls in Betracht Kommenden konnte eben noch nicht auf Sommerurlaub kommen. Die von etlichen anderen österreichischen Klubs startenden, aber nicht speziell als Beste ihres Klubs entsandten Boote, sollen nicht unerwähnt bleiben, denn sie stellen die zarten Anfänge eines Zusammenarbeitens unserer Klubs in dieser Sache dar. — Um beide Länderwettkämpfe mitmachen zu

können, war zum Beispiel 1925 ein Urlaub vom 1. August bis 6. September nötig, welche Gelegenheit sich nicht vielen bot. So kam es auch, daß die Mannschaften für den Deutschösterreichischen Länderwettkampf bis zum letzten Termin noch nicht beisammen waren und es hätte nicht viel gefehlt, daß ein Boot nur mit dem Steueremann allein hätte besetzt werden können. Ein gutes Zusammenarbeiten dieser Mannschaften in den Regatten zu verlangen, ist natürlich möglich, es ist aber beim „Verlangen“ geblieben. Unser Sport ist eben leider zum größten Teil ein Urlaubssport. Die Wiener Reviere: Alte Donau und in neuester Zeit der Neusiedlersee, sind nicht als vollwertig anzusehen, weil sie mit den 22-Quadratmeter-Booten nicht gut, bzw. gar nicht befahren werden können, und am Wörthersee haben wir durchstechende Winde von 5 bis 6 Sekundenmeter aufwärts äußerst selten, so daß der Konstrukteur sowie Bootsführer und Mannschaften zu selten Gelegenheit haben, sich im Schwerwetter zu erproben, zu trimmen. In unseren Regattawochen war stets der beste Flautenläufer am erfolgreichsten, ein gelegentlicher Mißerfolg an einem Tag mit zu viel Wind änderte an der Gesamtplatzierung selten etwas. Die Spekulation auf Flaute ist daher immer die richtige, weshalb sich unsere Schwerwettereigenschaften nie entwickeln konnten, und allen jenen Booten, die bei Flaute nichts erreichen, „geht der Ruf voran. Schwerwetterboote zu sein“, womit eben nicht gesagt ist, daß sie es wirklich wären.

Doch sind wir nun auf ein Gebiet gekommen, das nicht mehr ganz in die Gruppe der unabänderlichen Situation gehört, und wollen wir nun jene Zustände, Versäumnisse und Fehler ins Auge fassen, deren Verbesserung, bzw. Behebung möglich ist und unsere nächste Aufgabe sein muß.

**Konstruktion und Bauausführung.** Ueber die Lage der Konstrukteure ist im September-Heft unserer Zeitschrift ein Aufsatz erschienen, der dieses Kapitel recht anschaulich schilderte, und es ist ergänzend nicht mehr viel hinzuzufügen. — Unsere Boote dürfen nicht ausschließlich Flautenläufer sein, die nur bei etwas mehr Wind ihre Ueberlegenheit einbüßen, auch darf es nicht vorkommen, daß dann bei jeder Regatta etliche Boote mit Havarien, wie Stagen- und Hahnepotrisen, Gaffel- und Mastbrüchen ausscheiden müssen. Bei älteren Booten mag dies vorkommen, und könnte in manchen Fällen auf Schuldkonto des Führers, der das Boot nicht sorgfältig überprüfte, gesetzt werden, bei den neuen beweist es aber die Verwendung zu schwachen Materials. Es wäre unbillig zu verschweigen, daß sich unsere neuesten Boote in Bezug auf Flauteneigenschaften gegen die vergangene Saison sehr verbessert haben, so daß der Oesterreichisch-Ungarische Länderwettkampf 1925 aus diesem Grunde gewonnen wurde. Aber daß sich damit auch recht gute Schwerwettereigenschaften verbinden lassen, haben unsere gegnerischen Boote am Wannsee gezeigt, da sie sich im schweren

Wind viel besser als unsere hielten. Die Seglerhausregatten hatten bei schwachen Winden stattgefunden, so daß die drei erfolgreichsten Boote, die dann unsere Gegner wurden, Leichtwetterboote waren. Aber infolge der mehr oder minder recht frischen Winde an den Tagen der Länderwettkämpfe war ein Vergleich der Flauteneigenschaften mit denen unserer Boote nicht möglich. Ein kleiner Trost war die Tatsache, daß wir an einem der Tage, als der Wind auf kurze Zeit flaute, etwas aufholten. Neubauten, die für Länderwettkämpfe in Betracht kommen, müßten rechtzeitig fertig sein, und zwar so, daß sie zu den Auswahlregatten in vollständig getrimmtem Zustand erscheinen können. Die im heurigen Jahr stattfindenden Frühjahrsregatten, die eine Vorschau für die Auswahlregatten der Länderwettkämpfe sein sollten, müssen der Fertigstellungstermin für Neubauten sein.

#### Mannschaft und Trimm.

Die gesamte deutsche Seglerschaft kämpft nicht gegen die Gesamtheit der österreichischen Segler, sondern gegen einen einzigen Klub. Im Oesterreichisch-Ungarischen Länderwettkampf besteht diese Verschiedenheit nicht, da dieser ein Kampf zwischen dem K. M. Y. C. und dem U. Y. C. Z. W. ist, bei dem ersterer aber in Konstruktion nicht an das Inland gebunden ist, und in dem unsere Konstruktionen sich wieder mit deutschen messen mußten, ein Vorteil, der im vorjährigen Länderwettkampf am Plattensee den Ungarn ganz wesentlich zu ihrem Siege verhalf.

Die Anregung, unsere Länderwettkämpfe wirklich zu einer Angelegenheit des ganzen österreichischen Segelsports zu machen, ist schon von verschiedenen Seiten gegeben worden, und eine Zusammenfassung Sportbeflissener aller unserer Klubs wäre wohl die richtige Lösung dieser Frage. Dann noch bei den Bahnen für Boottransporte eine bedeutende Frachtermäßigung zu erlangen, damit der Bootsverkehr zwischen unseren Seen nicht an der Kostenfrage scheitern muß, wäre ein weiterer Schritt nach vorwärts. Wir haben vorläufig im Verhältnis zu unserer Bootszahl zu wenig Mannschaft, denn es ist bisher nicht möglich gewesen, unser Regattafeld mit vollwertigen Seglern voll zu bemanen. Ein großer Teil unserer Mitglieder steht nur im Verzeichnis, ein weiterer Teil will „sich erholen“ und nicht Sport treiben, dann gibt es solche, die bei Regatten nur mit-tun wollen, wenn sie am Ruder sitzen können, und schließlich soll es auch Segler geben, die nicht segeln können. So bleibt also nur ein kleiner Kreis Sportbegeisteter übrig, von dem ein großer Teil in der Sportbetätigung durch Beruf und Urlaubseinteilung behindert ist.

Nur sehr wenig Boote haben eine ständige, wirklich eingetrimmte Mannschaft, und der bei mehr Wind notwendige Dritte ist fast bei keinem Boot ein nur des Kapitäns winkes Harrender, weshalb an einem Regatta-

**FRANZ KNOBLICH** FEINSTE HERRENGARDEROBE  
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien I., Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

tag, an dem vor dem Start unerwartet ein Dreimännerwind aufkommt, die Steuerleute verzweifelt am Ufer umherirren und einen „Dritten“ erst suchen müssen, denn alles, die jüngsten Junioren, Weib und Kind sind bereits vergriffen, und schließlich wird ein Großschotmann gehueert, der noch nie in einem Segelboot gesessen ist. Uebrigens nicht gerade der schlechteste Fall, denn der Mann tut meist ohne zu mucken so gut er kann seinen Dienst, was man von manchem Sportgewohnten oft nicht behaupten kann. Wir hatten zwar Gelegenheit zu bemerken, daß auch auf gegnerischen Booten nicht dauernd schönste Disziplin herrschte und manch kräftiger Fluch zu hören war, aber zu Meutereien während eines Länderwettkampfes ist es dort nicht gekommen... Ein zwar trockenes aber gesundes Büchlein ist es, das unsere jungen Leute nicht kennen, das „Dienstreglement I. Teil für das k. u. k. Heer“ seligen Angedenkens. In Deutschland wird der Geist desselben den Jungen in den äußerst stramm organisierten Jugendabteilungen beigebracht, welche bei uns erst kürzlich geschaffene Einrichtung die Mannschaftsfrage im Laufe der Zeit bessern kann und muß. Leider fehlt es uns aber nicht nur an Zahl und Qualität der Mannschaft, sondern auch an der Tonnage derselben, was zum Beispiel bei dem heurigen Länderwettkampf am Wannsee als schwerwiegendster Nachteil zu empfinden war, denn ob ein Boot von 170 oder von 270 kg ausgesessen wird, ist ein großer Unterschied. (Man könnte dem vielleicht nur durch korporativen, zwangsweises Speckknödelessen abhelfen.)

Außerdem haben die deutschen Boote Einrichtungen, die das gute Auslegen der Leute sehr erleichtern, wie die bei uns zwar vereinzelt auch eingeführten, aber zu selten gebrauchten und daher ungewohnten Querböcken oder -bretter oder die auf jeder Seite des Schwertkastens angebrachten, gepolsterten Eisenbügel, die den Füßen durch Einhaken mit den Risten einen sicheren Halt beim Hinauslegen bieten. Currys vielumstrittene Ausleger für die richtige (weiter außenbords) Führung der Schot für den Kreuzballon gehören eigentlich nicht in dieses Kapitel, aber es sei des Interesses halber diese eben nicht verbotene Einrichtung erwähnt, denn sie könnte in Zukunft durch die Art der Konstruktion leicht in Kollision mit dem Begriff des Auslegers für Mannschaft kommen, denn wo da die Grenze zwischen Erlaubtem und Verbotenem zu ziehen ist, wird erst die Zukunft entscheiden. Die Gehässigen meinen, ein Bügelladen mit zwei Meter außenbords befindlichem Polstersitz, sei die harmonische Fortentwicklung.

Und noch eine Sache gehört zum Mannschaftstrimm: der Nachteil der seit Jahren bei uns gleich bleibenden Regattabahn. Unseren Seglern bietet sich kaum wie den deutschen die Gelegenheit, auf verschiedenen Revieren zu segeln, weshalb unser Regattatrimm eher einer Dressur auf einige ganz bestimmte Bojenmanöver ähnelt. Da geht natürlich alles wie am Schnürli (sollte man glauben), denn man kennt den Zauber im Vorhinein und könnte ihn mit geschlossenen Augen machen. Wie sollte da zum Beispiel ein am Wannsee vorkommender Plattvordemwind-Start ausfallen, wenn man ihn gelegentlich eines Länderwettkampfes zum ersten Male machen muß? Dann kommen Raumschotkurse in unserer Regattabahn beim normalen Ostwind überhaupt nicht vor, bei SW selten. Es soll zwar im nächsten Jahr die Einfügung solcher Kurse versucht werden, aber auf unserem See dürfte es schwer sein, dies auszuführen, ohne dabei an-

dere Nachteile hinzubekommen. Aber trotzdem, wenn schon dabei die Chancenmöglichkeit etwas größer werden sollte, ist das nicht so ein Unglück, wenigstens hat dann ein großer Teil jetzt recht hoffnungsloser Regattasegler einen möglichen Vorteil davon und wird nicht gar so lustlos starten.

Bei näherer Betrachtung aller Umstände, die unsere Länderwettkämpfe entschieden, zeigt es sich also, daß vieles in unserem Sport verbesserungsbedürftig und -fähig ist, eine Erkenntnis, die wir durch diese Regatten gewonnen, deren Wert von diesem Standpunkt aus betrachtet, klar zu erkennen ist. Den „Laß-mas-bleiben-Leuten“ wegen der erlittenen Niederlagen recht zu geben und die Flinte ins Korn zu werfen, wäre unsportlich, und dauernd nur lokale Regatten abzuhalten, würde zu einer sportlichen Inzucht führen. Auch wir müssen wie alle anderen Sports, Kämpfe mit ausländischen Sportkollegen führen, um unser Können vergleichen zu können, um zu sehen, ob wir nicht einseitig geworden sind, ob wir uns überhaupt bemühen, unser Bestes zu leisten, und schließlich, um zu wissen, wo die Grenze des Könnens liegt. Allerdings ist die Frage berechtigt, ob nicht die Veranstaltung von zwei Länderwettkämpfen in einer Saison für unsere Verhältnisse zu viel ist, und es müßte wohl manches erst anders werden, damit beide qualitativ einwandfrei bestritten werden können. Es dürfte zum Beispiel auf keinen Fall vorkommen, daß eine derart zufällig zusammengewürfelte und gänzlich uneingetrimmte Mannschaft bei einem Länderwettkampf erscheint, wie dies im vorigen Jahr am Wannsee der Fall war. Wenn die Auswahl unserer drei besten Boote und Mannschaften richtig getroffen ist, dann müssen natürlich diese Boote in beiden Länderwettkämpfen starten. Manchem Eigner, Steuermann oder Mitfahrer wird die Teilnahme nicht gut

Telefon- und Telegrafenfabrik

**LEOPOLDER & SOHN**

WIEN, III., Erdbergstraße Nr. 52

Telefon Nr. 95-205, 95-206

Telegr. Leoson Wien

Gründungsjahr  
1850



Radio-

Apparate

Bestandteile

Kopfhörer

Schiffs-Radio-Anlagen

möglich sein, da die Auswahlregatten, Trimmfahrten, Wörtherseewoche und beide Länderwettkämpfe erfahrungsgemäß eine fast ununterbrochene fünfwöchige Betätigung erfordern. Wie stellen sich aber hierzu: Beruf, Erholungsbedürftigkeit, Finanzen (und die Gattin!)? Wir müssen eben berücksichtigen, daß wir größtenteils Urlaubssport treiben und nicht in der glücklichen Lage sind, in der Nähe unseres Berufsortes segeln zu können wie unsere deutschen Sportkollegen. Ein zeitliches und örtliches Zusammenlegen beider Länderwettkämpfe wäre vielleicht der beste Ausweg, um für diese eine bessere und konzentriertere Vorbereitung zu ermöglichen. Aber das Wichtigste wäre wohl, unsere Länderwettkämpfe zu einer Angelegenheit des ganzen österreichischen Segelsports zu machen, zwischen den einzelnen Klubs und Revieren einen festeren Kontakt herzustellen, allenfalls als Auswahlregatta eine österreichische Länderregatta in der Art der deutschen Seglerhausregatten einzuführen, die dann eine Auswahl für die Länderwettkämpfe darstellt. Dadurch verschärfen wir die Konkurrenz, das Auswahlfeld ist vergrößert und wir können dann mit ruhigem Gewissen die drei Auserwählten als Vertreter des österreichischen Segelsportes in den Länderwettkampf schicken.

Zu vorstehendem Aufsatz wird uns von bestunterrichteter Seite mitgeteilt, daß die Ansicht des Verfassers, man dürfe den Länderwettkampf wegen der erlittenen Mißerfolge keineswegs aufgeben, sondern müsse im Gegenteil alle Anstrengungen machen, um zu bessern und vorwärts zu kommen, von den führenden Männern im österreichischen Segelsport durchaus geteilt wird. Gerade in den letzten Monaten wurde die Länderwettkampffrage an zuständigster Stelle, nämlich im Vorstand des Union-Yacht-Clubs, zum Gegenstand eingehender Beratungen gemacht, deren Ergebnis ganz den Wünschen des Verfassers entspricht: Der deutschösterreichische Länderwettkampf wird von nun an als eine gemeinsame Angelegenheit der gesamten Union-Yacht-Clubs aufgefaßt und behandelt werden und wird gewiß wesentlich dazu beitragen, sowohl den österreichischen Segelsport als solchen, als auch den sportlichen Wechselverkehr zwischen den einzelnen, vielfach so weit auseinanderliegenden heimischen Segelrevieren anzuregen und zu fördern. Auch behufs Erwirkung der vom Verfasser gestreiften besonders wünschenswerten Erleichterung der Transportbedingungen für Rennyachten zwecks Ermöglichung eines regeren Kontaktes zwischen den einzelnen Gewässern, sind bereits geeignete Schritte in Aussicht genommen worden.

#### Die International-Yacht-Racing-Union und Deutschland.

Wie wir von bestunterrichteter englischer Seite erfahren, beabsichtigt England in der nächsten Sitzung der International-Yacht-Racing-Union vorzuschlagen, daß Deutschland eingeladen werden solle, der Union beizutreten. Die in den ersten Nachkriegsjahren deutlich erkennbare ablehnende Haltung Englands Deutschland gegenüber scheint sich demnach wesentlich geändert zu haben. Der Stimmungsumschwung war bereits im letzten Sommer gelegentlich der zufälligen Anwesenheit deutscher Segelyachten in englischen Häfen deutlich zu erkennen. Wenn auch bei dieser Gelegenheit ein offizieller Verkehr in englischen Segelklubs von deutscher Seite grundsätzlich vermieden wurde, so zeigte doch die Aufnahme deutscher Segler in England, daß man bemüht

war, ihnen den Aufenthalt in englischen Gewässern so angenehm wie möglich zu machen. („Die Yacht.“)

**Wettfahrtprogramm 1926:** 15.—30. V. Frühjahrswoche, U. Y. C. St. V., Alte Donau; 6., 12. und 13. VI. W. S. u. R. C., Alte Donau; 20., 26. und 27. VI. S. V. Floridsdorf, Alte Donau; 25. VII. bis 3. VIII. Traunsee-woche, U. Y. C. Traunsee; 25. VII. bis 10. VIII. Wörthersee-woche, U. Y. C. Wörthersee, 1. bis 8. VIII. Mattseewoche, U. Y. C. Mattsee; 1. bis 15. VIII. Milstätterseewoche, U. Y. C. Milstättersee; 4. bis 22. VIII. Atterseewoche, U. Y. C. Attersee- und Wolfgangseewoche, U. Y. C. Wolfgangsee, 10. bis 17. VIII. Grundlseewoche, U. Y. C. Grundlsee; 15. VIII. bis 10. IX. Mondseewoche, U. Y. C. Mondsee; 5., 11. und 12. IX. W. S. u. R. C. Alte Donau; 18. bis 28. IX. Herbstwoche U. Y. C. St. V. Alte Donau.

## Ruder- und Segeljolle Klasse B.

Die bekannte Yachtwerft Abeking & Rasmussen in Lemwerder bei Bremen hat mit den umstehend abgebildeten Ruder- und Segeljolle Klasse B ein Fahrzeug herausgebracht, das auf Grund 20jähriger Erfahrung entworfen, einen verbesserten Typ des kleinen ruderbaren Segelbootes darstellt. Die geringen Abmessungen haben natürlich auch einen niedrigen Anschaffungspreis zur Folge, weshalb sich das Boot großer Nachfrage und Beliebtheit im In- und Auslande erfreut. Es ist aus Mahagoni klinker- und kupferfest gebaut, der Ruderbeschlag feuerverzinkt, die übrigen Beschläge aus Bronze, die Rundhölzer volle Spieren, das Unterschiß weiß gestrichen; das Vorschiff ist bis zur Mastducht eingedeckt. Nach einer losnehmbaren, nur zum Rudern be-

nötigten Ducht folgt eine feste Ducht mit anschließenden umlaufenden Bänken. Der rückwärtige Sitz erhält zu dem darunter befindlichen Stauraum eine verschließbare Klappe. Da ein Paar Patent-Klappdollen vorgesehen ist, kann mit ein oder zwei Mann gerudert werden.

Das Schwert wird mit einer Talje geholt und an einer Klampe am Schwertkasten beim Steuermannsitz belegt. Das Steuer, mit einer abnehmbaren Pinne versehen, ist leicht nach oben hin herausziehbar. Der Fußboden besteht aus einem herausnehmbaren Lattengrätting, an dem zwei losnehmbare Stemmleisten für das Rudern befestigt sind.

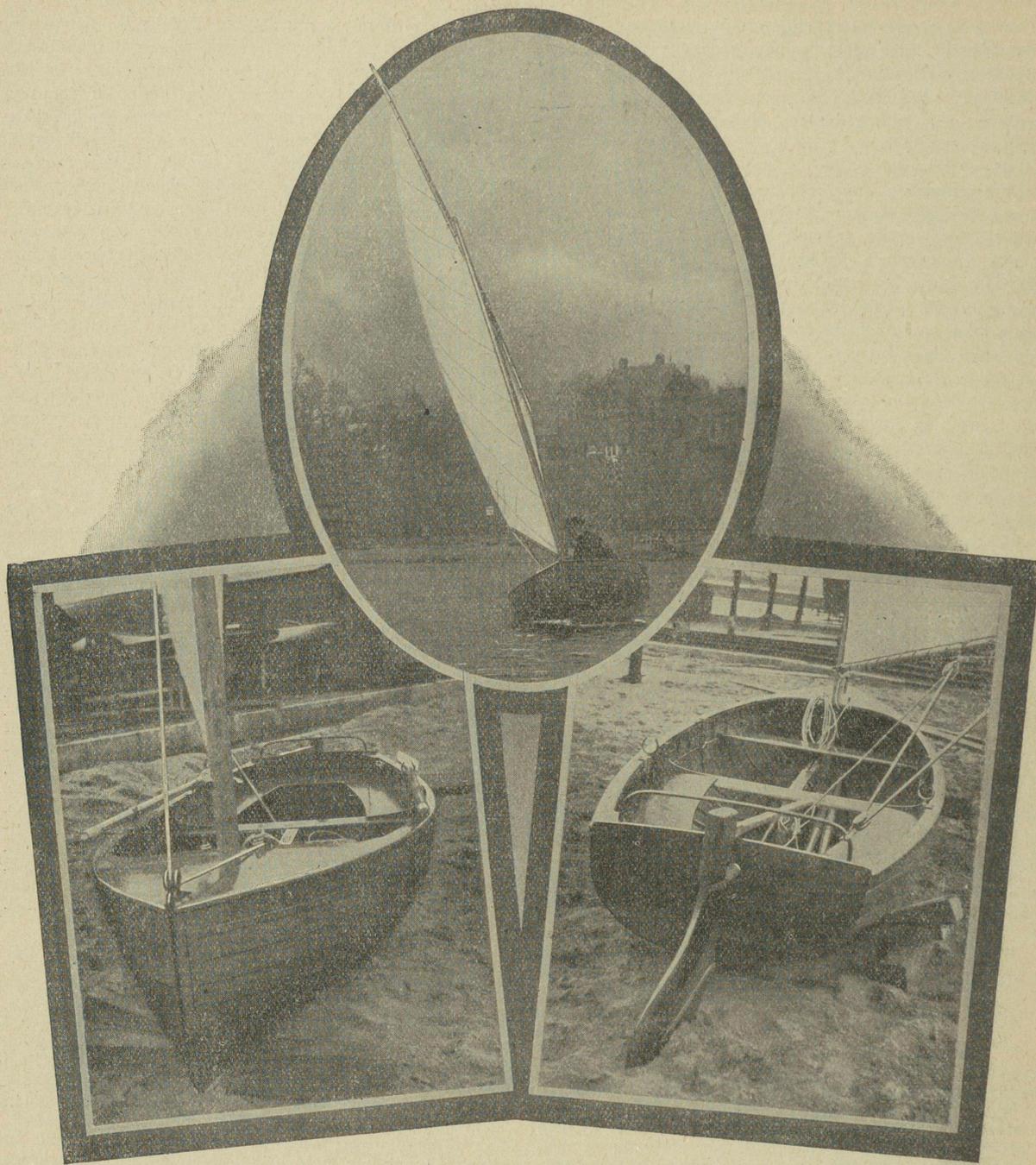
Die Besegelung wird durch ein Luggerseegel von 9.5 Meter gebildet. Das Fall, über einen Block am Steven

## Österreichische 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**

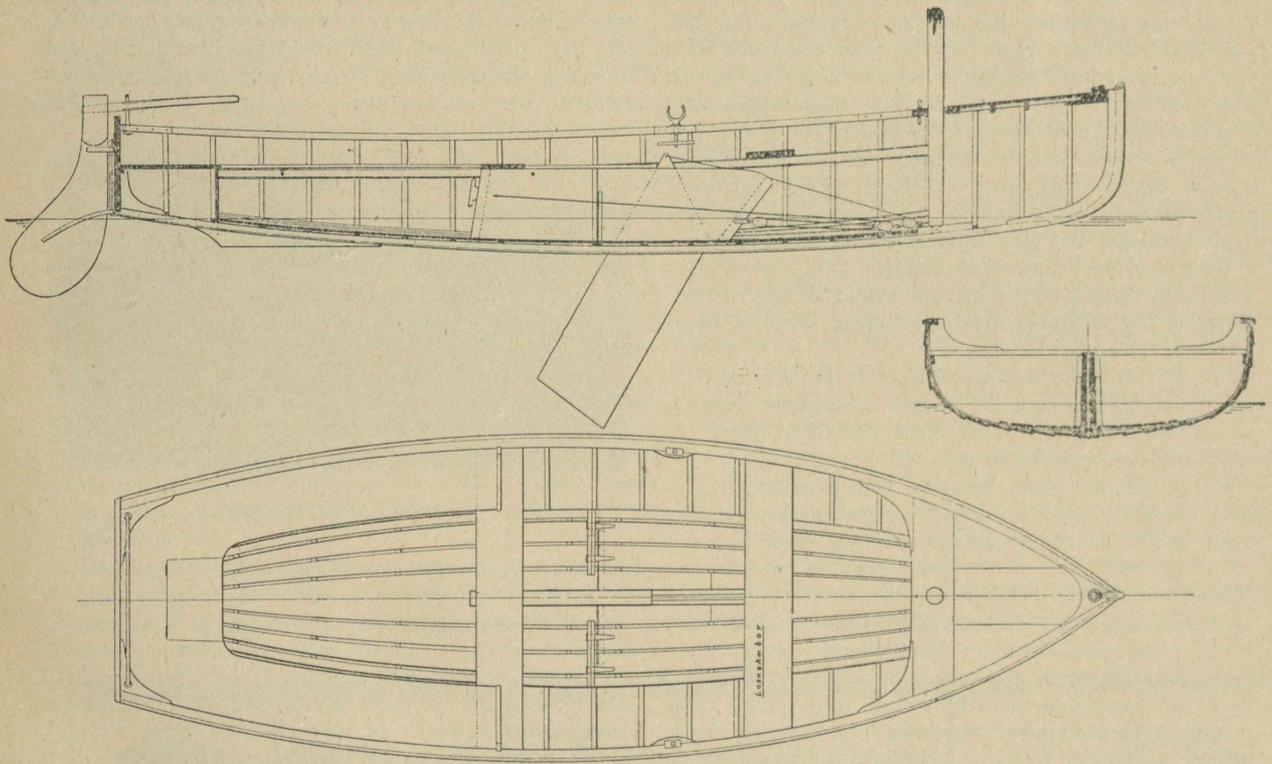
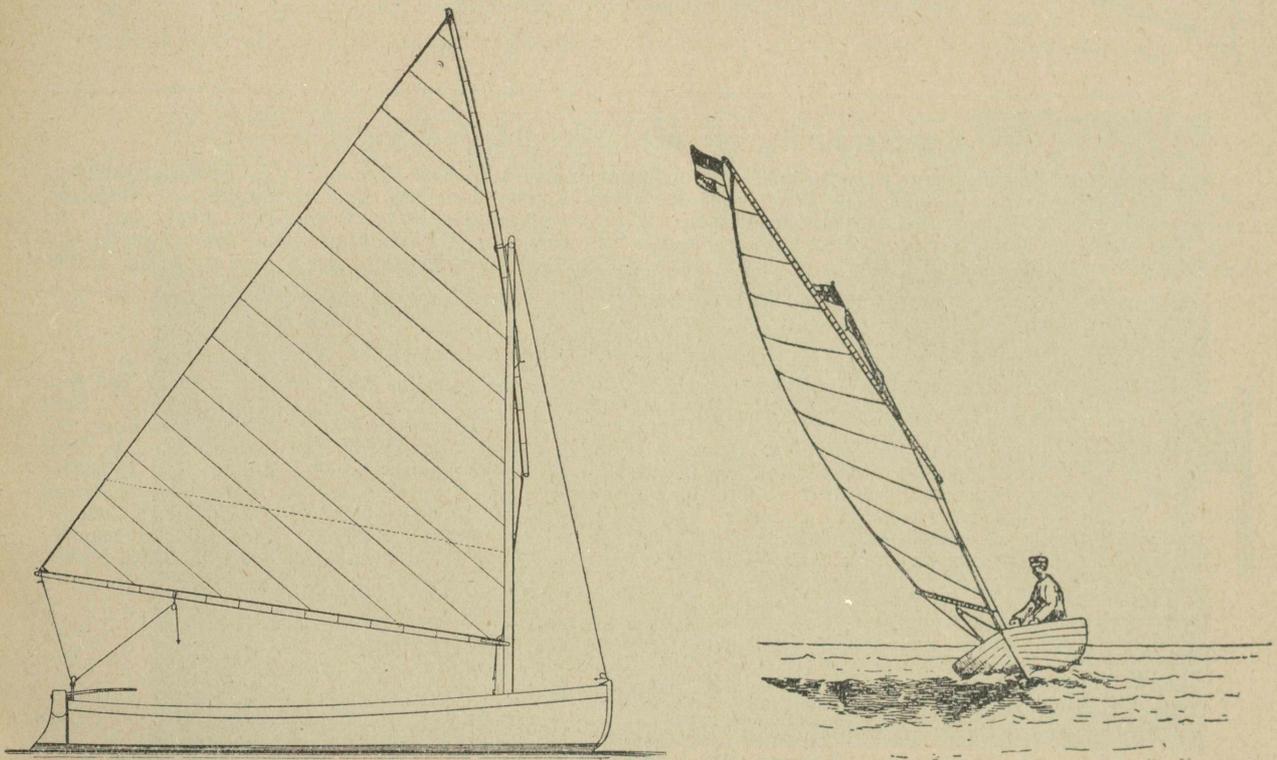


Ruder- und Segeljolle Klasse B.

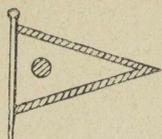
geführt und an dem an der Mastducht befindlichen Belegnagel zu belegen, dient zugleich als Stütze für den Mast. Der Baum ist am Mast mit einer hölzernen Klaue versehen. Der Hals wird an einem Belegnagel in der Mastducht belegt; das Schoot läuft durch einen Block auf einen Leitwagen und durch einen Stropblock am Baum zu den Belegnägeln unter den Längsduchten. Die Segelfläche kaum mittels einer Reihe Reiffbändsel verkleinert werden.

Die Abmessungen des Bootes in Metern betragen: Länge 4.25, Breite 1.40, Höhe 0.52, Tiefgang des Rumpfes 0.15, jener des Schwertes 0.90.

Zum Inventar gehören: 1 Mast, 1 Baum, 1 Raa, 1 Segel mit Fall, Schoot und Stropblock, 2 Löffelriemen aus Tanne, 2 Bronze-Klappdollen, 1 Bootshaken, 1 Oelfaß, 1 Festmachleine und 1 Vorhängschloß mit 2 Schlüsseln.



Ruder- und Segeljolle Klasse B.



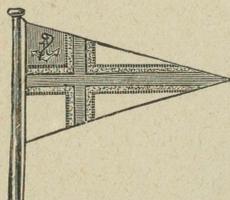
## Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

## Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Karl Brenneis*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Julius Curjel, Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer: *Robert Salcher, Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner, Di. Willy Herost, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Hummal, Ing. Max Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zähl*. — Geschäftsstelle: Wien, IV. Bezirk, Schwindgasse 8. — Tel.: 55.505, 55.506.

## Oesterreichischer Motor-Yacht-Club.



Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dr. Paul Hohenau*. — Schriftführer: *Doktor Richard Löwy, Ing. Eduard Posepny*. — Kassier: *Dr. Emil Kun, Alfred Foest-Monshoff* (Stellvertreter). — Beisitzer: *Kommerzialrat Robert Koch, Dr. Ottokar Nemecek, I. g. Alfred Nemetschke, Robert Salcher, Ing. Max Szombathy, Ing. Geza Szaborits, Walter Tauscher, Otto Winds*. — Sportkommission: Vorsitzender: Der Präsident oder Vizepräsident. Sport- und Fahrwart: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Geza Szaborits* (Stellvertreter). — Zeugs- und Bootswart: *Dr. Richard Löwy*. — Mitglieder: *Antonio Cosulich, Ing. Ludwig Richter, Ing. Max Szombathy, Otto Winds, Pietro Zar*. — Generalsekretär: *Otto Zähl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Tel. 55.505, 55.506.

## „Sissi II“ am Starnbergersee.

8. und 9. August 1925.

(Fortsetzung des Artikels in Folge 12, 1925.)

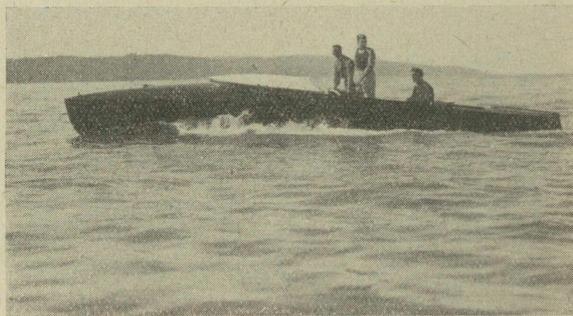
Von Ing. Max Szombathy, Wien.

Die Odyssee zu schildern, die unser Boot „Sissi II“ auf den bayrischen Bahnen zurückzulegen hatte, um von Friedrichshafen nach Starnberg zu gelangen, wäre wohl zu langatmig. Jedenfalls war es ungefähr so viel Tage auf der Bahn, wie unser Konkurrent „Seeteufel“ Stunden. Wir kamen mit dem Abladen und Zuwassersetzen knapp vor dem Start zurecht und waren dadurch daß wir kaum etwas an der Maschinenanlage revidieren, geschweige denn einregulieren konnten, gegenüber dem deutschen Boot, das eine gründliche Durchsicht aller Organe in den Maybachwerken erfahren hatte, schwer gehandikapt. Doch konnten wir uns auf unsere guten Spatmotoren, die noch nie gestreikt hatten, immerhin verlassen.

An den Propellern war leider nichts mehr zu richten, dazu fehlte es an Zeit. Doch Ingenieur Orgmeister beharrte darauf, dem deutschen Boot die sportliche Revanche zu bieten.

Da ein am Starnbergersee beheimatetes 280 PS-Boot wegen unzulänglicher Geschwindigkeitsleistung nicht antrat, starteten wieder wie am Bodensee nur „Sissi II“ und „Seeteufel“. Beide kreisten mit geringer Tourenzahl im Startfeld. Wie es der Zufall und der durch zahllose Zuschauerboote beengte Bereich mit sich bringt, lösten sich beide Boote in unmittelbarer gegenseitiger Nähe aus dem Kreis und gingen mit solcher Präzession durch den Start, daß „Sissi II“ wenige Meter hinter „Seeteufel“ knapp nach dem Schusse die Boje passierte. Beide geben — deutlich hörbar — gleichzeitig Vollgas. „Seeteufel“ wirft eine Mauer von Wasser auf, „Sissi II“ ist schneller und saust, zwischen „Seeteufel“ und Boje, auf diese dunkelgrüne Wasserwand los. Doch gelingt es nicht, sie zu überwinden. Das Boot unterschneidet die scharfe überhohe Bugwelle des Konkurrenten und wird

im Nu von einer schußartig hinwegziehenden Wasserschicht überdeckt. Das kam so blitzartig, daß der instinktive Griff gerade noch die Motoren abstellen konnte. Dem Boot war nichts passiert, es schwamm auf seinen wasserdichten Zellen wie ein Kork, aber im Boot war mächtig



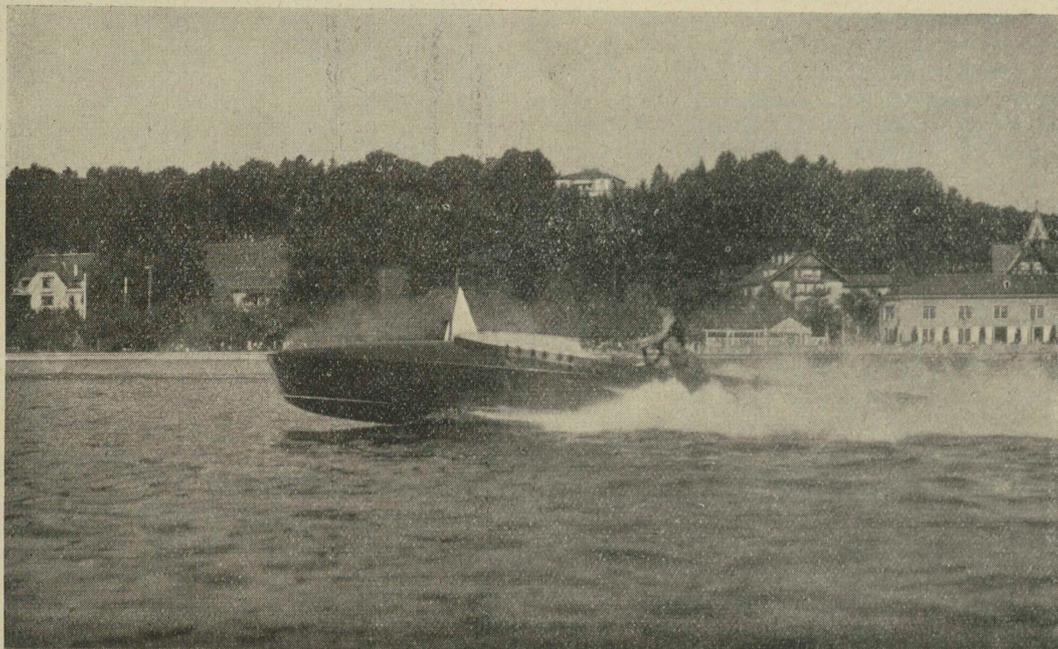
Kreisen vor dem Start.

viel Wasser. Die Motoren wollten nicht mehr anspringen, da die Bosch-Anlasser an der Spritzwand durchnäßt waren und Oberflächen-Kurzschluß hatten. Während wir mit dieser verteufelt unangenehmen Feststellung beschäftigt sind, hören wir, daß „Seeteufel“ bald nach dem Start mit Motordefekt stoppen mußte und nach Hause geschleppt wird.

Da das Rennglück also beide Konkurrenten mit einem gerüttelten Maß an Pech bedacht hatte, beschlossen wir einvernehmlich, am nächsten Tage, den 9. August, 8 Uhr morgens, noch einmal loszugehen. Wir konnten nichts machen, als unsere Zündung „zum Trocknen hängen“. Die Bemannung des „Seeteufels“ aber ließ die

Künste der deutschen Organisationskraft spielen: Sie telephonierte abends nach Friedrichshafen, die Maybachwerke entsendeten die erforderlichen Ersatzteile und 4 Monteure, die mit einem 70 PS-Maybachwagen nach vierstündiger Nachtfahrt in Starnberg einlangten. Um

komprimiert und ging bis auf 2000 Touren — schneller sei als „Sissi II“, doch sei er in seiner sprunghaften, hüpfenden Fahrt, die der amerikanischen Gleitbootsform typisch anhaftet, weniger schön als das österreichische Boot, das sich durch vollkommene Ruhe und Glätte der



„Sissi II“ im Rennen.

5 Uhr früh donnerte „Seeteufel“ schon wieder in formidabilem Tempo einen Probegalopp über den stillen Starnbergersee.

Der neuerliche Start war einwandfrei. Beide Boote kamen prompt von der Linie weg. Zu unserem begreiflichen Leidwesen begannen Sissis Spa-Motoren aber unregelmäßig zu arbeiten, mehrere noch von gestern durchnähte Zündkabel schlugen durch. So kamen wir unter immer mehr zunehmenden Aussetzern von 1500 Touren allmählich auf 1300 bis 1400 Touren herab, die Motoren schnatterten ein trauriges Taroklied und die Tachometerzeiger sprangen wild umher. So mußten wir denn diesmal die Palme dem „Seeteufel“ überlassen. Sein Besitzer Direktor der Maybachwerke Dr. Schmidt und sein Einfahrmeister hatten sie sich redlich verdient. Wir gönnten ihnen den Erfolg, den ihr unermüdlicher sportlicher Eifer errungen hatte. Wir sahen es ein, daß wir unsererseits, durch den Zeitmangel behindert, nicht hatten mehr erzielen können.

Das vergleichende Urteil der fachkundigen Zuschauer lautete dahin, daß „Seeteufel“ bei äußerster Forcierung seiner Maschine — der Maybachmotor war über-

Fahrt ausgezeichnete und in seiner Linienführung und bequemen Ausstattung elegant wirkte.

Ingenieur Gustav Orglmeister, der für dieses Jahr im Besitze des Bodensee-Wanderpreises ist, wird ihn im kommenden Sommer zu verteidigen haben. Es ist natürlich möglich, daß bis dahin deutscherseits oder von einer anderen Nation (die Bodenseemeisterschaft ist international) ein neues Konkurrenzboot auf den Plan gebracht wird. Es wäre aber im Interesse des spannenden Kampfes zwischen den jetzigen zwei Bewerbern fast zu wünschen, daß dies nicht der Fall wäre. Denn der „Seeteufel“ hat sich wohl als fabelhaft schnell erwiesen, aber „Sissi II“ hat bei intakten Propellern noch eine Reserve an Geschwindigkeit in sich, die ihre überaus verlässlichen Motoren zweifellos hergeben werden.

Auf österreichischer und deutscher Seite fehlt es nicht an Sportgeist und Opfermut, um die anscheinend zahl- und endlosen Hindernisse zu überwinden. Das haben die heurigen beiden Rennen in Friedrichshafen und Starnberg kundgetan. Man kann mit Recht auf das kommende Match am Bodensee 1926 als ein enorm sportliches Ereignis gespannt sein.



# Janauschk Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

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



### Nachtrag.

Der Wanderpreis des A. D. V. für die Bodensee-meisterschaft bestand in einer wunderbaren künstlerischen Bronze, die der österreichische Generalkonsul in Zürich, Herr Georg Klusner, gestiftet hatte. Die Preisverteilung war sportgerecht und feierlich. In den Reden wurden wir Oesterreicher wahrhaft kameradschaftlich und herzlich beglückwünscht, während wir Gelegenheit nahmen, für die einwandfreie Durchführung des Rennens und die geleistete Beihilfe unseren Dank auszusprechen.

#### Preisverteilung in Friedrichshafen.

Von links nach rechts: Dr. Hans Bauer sen., Starnberg, A. D. A. C.; Obing. Heinz Adam, Berlin, A. D. A. C.; Ing. Max Szombathy, Wien, Oe. M. Y. C.; Ing. Gustav Orglmeister, Wien, Oe. M. Y. C.; Dr. Ernst Andreas, Berlin, Rennleiter, A. D. A. C.; Direktor des A. D. A. C. Lombardino, Berlin.



Preisverteilung in Friedrichshafen.

## Kanusport.

Die Rennerfolge der Salzburger im Vorjahre waren für alle, die den Kanusport mit einigem Interesse verfolgen, auffallend. Als ich neulich nun die Salzburger Gewerbeausstellung besuchte, fiel mein Auge auf ein Schild, das alle diese Erfolge in schöner Reihenfolge aufzählte und den Vermerk trug „gewonnen mit Amansis-Faltbooten“.

lich zutage. Während der Schwede darauf bedacht ist, seinem Boote eine möglichst schnittige Form zu geben, arbeiten die deutschen Erzeuger darauf hin, das Boot so zerlegbar als möglich zu bauen, oft sehr zum Nachteil der Form.

In der Folge konstruierte sich nun mein „Amansis-Faltboot“, das in Bezug auf Form ganz den schwedi-



Amansis-Faltboote. — Start vor der Wander-Wettfahrt.

Herr Amanshauser, einer der besten Skiläufer Oesterreichs, berichtet in interessanter Weise über den Anfang des Kajakbaues und -sports in Salzburg:

Da ich ein Sportartikelgeschäft betreibe, hatte ich von jeher großes Interesse an der nordischen Sportartikelfabrikation. Ebenso hervorragend nun wie die Norweger in der Skiherstellung, sind die Schweden, ihr Nachbarvolk, im Kajakbau, und die Neugier trieb mich dazu, mir den Riß eines solchen Bootes zu verschaffen. Bald hatte ich den Vorzug der schwedischen Boote vor den hier hergestellten herausgefunden und der Fehler der meisten deutschen Faltbootfabrikanten trat für mich deut-

lichen Kajaks entspricht. Meine Theorie erwies sich, nun in die Praxis übertragen, als richtig, das Boot lief sehr leicht.

Zum ersten Male wurde mein Boot auf dem schönsten Wildwasser Oesterreichs, der Traun, ausprobiert. Herr Mössinger, der mein Boot fuhr, gewann das Rennen mit großem Vorsprung und schlug sogar die Zweier.

Alle diese Erfolge aber konnten noch nicht als wirkliches Resultat angesehen werden, die Entscheidung über die Brauchbarkeit meines Bootes sollte erst das große Rennen um die deutsche Meisterschaft bringen, das auf der Strecke Bad Tölz—München (50 Kilometer) aus-

getragen wurde. Mit gemischten Gefühlen fuhr ich daher nach dem Schauplatz meines neuen Wettbewerbes. Ich wollte es mir nicht nehmen lassen, mein Boot selbst zu fahren. Schon in der Aufbaukonkurrenz hatte ich einen Erfolg zu verzeichnen, denn es gelang mir mein Boot in nur 12 Minuten fahrfertig zusammensetzen. Dazu trug natürlich wesentlich die einfache, praktische Bauart meines Bootes bei. Es besteht aus nur zwei Teilen, hat Holzsteven, der hintere Steven trägt eine Außenflosse wie die Kajaks der Schweden.

Ich startete mit meinem Einsitzer als allererstes Boot und gewann das Rennen mit einem Vorsprung von zwei Minuten, trotz schärfster Konkurrenz der besten deutschen Schalenboote aus Holz und Aluminium. (Gesamtfahrzeit 3 Stunden 38 Minuten.) Der beste reichsdeutsche Fahrer, Herr Heim, der diesmal ein anderes Boot fuhr, langte als zweiter (3 Stunden 40 Minuten) an. Unser Mädels, Fräulein Skall, die sich in vielen Rennen ganz vortrefflich bewährte, gewann ganz überlegen die Damenmeisterschaft ebenfalls auf einem Amansis-Boot.

Auch bei den nächsten größeren Rennen zeigten sich die Amansis-Boote siegreich. (Ennsmeisterschaft 1., 2., 3., 4. Preis, Regatta in Nürnberg 1. Preis.)

Nun wurde ich viel genötigt, auch einen Zweisitzer zu bauen und schickte diesen zur großen Salzach-

meisterschaft 1925 das erste Mal ins Rennen. Besetzt mit Fräulein Braun und Herrn Feichtner, machte er den ersten Preis für gemischte Zweier. Unser Papa Pietschmann gewann im Amansis-Boot den ersten Preis für Altherreneiner, das immer tüchtige Fräulein Skall den ersten Preis Dameneiner.

Zur Oesterreichischen Meisterschaft am Inn belegten die Fahrer meiner Amansis Boote abermals die ersten Plätze (1. Preis Herr Amanshauser) und unser Fräulein Skall konnte einen ungeheuren Triumph feiern. Sie gewann nicht nur mit einem Vorsprung von über 7 Minuten, sondern schlug auch alle reichsdeutschen Herrenfahrer.

Die Feuerprobe bestand mein Zweisitzer beim Fahren um die tschechische Meisterschaft in Prag, bei der ich ihn zusammen mit Herrn Mössinger fuhr. Dank der Tüchtigkeit meines Bootes gewannen wir das Rennen mit dreieinhalb Minuten Vorsprung vor den beiden besten deutschen Fahrern Burger und Grün.

Dieser kurze Ueberblick über die vorjährigen Regatten zeigt, daß die Siege der Salzburger zum guten Teil auf ihre Amansis-Boote zurückzuführen sind, was im Interesse des österreichischen Kajakbaues ganz besonders hervorzuheben ist. R.

Einen Kanusportlehrgang veranstaltete kürzlich unter lebhafter Teilnahme die Interessengemeinschaft der Kölner Kanuvereine. Zahlreiche, das gesamte Gebiet des Kanu- und Kanadiersportes behandelnde Vorträge wechselten mit praktischen Vorführungen und boten so reichhaltigste Anregung. Für uns Oesterreicher erscheinen die Vorträge Luther-München über Wildwasserfahrten besonders bedeutsam. Unsere heimischen Vorkämpfer können da so manches leisten.

Der Weltrekord für Gleitboote steht, wie die Jahrestagung des Internationalen Motoryacht-Verbandes in Brüssel (15.—17. X. 1925) festsetzte, auf 74.40 Sm., d. s. 137.97 Stundenkilometer. Er wird von Farmann gehalten.

Ein neuartiger Bootsmotor soll nach Äußerungen, welche der belgische Marineminister Anseele beim Empfang der Vertreter des Int. Motoryacht-Verbandes tat, in Belgien versucht werden. Es soll sich um einen Knallgasmotor handeln.

## **BREVILLIER- URBAN A-G**

WIEN VI.

Linke Wienzeile Nr. 18



Schraubenfabriken

Fassondrehereien

Schmiedewerke

Metallwerk

## **Pension Opernring**

LUDWIG RIEDL

Haus ersten Ranges

Modernster Komfort

Wien, I., Opernring 11

Telephon 24-32

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

# AUTOMOBILWESEN.

## Bremswettbewerbe.

Mit Fug und Recht schreiben alle Verkehrsvorschriften kräftig und verlässlich wirkende Bremsen vor. Jeder Kraftwagenlenker muß diesen Vorschriften nicht Notwendigkeit eingehender Bremsvorschriften kaum ein seines Fahrzeuges ebenso souverän beherrschen, wie ein Künstler sein Instrument. Herrscht somit bezüglich der Notwendigkeit eingehender Bremsvorschriften kaum ein Ansichtenunterschied, so muß es doch befremden, daß unter der nicht geringen Zahl von Wettbewerbsarten solche für Bremsproben fehlen oder doch äußerst selten und fast nie systematisch durchgeführt werden. Ohne auf die tieferen Ursachen dieses immerhin bemerkenswerten Umstandes näher einzugehen, sei der Fachwelt hiermit der Vorschlag zur Veranstaltung von Bremswettbewerben gemacht.

Bremsen haben bekanntlich den Zweck, die lebende Kraft des in Bewegung befindlichen Fahrzeuges in kürzester Zeit zu vernichten. Der vom Zeitpunkt der Betätigung der Bremse bis zum Stillstand vom Fahrzeug zurückgelegte Weg kann daher als Maß der Bremswirkung dienen. Das einfachste wäre, diesen Weg zu messen. Nun liegt es auf der Hand, daß man die Gelegenheit nützen soll, den Wettbewerb möglichst umfassend zu gestalten. Deshalb wären gleichzeitig der freie Auslauf und die Reversierfähigkeit der Wagen festzustellen. Dann ergäbe sich der Wettbewerb in dreiteiliger Form. Beim „freien Auslauf“ hätten die Konkurrenten bei einem bestimmten Zeichen, einer Marke, den Motor des mit vorher festzusetzender Höchstgeschwindigkeit fahrenden Wagens auszuschalten. Dann käme der bis zum Stillstand zurückgelegte Weg zu messen. Diese Erprobung hat mit der Wirksamkeit der Bremse zwar nichts zu tun, orientiert jedoch gut über den „Schuß“. Um aber nicht zu übermäßig langen Ausläufen zu gelangen, müßte die Fahrbahn durchwegs wagrecht liegen und die vorzuschreibende Höchstgeschwindigkeit tunlichst niedrig gewählt werden.

Der zweite, der eigentliche Bremswettbewerb, hätte darin zu bestehen, daß bei der früher erwähnten

Marke alle Bremsen des abermals mit bestimmter, diesmal jedoch höher als im ersten Falle zu bemessenden Geschwindigkeit fahrenden Wagens angezogen und die nunmehr zutreffend als Bremsweg zu bezeichnende Strecke bestimmt.

Die dritte Bewerbung hätte die Wirksamkeit der Reversiervorrichtung zum Gegenstand. Die Konkurrenten wären zu verhalten, mit größter Geschwindigkeit zur mehr erwähnten Marke zu fahren und bei deren Passieren den Motor auf Rückwärtsgang umzuschalten. Zu messen kommt abermals der dann noch zurückgelegte Weg.

Auch dieser Wettbewerb steht mit der Bremsenrichtung nicht in unmittelbarem Zusammenhang, aber er orientiert über den kleinsten Weg, auf dem ein in voller Fahrt befindlicher Wagen zum Stillstand gebracht werden kann. Damit erhält sein Lenker einen Anhalt für zutreffendes Verhalten im Falle größter Gefahr.

Alle drei Erprobungsarten geben eine gute Vorstellung von der Manövrierfähigkeit der Kraftwagen, weshalb sie zur Erwägung gestellt werden. Den verschiedenen Klassen kann man gerade so wie bei anderen Wettbewerben Rechnung tragen, wie man auch in die kaum zu umgehende Wertungsformel Gewicht und Motorleistung einsetzen kann. Diesbezüglich vermag erst eine sachliche Durchberatung des hier vorgetragenen Gedankens zur endgültigen und zugleich brauchbaren Fassung führen.

Uns kam es mit der Anregung auf zweierlei an. Einmal sollten die Wagenbremsen eine ihrer Wichtigkeit entsprechende Beachtung bei Herren- und Berufsfahrern erhalten und zugleich ein Anhalt für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit vorhandener Konstruktionen und Fahrvorschriften gewonnen werden. An zweiter Stelle dachten wir daran, einen Beitrag zur Bekämpfung der aus der Eintönigkeit heute üblicher Wettbewerbe nur zu leicht erklärbaren Rennmüdigkeit zu liefern. Ob uns beides gelang, möge der Leser beurteilen.

## Aus der Automobilwelt.

### Oesterreichischer Sportkalender 1926.

#### Jänner:

- 24. Winterwertungsfahrt für Automobile (Steierm. A. S.). Rennen auf dem Eise des Neusiedler Sees (Oesterr. Touringklub).
- 31. Winterwertungsfahrt für Motorräder (Steiermärk. M. Sp. Kl.).

#### Februar:

- 7. Winterwertungsfahrt (Wiener motorsportl. H. V.).
- 21. Winterwertungsfahrt (Alpenländ. R. u. M. B.).

#### April:

- 11. Benzinverbrauchskonkurrenz (Oesterr. Kleinautokl.).
- 18. Bahnrennen Wien-Trabrennbahn (Oe. A. C.).  
Bahnrennen Wels (Welser M. Sp. K.).
- 25. Bahnrennen Wien-Trabrennbahn, Großer Preis von Oesterreich (Oe. A. C.).  
Fasselbergrennen (Alpenl. R. u. M. B.).

#### Mai:

- 1. und 2. Bahnrennen Linz.  
Bahnrennen Graz (Steiermärk. M. Sp. Kl.).
- 9. Riesrennen (Steiermärk. Autoklub).  
Qualitätsfahrt quer durch die österreichischen Vor-alpen (Klub „Rund um Wien“).
- 15. und 16. Wertungsfahrt (Oesterr. Touringklub).
- 16. Allhang-Riederbergrennen (Klub „Ausdauer“).
- 23. und 24. Bahnrennen St. Pölten.  
24-Stunden-Fahrt (Wiener Motorsportl. H. V.).
- 29. und 30. Oesterreichische Tourist Trophy.

#### Juni:

- 3. Wertungsfahrt (Steiermärk. Autoklub).
- 6. Seiberer Bergrennen (Niederösterr. Automobilklub).
- 13. Bahnrennen Graz (Alpenländ. R. u. M. B.).  
Bahnrennen Baden (Oe. M. V.).
- 20. Juni bis 3. Juli: Internationale Alpenfahrt 1926.

- 7. und 29. Bahnrennen Graz (G. R. u. M. Sp. K. „Schönau“).
- 27. bis 29. Motorsportl. Konkurrenz (Motor-Tourist Kl.).

Juli:

- 4. Salzbergfahrt, Halltalerstraße (A. C. f. T. u. V.-M. S.).
- 11. Tauernrennen (Salzburger A. C.).
- 18. Riederbergrennen (Oe. M. V.).
- 25. Bahnrennen Wien-Trabrennbahn.
- 31. Juli bis 3. August: Tourenfahrt (Oe. M. V.).

August:

- 1. Hollenburgerrennen (Kärntner Automobilklub).
- 8. Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um den Hallstätter See“ (Oberöstr. Automobilklub).
- 15. Motorradrennen Gleisdorf (Alp. R. u. M. R.). Landscha-Rennen (Steiermärk. M. Sp. Kl.). Bahnrennen Steyr. Bahnrennen Salzburg.
- 22. Straßenwertungsfahrt für Motorräder (Oberöstr. Automobilklub).
- 29. Bahnrennen Graz.

September:

- 5. Bahnrennen Baden.
- 12. Semmeringrennen.
- 19. Damenwertungsfahrt (Oesterr. Touringklub).

Oktober:

- 3. Bahnrennen Linz.
- 10. Zirler Bergrennen (Tiroler Automobilklub). Querfeldeinfahrt (Alpenl. R. u. M. B.).
- 31. Herbstwertungsfahrt (Steiermärk. M. Sp. Kl.).

**Kraftwagenfortbildungskurse** beabsichtigt das Professorenkollegium der Wiener Technischen Hochschule gemeinsam mit dem Oesterreichischen Automobilklub, der einheimischen Industrie und den Fachstellen einzurichten. Auf der Basis einer Hochschulbildung aufgebaut sollen diese Kurse allen Interessenten gegen Entrichtung einer mäßigen Gebühr offen sein. Neben Theoretikern wurden auch Männer der Praxis als Vortragende gewonnen. Hoffentlich gelangt dieser vorzügliche Gedanke bald zur Ausführung.

**Zwischen den Vorständen des A. v. D. und Adac** haben in den letzten Wochen Verhandlungen stattgefunden, die eine Verständigung über die gemeinsame Regelung des deutschen Kraftwagensports zum Ziele hatten. Es konnte eine weitgehende Uebereinstimmung der Ansichten herbeigeführt werden. Insbesondere ist man sich einig, daß im nächsten Jahre die Anzahl der automobil-sportlichen Veranstaltungen wesentlich eingeschränkt werden muß.

Im Namen A. v. D. und Adac: Der Generalsekretär des A. v. D. gez. v. Elert.

**Ein Motorrad mit Kompressor** hat die französische Firma D. F. R. in Neuilly, Seine, herausgebracht. Auf der Rennbahn von Montheyer erreichte die Maschine 130 Kilometer Stundengeschwindigkeit.

**Einem neuen Rekord hat Earl Cooper** kürzlich mit einem kleinen Rennwagen auf der Culver City Bahn aufgestellt. Er fuhr in der Stunde 141.6 engl. Meilen, das sind 228 Kilometer.

**Die Zahl der Prager Kraftfahrzeuge** betrug am 1. Oktober 5133 gegen 3826 zum gleichen Termin des Vorjahres.

## BUCHBESPRECHUNGEN.

**Die Elektrifizierung Oesterreichs.** Herausgegeben unter Mitwirkung des österreichischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-Wirtschaftsamtes von der Wirtschafts-Zeitungs-Verlags-G. m. b. H., Wien., Börsegasse 14. Preis 3 Schilling. — Zu den rückhaltlos anzuerkennenden Leistungen der Republik Oesterreich gehört die Ausnützung einheimischer Wasserkräfte. Zweck dieser ist die Auswertung unserer Schätze, Ersparnis ausländischen Kohlenbezuges, Ersatz des Dampfbetriebes durch den reinen elektrischen Betrieb und Beschäftigung Einheimischer zwecks Bannung der Arbeitslosigkeit. An ausbauwürdigen Wasserkraften sind in Oesterreich rund zwei Millionen Pferdekräfte vorhanden. Der gegenwärtige Kraftbedarf stellt sich auf rund die Hälfte, also eine Million Pferdekräfte. Ueber all dies informiert vorliegende Publikation auf das angenehmste, da sie fließende Darstellung mit reichhaltiger Illustration und vornehmer Ausstattung vereint. Wir wünschen deshalb der Arbeit weiteste Verbreitung. Die Abfassung der Beiträge in deutscher, englischer und französischer Sprache ist als ein glücklicher, weil den Weg in die Welt öffnender Griff zu bezeichnen. Er wird uns helfen, zu zeigen, daß Oesterreich auch selbst zu arbeiten versteht und das ihm ent-

gegengebrachte Vertrauen durch sachliche, zweckdienliche Arbeit zu rechtfertigen weiß.

**Windenergie und ihre Ausnutzung durch Windmühlen** von Dipl. Ing. Dr. Albert Betz, Leiter der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen, mit 46 Abbildungen im Text und auf 4 Tafeln, nebst vielen Tabellen. Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1926, Preis Mk. 3.80. — Die unseren Lesern bekannte streng wissenschaftliche und zugleich klare, daher leicht faßliche Schreibweise des Verfassers zeichnet auch vorliegende Schrift aus. Die Zahl der mit dem Problem der Windkraftnutzung befaßten Konstrukteure ist heute schon recht ansehnlich gewachsen. Sie alle können viel aus der Arbeit lernen und — was uns besonders wichtig scheint — Zeit und Mühe sparen. Deshalb sollte das Büchlein in der Bibliothek keines Windkraftinteressenten fehlen.

**Luftfahrt ist not!** Die deutsche Luftfahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Herausgegeben von Aeronauticus, Kyffhäuser-Verlag, Berlin W 50, Geisbergstraße 2. Preis Mk. 1.50. — Die uns vorliegende Aufsatzsammlung behandelt alle Gebiete praktischer

### 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**

# AMANSIS

Faltboot-  
Werft

Salzburg, Griesgasse 4

Telephon 787/8

**SIEGERBOOTE**

bei allen österreichischen und  
den bedeutendsten ausländischen  
Regatten 1925.

**Billige  
Preise**

**Beste Tourenboote**

Luftfahrt, widmet den deutschen Fliegerhelden Worte dankbaren Gedenkens, ist sonach ganz besonders geeignet, dem deutschen Volke die Augen über den Wert eigener Luftgeltung zu öffnen. Jeder Deutsche, aber auch jeder Oesterreicher, sollte die Schrift lesen, um zu erkennen, daß Lenkluftschiffe und Flugzeuge längst über die engen Grenzen bloßer Sportgeräte herausgewachsen und zu ganz gewaltiger verkehrs- und daher auch volkswirtschaftlicher Bedeutung gelangt sind. Hier aufklärend zu wirken ist verdienstvoll. Dieser Aufgabe unterzieht sich mit Erfolg *Aeronauticus*.

**Flettners Ruder, Segel und Rotor.** Ein volkstümlicher Erklärungsversuch von *Emo Descovich*, Wien 1925, Oesterreichischer Bundesverlag für Unterricht, Wissenschaft und Kunst (vormals Oesterr. Schulbücher-verlag), II—11. — Das Wesen der Flettnerschen Erfindungen, die Strömungsauswertung, ist wohl Fachkreisen, nicht aber breiteren Volksschichten bekannt, hier springt vorliegende Schrift in die Lücke und trägt dank ihrer ganz vorzüglichen Abfassung dazu bei, zutreffende Vorstellungen zu verbreiten. Nichts erscheint uns gefährlicher als dem fachlich ungenügend Vorgebildeten Neuerungen in der Annahme vorzuführen, er besitze die zu ihrer vollen Erfassung unerläßlichen Vorkenntnisse. Unstreitig ist es eine größere Kunst, volkstümlich und zugleich verständlich als rein sachlich für Fachkreise zu schreiben. Diese Kunst beherrscht *Descovich*. Deshalb verdient seine Schrift, durch deren Herausgabe sich der Bundesverlag ein großes Verdienst um die Hebung der Volksbildung erwarb, weiteste Verbreitung. Besonders möchten wir sie unseren Volkshochschulen empfehlen.

**Das Sportflugzeug. Das Verkehrsflugzeug.** Von *A. Gymnich* (Moderne Flugzeuge, Band 1 und 2). I. 192 Seiten mit 121 Abbildungen. II. 207 Seiten mit 127 Abbildungen. Berlin 1926. *Richard Carl Schmidt & Co.* In Leinen je RM. 4.—. — Beide sehr handliche und äußerst nett ausgeführte Bände werden jedem Freunde des Flugwesens um so willkommener sein, weil der Verfasser als Fluglehrer Ansehen und Ruf genießt. Die reichliche Ausstattung mit Lichtbildern und Maßskizzen trägt im Verein mit der Stoffteilung wesentlich zur Uebersichtlichkeit und Vollwertigkeit beider Bände bei. Sie sollten, da auch die letzten Konstruktionen des eben verflorbenen Jahres Aufnahme fanden, in keiner Flugbücherei fehlen.

**Théorie des Hélices propulsives marines et aériennes et des Avions en vol rectiligne** par *A. Rateau*, membre de l'Académie des sciences, Paris, Gauthiers et Co. Editeurs. — Ein führender Physiker Frankreichs ergreift in vorliegender Schrift die Feder, um gestützt auf frühere eigene Arbeiten eine zusammenhängende Theorie der Luft- und Wasserschrauben, wie der Flugzeuge im Geradeflug zu entwickeln. Die mathematischen Ableitungen erfolgen in einer uns ein wenig ungewohnten, eben deshalb aber um so interessanteren Weise. Auch sind sie durch Zeichnungen illustriert und durch Versuchsergebnisse belegt, so daß der entsprechend vorgebildete Leser die Arbeit mit Gewinn studieren wird.

**Der Aéro Club Belgiens** versendet sein Jahrbuch für 1925 in gewohnt vornehmer Ausstattung. Sein reicher Inhalt wird in Fachkreisen ungeteilten Beifall finden.

**Praktische Gesichtspunkte für die Auswahl und den Einbau von Bootsmotoren** von *Dipl. Ing. F. W. von Viebahn*, Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co., Berlin C 2, 1925, Preis Mk. 3.50. — Das Motorboot erfreut sich eines stetig wachsenden Freundeskreises in Sport und Verkehr. Ist ersterer der Pionier des Verkehrsmotorbootes, so ist der Verkehr mit diesen Booten Vorläufer und Zubringer des Großfahrzeugverkehrs auf See und im Binnenland. Um Enttäuschungen zu vermeiden, die sich meist als Versagen der Kratanage zeigen, muß letztere sachgemäß ausgewählt und behandelt werden. Hierzu befähigt den Benützer eine richtige Anleitung wie vorliegende Schrift. Da sie der selbstgestellten Aufgabe vollauf gerecht wird, sei ihre Anschaffung, verbunden mit gründlichstem Studium, jedem ans Herz gelegt, der sich mit dem Motorboot zu befassen hat.

**Kanubau und Segeln** von *Artur Tiller*, Schiffbauingenieur, zweite völlig umgearbeitete und vermehrte Auflage, mit 6 Tafeln, vielen Einschaltzeichnungen, ganzseitigen Rissen und 411 Abbildungen. Verlag *Klasing & Co.*, Berlin, 1926. — Der um den Wassersport hochverdiente Verlag hat in vorliegender Arbeit eines Fachmannes dem auch bei uns blühenden Kanusport ein Werk in die Hand gegeben, das durch sachlich reichen Inhalt, wertvolle Risse und Bilder, wie nicht weniger durch äußerst vornehme Ausstattung eine Fundgrube des Wissens für den Kanufahrer und zugleich ein Schmuck jeder Sportbücherei ist. Beides zusammen rechtfertigt den Wunsch, das Buch möge weiteste Verbreitung finden. Dann wird auch der von ihm behandelte Sport eine gesunde Entwicklung nehmen. Daß dem so sei, wünschen wir herzlichst.

**Das Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Oktober 1919**, einschließlich der bis Ende 1924 vorgenommenen Aenderungen und Ergänzungen durch Uebersetzung in die deutsche Sprache einem weiteren Leserkreis bekannt zu machen, hat der Verlag *Gebr. Radetzki*, Berlin SW 48, unternommen und damit zweifellos der einheimischen Luftfahrt einen großen Dienst erwiesen. Die Kraft der Erkenntnis, der Luftverkehr müsse international sein, ist so groß, daß sie über kurz oder lang auch die größten Widerstände überwinden wird. Aber alles muß mithelfen, nicht zuletzt die Fachpresse unserer früheren Gegner. Darin, daß der Verlag hier mittut, sehen wir sein Verdienst.

*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 von *Dom. Habernal & Co.*, XVIII., Gersthoferstrasse 14: sämtlich in Wien.

Mehrere

## Segelboote sowie Ruderboote

zu kaufen gesucht.

Angebote unter „Segelboot“ an die Verwaltung der Zeitschrift.

## Rambha III.

erfolgreichstes 20 m<sup>2</sup> Rennboot des Attersees zu verkaufen. Das Boot ist 1924 in *Okume Karwel* erbaut u. gewann in den Jahren 1924 und 1925 daselbst die Prachtpreise nebst 11 ersten und einem zweiten Preis. Es ist trotz seiner hervorragenden Renneigenschaften ein besonders bequemes Tourenboot. Nähere Auskünfte über das Boot erteilt *Ing. Adolf Werthner*, Wien I., *Wipplingerstr. Nr. 13.*

## Rambha II.

zu verkaufen, erfolgreiches 15 m<sup>2</sup> Rennboot. Nahtspanten *Cedern*, im Jahre 1923 erbaut. Sehr schnelles Leichtwetterboot, gewann am *Omundnersee* und *Attersee* mehrere Preise. Nähere Auskünfte über das Boot erteilt *Ing. Adolf Werthner*, Wien, I. *Bezirk, Wipplingerstraße Nr. 13.*

## Erich Prager-Mandowsky

Wien, IV., Taubstummengasse 8, Tel. 52448

Großhandlung und Füllstelle für Autoöle

Spezialität:

Gargoyle Mobiloil und Elektro-Motorit

Prompte Zustellung auf telef. Anruf

Tel. 52448