

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

Offizielles Organ

Österreichischen Luftschiffer-Verbandes

Österreichischen Aero-Clubs

Österreichischen Flugtechnischen Vereines

Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt

Union-Yacht-Clubs

Österreichischen Motor-Yacht-Verbandes

Österreichischen Motor-Yacht-Clubs

Wiener Segel- und Ruder-Clubs

Floridsdorfer Segel-Vereines

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I., ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

Manuskripte werden nicht zurückgestellt.
Nachdruck nur mit Zustimmung der 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, Februar

Nr. 2

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Am 3. März 1926 hält der Oesterr. Aero-Club in seinen Klubräumen um 6 Uhr abends seine

XXVI. Generalversammlung

ab, mit folgender Tagesordnung:

1. Verlesung des vorjährigen Protokolles.
2. Bericht über das abgelaufene Klubjahr (Jahresbericht).
3. Bericht über Kassagebarung (Kassabericht).
4. Wahlen.
5. Anträge und Interpellationen.

Die Herren Mitglieder werden ersucht, möglichst zu erscheinen.

Anschließend findet in der Hofburg, Schweizertrakt, ein Klubsouper statt und ergehen wegen Teilnahme an demselben gesonderte Einladungen.

Das Präsidium des Oesterr. Aero-Club.

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3-83.

Der österreichische flugtechnische Verein ersucht um baldmöglichste Einsendung der

Jahresbeiträge pro 1926.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt
in Linz a. Donau.

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

*Wir ersuchen unsere geehrten Abonnenten um
umgehende Ueberweisung
des Jahresabonnements pro 1926.*

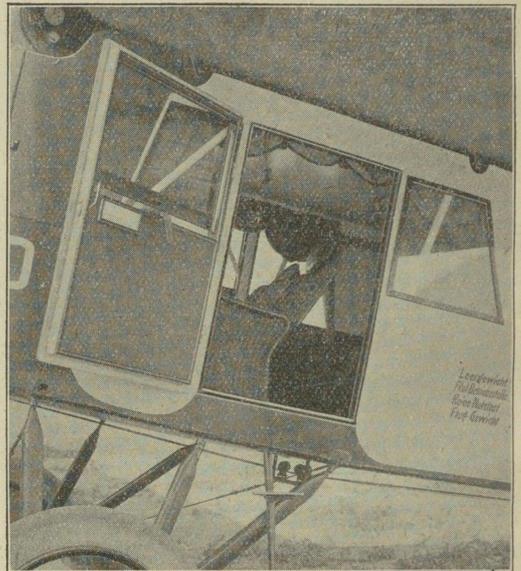
„Flugzeug und Yacht“.

Technische Betrachtung zur Tagung der Fédération Aéronautique Internationale.

Unter den Punkten, die auf der diesjährigen Tagung in Prag durchbesprochen wurden, verdienen diejenigen, die in die Flugtechnik eingreifen und mit ihr auf das innigste zusammenhängen, wohl in erster Linie eine eingehende Betrachtung. Es ist für die Entwicklung der Navigation wie auch des Flugzeuges unbedingt von größter Bedeutung, daß ein Antrag des französischen Aéro-Clubs einstimmig angenommen wurde, der die Stiftung großer Preise für diejenigen vorsieht, denen es gelingt, Einrichtungen zu schaffen, die eine sichere Navigation, glatten Start und leichte Landung selbst bei dichtestem Nebel gestatten.

Die Bedeutung dieser Frage ist von derartiger Tragweite, daß mit ihrer Lösung die Entwicklung des Luftverkehrs von einem schweren und hemmenden Druck befreit würde. Gerade mit Rücksicht darauf, daß die Lösung dieses Problems von internationaler Bedeutung ist, ist es zu begrüßen, daß die F. A. I. durch Zusammenfassen aller Nationen, die Höhe des Preises vergrößern und damit den Ansporn zur Lösung dieser Aufgabe verstärken will. Der Aéro-Club von Frankreich hat durch Zeichnung von 10.000 Fr. die Liste eröffnet. Es ist bei der Schaffung dieses Preises in keiner Weise eine Einschränkung nach Nationen oder nach deren Zugehörigkeit zur F. A. I. getroffen worden. Deutschland gehört der F. A. I. vorläufig nicht an. Die allgemeine Meinung auf der Tagung war seinem Eintritt durchaus freundlich und es wäre daher sehr erfreulich, wenn der Aéro-Club von Deutschland seinen Eintritt recht bald anmelden würde. Verschiedene technische Fragen, die an den technischen Ausschuß verwiesen wurden, sind weiter nicht bemerkenswert, wohl aber ist es interessant, daß künftighin die Anerkennung von Rekorden für Hubschraubeflieger erst dann erfolgt, wenn eine Mindesthöhe von 5 Meter erreicht wird. Der englische Delegierte hat sehr witzig bemerkt, daß ein halbwegs guter Springer, der sich mit einer Schraube ausrüstet, im Stande ist, den gegenwärtigen Rekord zu schlagen und einen neuen aufzustellen. Wie wichtig es ist, daß technische Angelegenheiten besser im Rahmen des technischen Ausschusses, als auf der großen Tagung beraten werden, zeigt die Behandlung eines englischen Antrages. England hat doch zuerst beantragt, daß zur Aufstellung von Geschwindigkeits-Weltrekorden in Zukunft nur Flugzeuge zugelassen werden, die eine gewisse maximale Landegeschwindigkeit haben. Diesem Antrage widersetzten sich nahezu alle Nationen unter Führung der Amerikaner, die erklärten, daß durch eine derartige Maßnahme die Entwicklung des Flugwesens eingeschränkt würde, die gerade die Schaffung besonders schneller Flugzeugtypen für die Entwicklung der gesamten Flugtechnik von größter Bedeutung ist. Daraufhin modifizierte der englische Vertreter den Antrag dahin, daß Schnelligkeits-Weltrekorde nur dann anerkannt werden, wenn das Rekordflugzeug vorher mindestens dreimal glatt gelandet ist. So vernünftig dieser Antrag dem Techniker und Flieger auch erscheinen muß, so bedauerlich ist es, daß er von allen Nationen, mit

Ausnahme von England und Oesterreich, verworren wurde. Die auf der Tagung der F. A. I. versammelten Vertreter konnten sich also der englischen Ansicht nicht anschließen, daß es für die Entwicklung des Flugwesens ganz belanglos ist, ob eine Maschine in der Luft 450 oder 500 Kilometer zu leisten vermag, wenn nur unter größter Gefahr für den Piloten und den Apparat die Möglichkeit besteht, mit dieser Maschine wieder zu landen. Gerade durch die Annahme des Antrages des englischen Vertre-



Blick in die Passagierkabine eines Fokker-Eindeckers.
Phot. Fritz Nickel, Innsbruck.

ters wäre dem gesamten Flugwesen ein sehr großer Dienst erwiesen worden, denn man hätte dadurch die Konstrukteure gezwungen, ihr Hauptaugenmerk nicht nur darauf zu verwenden, die Geschwindigkeit der Maschine während des Fluges ins Unbegrenzte zu steigern, sondern auch im gleich starken Maße der Notwendigkeit einer sicheren und verlässlichen Landung Rechnung zu tragen. Es ist sehr bedauerlich, daß gerade ein so wichtiger technischer Beschluß, der für das gesamte Flugwesen von größter Tragweite sein könnte, abgelehnt worden ist, und es ist nur zu wünschen, daß auf der nächstjährigen Tagung in Rom — auf der hoffentlich auch Deutschland vertreten sein wird — dieses, vom technischen Standpunkte absolut verwerfliche Fehlurteil umgestoßen wird. arb.

Der Ozeanflug des Major Franco.

Unter den vielen Fernflügen der letzten Zeit verdient der in diesen Tagen stattgefundene Ueberseeflug des Majors Franco der spanischen Fliegertruppe besondere Beachtung, weil er den ersten Versuch, den Ozean zu überqueren, darstellt, unter Voraussetzungen, wie sie für den praktischen Luftverkehr Geltung haben. Ganz besonders war bei diesem Versuche die Wahl der Maschine ausschlaggebend, um von vorneherein die günstigsten Aussichten für das Gelingen sicherzustellen. Nach den gewaltigen Leistungsproben, die im vorjährigen Polflug Amundsens, die Dornier Wal Maschine gezeigt hat, kam diese Maschine wohl in erster Linie für den Ozeanflug in Frage. Es haben zwar schon vor nicht ganz vier Jahren auf demselben Wege portugiesische Seeoffiziere

die Ueberquerung versucht, aber die damals benützten Schwimmermaschinen waren dem Seegang so wenig gewachsen, daß die Flieger erst mit ihrer dritten Maschine nach 72 Tagen endlich ans Ziel ihrer Reise kamen. Gerade für so eine schwierige Strecke ist es unbedingt erforderlich, daß die verwendete Maschine nicht nur luftfest ist, sondern im Falle unvorhergesehener Ereignisse auch längere Zeit sicher auf dem Wasser sich halten kann. Da die von Major Franco gewählte Route auch die einzige ist, die für den Ozeanluftverkehr in Betracht kommt, verdient dieser Flug wohl besondere Beachtung und sollten zur Vorbereitung dieses Luftverkehrs in systematischen Beobachtungen die meteorologischen Vorbedingungen dieser Strecke klargelegt werden.

Die einzelnen Teile der Strecke des Fluges sollten programmgemäß wie folgt zurückgelegt werden:

23. I. 26	1315 km	Las Palmas (Kanarische Inseln)
24. I. 26	1700 km	Porto Praia (Kapverdische Inseln)
25. I. 26		Ruhetag
26. I. 26		Ruhetag
27. I. 26	2305 km	Fernando Noronah
	450 km	Pernambuco
28. I. 26	2035 km	Rio de Janeiro
29. I. 26	2225 km	Buenos Aires
	10120 km	

Die Gesamtstrecke beträgt 10.120 Kilometer und würde bei Einhaltung der Luftlinie in gerade 60 Stunden zurückzulegen sein, wenn bei Windstille in Rücksicht auf den Benzinverbrauch mit nur 170 Kilometer in der Stunde geflogen wird, statt mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer in der Stunde. Immerhin ist ja auch unter günstigsten Umständen mit Verzögerung durch widrige Winde und Zeitverlust durch nicht vollkommenes Einhalten der Luftlinie, die auch bei bester Navigation unvermeidlich ist, zu rechnen. Schließlich wäre die Durchführung in zweieinhalb Tagen natürlich nur bei sofortigem Mannschafts- und Maschinenwechsel nach jeder Landung möglich, denn so lange Flüge erfordern eine zeitraubende Prüfung der Motoren. So hat Nebel an den Kanarischen Inseln den Weiterflug zu den Verdischen Inseln bereits bis auf den 26. verzögert, an dem die Flieger 8.28 morgens in Gando von den Kanarischen Inseln abflogen. Sie erreichten nach 8 Stunden 4.10 westeuropäische Zeit Porto Praia und flogen noch am Abend nach St. Vincent herüber, wo sie um 7.55 landeten. Franco hat auch die größte Teilstrecke von 2300 Kilometer glücklich zurückgelegt und ist in Pernambuco am 31. I. um 4.45 gelandet. Da der Weiterflug entlang der Küste erfolgte, konnte die Ueberquerung hiermit als gelungen gelten und hat Major Franco auch die letzten Etappen anstandslos zurückgelegt. Hierfür gebührt in erster Linie den spanischen Fliegern, die sich damit ein

glänzendes Zeugnis seltener Ausdauer und zielbewußter Beherrschung des neuesten Verkehrsmittels ausgestellt haben, eine Anerkennung, die auch das Ansehen des Landes in aller Welt steigern wird. Für Deutschland erwächst hieraus die Genugtuung, daß die Ueberquerung zum erstenmal mit einem Flugzeug deutschen Ursprungs durchgeführt wurde, trotz aller Hemmungen, die der Versailler Vertrag und die darüber hinausgehenden Begriffsbestimmungen der deutschen Luftfahrt-Industrie auferlegt haben. Gerade in diesem Augenblick muß es jeden Deutschen schmerzlich berühren, daß Dornier, der Schöpfer des Wal, gezwungen ist, sein geistiges Eigentum auf fremdem Boden, den Werkstätten in Marina di Pisa, in die Tat umsetzen zu lassen. Andererseits verdient die Anerkennung, die die spanische Presse dem Flugzeug zollt, dankbar schon aus dem Grunde festgehalten zu werden, da sich immer mehr, wenn auch vorerst im befreundeten Ausland, die Erkenntnis einer Schädigung aller Staaten und des Fortschrittes durch gewaltsame Einschränkungen eines einzelnen Staates Bahnbricht. **Gerade der Luftverkehr weist internationale Wege und reduziert Großmächte zu Provinzen eines einzigen Weltwirtschaftskörpers.** Die Zeitung „La Voz“ schreibt am 11. I. 26 folgendes:

„Was die Leistungsfähigkeit des Lufttransportes anbetrifft, wenn auch nur auf Passagiere, Post und hochwertige, nicht zu schwere Waren beschränkt, so ist es möglich, daß wir bald große Ueberraschungen erleben, soweit in unserer Zeit des schnellen Fortschrittes von Luftschiffen und Flugzeugen es überhaupt noch etwas gibt, was unser Erstaunen erregen kann. Es ist dazu nur notwendig, daß die Krallen, mit welcher der Vertrag von Versailles die deutsche Luftfahrt-Industrie umklammert hält, ein wenig losläßt. Die deutsche Industrie braucht bloß sich etwas freier zu sehen, um zu konstruieren und der Welt zu unterbreiten, das, was die Intelligenz seiner Techniker in dem Schweigen der Unterdrückung und des Mangels geschaffen hat; dann ist auch der Moment gekommen, wo die geographische Lage Spaniens mit Vorteil ausgenutzt werden kann.“

Nachluftverkehr.

Von Rud. J. Schmeißer, Berlin-Friedenau.

Die Wirtschaftlichkeit des internationalen Flugverkehrs und der Wirkungsgrad für die Weltwirtschaft und den Weltverkehr hängen in hohem Maße von der zukünftigen Gestaltung und Linienführung der Großluftwege, insbesondere jedoch von der Einrichtung des planmäßigen Nachluftverkehrs ab. Denn der Vorteil, den das Flugzeug vor allen anderen Verkehrsmitteln wegen seiner nicht zu übertreffenden Schnelligkeit besitzt, würde wesentlich abgeschwächt werden, wenn der Flugbetrieb nicht auch in der Nacht oder bei Dunkelheit durchgeführt werden könnte.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sehen sich somit vor die Notwendigkeit gestellt, Maßnahmen für die Aufnahme des Nachluftverkehrs zu treffen, d. h. die Luftreedereien müssen den Flugbetrieb darauf umstellen, solche Verkehrsflugzeuge auf den Großlufttrouten einzusetzen, die infolge ihres großen Aktionsradius instande sind, gewaltige Entfernungen ohne Zwischenlandung im Tag- und Nachtflug zurückzulegen. Allerdings steht die große Masse der Fluggäste dem Nachtflug noch mißtrauisch gegenüber. Die Zurückhaltung wird indes schwinden, sobald ein planmäßig geregelter Nachluftverkehr den Beweis erbringt, daß ein Nachtflug die gleiche Sicherheit bietet wie ein Flug am Tage. Es darf nun aber nicht verkannt werden, daß in

dieser Hinsicht an die Luftverkehrsunternehmen, besonders aber auch an die Flugzeugindustrie hohe Anforderungen und Aufgaben gestellt sind; sie können nur durch die enge Zusammenarbeit und gegenseitige Ergänzung von Theorie und Praxis gelöst werden. Einen Nachtflugbetrieb können die Luftverkehrsunternehmen eben nur aufnehmen, wenn sie über Verkehrsflugzeuge verfügen, welche in Abmessungen und Leistungen allen Anforderungen entsprechen, die man nach dem heutigen Stande der Flugzeugtechnik an ein modernes Verkehrsflugzeug stellt. Ein Hauptverdienst in der Schaffung von solchen Verkehrsflugzeugen, welche sich für den Spezialdienst im Nachluftverkehr als besonders zuverlässig und geeignet erwiesen haben, gebührt den beiden bekannten deutschen Konstrukteuren und Vorkämpfern der „neuen Schule des Flugzeugbaues“, Dr. e. h. Cl. Dornier und Prof. H. Junkers.

Welche große Bedeutung man in den führenden Kreisen der internationalen Luftfahrt der allgemeinen Einführung des Nachluftverkehrs beimißt, bewies der Beschluß der „Internationalen Luftfahrtkonferenz“ in Kopenhagen, eine besondere Luftfahrtkonferenz nach London zusammenzurufen, welche sich nur mit den Fragen des Nachluftverkehrs befassen soll.

Die in den vergangenen Jahren im deutschen Luft-

Ceschka-Hüte

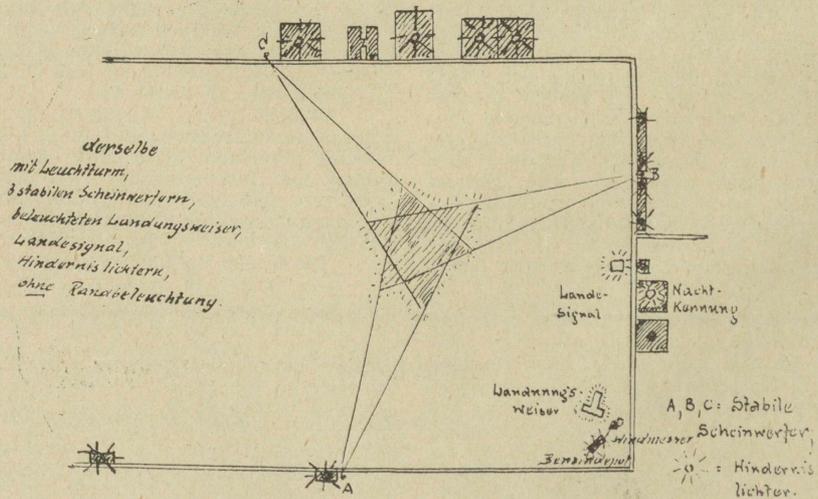
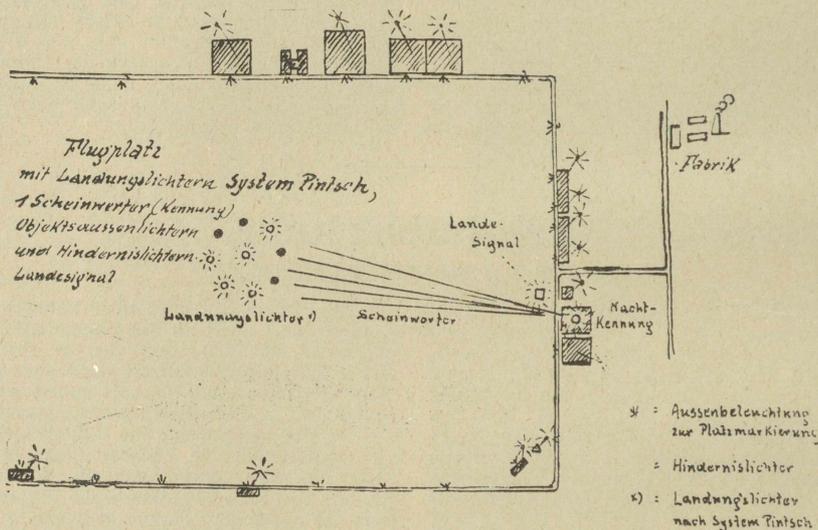
*entsprechen der Forderung wahrer Eleganz
Spezialist in Lederdresshüten und Kappen*

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

verkehr gesammelten Erfahrungen, sowie der hervorragende Stand des deutschen Verkehrsflugzeugbaues ermöglichten bereits der Verkehrsfluffahrt in Deutschland auch praktische Versuche im Nachtluffverkehr vorzunehmen, indem auf Anregung des Reichsverkehrsministeriums die beiden größten deutschen Luftverkehrsunternehmen, die Deutsche Aero Lloyd A.-G. und die Junkers Luftverkehrs A. G., im Sommer 1924 und 1925 einen planmäßigen Nachtluffverkehr auf den Linien: **Berlin—Hamburg**, **Berlin—Stettin—Kopenhagen**, **Berlin—Kopenhagen**, **Berlin—Warnemünde—Malmö**, **Berlin—Warnemünde—Stockholm** und auf der Strecke **Danzig—Stockholm** einrichteten und betrieben, der teilweise nur der Post- und Frachtbeförderung, teilweise aber auch der Personenbeförderung diente. Die Wahl dieser Linien als Versuchsstrecken war die denkbar günstigste. Die wechselreiche geographische Gestaltung der Strecken bot die erwünschte Gelegenheit, bei den Ueberland-, See- und Küstenflügen die nötigen technischen, navigatorischen und meteorologischen Erfahrungen zu sammeln; sie werden für den Auf- u. Ausbau des deutschen Nachtluffverkehrs in der diesjährigen Flugperiode eine wichtige Grundlage bilden. Durch Verwendung besonders für diesen Dienst auserwählter und erprobter Flugzeugtypen und -motoren, sowie durch die Anwendung aller in Betracht kommenden technischen Hilfsmittel, namentlich auch durch den Einsatz auserlesenen und erfahrenen Personals verstanden es die Deutsche Aero Lloyd A. G. und die Junkers Luftverkehrs A. G., den Nachtluffverkehr auf den vorgenannten Strecken trotz der oft sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse glatt und ohne einen einzigen ernsthaften Unfall durchzuführen. Es ist dies ein

hervorragendes, glänzendes Zeugnis für unsere deutsche Flugzeugtechnik und ein deutlicher Beweis dafür, daß unsere Luftverkehrsunternehmen auch im Nachtbetrieb für jede Sicherheit bürgen können, die selbst der vorsichtigste Reisende von einem Verkehrsmittel verlangt. Somit war es nicht anders zu erwarten, als daß nach den günstigen Ergebnissen des Nachtluffverkehrs auf den vorgenannten Versuchsstrecken die Verkehrsunternehmen nunmehr in diesem Jahre eine planmäßige Ausgestaltung des Nachtluffbetriebes unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbedürfnisse vornehmen werden und damit zur Belebung und Förderung des Wirtschaftslebens beitragen. Man kann es daher nur begrüßen, daß in Erkenntnis der Wichtigkeit und der überragenden Vorteile des Nachtluffverkehrs für das Wirtschaftsleben, die neue „Deutsche Luft-Hansa A. G.“ auch in diesem Jahre auf den wichtigsten internationalen Luftrouten Nachtluffe einrichten wird, um somit die Reisedauer zwischen den wichtigsten Hauptzentren noch mehr zu verkürzen und herabzudrücken.

Mit Recht kann man jedenfalls behaupten, daß das Flugzeug infolge seiner vielseitigen, an bestimmte Tageszeiten nicht mehr gebundenen Verwendungs- und Ausnutzungsmöglichkeiten ein vollwertiges Beförderungsmittel für den Weltverkehr darstellt, und sich als solches einen Platz gesichert hat, von dem es nicht mehr verdrängt werden kann. Deutschland aber kann es mit Stolz und Befriedigung erfüllen, daß es trotz aller Baubeschränkungen und der Luftfahrkonvention und obwohl es den schwierigsten politischen und wirtschaftlichen Bedrückungen und Schikanen ausgesetzt ist, auch heute noch an der Spitze des europäischen Luftverkehrs marschiert.



Signaleinrichtung auf Flugplätzen. Skizze von Ober-Komm. Klepsch, Wien,

Die Jagd nach dem Nordpol.*

Von Roald Amundsen.

Als ich am 21. früh die Nase aus dem Fenster steckte, wußte ich sofort, ohne weiteren Bescheid abzuwarten, daß heute der Tag gekommen wäre. Es war strahlendes Sommerwetter mit einer leichten Brise über dem Fjord, genau das, was die Führer sich gewünscht hatten. Der Start wurde auf 4 Uhr nachmittags angesetzt. Um diese Zeit stand die Sonne am günstigsten für unsere Sonnenkompassse und bot uns den größten Nutzen auf dem Fluge. Schon bei dem Frühstück konnten wir eine kleine Unruhe im Lager bemerken. Mehrere Mitglieder der Expedition, die sonst unsichtbar geblieben waren, während ich mein Frühstück einnahm, hatten heute schon gegessen und waren das angegebene Ladegewicht. Mitteilung davon zu machen, daß der große Tag gekommen sei. Jeder traf für sich seine Vorbereitungen, und von Zeit zu Zeit konnte man verschiedene Mitglieder sehen, wie sie mit vollen Händen zu den Flugmaschinen strebten, in ihnen verschwinden und mit leeren Händen zurück kamen. Jeder dieser Gänge bedeutete eine Mehrbelastung, und als endlich die letzte Nähnadel verstaut war, wog unser Apparat 3100 Kilogramm oder ungefähr 500 Kilogramm über das angegebene Ladegewicht. Direktor Frohlinde hatte immer wieder betont, daß wir Probenflüge vornehmen müßten. Die Flieger meinten das Gegenteil. Da dieser Meinungsstreit an anderer Stelle ausgetragen wird, brauche ich hier nicht näher darauf einzugehen. Während des ganzen Vormittags zog eine große Schar von Menschen hinüber zum Startplatz. Jeder, der konnte, wollte dabei sein. Unser Mittag wurde im „Spiegelsaal“ eingenommen, und wenn irgend jemand zufällig dazu gekommen wäre, würde er nichts Ungewöhnliches bemerkt haben. Das einzige, was die Aufmerksamkeit hätte erregen können, waren sechs Thermosflaschen, die in Reih und Glied aufgestellt waren. Diese enthielten Schokolade, unseren einzigen Proviant auf dem Fluge, neben einer Büchse mit Haferkeks. Der einzige, der den gewohnten Lauf des Mittags störte, war der Messerwaller. Er meinte nämlich, er müßte seinen Kameraden gute Reise wünschen und ihnen für das gemütliche Zusammensein danken. Schließlich war das letzte Mittag zu Ende, und der „Swiegelsaal“ blieb wieder in seiner ursprünglichen Verfassung als Tischlerwerkstätte der Kohlenengesellschaft zurück. Sic transit gloria mundi.

Bei dem Abschied von meinem gemütlichen Helm bei dem Direktor der Gesellschaft stand die liebenswürdige Haushälterin Berta mit zwei Paketen da, die sie mir überreichte. „Eins für jede Maschine, ein bißchen Wegzehrung.“ Die gute Berta hat nicht ahnen können, mit welcher Freude wir am nächsten Tage ihre Pakete hervorlangten, die Butterbrote und Eier langsam und vorsichtig in gleiche Teile teilten, und mit wie herzlichem Dank wir dieses letzte zivilisierte Essen genossen.

Nachmittags drei Uhr standen wir alle um die Maschinen versammelt. Wie ich früher bemerkt habe, wird man nie fertig. Direktor Frohlinde ist überall zugegen und guckt und guckt. Green, der Rolls-Royce-Mechaniker, überhört noch einmal seine Motoren. Um 4 Uhr werden alle vier Motoren gestartet, um angewärmt zu werden. Das ist das Zeichen für uns alle, daß jetzt gleich die Stunde schlagen werde. Beide Sonnenkompassse, die auf 4 Uhr eingestellt waren, wurden gleichzeitig in Gang gesetzt. Schon summen die Motoren. Inzwischen ziehen wir sechs unsere dicken, schweren Fliegerkostüme an. Die beiden Flieger und Beobachter sind gleichmäßig bekleidet. Dickes Unterzeug von Wolle, mit Lederkleidung darüber. Ich persönlich hatte die ganze Zeit am meisten Angst um unsere Beine während des Fluges: die mächtige Geschwindigkeit, die natürlich starken Zug erzeugte, und die niedrige Temperatur mußten unsere Füße auf eine harte Probe stellen. Meine Erfahrung war mir noch nicht auf einer Tour wie dieser zugute gekommen; sie sollte mir aber diesmal recht nützlich werden. Auf meinen früheren Reisen war ich oft genötigt gewesen, stundenlang still zu stehen und zu beobachten. Wenn die Temperatur damals, wie es häufig geschah, auf — 50 Grad oder — 60 Grad herabging, dann mußte man schon besonders für seine Füße sorgen. Ich fand damals, daß man den Fuß am besten beschützte, wenn man locker sitzende Fell-

strümpfe mit Fellstiefeln — was die Eskimos „Kamikker“ nennen — anzog und dann die Füße in riesige Segeltuchstiefel, die mit Heu ausgestopft waren, hineinsteckte, so daß das Heu in dicken Schichten den Fuß überall umgab. Diesmal hatten wir kein solches Eskimoschuhwerk. Statt dessen brauchten wir Filzstiefel mit ein paar dünnen Strümpfen darin; darüber zogen wir unsere riesigen Segeltuchstiefel, die mit Heu ausgestopft waren.

Das Ergebnis war ausgezeichnet. Wir haben kein bißchen gefroren. Einzelne klagten im Gegenteil, daß es ihnen zu warm wäre. An den Händen trugen die Führer dicke Pelzhandschuhe. Ich persönlich hatte nur ein Paar alte Wollhandschuhe mit, und die hatte ich während der ganzen Tour fast niemals an, da ich ununterbrochen schreiben mußte. Die Mechaniker waren leichter gekleidet, da sie die ganze Zeit in lebhafter Bewegung zwischen dem Benzinraum und den Motoren herumklettern mußten. Damit sie von dem Tankraum durch die Lucke in die Motorgondel kommen konnten, durfte ihre Kleidung nicht zu dick sein.

Nachdem wir alle mit unterer Garderobe fertig sind, nehmen die verschiedenen Mitglieder ihre Plätze ein. In den Beobachtungskabinen sitzen Ellsworth und ich, auf den Führerplätzen Riiser-Larsen und Dietrichson, und in den Motorgondeln die beiden Mechaniker Feucht und Omdal. Mein Platz ist also in der Beobachtungskabine des „N 25“, ganz vorne am Bug des Apparates. In der Kabine hinter mir, dem Führerstande, sitzt Riiser-Larsen, und endlich im Benzinraum hinter ihm Feucht. Auf „N 24“ war die Verteilung ähnlich: Ellsworth — Dietrichson — Omdal. Feucht war mit dem Direktor Schulte-Frohlinde von Pisa hierher gekommen. Er wurde erst ein paar Tage vor dem Abflug als Mitglied der Expedition angenommen. Bis zu dieser Zeit hatte er im Dienst der Fabrik gestanden. Er ist Deutscher von Geburt und galt als außerordentlich tüchtiger Mechaniker, wie ich im Laufe der Zeit feststellen konnte.

Nun wollen wir alle Lebewohl sagen. Ein langer Zug Menschen passierte an den Maschinen vorbei. Indessen knatterten die Motoren, die Zeit ging hin: es wurde 5 Uhr.

Für die beiden Schiffe war folgende Dienstanweisung aufgestellt:

1. Das Kommando über den Rest der Expedition übernimmt der Chef der „Farm“, Kapitän Hagerup.
2. Während der ersten 14 Tage nach dem Start, solange die Expedition auf der Flugmaschine zurückwartet werden kann, halten „Farm“ und „Hobby“ zusammen im Fahrwasser an der Däneninsel, sofern einigermaßen sichtiges Wetter an der Nordküste ist. Sollte die Sichtigkeit nachlassen, geht „Hobby“ möglichst weit nach Osten, aber nicht über Verlegen Hook hinaus.
3. Nach Verlauf der erwähnten 14 Tage nach dem Start soll die „Hobby“ auf jeden Fall ostwärts gehen, wenn möglich bis zum Nordkap von Spitzbergen. Nach Besprechung mit der „Farm“ wird so nahe wie möglich an der Eisbarriere patrouilliert, wobei beide Fahrzeuge scharfen Ausblick halten müssen.
4. Vom 16. bis 19. Juni soll die „Farm“ in Kings Bay zur Kesselreinigung sein.
5. Die Schiffe (eventuell nur die „Hobby“, falls die „Farm“ früher zurückgezogen worden ist) bleiben an der Nordküste von Spitzbergen und setzen ihre Patrouillenfahrten fort bis sechs Wochen nach dem Start. Die „Hobby“ nimmt darnach das in Kings Bay zurückgebliebene Material mit und geht nach Tromsø, um es dort abzuliefern, bzw. von dort nach besonderen Instruktionen zurückzusenden. Die Rücksendung soll von Apotheker Zapffe geleitet werden.
6. Wenn die „Farm“ nach Kings Bay zur Kesselreinigung geht, sollen diejenigen Teilnehmer der Expedition, die heimreisen wollen, Gelegenheit haben, mitzufahren. Ausgenommen von dieser Erlaubnis sind Horgen, Ramm und Berge, die erst zurückkehren dürfen, wenn beide Schiffe endgültig zurückgezogen werden.

Mittlerweile ist der Uhrzeiger schon auf 5,10 Uhr angelangt. Die Motoren sind warm und Green nickt beifällig. Sein Lachen drückt vollste Zufriedenheit aus. Ein letzter Händedruck wird mit Direktor Knudsen gewech-

* Mit Bewilligung des Verlages Ullstein.

selt, und dann geht es los! Der Motor wird auf höchste Geschwindigkeit gebracht: unser „N 25“ zittert in allen Gelenken. Nach unserer Verabredung soll unsere Maschine zuerst starten. Sie versucht, sich draußen über dem Fjord mit dem Winde zu erheben, um die Böen im Innern des Fjords zu vermeiden. Glückt es nicht, dann soll der Kurs direkt gegen den Wind in Richtung auf den Kings Bay-Gletscher gesetzt werden. Es ist ferner bestimmt, daß die Apparate versuchen sollen, während des ganzen Fluges zusammenzubleiben. Was der eine tut, soll der andere nachmachen.

Ein letzter Ruck, „N 25“ zieht los und gleitet sachte die Slip hinab auf die Eisfläche des Fjords. Der Flug hat begonnen. „Auf Wiedersehen morgen!“ waren die letzten Worte, die ich hörte.

In rasender Fahrt, mit 1800 Umdrehungen in der Minute, sausen wir zum Startplatz in der Mitte des Fjords. Da sehen wir plötzlich, daß Spalten weit vor uns das Eis reißen und daß das Wasser aufrauscht. In einem Nu wird die Maschine herumgerissen, in den Fjord hinein, geradezu auf den Gletscher. Der Motor bekommt höchstes Tempo — 2000 Umdrehungen. Es war einer der spannendsten Augenblicke. Wird die Maschine das große Uebergewicht schaffen können, oder müssen wir stoppen und sie entladen? Der Führer sitzt am Rade. Wenn er am Frühstückstisch gesessen, hätte er nicht ruhiger aussenen können. Je mehr die Geschwindigkeit zunimmt, je schneller wir uns in rasender Fahrt dem Gletscher nähern, um so mehr scheint der ruhige Blick einen bestimmten Ausdruck bekommen zu haben. Sein Mund drückt nur Willen und Entschlossenheit aus. Wie ein Sturmwind jagen wir über das Eis. Die Geschwindigkeit wächst und wächst. Und plötzlich, ja, plötzlich geschieht das Wunderbare! Mit scharfem Schwung reißt er den Apparat vom Eis in die Höhe. Wir schweben. Das Meisterstück ist gelungen. Mir kommt es vor, als könnte ich deutlich die atemlose Spannung der Zurückgebliebenen fühlen, die sich in einem „Ah!“ auslöst, um sich gleich darauf in brausenden Jubelrufen zu entladen.

Wieder ist die sichere Ruhe über den Mann gekommen; sie hat ihn auf der ganzen Fahrt nicht mehr verlassen. Feucht kriecht zwischen dem Tankraum und

den Motoren hin und her. Er hat die Pflicht, den Führer über alles zu unterrichten: wie die Motoren arbeiten, wieviel Benzin verbraucht wird usw. Alles scheint in schönster Ordnung zu sein, und Feuchts Meldungen lauten stets befriedigend. Vor dem Aufstieg habe ich versucht, meine Sachen zu ordnen. Aber der Platz ist klein und der Sachen sind zu viele.

Bei Kap Mitra sind wir schon in etwa 400 Meter Höhe, und die ganze Welt da unten erscheint uns recht klein. Immer wieder habe ich mich umgewandt, und nach der anderen Maschine ausgeschaut, habe sie aber nicht entdecken können. Unser Apparat wird nochmal herumgeworfen und geht wiederum zum Lande zurück, um nach „N 24“ zu suchen. Man kann ja schließlich niemals wissen, ob etwas passiert ist. Vielleicht hat der Apparat beim Aufstieg Pech gehabt. Vielleicht ist das Eis gebrochen und möglicherweise schafft ers nicht mit seiner Last. Da blinkt es und glitzert es in der Sonne wie Gold. Es ist die Sonne, die auf den Tragflächen des „N 24“ spielt. Und schon kommt er auf uns zugesaut, als wäre das alles eine Selbstverständlichkeit. Wenn ich damals gehaut hätte, was ich jetzt weiß, so hätte ich den Atem angehalten und meine Mütze vor dem Mann abgezogen, der am Steuerrade saß. Aber davon werden wir sprechen, wenn die Gelegenheit da ist.

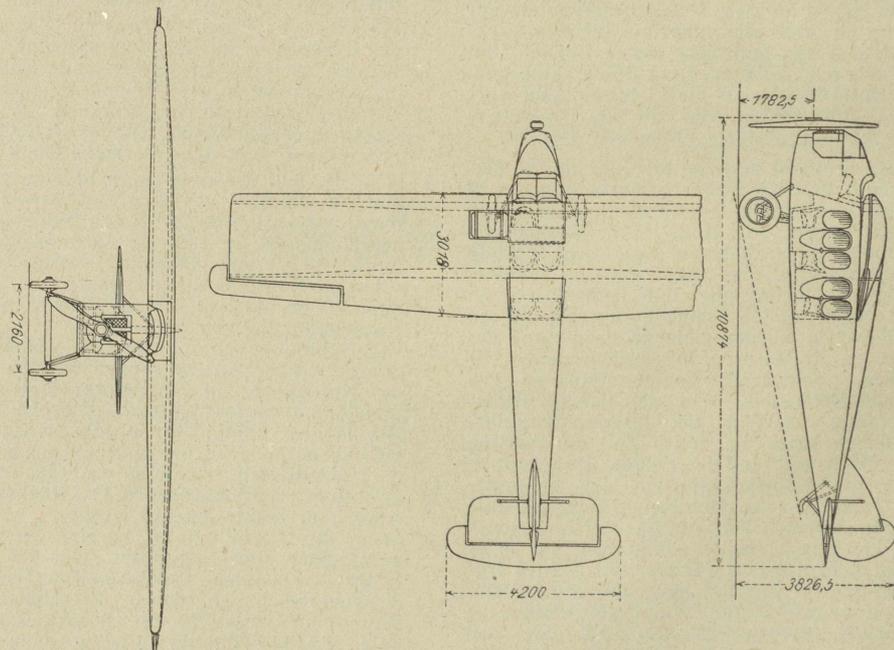
Wieder wird die Maschine gewendet, der Bug gen Norden gedreht, und zusammen beginnen die beiden Riesenvögel ihren Flug ins Ungewisse.

Meine Gefühle in diesem Augenblick waren ein Durcheinander von Dankbarkeit. Ein freundliches Nicken und ein dankbarer Blick zu dem Manne, der hinter mir sitzt und dieses brillante Meisterstück ausgeführt hat — ein warmer stiller Dank an den andern da drüben, der sich uns eben angeschlossen hat — ein tiefer, herzlicher Dank an meine fünf Kameraden, die alle bereitwillig ihr Leben in die Wagschale werfen — ein Dank, daß die fürchterliche Last endlich von meinen Schultern genommen war — die bitter gefühlte Verachtung, die mir während der letzten Jahre des Pechs so oft begegnet war. Dieser Last war ich nun für immer ledig! Wenn wir jetzt auch an der Stelle, wo wir uns gerade befanden, abstürzten, so konnte der Stempel des Ernstes doch nicht mehr von uns genommen werden.

Moderne Verkehrsflugzeuge.*)

Das nachstehend abgebildete, von den Casparwerken in Travemünde gebaute Ver-

kehrsflugzeug CLE 12 stammt vom Dipl. Ingenieur E. v. Löbl. Es zeichnet sich durch hohe Wirtschaftlichkeit, übersichtliche Bauart und einfache, daher leichte Montage aus. — Um gute, dem Führer, wie den Flug-



„Caspar“-Hochdecker CLE 12.

gästen stets sehr angenehme Aussicht zu gewähren. wurde der Hochdeckertyp gewählt. Günstige Schwer-

* Bilder und Beschreibung nach A. Gymnich „Das Verkehrsflugzeug“, Verlag R. C. Schmidt & Co.

punktlage und hohe statische Längs- wie Seitenstabilität sind hiedurch gewährleistet. Das völlig freitragende, dreiteilige Deck ist in üblicher Holzbauart ausgeführt und mit Sperrholz beplankt. Es liegt auf der Schneide des sechskantigen Rumpfes und wird nach den oberen Rumpfsseiten durch je zwei kurze, parallel laufende Stahlrohrstreben abgestützt. Das Mittelstück der Tragfläche hat zwecks Vereinfachung der Fabrikation gleichbleibendes Profil. Die Ansatzstücke verjüngen sich nach außen und werden durch einen am Vorder- und Hinterholm vorgesehenen Caspar-Patentverschluß mit dem Mittelstück verbunden. Dieser Verschluß besteht aus zwei an den Holmen befindlichen Umfassungsblechen mit oberer und unterer Keilnut, die durch ineinanderschieben zur Deckung gebracht werden. Keilstücke, die durch eine Spiralfeder in die Nut gedrückt und durch eine Flügelmutter gesichert werden, dienen der festen Verbindung.

Zur Montage eines solchen „Steckflügels“ sind rund 15 Minuten erforderlich. Die Querruderzüge sind durch eine neben der Trennfuge liegende Klappe leicht zugänglich und beim Demontieren mittels Sliphaken schnell lösbar. In der Mitte des Tragdecks ist am Vorder- und Hinterholm ein Stahlrohrfachwerk befestigt, daran der Rumpf hängt. Die ganze Fluglast: Motor, Betriebsstoff und Insassen, ruht auf einer Stahlrohr-Duralumin-Konstruktion, die wiederum mit einem statisch bestimmbar, der Berechnung zugänglichen Stahlrohrfachwerk am Flügel aufgehängt ist. Auf diese Weise wird erreicht, daß alle großen Beanspruchungen nur das Metall treffen, während die Holzkonstruktion lediglich die Beplankung und Bekleidung trägt. Der Rumpf hat vorn den Motor, dahinter den Sitz für den Piloten und den Mechaniker. Dann folgt die für acht Fluggäste bestimmte Kabine, in die wegen der nur 75 Zentimeter über dem Boden angebrachten Einstiegstür ein bequemer Zugang möglich ist. Das Fahrgestell zeigt einen kurzen, organisch mit dem Rumpf verbundenen Flügel, eine durchgehende, gummigefederte Achse und hieraus folgend minimalen Widerstand. Die Spannweite beträgt 20 Meter, die Gesamtlänge 11,27 Meter, die größte Höhe 3,55 Meter, das Leergewicht 1750 Kilogramm, die Zuladung 1100 Kilogramm, das Fluggewicht daher 2850 Kilogramm. Die Geschwindigkeit wird mit 160 Kilometer in der Stunde, die Steigleistung mit 9 Minuten für 1000 Meter, die Gipfelhöhe mit 4000 Meter, der Aktionsradius mit 700 Kilometer angegeben.

der Strecke Berlin—London eingesetzt, hat die Maschine die Probe auf praktische Bewährung abgelegt und die Gunst der Luftreisenden errungen.

Als Baumaterial findet bis auf einen kleinen Teil der Tragflächen- und Leitwerkbespannung ausschließlich Holz und Sperrholz Verwendung. Der durchgehende Flügel, auf Wunsch auch dreiteilig ausgeführt, zeigt trapezförmigen Umriß, doch keine V-Form. Sein am Rumpfe hohes Profil nimmt nach außen hin gleichmäßig ab.

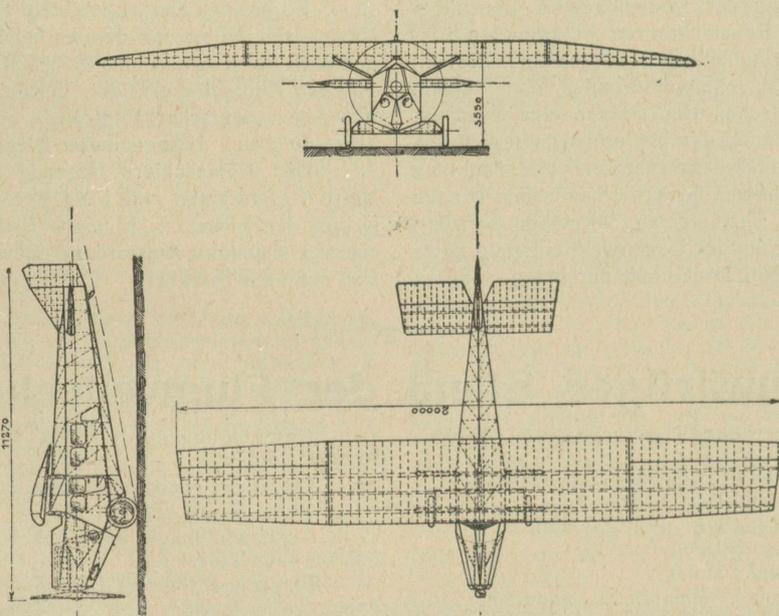
Zur Abdeckung der aus 2 Holm und den üblichen Rippen aufgebauten Tragfläche dient Sperrholz. Das macht sie äußerst verdrehungsfest und wetterbeständig. Ihre Befestigung am Rumpf erfolgt an 4 Punkten. Letzterer hat rechteckigen Querschnitt mit gewölbter Decke und ist sehr geräumig gehalten.

Hinter dem 260PS-Maybach-Motor liegt der Führersitz, daneben jener für den Mechaniker. Daran schließt die Gastkabine mit Abmessungen von 2,80 × 1,15 × 1,60 m. Dem Einstieg dienen zwei an der linken Seite angebrachte Türen. Nur zwei der sechs Fluggäste sitzen mit dem Rücken gegen die Fahrt. Für Licht und Luft sorgen 5 Fenster, von denen drei als Schiebefenster eingerichtet sind.

Der Rumpf endet in einer wagrechten Schneide, an der das Leitwerk, je ein profiliertes und ausgeglichenes Höhen- und Seitenruder, von bezw. 5,16 und 2,24 Quadratmeter Fläche befestigt sind. Das Fahrgestell zeigt normale Bauart mit durchgehender Achse.

Die wichtigsten Daten sind:

Gesamtlänge	10,87 Meter
Spannweite	18,00 Meter
Tragflächenareale	44,50 Meter
Leergewicht	1.370 Kilo
Nutzlast	880 Kilo
Fluggewicht	2.250 Kilo



„Albatros“ Hochdecker L 58

Die jedem Flieger bestbekanntesten Albatroswerke brachten im Jahre 1923 das hier abgebildete Verkehrsflugzeug, einen verspannungslosen, völlig freitragenden Hochdecker heraus, der neben dem Führer noch den Mechaniker und 6 Fluggäste aufzunehmen vermag. Auf

Flächenbelastung	50,5 kg m
Leistungsbelastung	9,4 kg PS
Geschwindigk. in Bodennähe	150 km Std.
Steigleistung	1000 m in 9 Min.

* *

Ein im modernen Verkehrsdienst sehr gut bewährtes Flugzeug ist das De Havilland D. H. 34, und bringen wir untenstehend dessen Bild. Sofort fällt der Gegensatz zu deutschen Konstruktionen auf. Doppeldecker, dünne Tragflächen, Streben und Verspannungen sind die kennzeichnenden Unterschiede. Unseren und den deutschen Ansichten nach sind dies Rückständigkeiten. Die von den Konstrukteuren der Weststaaten bei Verkehrsflugzeugen ganz besonders angestrebte hohe Tragfähigkeit bei möglichst geringer Flächenbelastung ergibt von

auch sparen. Das Sparen mit Material und Motorkraft ist daher heute oberstes Gebot im deutschen Flugzeugbau.

Die ehemaligen Ententestaaten stehen aber bisher nicht unter gleichem Druck und können sich alles das, was wir als unwirtschaftlich empfinden, erlauben. Ihnen macht es nicht viel aus, wenn infolge geringerer aerodynamischer Güte die dünne Tragfläche einen stärkeren Motor verlangt und wenn der durch Streben und Verspannungen gesteigerte Widerstand dieses Verlangens weiter steigert.



De Havilland D. H. 34.

selbst die Bevorzugung des Doppeldeckers, gegenüber dem von deutschen Konstrukteuren bevorzugten Eindecker-Typ. Daß der Doppeldecker wieder eine Strebenabstützung verlangt, ist selbstverständlich, doch scheint schon aus aerodynamischen Rücksichten eine Verspannung bei geeigneter Konstruktion entbehrlich, wodurch der Kraftbedarf wesentlich herabzusetzen wäre. Man mag welchen Standpunkt immer in aerodynamischen Fragen einnehmen, auf eines darf niemals vergessen werden: Der deutsche Flugzeugbau der Gegenwart entstand unter dem Drucke der Not. Not lernt nicht nur beten, sondern

So hat das hier abgebildete Flugzeug einen 450 PS Napier-Lion-Motor, mit dem es bei 1800 Kilogramm Leer- und 3500 Fluggewicht eine Höchststundengeschwindigkeit von 185 Kilometer erreicht. Vergleicht man diese Werte mit denen deutscher Flugzeuge, so erkennt man deutlich, wie sich die genannten Baudetails auswirken.

Das 9 Passagiere fassende Flugzeug weist 12,54 Meter Gesamtlänge und 15,64 Meter Spannweite auf. Es ist auf den Strecken: London—Brüssel—Köln und Manchester—London—Amsterdam—Berlin in Dienst und hat sich sehr gut bewährt.

Gegenwärtiger Stand der Flugweltrekorde.

Entfernung auf gerader Flugstrecke: 3166,300 Kilometer.

Flugzeug: Breguet 19 B-2. 480 PS Renault.

Pilot: Arrachart und Lemaitre.

Entfernung im Rundflug: 4400 Kilometer.

Flugzeug: Farman 450 PS.

Pilot: Drouhin und Landry.

Dauer: 45 Stunden 11 Minuten 59 Sekunden.

Flugzeug: Farman 450 PS.

Pilot: Drouhin und Landry.

Geschwindigkeit: 448,171 Kilometer.

Flugzeug: Bernard „Ferbis“ 550 PS Hispano-Suiza

Pilot: Bonnet.

Geschwindigkeit auf 100 Kilometer Entfernung: 401,279 Kilometer.

Flugzeug: Curtiss R-3 C I. 600 PS Curtiss.

Pilot: Bettis.

Geschwindigkeit auf 500 Kilometer Entfernung: 306,696 Kilometer.

Flugzeug: Nieuport-Delage, 500 PS Hispano-Suiza.

Pilot: Sadi-Lecointe.

Geschwindigkeit auf 1000 Kilometer Entfernung: 248,296 Kilometer.

Flugzeug: Nieuport-Delage 42 C I., 500 PS Hispano-Suiza.

Pilot: Lasne.

Geschwindigkeit auf 2000 Kilometer Entfernung: 218,759 Kilometer.

Flugzeug: Nieuport-Delage 42 C I., 500 PS Hispano-Suiza.

Höhe: 12,066 Meter.

Flugzeug: Gourdou-Lesseure, 300 PS Hispano-Suiza (Turbo-Kompressor).

Pilot: Callizo.

AUS DER FLUGWELT.

In 35 Stunden nach Südamerika. Eine ungeheure Begeisterung hat in Südamerika die Ankunft des Majors **Franco** der spanischen Fliegertruppe auf einem **Dornier-Wal** (siehe unser Titelbild) erregt. Von Palos nach Pernambuco hat der Dornier-Wal 5900 Kilometer in 35 Stunden, also mit 170 Stundenkilometer Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt, davon die größte Teilstrecke von 2300 Kilometer von den Kapverdischen Inseln bis Fernando Noronah in 11 Stunden. Die letzte Strecke von Fernando Noronah bis Pernambuco mußte zum Teil mit einer Schraube zurückgelegt werden. Die Napier-Lion-Motoren haben sich vorzüglich bewährt.

Das Großverkehrsflugzeug „Kondor“ der Udet-Flugzeugbau-G. m. b. H. ist ein freitragender Eindecker mit vier je 100 PS leistenden Siemens-Motoren, die in je einer Gondel unter der Tragfläche montiert sind. Der aus Duralumin gebaute Rumpf bleibt daher für die aus Führer, Orter und Funker bestehende Besatzung und die auf 8 Köpfe veranschlagten Fluggäste reserviert. Das Leergewicht stellt sich auf 3 Tonnen, die Zuladung auf 1,5 Tonnen, das Fluggewicht somit auf 4,5 Tonnen. Die Flächenbelastung beträgt 64,4 Kilogramm pro Quadratmeter, die Leistungsbelastung 10,7 Kilogramm pro Pferdekraft, die Höchstgeschwindigkeit 165 Stundenkilometer.

Im 6. Rhönsegelflug 1925 wurden, wie wir einem im 2. Heft der ZFM. vom 28. Jänner 1926 enthaltenen Aufsatz unseres Mitarbeiters, des H. Ing. Roland Eisnlohr, entnehmen, von 52 auf der Rhön erschienenen Flugzeugen im Vorwettbewerb 253, im Hauptwettbewerb 245, zusammen somit 498 Flüge ausgeführt. Im Durchschnitt entfallen daher 9,4 Flüge auf ein Flugzeug, was der Verfasser als zu wenig bezeichnet. Wenn wir uns als Fernstehende eine Meinungsäußerung gestatten dürfen, so möchten wir aus den angeführten Zahlen nicht so sehr auf unzureichendes Interesse am Rhönsegelflug, als vielmehr darauf schließen, daß die für ihn angesetzte Jahreszeit nicht gerade die günstigste war und deshalb nur zu oft die Witterung ein Fliegen unmöglich machte.

Ueber den deutschen Seeflugwettbewerb 1926 berichteten wir auf Grund der damals vorgelegenen vorläufigen Ausschreibung in unserer Folge 1—1926. Nunmehr sind die endgültigen Bestimmungen erschienen, weshalb wir auf diese gewiß bedeutende Veranstaltung nochmals zurückkommen. Zwischen beiden Fassungen liegen prinzipielle Unterschiede nicht vor. Mit Genehmigung des Lufrates wurden lediglich die Beiwerte und Beizahlen für das Normalflugzeug heraufgesetzt, einige Härten ausgemerzt und redaktionelle, das Lesen der Bestimmungen erleichternde Aenderungen vorgenommen. Mit Recht darf man von diesem in der zweiten Hälfte des Juli l. J. abzuhaltenden Wettbewerb eine nachrückliche Förderung deutschen Flugzeugbaues erhoffen. Wir werden nicht ermangeln, unsere Leser über alle einschlägigen Vorfälle auf dem laufenden zu halten und besonders die Endergebnisse einer eingehenden Darstellung zu unterziehen.

Britische und französische Luftverkehrsbilanzen. Im Jahre 1924 wurde die mit Subventionsmonopol ausgestattete „Imperial Airways Ltd.“ mit einem Aktienkapital von 1 Million Pfund Sterling gegründet. Ihr erstes Betriebsjahr schloß nach Einrechnung der mit 137.000 Pfund bemessenen Regierungssubvention mit einem Defizit von 15.217 Pfund. Als Ursache dieses betäubenden Resultates wird neben einem Streik der Flugzeugführer der Rückgang des Fluggastanteiles von 97 Prozent auf 58 Prozent angeführt. Die Briten ziehen fremde, vornehmlich französische, den eigenen Flugzeugen vor. Das macht sich in den Bilanzen der französischen Unternehmungen natürlich deutlichst fühlbar. Zum Belege hiefür sei mitgeteilt,

daß die Einnahmen sämtlicher französischer Luftverkehrslinien im Jahre 1923 nur 17 Prozent ihrer Ausgaben betragen, während ein Jahr später schon 24 Prozent, im Jahre 1925 gar 69 Prozent erreicht wurden. Der Luftverkehr Paris—London soll mit einem Reingewinn von 600.000 Fr. abgeschlossen haben. Falls in dieser Ziffer einerseits alle Ausgaben inbegriffen, die Regierungsbeihilfen aber weggelassen sind, darf sich Frankreich rühmen, die einzige auf eigener Kraft ruhende Luftverkehrslinie zu besitzen.

Das Vickers-Vanguard-Verkehrs-Großflugzeug, als Doppeldecker ausgeführt, faßt in seiner Kabine 25 Fluggäste und erhält von 2 Rolls-Royce-„Condor“-Motoren zu je 650 PS 181 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit. Sein Leergewicht beträgt 5450 Kilogramm, das Fluggewicht 8300 Kilogramm. Die Flächenbelastung wird mit 40,7 Kilogramm pro Quadratmeter, die Leistungsbelastung mit 6 Kilogramm pro Pferdekraft, die Flächenleistung mit 6,4 PS pro Quadratmeter angegeben. (ZFM. 2—1926.)

Der französische Handelsluftverkehr umfaßt derzeit folgende 9 Linien: Paris—London, Paris—Brüssel—Amsterdam, Paris—Zürich—Innsbruck—Wien—Budapest—Bukarest—Kostantinopel—Angora, Wien—Prag—Warschau, Toulouse—Casablanca, Oran—Casablanca, Alicante—Oran, Alicante—Algier, Casablanca—Dakar und Antibes—Ajaccio. Die Länge des Netzes stellt sich auf fast 8000 Kilometer.

Richtungslüge mit Rahmenantennen wurden, wie der „Berliner Lokal-Anzeiger“ meldet, im Jänner l. J. in England mit Erfolg durchgeführt. Die Eigenart der Rahmenantenne, die Lautstärke mit dem Winkel zur Sende-richtung zu ändern, wird hier gerade so ausgenützt, wie dies bei der Ortung geschieht.

Das russische Tolstich-Flugzeug, ein verstrebtter, gestaffelter Doppeldecker mit Sperrholzrumpf, üblichem Leitwerk und Fahrgestell, weist folgende Hauptdaten auf: Spannweite 6,5 Meter, Länge 3,2 Meter, Höhe 1,75 Meter, Flügeltiefe 0,81 Meter, Seitenverhältnis 1 : 8, Staffelung 0,2 Meter, Tragflächenareale 10,5 Quadratmeter, 16 PS luftgekühlter J. A. L. E. Zweizylinder-Motor, Leergewicht 85 Kilogramm, Zuladung 83 Kilogramm, daher Fluggewicht 168 Kilogramm, Tragflächenbelastung 16 Kilogramm pro Quadratmeter, Leistungsbelastung 10,5 Kilogramm pro Pferdekraft, Flächenleistung 1,52 PS pro Quadratmeter. (ZFM. 2—1926.)

Einen nicht unwichtigen Beitrag zur Benützung von Flugzeugen liefert die Tatsache, daß unter den Fluggästen französischer Unternehmungen nur 6 Prozent Franzosen zu verzeichnen sind, während der Deutsche Aero-Lloyd bloß 31 Prozent Nichtdeutsche ausweist.

Als Luftfracht kommen, den genannten Erfahrungen zufolge, vornehmlich in Betracht: Edelsteine und -metalle, Uhren und Juwelen, Zeitungen in Ballen und Bilder, Pelze und Seidenwaren, Fasanen und sonstige Delikatessen, Kugellager und Präzisionsinstrumente, Filme und Glühlampen. Wir bringen diese auf Vollständigkeit keinen Anspruch erhebende Liste zur Illustrierung der allgemeinen Pharse, für den Luftfrachtverkehr kämen Güter in Betracht, die entweder leicht verderblich oder hochwertig sind, weil unserer Meinung nach Konkretisierung stets vorteilhaft ist. Befriedigend ist der dermalige Umfang des Luftfrachtverkehrs noch nicht. Es fehlt die gewinnbringende Masse. Abhilfe kann nur darin gefunden werden, daß der Luftverkehr sich größter Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit befleißt und hierauf gestützt in Spediteurkreisen und Zeitungsverlagen eine intensive Propaganda unter besonderer Betonung der Vorteile der beim Luftfrachtverkehr vereinfachten Zollabfertigung entfaltet.



Janaushek Gramophone

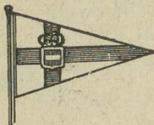
WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.



Die Festlichkeiten des Union-Yacht-Club zur Feier seines 40jährigen Bestandes.

I.

Protokoll

des außerordentlichen Seglertages des Union-Yacht-Club am 2. Februar 1926, 6 Uhr, im Festsaal der Technischen Hochschule in Wien.

Der Vorsitzende Prof. Dr. Hans Frisch eröffnet um 6 Uhr 15 Min. die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Hochansehnliche Festversammlung!

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich eröffne den außerordentlichen Seglertag, der zur Feier des 40jährigen Bestandes unseres Union-Yacht-Club heute hier zusammengetreten ist und heiße Sie alle auf das herzlichste willkommen!

Vor allem begrüße ich Seine Magnifizenz den Rektor der Technischen Hochschule, Herrn Prof. Dr. Heinrich Mache, unseren Hausherrn, und ich spreche ihm den Dank des Union-Yacht-Club aus, nicht nur dafür, daß er uns in so überaus lebenswürdiger Weise die Abhaltung des Seglertages in diesem würdigen Raume gestattet hat, sondern auch für sein persönliches Erscheinen, das wir als Ehrung für unseren Klub hoch einschätzen.

Mit besonderer Freude begrüße ich unsere verehrten Gäste aus dem Deutschen Reich, ihre Anwesenheit an unserem Feste zeigt von neuem, wie innig die deutschen Sportgenossen mit uns Oesterreichern verbunden sind, nicht nur in sportlicher, sondern auch in jeder anderen Beziehung, denn für uns deutsche Segler sind ja die Grenzpfähle, die noch immer quer durch die deutschen Lande führen, längst gefallen.

Ich begrüße ferner alle hier versammelten Damen und Herren, die Mitglieder des Union-Yacht-Club und die Vertreter der Zweigvereine, alle Generationen seit vier Dezennien. Ihre zahlreiche Teilnahme ist ein Beweis dafür, daß das Leben und der Geist des Union-Yacht-Club weiter wirken, auch wenn unsere Segelreviere verschneit und vereist sind und die Yachten ihren Winterschlaf halten.

Mein Gruß von dieser Stelle und in diesem festlichen Augenblick gilt aber auch allen jenen Mitgliedern unseres weitverzweigten Vereines, die heute nicht die Möglichkeit haben, sich in unserer Mitte einzufinden. Wie so mancher von diesen heute im Geiste bei uns weilen dürfte, so wollen auch wir ihrer in Treue gedenken.

Zu unserem lebhaften Bedauern gehört zu den Abwesenden auch Herr Geheimrat Busley, der Präsident des Deutschen Segler-Verbandes, der sich in Südamerika befindet und dem Union-Yacht-Club schriftlich seine besten Wünsche zum Geburtstagste sendet.

Ferner ist eine lange Reihe Begrüßungstelegramme und Briefe aus Deutschland und Ungarn sowie aus verschiedenen Gegenden unseres engeren Vaterlandes eingelaufen, von denen ich Ihnen hier nur die Telegramme des Deutschen Segler-Verbandes und des Königlich ungarischen Yacht-Club zur Kenntnis bringen will.

Der Deutsche Segler-Verband telegraphiert:

„Der Vorstand des Deutschen Segler-Verbandes spricht dem Union-Yacht-Club die herzlichsten Glückwünsche zur Feier seines 40jährigen Bestehens aus. Der Vorstand hofft, daß die Verbindung zwischen deutschem und österreichischem Segelsport, die zum größten Teil das Verdienst des Union-Yacht-Club ist, nie wieder gelöst wird. Oswald, stellvertr. Vorsitzender.“

Das Telegramm vom Commodore des Königlich ungarischen Yacht-Club lautet:

„Anlässlich des außerordentlichen Seglertages wollen auch wir Flaggenhissen und nehmen im

Geiste an Ihrem Festtage teil mit unseren besten Wünschen für die weitere Entwicklung des österreichischen Segelsportes sowie den herzlichsten sportfreundlichen Grüßen.
Der Königl. Ung. Yacht-Club,
Graf Szechenyi Emil, Commodore.“

Meine Damen und Herren! Der Union-Yacht-Club tritt heute in ein neues Dezennium seines Lebens, und an solchen Jahrestagen blickt der Mensch — und warum nicht auch ein Verein — gerne zurück, denn er schöpft aus der Vergangenheit Hoffnung für die ungewisse, undurchdringlich verschleierte Zukunft; aus der bisherigen Entwicklung meint man auf die künftige des Lebewesens schließen zu können, und wenn wir dies für unseren Klub tun, so kann uns das Ergebnis wahrlich zuversichtlich stimmen.

Mit 40 Jahren steht der Union-Yacht-Club, einem Menschen verglichen, im besten Mannesalter, jedenfalls ist er, wie wir alle ihn kennen, gesund und kräftig und seine Entwicklung läßt nichts zu wünschen übrig. Er zeigte immer ein ganz natürliches Wachstum, kein plötzliches Aufschließen, kein kümmerliches Fortvegetieren und niemals waren Kunstgriffe irgend welcher Art notwendig, ihn am Leben zu erhalten. Aber, der Vergleich mit dem Menschen hinkt, denn ein Verein, wie der Union-Yacht-Club es ist, wird, je mehr Jahresringe er ansetzt, immer stärker und kräftiger, bei ihm bringt die Zahl der Jahre kein Altern, kein Nachlassen der Kräfte, kein Greisentum mit sich. Wie unsere herrlichen Alpenseen immer frisch und jugendlich bleiben durch das kristallklare Wasser, das ihnen von den Gletschern und Firnen unversiegbar zuströmt, so verjüngt sich auch unsere Gemeinschaft im Wandel der Zeiten immer wieder, stetig und sicher. Die Jahre vermögen uns nichts anzuhaben — das zeigt schon ein Blick auf die Jungmannschaft in unseren Zweigvereinen — und wenn wir heute mit 40 Jahren stark und gesund sind, so werden wir nicht minder kräftig dastehen, wenn wir 80 und 100 Jahre zählen — daran wollen wir nicht zweifeln.

Wenn wir aber dem Union-Yacht-Club heute für seinen ferneren Lebensweg etwas wünschen, so ist es das, daß seine Stärke auch in Zukunft in **innerer Kraft, in gesunder Verfassung und festem Zusammenhalt seiner Zweige** bestehen möge. Es ist gewiß zu begrüßen, daß unsere Mitgliederliste und unser Yachtregister so viel hundert Namen aufweisen, daß diese Zahlen bisher immer gewachsen sind und auch weiter wachsen, so daß wir hoffen, in kurzer Zeit einen zehnten Zweigverein in unserer Mitte begrüßen zu können. Aber diese Zahlen machen nicht unsere Stärke, und wehe uns, wenn jemals auch im Segelsport die Zahl, die brutale Mehrheit entscheidend werden sollte. Denn der Segelsport ist wie kein zweiter ein **aristokratischer Sport** in des Wortes bester Bedeutung, das Segeln ist eine Kunst, die bisher jeder Proletarisierung gespottet hat. Unser Bestreben muß dahin gehen, uns hier mit aller Macht dem Zug der Zeit entgegenzustemmen und unseren Sport reinzuhalten von der alles ergreifenden Nivellierung und der verderblichen Gleichmacherei, die nur herabdrücken kann, niemals erheben.

Unsere Stärke liegt in der **Einigkeit** und in der **Einheitlichkeit** unseres Clubs, nicht nur sportlich die gleichen Ideale anzustreben, sondern auch gesellschaftlich ein geschlossenes Ganzes zu bilden ist das Ziel unserer Gemeinschaft, und diese Einheit zu erhalten, muß unsere heilige Pflicht sein.

Und so möge es denn dem Union-Yacht-Club ver gönnt sein, noch viele Generationen von Seglern heranzubilden und auf unabsehbare Zeit hinaus als sportliche und gesellschaftliche Macht seine hohen Ziele verfolgen, zur Freude aller seiner Mitglieder und zur Ehre der uns allen teuren Flagge!“

Nun ergreift der erste Vizepräsident des Union-Yacht-Club, Herr Sektionschef Dr. Hans Maurus, das Wort zur Festrede:

„Meine sehr geehrten Damen und Herren!
Liebe Klubgenossen!

Nur Gründungen solcher Vereinigungen, welche von einem lebenskräftigen Gedanken getragen werden, welche in ihren Zielen mehr bedeuten, als die Befriedigung des Zusammenschlußbedürfnisses gleichgesinnter Personen, tragen die Gewißheit des Erfolges und eines dauernden Bestandes in sich — alle anderen sind vorübergehende Erscheinungen in den weiteren und engeren Kreisen der Gemeinschaft der Menschen, sie blühen, so lange sie die Kraft und der Wille ihrer führenden Persönlichkeiten hält und trägt, sie verfallen und verschwinden, so bald diese Personen nicht mehr sind oder deren Interesse an ihrer Gründung erlahmt.

Als vor 40 Jahren sich eine Handvoll Herren unter der Führung des Herrn Edward Drory entschloß, eine Gemeinschaft zu errichten mit dem Ziele des Betriebes und der Förderung des Segelsportes in Oesterreich, da waren für dieses Unternehmen alle Voraussetzungen gegeben, die ihm einen Erfolg verbürgten.

Der Segelsport selbst, damals in Oesterreich weiteren Kreisen fremd, mit seiner inneren Kraft, seine Anhänger dauernd festzuhalten und neue Jünger zu erwerben, war das rechte, starke und beständige Band für die Vereinigung, geschaffen dazu, Kräften gesunder Menschen neben ihrem Berufe ein Betätigungsgelände zu eröffnen, auf dem Mannesmut und Tüchtigkeit erprobt und gemessen und zugleich im Genusse der Natur frohe Geselligkeit gepflegt und im Kampfe mit den Elementen treue Kameradschaft geschlossen und bewährt werden kann.

Und das Gebiet der Betätigung dieses schönsten und herzerfreudsten aller Sporte? Konnte es ein idealeres geben, als unser Land, geziert und belebt durch den Perlenkranz seiner Gebirgsseen, jeder in seiner Eigenart schön, jeder dem Segler neue, andere Aufgaben stellend, andere sportliche Probleme zur Lösung bietend.

Was den Erfolg versprochen hat, hat auch den Erfolg gebracht. Ich glaube es unterlassen zu sollen, die Geschichte der Gründung unseres Vereines und seiner Entwicklung in den ersten 25 Jahren seines Bestandes, die unser lieber, leider so früh dahingeschiedene Klubgenosse H. Oberlandesgerichtsrat Dr. Weinlich in unserer Festschrift des Jahres 1911 so meisterhaft beschrieben hat, im Rahmen dieser Erinnerungsansprache wieder aufzurollen. Aus drei Zweigvereinen mit 61 Mitgliedern sind nunmehr 9 Zweigvereine mit 840 Mitgliedern geworden. Die Spalten des Yachtregisters, welches im Jahre 1886 14 eingetragene Yachten aufwies, haben jetzt für 248 Namen Raum zu finden.

Meine Aufgabe am heutigen Fest- und Ehrentage unseres Klubs wird es sein, Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, in möglichst gedrängter Form vor Augen zu führen, was die weiteren 15 Jahre seit unserem 25jährigen Jubiläum unserem Vereine gebracht haben, und wie es gelungen ist, vermöge der tragenden Lebenskraft unseres idealen Zieles den Bestand unseres Bundes durch schwere Kriegs- und Nachkriegszeit hindurch zu erhalten und uns zu neuer Blüte emporzuarbeiten.

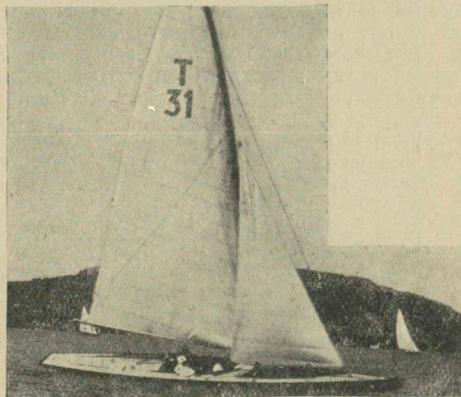
Mag vieles von dem, was ich mir nun vorzutragen erlauben werde, nüchterne Tatsache, trockenes Material sein, so erbitte ich mir im voraus, meine sehr geehrten Damen und Herren, Ihre Vergebung und bitte dies damit entschuldigen zu wollen, daß Tatsachen, Ziffern und Jahreszahlen ja das tragende Gerüste der Geschichte bilden, über das Erinnerung und Phantasie jedes Einzelnen jenes Bildnis zaubern soll, das der Begriff unseres Sportes und unserer Vereinigung in seinem Geiste geschaffen hat.

Die Gedenkschrift unseres verewigten Freundes Dr. Weinlich hat unseren Klub verlassen, als er im Jahre 1911 im Zeichen blühenden Aufschwunges einer schönen Zukunft entgegenging. Schwere Stürme sind inzwischen über uns und unser Vaterland hinweggebraust, in Kampf und Not sind unsere Jungmannschaften an die Grenzen geeilt und manchen lieben Freund und Sportgenossen haben wir zu betrauern, der als Held auf dem Felde der Ehre für uns alle gefallen ist. Ihnen allen wird das ehrende, dankbare Gedenken unseres Klubs für alle Zeiten gewiß sein,

Die Spanne Zeit bis zum Ausbruche des Weltkrieges hat einen Versuch zur Schaffung eines österreichisch-ungarischen Seglerverbandes gebracht. Der Union-Yacht-Club, welcher im Jahre 1910 der International-Yacht Racing Union beigetreten war, in welcher als Landesvertretung Oesterreich-Ungarn das k. u. k. Yacht-Geschwader in Pola fungierte, war bestrebt, sich auch einen bescheidenen Platz und eine Vertretung in dieser Union zu sichern und bemühte sich, die Errichtung eines österreichisch-ungarischen Seglerverbandes in die Wege zu leiten, um so wenigstens indirekt seine Stimme im internationalen Sportsleben zur Geltung zu bringen, doch sind die Verhandlungen an der Haltung des k. u. k. Yacht-Geschwaders, welches auch nicht den geringsten Teil seiner allein führenden Position aufzugeben geneigt war, gescheitert.

Mit kaiserlicher Entschloßung vom 3. August 1911 wurde dem Union-Yacht-Club gestattet, die Bezeichnung „kaiserlich-königlich“ im Titel des Stammvereines und der Zweigvereine, sowie im Vereinsabzeichen über dem silbernen, aufrechten, unklaren, von zwei goldenen Lorbeerzweigen umfaßten Anker die Spangenkronen (wie sie in der Kriegs- und Handelsflagge erscheint) zu führen.

Während nach der staatlichen Neuordnung als selbstverständliche Folge derselben die Führung der Bezeichnung „kaiser-königlich“ in Wegfall gekommen ist, hat unser Verein das ihm hienach zugebilligte, auch ver-



einsbehördlich genehmigte Vereinsabzeichen weiterhin beizubehalten sich für berechtigt erachtet.

Im Jahre 1912 ist der Bregenzer Seglerverein über sein Ansuchen als Zweigverein Bodensee in den Union-Yacht-Club aufgenommen worden; so erfreulich diese weitere Ausdehnung unseres Vereines war, so ist es doch vermöge der örtlichen Entfernung dieses Zweigvereines vom Sitze der zentralen Klubverwaltung, trotz ehrlicher Bemühungen auf beiden Seiten, zu einem innerlichen Zusammenschlusse nicht ganz gekommen und wir mußten, als nach dem Umstürze den Bregenzern die Möglichkeit geboten war, als selbständiger Verein in den Deutschen Segler-Verband einzutreten, ihren Austritt aus unserem Vereine zwar bedauern aber auch verstehen.

Das Jahr 1914 brachte dem Union-Yacht-Club als neuen Zuwachs den Zweigverein Grundsee.

Während in den Kriegsjahren der gemeinsame sportliche Betrieb im Klub auf ein äußerst geringes Maß beschränkt blieb, hat sich durch die politische Konstellation die Gelegenheit gegeben, die Stellung des Union-Yacht-Club im Gesamtleben der Seglerwelt nach außen wirksamer zur Geltung zu bringen. Die International Yacht Racing Union war bis Ende 1917 befristet. Der Ausbruch des Weltkrieges ließ die Verlängerung dieser Union als ausgeschlossen erscheinen. Hiemit fiel auch das Mandat des k. u. k. Yacht-Geschwaders zur österreichisch-ungarischen Landesvertretung. Um hierfür Ersatz zu schaffen, wurde im Mai 1916 nach mühsamen Vorverhandlungen während welcher des Yacht-Geschwader seine ursprünglich ablehnende Haltung schließlich aufgegeben hatte, der österreichisch-ungarische Yacht-Verband ins Leben gerufen.

Dieser Verband war eine Vereinigung österreichischer und ungarischer Yachtvereine und bestand zunächst aus dem k. u. k. Yacht-Geschwader, dem k. k. Union-Yacht-Klub und dem Kiraly magyar Yacht-Club denen sich späterhin mehrere kleinere Vereine anschlossen,

Dieser Verband hat sich noch im gleichen Jahre mit dem Deutschen Segler-Verbande zum deutsch-österreichisch-ungarischen Segler-Verbande vereinigt.

Mit den Seglertagsbeschlüssen der Jahre 1916 und 1917 hatte der Deutsche Segler-Verband ein neues deutsches Meßverfahren an die Stelle der bisherigen internationalen Vorschriften für R-Klassen und der früheren nationalen Vorschriften für die Verbandjollen und Kreuzerlassen gesetzt.

Der österreichisch-ungarische Yacht-Verband hat auf dem Seglertage vom Mai 1918 diese Meßvorschriften gleichfalls angenommen und sich auch die bisherigen internationalen Wettsegelbestimmungen zu eigen gemacht.

Durch diesen Beschluß erschien die volle Rechtsgleichheit zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland hergestellt und eine wichtige Periode in der Entwicklungsgeschichte des österreichisch-ungarischen Seglertages zum glücklichen Abschlusse gebracht.

Allein diesen Verbänden war keine lange Lebensdauer beschieden. Der Ausgang des Weltkrieges hat mit vielen anderen Institutionen auch den österreichisch-ungarischen Yacht-Verband zerschlagen und damit ebenso dem deutsch-österreichisch-ungarischen Segler-Verbande seine Grundlage entzogen.

Der Union-Yacht-Club stand sohin nach dem Umsturze außerhalb jeder zwischenstaatlichen Vereinigung. Es mußte also sein Streben sein, wieder einen Anschluß an eine führende Sportgemeinschaft zu finden, und da war es wohl die erfreulichste Lösung des krisenhaften Zustandes, als uns der Deutsche Segler-Verband, mit dem uns ja dank der vorhergegangenen Verbandsgründungen bereits freundschaftliche Beziehungen vereinigt hatten:



die Bruderhand reichte und unter dem Zeichen der Stammesgemeinschaft und der damals vor Abschluß der Friedensverträge angenommenen Staatsgemeinschaft in den Verband aufnahm.

In dieser Verbandsgemeinschaft ist es dem Union-Yacht-Club gelungen, kraft seiner ausgezeichneten Vertretung und seiner Stimmenzahl eine maßgebende Position zu erreichen; unseren allgemeinen und speziellen Wünschen auf dem Gebiete seglerischer Gesetzgebung ist in den entscheidenden Punkten stets Erfüllung zuteil geworden. Unsere Wertung im Deutschen Segler-Verbande ist auch dadurch zum deutlichen Ausdruck gekommen, daß über unsere Einladung als Ort der Tagung des nächsten, 1927, stattfindenden Seglertages Wien erwählt wurde.

Der Ausblick auf die durch unseren Eintritt in den Deutschen Segler-Verband zu gewärtigende äußere Rechtslage ließ auch eine Umgestaltung unserer inneren Vereinsverfassung, eine Aenderung der Satzungen als geboten erscheinen.

Sollte dem Union-Yacht-Club eine möglichste Geschlossenheit seines Auftretens im Deutschen Segler-Verbande gesichert und zugleich sein Anspruch auf das primäre Selbstverwaltungsrecht in allen österreichischen Seglerfragen derart unzweideutig zum Ausdruck kommen, daß das Wiederaufleben dieses Rechtes im Falle unseres Austrittes aus dem Deutschen Seglerverbande von selbst erfolgt, so mußte eine Aenderung unserer Satzungen in diesem Sinne vorgenommen werden.

Es wurde daher ein Entwurf neuer Satzungen ausgearbeitet, welche den bisher bestandenen Verbandscharakter des Union-Yacht-Club in den Hintergrund

rückte und dafür die Geschlossenheit eines einheitlichen Vereines in die erste Linie stellte. Dies geschah insbesondere durch die Feststellung der Mitgliedschaft der Mitglieder der einzelnen Zweigvereine im Gesamtklub und durch die Schaffung eines, mit individueller Stimmrechte eingerichteten Seglertages an Stelle des als Kurienparlament bisher fungierenden Kongresses. Auch traf dieser Entwurf Vorsorge dafür, daß die Pflege der gemeinsamen Angelegenheiten, insbesondere alle normativen Verfügungen dem Gesamtklub zugewiesen wurden, während die Befriedigung der nach den einzelnen Segelrevieren verschiedenen örtlichen Bedürfnisse den Zweigvereinen ohne Einschränkung überlassen wurde.

Weiters sah der Entwurf auch die Beseitigung eines als Anachronismus aus der Zeit der Gründung in die jetzt gänzlich veränderten Verhältnisse hineinragenden Zustandes vor, nämlich der privilegierten Stellung des Stammvereines, kraft welcher dieser dem Gesamtklub die Funktionäre stellte und ein Vetorecht am Kongresse besaß.

Dieser Entwurf wurde vom Kongresse des 13. Februar 1921 beschlossen und bildet mit den von den weiteren Seglertagen beschlossenen, weniger wesentlichen Aenderungen die Satzungen des Union-Yacht-Club.

Im Jahre 1922 ist der Zweigverein Millstättersee und im Jahre 1925 der Zweigverein Mattsee in den Verband des Union-Yacht-Club aufgenommen worden. Seit dem Jahre 1924 besitzt der Union-Yacht-Club ein Organ für seine Verlautbarungen — die Monatschrift „Flugzeug und Yacht“.

So steht heute unser Gesamtklub, ausgestattet nach außen mit achtunggebietendem Einflusse im deutschen Seglerleben, konsolidiert, als geschlossene, mit allen Befugnissen des Selbstbestimmungsrechtes in österreichischen Seglerfragen ausgestattete Einheit da, als Vereinigung, der auf dem Gebiete unseres Sportes die wohlverdiente hohe Einschätzung ihrer Bedeutung und Stärke nicht versagt werden kann.

Ich kann diese Darstellung der Schicksale und des Werdeganges unseres Gesamtklubs in den letzten 15 Jahren nicht schließen, ohne jener Persönlichkeit zu gedenken, deren voraussehender Leitung, deren hervorragendem Organisationstalent und deren nimmermüder Arbeitskraft unser Klub — ich kann es ohne Uebertreibung sagen — wohl die Stellung verdankt, die er heute einnimmt, unseres vereinigten Präsidenten Dr. Hans Freiherrn von Friebeisz. Er war es, der die Verhandlungen wegen Gründung eines österreichisch-ungarischen Yacht-Verbandes und eines deutsch-österreichisch-ungarischen Seglerverbandes geführt hat; aus seiner Feder stammen die Entwürfe für die Satzungen dieser Organisationen. Seiner Tatkraft und seiner Verhandlungskunst war auch das Zustandekommen dieser Vereinigungen zu danken. Seine Initiative führte zu unserer Aufnahme in den Deutschen Segler-Verband, er war es wieder, der die neuen Satzungen des Union-Yacht-Club verfaßte, der sie in eingehender Beratung beschlußreif machte und zur Annahme gebracht hat.

Diese von den schönsten Erfolgen gekrönte Tätigkeit sowie sein sonstiges stets die vornehmen Traditionen unseres Klubs wahrendes Wirken darf und kann ihm nie vergessen werden.

Nun würde eine besonders lockende Aufgabe vor mir stehen, nämlich den geehrten Klubgenossen in allen Details zu erzählen, wie sich die Schicksale der einzelnen alten Zweigvereine in den letzten 15 Jahren gestaltet haben, wie die neuen Zweigvereine sich entwickelt haben. Wir alle hängen ja, so treue Mitglieder des Gesamtklubs wir auch sind, mit allen Beziehungen unserer Erinnerungen und Anhänglichkeit zunächst an unsern Verein, jenem Zweigvereine, dessen Segelrevier das unsere ist, und was wäre dankbarer, als jedem vor Augen zu führen, wie das, was er selbst erlebt, woran er selbst mitgearbeitet hat, sich als lebendiger Teil der Geschichtsschreibung darstellt.

Aber die mir zu Gebote stehende Zeit ist zu kurz und ich muß der Hoffnung Ausdruck geben, daß es uns einmal möglich sein wird, das heute Versäumte in anderer Form nachzuholen.

Und so muß ich mich darauf beschränken, heute zu sagen, daß die im Jahre 1911 bereits bestandenen Zweigvereine dank der Sportfreudigkeit ihrer Mitglieder und ihrer aufopfernden, in den schwierigsten Lagen nicht

verzagenden Leitung die schweren Jahre der Kriegs- und Nachkriegszeit glücklich überstanden haben und neuer Blüte entgegengehen. Das Leben des Gesamtklubs besteht aus dem Leben seiner Teile, und so muß außer diesen allgemeinen Worten zum mindesten noch das gesagt werden, was auch für die große Gemeinschaft von Bedeutung ist.

In diesem engen Rahmen kann wenigstens der jublierenden Vereine und ihrer jüngsten Tätigkeit mit wenigen Worten besonders gedacht werden.

Der Union-Yacht-Club Stammverein, durch die Natur seines Gewässers dazu gezwungen, hat sich als Pflegstätte der Kleinsegelerei bewährt und sich das Verdienst erworben, durch seinen beispielgebenden Sportbetrieb auch die fremden an diesem Wasser ansässigen Seglervereinigungen für ein regelrecht sportliches Segeln zu gewinnen.

Dem Union-Yacht-Club Wörthersee ist es gelungen, eine hervorragende Rolle dadurch zu erreichen, daß er es verstanden hat, eine große Anzahl neuer Klassenboote unter einem Stander zu vereinigen und der Flagge des Union-Yacht-Club durch Veranstaltung von Länderwettkämpfen und sportbegeisterte Teilnahme an denselben im benachbarten Auslande Geltung und Ansehen zu verschaffen.

Der Union-Yacht-Club Attersee, dessen Mitgliederzahl eine besonders auffällige Steigerung erfahren hat, hat unter großen Opfern seine Klubanlagen ausgebaut und bietet durch das umfangreiche und abwechslungsreiche Programm seiner Wettfahrten seinen Mitgliedern und Gästen reiche Gelegenheit zu schönem Sport. Auch die Kurve seiner Entwicklung zeigt steil nach aufwärts.

Der Union-Yacht-Club Wolfgangsee, der heuer zugleich mit den vorgenannten 40jährigen Jubilanten das 25jährige Jubiläum feiert, hat es zustande gebracht, nach gründlichem Ersterben allen Sports in den Kriegsjahren wieder eine achtunggebietende Stellung einzunehmen; sein Yachtregister weist eine stattliche Zahl von Klassenbooten auf, und schöne Felder erscheinen am Starte seiner Wettfahrten.

Mögen es die anderen Zweigvereine entschuldigen wenn ich mich, von der Zeit gedrängt, darauf beschränke, von ihnen zu sagen, daß es auch bei ihnen stets aufwärts geht, daß Sportbetrieb und Sportfreudigkeit in dauerndem Aufschwung begriffen sind, und daß seitens ihrer Klubleitungen alles geschieht, um den vorhandenen Grundstock auszubauen, die sportliche Betätigung anzuregen und auszudehnen und den Geist der Gemeinschaft zu pflegen und zu erhalten.

Blicken wir nun zurück auf die 40 Jahre des Werdeganges und die Entwicklungsstufen unserer Vereinigung, sowohl des Gesamtklubs wie der einzelnen jublierenden Zweigvereine, so muß uns ein Gefühl berechtigten Stolzes erfüllen.

Aus bescheidenen Anfängen hervorgegangen nimmt der Union-Yacht-Club von Jahr zu Jahr an äußerer Geltung und innerer Bedeutung wachsend, als Pfleger und Förderer eines der schönsten und edelsten Sporte, wie als vornehme, ihren exklusiven Charakter stets treu bewahrende gesellschaftliche Vereinigung jene hochangesehene Stellung im Sportsleben und in der Gesellschaft ein, die ihm seine Leitung und das einträchtige Zusammenwirken seiner Mitglieder errungen haben.

Es ist ein stolzes Erbe, das wir übernommen haben und das zu bewahren und im Geiste seiner Gründer und deren Nachfolger auf weitere Höhen zu führen wir verpflichtet und bereit sind.

Und mit jener Zuversicht, die der errungene Erfolg verleiht, wollen wir der kommenden Entwicklung, der weiteren Tätigkeit, den künftigen Errungenschaften unserer schönen Vereinigung entgegenblicken und unseren Wünschen für ihre glänzende Zukunft mit dem Seglerlufte Ausdruck verleihen:

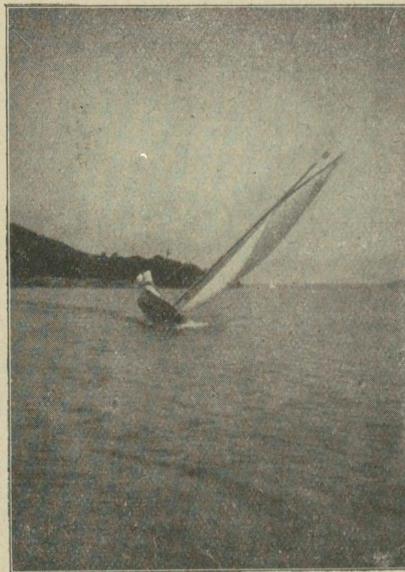
Der Union-Yacht-Club hipp, hipp, hurrah!"

Die Versammlung stimmt mit Begeisterung dem Rufe zu und lohnt die Rede mit lautem Beifall.

Zum nächsten Punkt der Tagesordnung nimmt der zweite Vizepräsident Hofrat v. Meiß-Teuffen den Vorsitz und erteilt Herrn Sektionschef Baron Alter das Wort.

Sektionschef Baron Alter stellt im Namen des Vorstandes den Antrag, folgende Herren zu Ehrenmitgliedern des Union-Yacht-Club per acclamationem zu ernennen:

Geheimrat Professor Dr. Ing. Carl Busley, Präsident des Deutschen Segler-Verbandes, Berlin;
Konsul Hugo Kustermann, Präsident des Kgl. bayr. Yacht-Club, München;
Robert Baum, Mondsee (Z. V. Mondsee);
Professor Dr. Paul Clairmont, Zürich (Z. V. Wörthersee);
Ingenieur Rudolf Flatz, Wien (Z. V. Mondsee);
Prof. Dr. Hans v. Frisch, Wien (Z. V. Wolfgangsee);
Dr. phil. et jur. Robert Johnny, Wien (Z. V. Wörthersee);
Oskar Lechner, Wien (Z. V. Wörthersee);
Sektionschef Dr. Hans Maurus, Wien (Stammverein);
Ingenieur Siegfried Held, Wien (Z. V. Mondsee);
Dr. Ernst Obermayer v. Rechtsinn, Wien (Z. V. Grundlsee);
Primarius Dr. Paul Strohschneider, Graz (Z. V. Wolfgangsee);
Ingenieur Viktor Thausig, Wien (Z. V. Traunsee);
Professor Dr. Gustav Wunschheim v. Lilienthal, Wien (Z. V. Attersee).
Der Antrag wird per acclamationem angenommen.



Prof. v. Frisch übernimmt wieder den Vorsitz und dankt im Namen der gewählten Ehrenmitglieder für die ihnen zuteil gewordene seltene Auszeichnung.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung erteilt der Vorsitzende Herrn Ing. Viktor Thausig das Wort.

Ing. Thausig teilt mit, daß nun wieder eine Reihe von Herren 25 Jahre lang ausübende Mitglieder des Union-Yacht-Club seien und ihnen daher das vor zwei Jahren geschaffene besondere Klubabzeichen zukomme. Redner könne als eines der ältesten Mitglieder des Union-Yacht-Club aus eigener Erfahrung bestätigen, daß mit der 25jährigen ununterbrochenen Zugehörigkeit zum Club ein gewisses Verdienst verbunden sei; schon die regelmäßige Zahlung der Mitgliedsbeiträge ein Vierteljahrhundert hindurch verdiene Anerkennung.

Hierauf überreicht der Redner folgenden 9 Herren, die seit dem Jahre 1901 dem Klub angehören, dieses Abzeichen:

Vom Stammverein: Professor Rudolf v. Larisch.
Vom Z. V. Wörthersee: Dr. Ing. Friedrich v. Merkl.

Vom Z. V. Attersee: Ing. Wilhelm Brückner;
Dr. Richard Faber; Ob.-Ing. Josef Stierböck.

Vom Z. V. Wolfgangsee: Ing. Robert Coeln;
Prof. Dr. Hans v. Frisch; Primarius Dr. Max Strohschneider; Primarius Dr. Paul Strohschneider.

Der Vorsitzende verkündet, daß die Tagesordnung hiemit erschöpft sei und schließt die Sitzung.

Schluß 7 Uhr.

Der Präsident: Frisch, e. h.
Der Schriftführer: Schultz, e. h.

Der Seglertag war gut besucht und es herrschte eine feierliche Stimmung. Zu dieser trug nicht wenig der prächtige Festsaal der Technischen Hochschule bei, in dem die Sitzung stattfand. Unter den Anwesenden befand sich der Rektor der Technischen Hochschule, Professor Dr. Heinrich Mache, ferner eine Reihe von Mitgliedern, die von auswärts gekommen waren, wie Ingenieur Otto Gottlieb (Linz), Dr. Paul Strohschneider (Graz), Dr. Max Strohschneider (Salzburg), Robert Baum (Mondsee), Korvetten-Kapitän a. D. Jakob Sturm (Mondsee) u. a. Unter den Damen sah man Frau Prof. Lott, die Witwe des langjährigen Präsidenten des Klubs.

II.

Eine Stunde nach Schluß des Seglertages fanden sich etwa achtzig Teilnehmer — Damen und Herren des Klubs — in einem in Flaggengala prangenden Saale des Hotels Meißl und Schadn zum Festbankette ein. Nachdem die ersten Gänge des Festessens den Gästen die nach den Strapazen des Seglertages dringend benötigte Erquickung gewährt hatten und als der Wein in allen Gläsern funkelte, erhob sich Präsident Professor



v. Frisch, um in humoristischer Einkleidung die Bedeutung des Tages als des Beginnes der Jubiläumsfeier zu würdigen. Der heutige Tag bedeute den Start zur Jubiläumsfeier und, da bekanntlich ein guter Start das halbe Rennen sei, mögen alle das ihre tun, um diesen Abend glänzend zu begehen. Diese Mahnung kam vielleicht ein wenig zu spät, denn schon lagen — um das Bild weiterzuführen — alle Boote voll am Winde: die Unterhaltung war in lebhaftem Gange, der Hilfsmotor eines Streichquartettes war fast schon entbehrlich geworden. Noch ließ sich für kurze Zeit die Fahrt stoppen, als Dr. Johnny die eingelangten Telegramme und Briefe, die von fast allen deutschen und ungarischen Seglervereinen Glückwünsche brachten, verlas — dann aber gelangte das gruppenweise Gespräch zur Alleinherrschaft. Erst in vorgerückter Nachtstunde konnte die Rennleitung die Flaggen einziehen lassen.

Der nächste Abend vereinte die Klubmitglieder, ihre Damen und Gäste, beim Balle des Union-Yacht-Club, einer Veranstaltung, die im Balkalen der Wiens bereits ihren festen und angesehenen Platz einnimmt. Der mit der großen Flagge des Klubs geschmückte Zeremoniensaal der Hofburg und mehrere Nebensäle bildeten den Rahmen eines glänzenden gesellschaftlichen Bildes. Prachtvoll war der Einzug der 48 Tänzerpaare des Komitees, durch deren Spalier dann die Patronessen von den Herren des Ehrenkomitees zu ihren Sitzen geleitet wurden. Unter den Ehrengästen sah man die Witwe des letzten Präsidenten des Union-Yacht-Club Frau Baronin Ida v. Friebeisz, ferner den Finanzminister a. D. Dr. Kienböck und andere hervorragende Persönlichkeiten aus der Wiener Gesellschaft. Es folgte der Eröffnungswalzer, der fast ausnahmslos

links, ohne Ausnahme aber tadellos schön getanzt wurde. Dann trat der allgemeine Tanz in seine Rechte, der bald alles in seinen Strudel zu ziehen begann. Es dauerte nicht lange, da tanzten zahlreiche Frauen und auch die Patronessenestrade begann sich zu lichten. Gar manchen wetterharten Seebären sah man im Tanze sich drehen. Ihren Höhepunkt erreichte die fröhliche Stimmung, als der Vizepräsident des Klubs, Hofrat v. Meißl-Teuffen, das Steuer ergriff und ein Quadrillefinale leitete, das in eine Ovation der Tanzenden und der Zuseher für den Präsidenten Prof. Dr. v. Frisch auslief. Als die Musiker um 3 Uhr morgens ihre Instrumente verstaute, bot der Saal noch keineswegs das Bild notwendigen Schlusses — fast niemand war vorzeitig aus dem Rennen geschieden. Der Naturforscher aber muß konstatieren, daß das Mauerblümchen nicht zu finden war; dieser zarten Pflanze scheint das feuchte Seeklima nicht zu bekommen.

Der Dank aller gebührt den Herren Ingenieur R. Schultz, E. A. Dreyschock u. G. Kutzimanno, welche die Geschäfte des Ballpräsidiums in aufopfernder und ausgezeichnete Weise besorgt hatten. Namentlich waren sie auch erfolgreich bemüht, die Damen des Komitees zu erfreuen: Das Komiteeabzeichen war ein reizend ausgeführter Signalbuchwimpel aus emailiertem Metall, ferner erhielten die Damen entzückende Blumengebilde und als eigentliche Damenspende die Einladung, sich im Atelier Pietzner photographieren zu lassen. Ein Bild erhält die betreffende Dame, ein zweites ist bestimmt, einem Gedenkalbum des Clubs einverleibt zu werden. Es wird gehofft, daß alle Damen dieser Einladung folgen werden.

So wäre denn der Start des Jubelfestes über alle Erwartung glänzend verlaufen — wir wollen hoffen, daß der erste, sportliche Teil die Mannschaften des Clubs ebenso willig am Werke finden wird, wie der festliche Beginn. Das Frühjahr naht, sehe jeder zu, daß sein Boot die Regatten mit Ehren bestehen kann!
F. A.

Rambha III.

erfolgreichstes 20 m² Rennboot des Attersees zu verkaufen. Das Boot ist 1924 in Okume Karwel erbaut u. gewann in den Jahren 1924 und 1925 daseibst

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 I.

zu verkaufen, erfolgreiches 15 m² Rennboot. Nahtspannen Cedern, im Jahre 1923 erbaut. Sehr schnelles Leichtwetterboot, gewann am Omundersee und Attersee mehrere

Preise. Nähere Auskünfte über das Boot erteilt Ing. Adolf Werthner, Wien, I. Bezirk, Wipplingerstraße Nr. 13.

Mehrere

Segelboote sowie Ruderboote

zu kaufen gesucht.

Angebote unter „Segelboot“ an die Verwaltung der Zeitschrift.

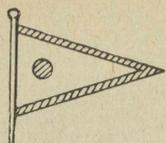
FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien I., Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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



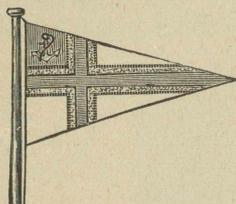
Segelverein, Floridsdorf.

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 Herbst, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humnal, 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 Rober Koch, Dr. Otokar Nemecek, I g. Alfred Nemetschke, Robert Salcher, Ing. Max Szombathy, Ing. Geza Szuborits, Walter Tauscher, Ott. Winds*. — Sportkommission: Vorsitzender: *Der Präsident oder Vizepräsident. Sport- und Fahrwart: Ing. Eduard Posepny, Ing. Geza Szuborits* (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.

Auszug aus dem Protokolle der Vorstands- und Sportausschußsitzung vom 20. Jänner 1926. (Fortsetzung am 27. Jänner 1926.)

Der Vorsitzende Herr Vizepräsident *Ing. Hugo Dinzl* berichtet in Angelegenheit des Protestes des Herrn *Gerolf M. Haas* gegen die Preiszuerkennung anlässlich der Wörtherseewoche 1925 und beantragt, Herrn *G. M. Haas* eine Abschrift der Entscheidung des Oesterr. Motor-Yacht-Verbandes zu übermitteln.

Herr *Dr. Emil Kun* berichtet über den derzeitigen Kassastand.

Der Vorsitzende teilt mit, daß infolge besonderer Umstände die diesjährige ordentl. Generalversammlung erst im Monate Februar abgehalten werden kann. In der darauffolgenden Debatte werden die einzelnen Punkte der Tagesordnung für die Generalversammlung besprochen und als Termin der 22. Februar l. J. um 7 Uhr abends festgesetzt.

Herr *Otto Winds* beantragt die Abhaltung eines Motorbootrennens am Wörthersee Anfangs August 1926 und vertritt die Ansicht, dieses Rennen an höchstens zwei Tagen zur Austragung zu bringen.

Herr *Ing. Max Szombathy* berichtet über seine Erfahrungen bezüglich der deutschen Wertungsformel und beantragt, diese Formel schon bei den diesjährigen Rennen des Oesterr. Motor-Yacht-Club in Anwendung zu bringen.

Auf die von Herrn *Ing. Eduard Posepny* schriftlich eingebrachten Anträge auf Statutenänderungen wird beschlossen, Herrn *Ing. Geza Szuborits* mit der Berichterstattung für die Generalversammlung zu betrauen.

Der Schriftführer: *Dr. Richard Löwy m. p.*

EINLADUNG

zu der am Montag, den 22. Februar 1926, um 7 Uhr abends, im Klubheim des Wiener Automobil-Clubs, Wien IV., Schwindgasse 8, stattfindenden

XIV. ordentlichen Generalversammlung des Oesterr. Motor-Yacht-Club.

Tagesordnung:

1. Verlesung des Protokolles der XIII. ordentlichen Generalversammlung vom 19. Jänner 1925.
2. Verwaltungsbericht (Mitgliederbewegung), Kassabericht und Kassarevisorenbericht.
3. Festsetzung der Jahresbeiträge und Eintrittsgebühren der Mitglieder.
4. Wahl des Vorstandes, der Sportkommission und des Technischen Komitees und Ersatzwahlen der ausscheidenden Funktionäre.
5. Wahl von zwei Rechnungsrevisoren und zwei Stellvertretern.
6. Wahl der Mitglieder des Ehren- und Schiedsgerichtes.
7. Wahl des Vereinsorganes und Bezugsbedingungen für die Mitglieder.
8. Veranstaltungen des Klubs im Jahre 1926.
9. Statutenänderungen.
10. Beschlußfassung über die Auflösung des Zweigvereines Wörthersee.
11. Interpellationen.

Im Falle der Beschlußfähigkeit der Generalversammlung wird eine halbe Stunde später eine zweite Generalversammlung mit derselben Tagesordnung einberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist (§ 13, Punkt h, der Statuten).

Das Präsidium des
Oesterreichischen Motor-Yacht-Club,

Der Motorbootsport auf der Donau.

Von Prof. Dr. O. Némecsek.

Dem Motorbootsport huldigen in Oesterreich fast ausschließlich nur die Sommergäste unserer Alpenseen. Die landschaftliche Schönheit und die Badegelegenheit dieser Seen lockt alljährlich Tausende von Großstädtern an. Die Wasserfläche ladet nun auch zum sportlichen Betrieb ein und, ob nun gerudert, gesegelt oder mit dem Motorboot gefahren wird, entscheidet die materielle Leistungsfähigkeit des einzelnen.

Doch warum entbehrt die Donau fast gänzlich des Motorbootsportes?

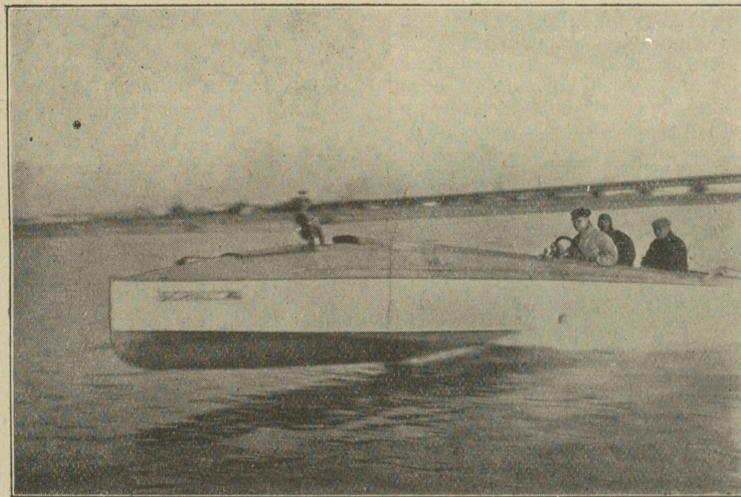
Nachdem das Fahren mit Motorbooten auf der Alten Donau verboten ist, hätte man annehmen können, daß sich nun der Motorbootsport dem Strome zuwenden würde. Doch nein! Im Sommer 1925 betätigten sich nur zwei Wiener als Motorbootsfahrer auf der Donau.

Und doch bietet der Strom und sein mitunter romantisches Ufergelände jedem Naturfreunde reichlichen Genuß! Stellenweise umsäumen die Donau gewaltige Weidenwälder, durch deren dichtes Gestrüpp sich scheue Rehe und Hirsche flüchten. Gelangt man an einen Seitenarm oder einen Tümpel, so flattern Sumpfvögel in dichten Schwärmen auf. Weniger schön fand ich es, als ich an einer Uferstelle, die ich ansteuerte, eine dicht bestellte Kolonie von Bisamratten erblickte.

Strome ist man in steter Spannung, in steter Gewärtigung eines Motordefektes oder einer Hemmung des Propellers durch aufgefangenes Holz, und in beständiger Hut vor lauernden Untiefen. Der Kampf mit dem Element hält den Motorbootsfahrer fast unablässig in Atem. Die Motorbootsfahrt auf einem See hingegen ist im Wesen nicht erheblich verschieden von einem Ringenspiel.

Daß der Motorbootsport auf der Donau so ganz vernachlässigt ist, ist zunächst wohl durch die ungünstige allgemeine Wirtschaftslage zu erklären. Die Kosten und der Betrieb eines Motorbootes sind angesichts der kurzen Navigationsdauer, die überdies durch das Wetter mitunter stark beeinträchtigt wird, relativ groß. In einer Periode größerer wirtschaftlicher Prosperität wird es der Propagandatätigkeit des Oesterreichischen Motorbootsclubs sicher gelingen, weitere Kreise für den Motorbootsport zu gewinnen.

Es ist nicht unbegreiflich, daß der Motorbootsbesitzer eine Prüfung über seine motortechnischen Kenntnisse ablegen muß. Die allgemeinen Kenntnisse über den Motor kann sich auch ein völliger Laie unschwer zueigen machen. Mehr wird auch von einem Herrenfahrer kaum verlangt werden. Bei ernsteren Stö-



Direktor Hieronymus auf „Schnucki“.

Bei höherem Wasserstande hat man das Vergnügen, in manche durch einen niedrigen Steinwurf abgedämmte Seitenarme einzufahren zu können, ja, stellenweise — zum Beispiel bei Fischamend — kann man es bei einem etwas höheren Wasserstande wagen, in ein mehrfach verzweigtes Geäder von Seitenarmen einzufahren, um überraschte Rohrdomeln und Wildenten aufzusehen. Es ist kaum zu glauben, daß diese Urwaldwälder ungefähr eine Stunde Bahnfahrt bzw. eine halbe Stunde Motorbootsfahrt von einer Millionenstadt entfernt liegt!

Die Tücken der seichten Stellen, auf die man aufahren kann, sind bei einiger Vorsicht und Erfahrung nicht unschwer zu bannen. In der Talfahrt nutzt man den Stromstrich und wird dadurch an das tiefe Wasser gewiesen; bei der Bergfahrt, bei der man das seichtere Wasser aufsucht, kann infolge der starken Strömung das Aufahren nicht allzu stark sein. Die größte Kalamität, die dem Motorbootsfahrer im Strom widerfahren kann, ist ein Versagen des Motors. Infolge der vehementen Strömung der Donau kann das Boot, während man mit den Reserverudern arbeitet, ungefähr drei Kilometer abwärts getrieben werden, bevor man das Ufer erreicht. Hierbei können sich ungünstige Landungsverhältnisse sehr hindernd erweisen. Allein zum Sportbetrieb gehört ein gewisses Risiko als essentielles Element. Auf dem

rungen des Magneten und der Zündung wird ja doch ein Fachmann zu Rate gezogen werden müssen.

Weniger verständlich ist es, daß der Sportbeflissene — gleich einem Kandidaten, der Kapitän einer Donaudampfschiffahrtsgesellschaft werden will — vor einer Kommission eine Prüfung über Schiffbau, die Navigationslinie der Donau usw. ablegen muß. Wer diese Bootsführerprüfung nicht abgelegt hat, wird von der Strompolizei verfolgt und vom löblichen Magistrat bestraft. Ist das nötig? Jeder vernünftige Motorbootsfahrer wird, wenn er einen neuen, ihm bisnun unbekanntem Teil der Donau befahren will, zum mindesten fürs erste mal einen ortskundigen Lotsen mitnehmen. Tut er das nicht, dann läuft er Gefahr, aufzufahren. Daß aber hiedurch sein Leben oder das seiner Mitfahrer gefährdet wäre, wird wohl niemand ernstlich behaupten wollen. Die Ausweichsignale zu kennen, ist im Donaukanal wohl erforderlich. Im Strome selbst kommt es für die Dampfer überhaupt nicht in Betracht, ob das winzige Motorboot rechts oder links ausweicht. Der Dampfer wird dem Motorboot im Strom überhaupt keine Beachtung schenken.

Es wäre wohl ein Gebot der Billigkeit, diese Bootsführerprüfung für Sportsleute entweder ganz aufzuheben oder wenigstens entsprechend einzuschränken. Sollte ein-

mal das Interesse für den Motorbootsport auf der Donau weitere Kreise erfassen, so wird der für den Motorbootsport leidige Zwang, zwei Prüfungen abzulegen, manche abschrecken, sich diesem Sport zu widmen. Daß damit ein Hemmnis für die Werftindustrie gegeben ist, liegt auf der Hand.

Es soll ja nicht geleugnet werden, daß die Einsicht der Prüfungskommissäre in die speziellen, durch das sportliche Interesse gegebenen Verhältnisse in der Praxis eine Milderung der harten gesetzlichen Erforder-

nisse bewirkt. Es ist aber auf jeden Fall für den Dilettanten äußerst peinlich, sich im Bewußtsein seiner notgedrungen nur beschränkten Kenntnisse vor eine Prüfungskommission zu stellen, vor der er nur bestehen kann, wenn Gnade und Milde in reichstem Maße walten.

Also freie Fahrt dem Motorbootsport! Den Dampfern kann er ja nicht schaden und ihm selbst und seinen Sportfreunden kann nicht viel geschehen. In der romantischen Wildnis der Donau könnten wir von der väterlichen Bevormundung des Staates wohl befreit werden.

KANUSPORT.

Durch die Floßgassen der Traun.

Von Leopold Rybar-Wien.

Schweigend, in ernster Erhabenheit liegt vor unseren entzückten Augen der Hallstätter See. Bergriesen von gewaltiger Wucht, der Krippenstein, der Rauhe Kogel, der Zwölferkogel und der Hirtatz, der Sarstein, Schneidkogel, der Satzberg und wie sie alle heißen, blicken staunend auf ein Schärlein mit schweren Paketen beladener Menschlein herab. Ja was sind denn das iir sonderbare Gesellen? Erleichtert aufatmend werfen diese ihre Monstrumen von Rucksäcken und langen Taschen von sich und entleeren diese ihres Inhaltes: Holzstäbchen und -leisten, dann eine lange Gummihaut, die, nach ihrer Form zu schließen, ein Boot ahnen läßt. Jetzt fügt man all diese Steckerln und Leisten zusammen, und im Nu steht ein schmucker Kajak da, wohl an die vier bis fünf Meter

deres mehr, mit ihnen wollt ihr auf unserer grünäugigen, naturfrischen, jungfräulichen Traun fahren? Sie wird euch des öfteren ein frisches Bad bereiten, wenn nicht gar euer Friedhof sein; denn wenn sie zornig ist, dann wirft sie eure Bootchen herum, und flugs werdet ihr von den grausigen Wellen begraben. Dann könnt ihr zusehen, wie ihr wieder an Land kommt. Also hütet euch!

Ach, diese Philister da droben, so sagen wir uns, die haben doch noch ganz veraltete Ansichten. Wir lassen uns ja gerne warnen, wollen auch recht vorsichtig sein; von unserer Flußwanderung jedoch, nein, lassen wir uns auch von euch nicht abhalten.

Der Traun denkt da schon durchaus moderner. Ihr sind die Flußwanderer bereits liebe, vertraute Menschen,



Altmeister Polizei-Oberkommissär Pitschmann auf der Traun.

lang, mit kleinen Fähnchen geschmückt. Dort ein ziemlich bejahrter Mann, hier ein junges, schokoladebraunes Mädchen, deren blanke Zähne weit aufleuchten. Und aus allen Gauen unseres Vaterlandes kamen sie hier zusammen. Da der urwüchsige Linzer, der später den Hois'nwirt so gut nachahmte, dort der joviale Welser Führer, dem sich diese Gesellschaft anvertraute, hier wieder Wiener Kinder, die auf ihrer Mundharmonika lustige Weisen zum besten geben, später kamen auch die von Steyr, Weyer und Salzburg dazu.

Und wild tummeln sich diese hübschen Bootchen auf dem See, so sicher und ruhig, als wäre ihre Beherrschung die selbstverständlichste Sache der Welt.

Nun ja, auf dem See mag's ja noch gehen, mag sich manch weißbärtiger alter Herr da droben wohl gedacht haben. Aber wartet nur, so bald ihr nur erst auf der Traun fahrt, diesem tollen, ungebärdigen Alpenmädel! Die wird euch kirre machen! Was glaubt ihr wohl? Mit diesen Dingerchen, diesen Nußschalen, von denen man sagt, sie seien Säрге, Selbstmordinstrumente und an-

die gar lustig und fidel sein können. Sie sind durchaus vernünftig und bestrebt, die Traun gut zu verstehen. mit ihr im besten Einvernehmen zu bleiben. Fährt man auf ihrem Rücken über hohe Schwälle und durch reißende Floßgassen nicht so, wie sie es haben will, dann kann sie sehr streng und böse sein, wird grob, und dann hat sie auch kein Mitleid mehr...

Wir geloben aber, uns so zu verhalten, wie es sich auf der Traun und auf jedem Wildwasser gehört, und hoffen also das beste.

Auch auf der Traun soll man nicht allein fahren. Immer in Gesellschaft. Gewiß, diejenigen, welche die Einsamkeit lieben, kommen dieserart nicht ganz zu ihrem Genuß. Wie gut ist es jedoch, wenn bei einer Kenterung hilfreiche Hände da sind. Da lernt man es schätzen, daß es besser ist, zu zweit, zu dritt oder viert zu fahren, als allein.

Es ist aber auch schon deswegen nicht empfehlenswert, den oberen und mittleren Teil der Traun allein zu fahren, weil man die Boote um geschlossene Floß-

gassen zu tragen gezwungen ist, was recht mühsam und beschwerlich ist und unter Mithilfe viel leichter von statten geht.

Aber eines sei allen, welche die Traun befahren wollen, eindringlichst und nachdrücklichst ans Herz gelegt: Auch auf der Traun mit größter Vorsicht zu fahren, damit sich ja kein Unglück mit tragischem Ausgange ereigne.

Seitdem der Erschließter der österreichischen Wildwässer für den Faltbootverkehr, der Wiener Polizeioberkommissär Johannes Pitschmann, mit seiner tapferen Frau die Traun von Hallstatt bis zur Mündung zum erstenmal mit einem Faltboot befuhr, hat sich auf diesem Flusse der Faltbootsport zu ansehnlicher Höhe emporgeschwungen. Welser, Linzer und Wiener Paddler tummeln sich auf den grünen Wässern dieses herrlichen Alpenflusses umher und kein böser Unfall hat sich bisher dortselbst ereignet, obwohl die Zahl der Kenterungen auf diesem Flusse nicht gering war. Auch in Wels hat sich der Faltbootsport, wie in so vielen anderen Städten, nur schwer Eingang verschafft. Den Welser Paddlern, die sich um die Entwicklung des Faltbootsportes auf der Traun so sehr verdient gemacht haben, scheint es nun gelungen zu sein, bei ihrer Bevölkerung jene Achtung errungen zu haben, die unserm so schönen Wandersport gebührt.

Es wäre zu schade, wenn auch eventuelle, dem Leichtsinne zuzuschreibende Unglücksfälle zu dem Schmerz der von dem Unglück betroffenen Angehörigen die kaum erworbenen Sympathien der Welser Bevölkerung für unseren Sport verloren gingen und all die mühevollen Arbeit der Welser Paddler umsonst geleistet worden wäre. Die jahrelange Werbearbeit derselben, den Faltbootsport auch auf der Traun populär zu machen, wäre dadurch nutzlos geworden!

Kein Unerfahrener und Ungeübter wage sich daher an die Befahrung der Traun. Und erst wenn alle Vorbedingungen für die Befahrung des Wildwassers absolutes Vertrautsein mit dem Boot auf schnellfließendem, stark bewegtem, mit Widerwellen, Kehren und Wirbeln bedachtem Wasser, ausdauerndem Schwimmen, aber auch Mut, Entschlossenheit und gesunde Nerven, vorhanden sind, wage man den großen Wurf, denn auch die Traun zählt zur „hohen Schule“ im Paddelsport.

Vom Fahrwarte des Welser Faltbootvereines „Helgund“, Herrn Dipl. Kaufmann Karl Wenger wird eine vorzügliche Broschüre: „Die Floßgassen der Traun“ als Baustein für ein in Wels zu erbauendes Bootshaus gegen Mk. 1.— abgegeben, der auch die hier angegebenen Wehrbeschreibungen entnommen sind.

Klopfenden Herzens, doch entschlossen, die zu gewärtigenden Schwierigkeiten zu bewältigen, geht es unter Kamerad Wengers ausgezeichnete Führung bei St e g durch die erste Floßgasse; sie ist nicht schwer. Und dennoch war manchen von uns, die noch nie eine Floßgasse hinabfuhren, recht eigenartig zumute. Das Stauwasser vor der Floßgasse gestattet ziemlich leicht die vorherige Landung, um sich die Durchfahrsmöglichkeit gründlich zu besehen. Das soll vor jedem Wehr und vor jedem großen Schwall, sofern man die Situation nicht genau kennt, geschehen. Und dann geht's los. Wie aus einer Kanone geschossen sausen die Boote die schiefe Bahn hinunter, und brausend und zischend treiben die aufgeregten Wasser ihr wildes Spiel. Zuerst tanzen unsere Boote auf dem Kamm irgendeiner Welle, dann stürzen sie in ein tiefes Wellental, um im nächsten Augenblick wieder in schwindelnder Eile auf die heranbrausende Widerwelle zu klettern. Schäumend weiß vor Wut, so scheint es, gröhlen uns noch eine Zeitlang Wellen und Wellchen nach, und gar bald sind wir wieder den neugierigen Blicken der Uferkiebitze entrückt. Ganz unschuldig und friedlich nimmt dann die Traun ihren weiteren Lauf.

Die folgenden zwei Floßgassen, bei St a m b a c h und G s c h w a n d, sind ebenfalls für den Geübten unschwer zu meistern.

Hingegen ist das Goiserer Wehr mit seinen furchtbaren Widerwellen unerhört schwer und nur von den gefinkeltsten Wehrfahrern zu bezwingen. Und so geschah es auch. Nur wenige sind es, die sich zu dieser Tat entschließen können!

Nach dem Anzenauer Wehr, das leicht ist und auch befahren wird, das Laufener Wehr. Ein

fast gleiches Bild wie in Goisern. Hier wie dort trägt man am besten, sofern man sich nicht ganz sicher fühlt, die Boote am linken Ufer um das Wehr und setzt im ruhigen Wasser wieder ein.

Lieulich ist die weitere Fahrt bis I s c h l, das herrlich auf einer Halbinsel zwischen Traun und der dort mündenden Ischl gelegen ist. Stolz blickt das Höllengebirge mit seinem Höllenkogel auf dieses reizende Städtchen herab, und in lustiger Fahrt eilen wir durch die Ischler Floßgasse und über die leichten Schwälle. Trügerisch verborgen liegen unter dem Wasser Reste von Brücken, die Aufmerksamkeit erfordern, da sie unserer Faltboothaut schaden könnten. Ziemlich ermüdet wird E b e n s e e erreicht.

Hier erhält unsere Flotille Zuzug aus Wien. Leuchtenden Auges werden den Ankömmlingen all die geschauten herrlichen Bilder geschildert, von der unsagbar schönen Fahrt Kunde gegeben. Und auch das Paddlerlatein, das einer der Unsrigen gar meisterhaft vorzutragen versteht, tritt in seine Rechte. Ja, es gibt auch schon ein Paddlerlatein! Die armen Ankömmlinge, von stundenlanger Bahnfahrt zermüht und zerschlagen, werden mit Schaudergeschichten über die Schwierigkeiten der Floßgassenfahrten bombardiert und sitzen zerknirscht im Kreise ihrer Kameraden. Zum Glück ist's nur einer, der so dick aufträgt, die anderen sitzen stumm am Tische der rauchigen Wirtsstube, starren veronnen in die nikotinschwangere Luft und ab und zu huscht ein Lächeln über ihre Züge, wenn der Paddlerlateiner ein bißchen zu arg über die Schnur haut.

Leise schleicht sich einer nach dem andern ins Quartier, und böse Träume, in welchen Stromschnellen, Floßgassen und Kenterungen die erste Geige spielen, umgaukeln uns.

„Zeitlich“ am Morgen, es war schon 8 Uhr, werden die Boote wieder zu Wasser gebracht. Burschi, mein Partner, ist mit Eifer dabei, sämtliche Steckerlfische von Ebensee zu verzehren; wenn er mir die Wahrheit sagte, so sollen sie recht gut geschmeckt haben.

Obwohl es heute keine Wehrfahrt gibt, denn der Tag ist zu einer Bummelfahrt auf dem unvergleichlichen Traunsee ausersehen, entringt sich den am Vortage Angekommenen ab und zu ein schwerer Seufzer; sie mögen wohl an die Floßgassen des kommenden Tages gedacht haben, deren sechzehn zu bewältigen sein werden.

Spiegelglatt liegt der smaragdgrüne See vor uns. Wie das Wetter werden wird, fragen wir die Einheimischen. Kommt der Wind gegen 9 Uhr vormittags von Gmunden her, gibt's schönes Wetter. Und er kommt von dort. Ganz leise und zart. Kleine Wellchen schaukeln unsere Boote. Unter Scherzen und Lachen, Gesang und Mundharmonikaspiel geht es in langsamer Fahrt gegen Traunkirchen. Im lachenden Schimmer der jungen Sonne ziehen wir auf dem sonnenerfüllten, von inniger Heiterkeit gestimmten See unsere Bahnen. Unsagbares Glücksgefühl überkommt uns auf dem von zarten Winden leicht bewegten, von Bergriesen umgebenen See. Eine Symphonie in allen Farben. Rot leuchtend, grüßen die Dächer der Häuschen am linken Ufer unserer Fahrt. Und von fernher sendet uns das wonnigliche Traunkirchen, getaucht in das Gold der hellen Sonne, seine Grüße, und rechts von uns erhebt sich der gewaltige Traunstein, dieser Koloß mit seiner mächtigen Steilwand. Wahrhaftig ein Bild von majestätischer Schönheit.

Wir fahren in die liebliche Bucht Traunkirchens ein und entsteigen unseren Booten. Auf dem in den See vorspringenden Johannesberg erhebt sich das uralte Johanneskirchlein. Nachdem das alte Städtchen besichtigt ist und auch kräftige Aetzung genommen wurde — Burschi, mein Partner ist schlechter Laune, denn er bekam keinen Steckerlfisch — zeigt sich ober dem Traunstein ein kleines, finstres Wölkchen. Ein Einheimischer erzählt von der Wildheit des Traunsees, berichtet von den Unfällen, die sich auf dem See infolge plötzlich eintretenden Sturmes ereigneten, und im Nu hat irgendein Miesmacher die Erzählung des Einheimischen umgemodelt: „Ein Sturm sei zu erwarten!“ Und der Unkenrufer hat sein Ziel erreicht. Eilends werden die Boote bestiegen und auf den See hinausgefahren. Das Wölkchen aber, das den so gefürchteten Sturm bringen sollte, entschwindet und tief blau thront über uns das Firmament.

(Schluß folgt.)

AUTOMOBILWESEN.

Disponieren mit Nutzkraftfahrzeugen.

Der Krieg hat in seinen vielseitigen Auswirkungen auch das Kraftfahrzeug erfaßt und ihm eine bedeutende Rolle im Verkehrsleben der Gegenwart zugewiesen. Die daneben noch immer stattfindende sportliche Verwendung von Automobilen und Motorrädern steht hiermit durchaus nicht in Widerspruch, wenn man das Wesen und den Zweck des Sports richtig erfaßt, in ihm nämlich nichts anderes sieht als Mittel und Weg zum tunlichst vielseitig brauchbaren Verkehrsmittel. Deshalb wird und muß der Automobilsport nicht nur bleiben, sondern weiter entwickelt werden. Dann wird auch der Gebrauchskraftwagen seiner Aufgabe immer besser gerecht werden.

Diese ist im Leistungsgewinn zu suchen. Hat schon das Fahrrad den Fußboten verdrängt, weil es die gleiche Strecke viel schneller zurückzulegen erlaubt, so wird es wieder vom Motorrad übertroffen. Gleiches gilt vom Verhältnis des Personenautomobils zum Fiaker, vom Autobus zum pferdegezogenen Omnibus und vom Lastkraftwagen zum Pferdelastrad. Ueberall hier ist deutlich die Linie der Entwicklung gemäß dem Sprichwort „Time ist money“ wahrzunehmen.

Es ist wohl selbstverständlich, daß Kraftfahrzeugfabrikanten und -händler bemüht sind, die Vorzüge ihrer Produkte herauszustreichen und es nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß der Betrieb derselben billiger als der Pferdebetrieb ist.

In der pferde- und futterarmen Nachkriegszeit hatten sie, da ihre Berechnungen zutreffend sind, leichtes Spiel. Heute liegen der Wirtschaftskrise wegen die Verhältnisse etwas anders, denn nur zu oft ereignet es sich, daß ein Privater oder eine Firma sehr gern einen Personen- oder Lastkraftwagen anschaffen möchte, weil er entschieden Vorteile brächte, aber die Auslagen sind einfach unerschwinglich. In der Wirtschaftskrise, die hoffentlich nicht mehr lange andauern wird, ist daher ein wesentliches Hindernis für die Zunahme der Verwendung von Nutzkraftfahrzeugen zu erblicken.

Daneben bleibt aber die Tatsache bestehen, daß die von Erzeugern und Händlern betonten Vorzüge des Kraftfahrzeuges nur dann zu voller Auswirkung gelangen können, wenn der Fahrzeugbesitzer das richtige Disponieren gelernt hat. Hierzu ist ein wenig Rechnen unentbehrlich. Man muß über Leistung, Materialverbrauch und Lohnkosten Buch führen, um zu wissen, aus welchen Faktoren sich die laufenden Betriebsausgaben zusammensetzen und wie sich diese Faktoren zu einander verhalten. Das allein gibt die brauchbare Unterlage für die Disposition. Dabei wird man so manche Entdeckung machen. An erster Stelle sei darauf hingewiesen, daß sich beim Kraftwagen die Anschaffungskosten zu den laufenden Betriebsausgaben ganz anders wie beim Pferdefuhr-

werk verhalten. Erstere sind beim Automobil höher, letztere niedriger als beim Pferdebetrieb. Hieraus folgt schon die erste Regel: Sorgfältigste Instandhaltung und schonlichste Behandlung des Kraftfahrzeuges, damit es eine lange Lebensdauer erreiche, denn nur dadurch gelangt man zu kleinen Jahresabschreibungen.

Des weiteren wird aus richtig und vollständig geführten Vormerkungen hervorgehen, daß der Vorteil des billigeren Betriebes sich der Eisenbahn gegenüber nur bis zu einer gewissen, von 100 Kilometer nicht weit entfernten, der mannigfach variierenden Verhältnisse aber nicht in allgemein gültiger Form, sondern in für jeden Fall besonders zu ermittelnden Grenzen fühlbar macht. Das führt zur Erkenntnis, daß man an Kraftwagenüberlandlinien nicht übertriebene Erwartungen knüpfen darf, will man unangenehme, weil Geld verschlingende Enttäuschungen ersparen. Die hieraus abzuleitende Regel lautet: Es gibt für die richtige Kraftfahrzeugverwendung nicht nur eine untere, sondern auch eine obere Grenzdistanz.

Neben der Geschwindigkeit, die das Hauptattraktionsmittel der Kraftwagenpropaganda bildet, ist es die hohe Ladefähigkeit dieser Fahrzeuge, in der ein ganz wesentlicher Vorzug derselben mit Fug und Recht erblickt wird. Nimmt man abermals die als einwandfrei geführt vorausgesetzten Vormerkungen zur Hand, so wird es nicht schwer sein, aus ihnen die Kosten eines, sei es Personen-, sei es Tonnenkilometers, zu errechnen. Es empfiehlt sich jedoch, dabei eine gewisse Vorsicht in der Weise walten zu lassen, daß genau zwischen Fahrten mit lebender, bzw. lebloser Last und Leerfahrten unterschieden wird. Mögen die Ergebnisse dieser Rechnung zu welchen zahlenmäßigen Resultaten immer führen, stets werden sie die Regel ergeben: „Vermeide Leerfahrten“.

Sinngemäß gleiches gilt natürlich für Wartezeiten. Daneben wird jedoch für Aufenthalte in Garagen, wie in Werkstätten eine nicht zu geringe Zeitspanne einzusetzen sein, denn „gute Pflege ist halbes Futter“.

Fast alles bisher gesagte ist mehr oder weniger bekannt. Wenn wir dennoch glaubten, darauf hinweisen zu sollen, so ließen wir uns hierbei von der Ueberlegung leiten, daß Erkenntnisse erst dann zur vollen Auswirkung gelangen, wenn sie auf selbst gemachter Erfahrung fußen. Nur wenn der Besitzer eines Motorrades, eines Geschäftsdreirades, eines Personenautomobils, eines Autobusses oder eines Lastkraftwagens, die hier mehr ange deuteten als ausführlich besprochenen Vormerkungen selbst führt und wenn er in den so gewonnen Zahlen richtig zu lesen versteht, wird er von seinem Kraftfahrzeug vollen Gewinn und deshalb an ihm auch Freude haben. Das scheint uns die beste Propaganda für die Ausbreitung des Kraftwagens aller Art zu sein. Worte sind Schall und Rauch, Zahlen beweisen und überzeugen! B.

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

Aus der Automobilwelt.

Zum Großen Preis von Deutschland für Sportwagen, der am 11. Juli 1. J. auf der Avus ausgefahren wird, erläßt der Veranstalter, der Automobilklub von Deutschland, soeben die Ausschreibung. Dieser zufolge handelt es sich um eine offene internationale Veranstaltung nach § 17 des Sportreglements der A. J. A. C. R. Da 20 Runden auf der 19,573 Kilometer langen Bahn zu fahren sind, geht das Rennen über insgesamt 391,5 Kilometer. Zugelassen sind Sportwagen der Klassen D (2000—3000 ccm), E (1500—2009 ccm) und der Klasse F (1100—1500 ccm) mit bzw. 4, 4, 2 Sitzplätzen und je 2 Personen vorgeschriebener Besatzung. Sieger ist der Beste aller Klassen, daneben gibt es Klassengewinner, wie Zweite und Dritte. An Preisen erhält der Sieger 6000 Goldmark, weitere 10.000 Goldmark und einen Ehrenpreis, jeder andere Klassengewinner 6000, jeder Zweite bzw. Dritte seiner Klasse je 3000 bzw. 1000 Goldmark. Das Nenngeld beträgt für Klasse D bzw. E und F 300, 250 und 200 Goldmark. Es wird gestarteten Bewerbern zur Hälfte rückerstattet. Nennungen sind an das Büro der Sportkommission des Automobilklubs von Deutschland, Berlin W 9, Leipziger Platz 16, auf vorgeschriebenem Formular bis 20. Mai 1. J., 6 Uhr abends, zu

richten. Nachnennungen mit 25 Prozent Aufschlag werden bis 6 Uhr abends des 15. Juni entgegengenommen.

Verkehrstürme, mit denen in absehbarer Zeit auch Wien versehen werden dürfte, gestalten sich nicht selten zu Verkehrshindernissen. Um diesen Nachteil zu umgehen, wurde beim Neubau des den Verkehr an der Kreuzung der Leipziger- mit der Friedrichstraße in Berlin regelnden Turmes ein eigenartiger Weg insofern eingeschlagen, als der Turm nicht in der Kreuzungsmittelpunkt, sondern seitlich derselben aufgestellt wurde und aus einer tunlichst dünnen Säule, die in einer solchen Höhe den Arbeitsraum für den Beamten trägt, daß unten die Fußgänger passieren können, besteht. Die Signale selbst erscheinen in der Kreuzungsmittelpunkt und werden durch Fernleitung betätigt. Kontrolllampen zeigen ihre Stellung dem Beamten an.

Ausstellungen. Vom 21.—28. März Prager Frühjahrsmesse, verbunden mit einer Motorradmesse. Am 8. Mai Eröffnung der großen Ausstellung für Volksgesundheit, soziale Fürsorge und Leibesübungen (Gesolei) in Düsseldorf. — Vom 10.—20. Juli Automobil Ausstellung in Genf.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Tafeln zur Funkortung von Dr. A. Wedemeyer, mit einer Zeichnung, Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1925, Preis geb. Mk. 12.—. — Mistiges, besonders nebliges Wetter macht optische Visiergeräte unbrauchbar, weil es die Lichtstrahlen absorbiert. Astronomische Ortung mit Sextanten wird dann unmöglich. Das gilt ebenso für die Seeschiff-, wie für die Luftfahrt. Beide haben im Nebel ihren größten Feind zu erblicken. Abhilfe gegen diesen seit altersher beklagten Uebelstand brachten erst die Telephonie und Telegraphie ohn Draht. Nach technischem Ausbau der bezüglichen, als „Bordfunkpeiler“ bezeichneten Geräte, kann der Führer eines See- oder Luftfahrzeuges nach ganz ähnlichem Verfahren wie früher orten. Da er sonach in beiden Fällen auch rechnen muß, hat die praktische Schiffsführung schon längst für diesen Fall Tafeln ausgearbeitet, die jedes Rechnen und den damit verbundenen Aufwand an Arbeit und Zeit gegenstandslos machen, zugleich das Einschleichen nie ausgeschlossener Fehler verhindernd. Analoges bezwecken vorliegende, vom Geheimen Admiralsratsrat Dr. A. W. Wedemeyer bearbeitete Tafeln für die Funkortung. Wir legen sie den Interessenten österreichischer Luftfahrt ans Herz und werden in der Aufsatzreihe „Flugzeugbordgeräte“ auf den Gegenstand selbst noch zurückkommen.

Der Schlüssel zum Weltgeschehen. Die Anhänger Hörbigers, des Begründers der Weltelehre, haben sich in Oesterreich zur „Kosmotekhnischen Gesellschaft in Oesterreich“, in Deutschland zum „Verein für kosmotekhnische Forschung e. V.“ zusammengeschlossen und geben vereint die von Hanns Fischer geleitete und von R. Voigtländer-Leipzig, Marienstraße 12, verlegte Vierteljahreszeitschrift „Der Schlüssel zum Welt-

geschehen“ heraus. Aus dem reichhaltigen Inhalt der uns vorliegenden 3 Hefte haben wir die mit einem Bilde des Begründers geschmückte Einführung, die Lebensbeschreibung Hörbigers, Max Valiers „Grundlagen des neuen Weltbildes“, Fa u t h s „Im Zauber unserer Sonne“, wie Behms „Lebenskunde im Lichte der Weltelehre“, sämtliche im 1. Heft „besonders hervor. Im zweiten Heft behandelt Valier den „Ursprung und die Bahnwege der äußeren Planeten“, Dr. Ing. e. h. Voigt den „Eis-schleiertrichter“, Hörbiger selbst das Rätsel der „Nilhochflut“ und Fischer das „Hoheitsgesetz der Landschaft“. Aus dem Inhalt des 3. Heftes sei auf die Beiträge von Voigt „Weltentwicklung und Weltelehre“, von Valier „Das Rätsel der Sonnenfleckenkurve“, dann auf Karl Hans Strobls „Zur Psychologie der Weltelehre“ besonders verwiesen. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß in den Rubriken „Umschau“ und „Kritik der Kritiken“ viel wertvolles Material geboten wird, das im Vereine mit den gediegenen Beiträgen der oben genannten Mitarbeiter die Zeitschrift zu einem vorzüglichen Behelf für die Einführung in das leider noch unzulänglich bekannte System der Weltelehre macht. Wir wünschen dem Schlüssel weitreichende Verberitung.

Der Motor des Kraifrades. Von Dipl. Ingenieur Hessler. Das vorliegende, als Band in 13 in Volckmann Kraftfahrbibliothek (Verlag C. J. E. Volckmann Nchflg. G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 2) erschienene, mit 117 Abbildungen versehene Buch behandelt in ausführlicher Weise den so wichtigen Motor des Kraifrades. Wir empfehlen es allen Sportbeflissenen auf das angelegentlichste.

Amansis Faltbootwerft

Salzburg. Griesgasse 4 / Telephon 787/8

Siegerboote,
bei allen österreich.
und den bedeutend-
sten ausländischen
Regatten 1925



Beste
Tourenboote

Billige Preise

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

Taschenbuch der Luftflotten 1926. Herausgegeben von Dr. Ing. Werner v. Langsdorff, V. Jahrgang, 464 Bilder und Skizzen, J. F. Lehmanns Verlag, München, Preis geb. Mk. 12.—. — Das in neuer Auflage soeben erschienene Taschenbuch reiht sich würdig an seine Vorgänger und dokumentiert schon durch die Tatsache, daß es den V. Jahrgang repräsentiert, seine Existenzberechtigung. Der Kreis jener, die im Flugwesen nicht mehr das Betätigungsfeld weniger Waghalsiger, sondern ein neues Glied des Verkehrs sehen, wächst von Tag zu Tag. Sie alle müssen am Taschenbuch Interesse nehmen, sie alle finden dort die ihnen tagein tagaus nötigen Auskünfte. Deshalb sei das Werk ihnen auf das nachdrücklichste empfohlen. Sein Inhalt ist so reichhaltig, daß wir uns außerstande sehen, ihn im Rahmen einer kurzen Besprechung auch nur andeutungsweise auszuschöpfen. Deshalb behalten wir uns vor, auf ihn bei nächster Gelegenheit zurückzukommen.

Verschlossene Welten von Hermann Dahl, Pösenbacher Buchdruckerei und Verlagsanstalt Gebr. Giehl, München 2 C 5. — Der Verfasser beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit Okkultismus. Das Fernsehen ist sein spezielles Arbeitsfeld. Auf diesem Gebiete hat er unstreitig Erfolge zu verzeichnen, da es ihm gelang, wichtige politische Ereignisse vorauszusagen. Es seien nur das Ende des Weltkrieges, die Kämpfe in Oberschlesien und Irlands Unabhängigkeitskampf genannt. Wenn der anhebende Kampf Asiens und Afrikas gegen europäische Bevormundung ebenfalls in der von Dahl vorausgesagten Weise verläuft, so muß nicht nur die Achtung vor dem Können des Autors, sondern auch vor dem ganzen Okkultismus steigen. Letzteres wäre besonders wünschenswert, da an ihm bisher nur zu oft Charlatane ihr Süpplein kochten.

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., Gersthofstrasse 14: sämtlich in Wien.

BREVILLIER- URBAN A-G

WIEN VI.

Linke Wienzeile Nr. 18



Schraubenfabriken

Fassondrehereien

Schmiedewerke

Metallwerk

Wir suchen

für die Städte Wien, Linz, Klagenfurt, Villach, Innsbruck, Kufstein, Bludenz, Graz, Salzburg, Gmunden, Zell am See, St. Pölten, Wiener-Neustadt

Herren

die zu der am Sport interessierten Geschäftswelt gute Beziehungen haben. **Fleißige, redgewandte und repräsentative Herren** sichern sich ein gutes Einkommen, da es sich um eine gute Vertretung handelt.



Offerte unt. „Zeitschriftvertretung“ an die Verwaltung dieses Blattes

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 Nachmittag
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