

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

— *Offizielles Organ* —

des

Österreichischen Luftscharfer-Verbandes
Österreichischen Aero-Clubs
Österreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberösterreich. Vereines für Luftschiffahrt
Vereines für Luftfahrt in Steiermark

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.

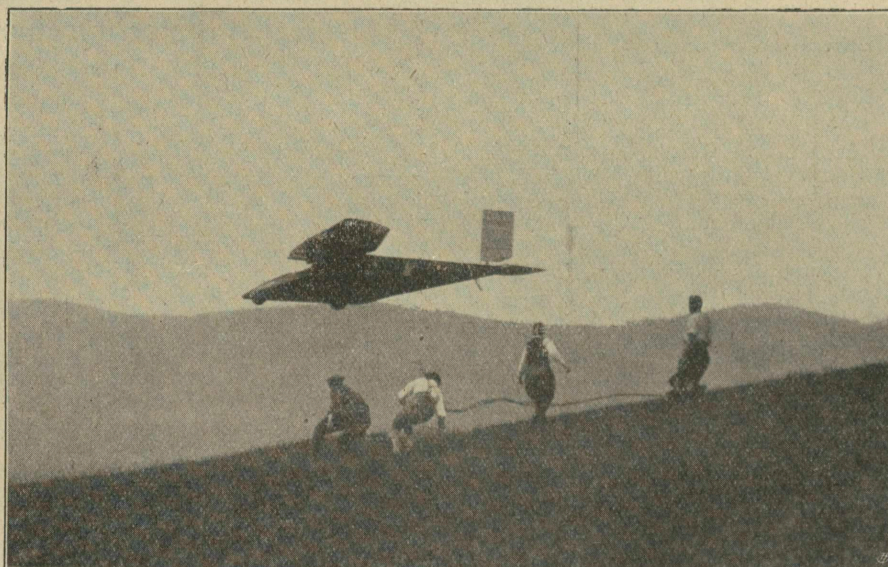
ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1926

Wien, März

Nr. 3



Segelflugzeug „Vandale“

der akademischen Segelfliegergruppe Graz, beim Start zum österreichischen Streckenrekord

(Pilot: Cand. Ing. Konrad Pernthaler)

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiiffer-Verband.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Ausschuß-Sitzung

vom 28. Jänner und 16. Februar 1926.

Vorsitzender: Herr Präsident Baron Constantin Economo; Anwesend waren: 3 Vizepräsidenten und 13 Ausschußmitglieder; 6 Herren waren entschuldigt.

Neuaufnahmen: die Herren Dr. Frank; Chefredakteur Rolf Kinzel und Ing. Rudolf Zwerrina.

Die reichsdeutschen Luftschiifferkameraden, Fabrikanten Hans Hiedemann und Emil Engstfeld, sowie Konsul Ernst Damm wurden in Würdigung ihrer um den Aero-Club erworbenen Verdienste einstimmig zu Ehrenmitgliedern ernannt.

Dem Clubplatzverwalter wurde ein einmaliger Heizmaterialzuschuß und der Sekretärin des Telephonvereines eine Remuneration von je S. 30.— bewilligt.

Die von Herrn Obst. a. D. Malina umgearbeiteten Statuten des Oesterreichischen Luftfahrtverbandes sind in Behandlung genommen worden.

In Luftfahrtangelegenheiten sind mit Herrn Stadtrat Iser Besprechungen im Gange.

Ueber die am 6. Februar im Messepalast stattgefundene Besprechung wegen der seitens der Messe A.-G. geplanten Ausstellung „Stala“ berichtete der als Vertreter des Clubs entsendet gewesene Generalsekretär und wurde der Beschluß gefaßt, sich mit statistischem Material zur Verfügung zu stellen.

Für die kommende Generalversammlung wurde nach eingehender Beratung ein Wahlvorschlag zusammengestellt.

Generalversammlung

vom 10. März 1926.

Vorsitzender: Herr Präsident Constantin Economo.

Anwesende: 2 Vizepräsidenten, 40 ordentliche Mitglieder, 2 Pressevertreter und 1 Gast.

Um 6 Uhr abends begrüßte der Herr Vorsitzende die Erschienenen und eröffnete die XXVI. Generalversammlung.

Von der Verlesung des vorjährigen Protokolles wurde beschlußgemäß abgesehen.

Als 2. Punkt der Tagesordnung erstattete der Generalsekretär den Tätigkeitsbericht, in welchem auf die ganz besondere Arbeitsleistung des Clubs im abgelaufenen Jahre hingewiesen wurde, die von der kraftvollen Wiederentwicklung des Aero-Clubs in flugtechnischer und flugsportlicher Hinsicht Zeugnis gibt. Die am Flugfelde Asperrn und Thalerhof bei Graz durchgeführten Schauflüge Udet's erzielten äußerst günstige propagandistische Wirkung und führten die zahlreichen Rundflüge für das Publikum, dem Luftwesen viele neue Freunde zu; ebenso hat die im Rahmen der Wiener Herbstmesse im Verein mit dem Flugtechnischen Verein veranstaltete Ausstellung mit der Bezeichnung „Flieger-schau“ zahlreiche Interessenten angelockt.

Die im Clubheime abgehaltenen drei Vortragsabende des Winterprogrammes fanden seitens des zahlreich erschienenen Auditoriums, unter welchem sich auch der Herr Minister Dr. Schürff, sowie Vertreter von Bundesbehörden befanden, beifällige Aufnahme. Auch zwei Tanzkomitee-Abende als Vorläufer zum III. Fliegerball erfreuten sich guten Zuspruches und waren in gesellschaftlicher Beziehung gelungen.

Organisatorisch wurden verschiedene Maßnahmen getroffen, die dem Aero-Club verheißungsvolle Zukunft versprechen lassen und ist es zunächst der rührigen Werbetätigkeit zu verdanken, daß im abgelaufenen

Jahre 65 neue ordentliche Mitglieder ihren Eintritt angemeldet haben, um damit die Bestrebungen des Clubs zu unterstützen.

Die neugegründete Tennissektion des Aero-Clubs wird neuen Aufschwung bringen und sind die bezüglichlichen Vorarbeiten so weit gediehen, daß der gute Erfolg gewährleistet erscheint.

Der Segelflugfrage wurde besondere Aufmerksamkeit zugewendet, und dürfte diesen Sommer um den Waschberg herum — dessen Hütte wieder in Ordnung gesetzt ist — neues Leben zur Entwicklung kommen.

Zum Ankaufe eines großen Kugelballons der Type „Gordon-Bennett“ ist infolge des Einganges namhafter Spenden seitens reichsdeutscher Luftschiifferkameraden der Grundstock gelegt worden.

Die Denkmalfrage befindet sich im Stadium der Entwicklung.

Eine ins Auge gefaßte „Fluglotterie“ steht nach vollendeter Detailarbeit vor dem Abschlusse.

Zur Deckung der gesteigerten Ausgaben mußte eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge vorgenommen werden.

Aus technischen Gründen folgt der Schluß in nächster Nummer.

Die Tennis-Sektion des Oesterr. Aero-Club tritt in dieser Saison im Klubplatz im Prater (Ballonaufstiegplatz beim Nordportal der Rotunde) in Tätigkeit. Drei schöne Tennisplätze mit Garderobebehau. Ein malige Einschreibgebühr 100 Schillinge. Spielhonorar für die ganze Saison 75 Schillinge. Ferner mäßiges Entgelt montlich für Spielbälle (falls nicht mit eigenen gespielt wird) und kleiner Garderobebeitrag. Neuanmeldungen von Interessenten ehestens I., Hofburg, Schweizerhof, Säulenstiege, II. Stock, Aero-Club, täglich von 11 bis 1 Uhr mittags.

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3-83.

In der am 12. Februar 1926 abgehaltenen Ausschußsitzung — in welcher die laufenden Vereinsangelegenheiten zur Erledigung gelangten — wurde das ordentliche Mitglied des Vereines Herr Ing. R. Zwerrina, Assistent der Lehrkanzel für Luftfahrt und Automobilwesen, Technische Hochschule, Wien, in den Ausschuß des Vereines kooptiert.

Als „ordentliche Mitglieder“ wurden aufgenommen: die Herren Gottfried Andreas, Buchhändler und Zeitschriften-Herausgeber in Preßbaum bei Wien, Karl Cerny, Fachlehrer in Herzogenburg und Johann Bugl jun., Leiter der „Ortsgruppe Löbersdorf“ Post Hürm, der Segelflugsektion des Vereines.

Spende für das Kребdenkmal.

Für die Wiederherstellung des leider verstümmelten Kребdenkmales hat der „Oberösterreichische Verein für Luftschiiffahrt in Linz a. d. Donau“ den Betrag von S 25 gespendet, wofür demselben herzlichst gedankt wird.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. Donau.

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

Verein für Luftfahrt in Steiermark.

Graz, Technische Hochschule.

Richard Knoller †.

Von Rudolf Zwerina.

Ein Großer im Reiche der Ingenieurwissenschaften ist dahingegangen. Die deutsche Luftfahrt trauert tief um einen ihrer hervorragendsten Führer. Mittlen aus rastlosem, trotz langjährigem Leiden ununterbrochenen Schaffen hat der Tod Richard Knoller seiner Familie, seinen Freunden, seinen Mitarbeitern entrissen.

Prof. Richard Knoller ist um die Mittagstunde des 4. März im 57. Lebensjahre nach längerem Leiden sanft entschlafen.

Versuchen wir es, noch ergriffen von der Stunde des Abschieds, in großer Zusammenfassung über die Entwicklung dieses nun vollendeten Lebens uns Rechenschaft zu geben.

Richard Knoller, am 25. April 1869 in Wien geboren, begann, nachdem er das Ingenieurdiplom an der Technischen Hochschule in Wien erworben hatte, seine praktische Tätigkeit bei „Société des Etablissements Weyer & Richmond“ in Paris. Eine Studienreise durch Frankreich, England und Schottland gab Gelegenheit zur Sammlung vielseitiger Erfahrungen. In die Heimat zurückgekehrt wurde Rich. Knoller nach kurzer Tätigkeit bei Th. Schultz und L. Goebel, Dampfmaschinenfabrik in Wien als Konstrukteur an die Lehrkanzel Prof. Radingers berufen. Umfangreiche wissenschaftliche Arbeiten und als deren Ergebnis zahlreiche Veröffentlichungen stammen aus dieser Zeit. Kaum dreißig Jahre alt, wohnte er als Regierungsvertreter dem International Commercial-Congress Philadelphia bei. Die folgenden Jahre waren praktischem Schaffen, zunächst als Gesellschafter der Automobilfabrik Goebel, Knoller & Co. in Wien, später im Gesellschaftsverhältnis zu Alex. Friedmann gewidmet. Aus dieser Zeit stammt sein Dampfwagen, der bereits damals neben anderen interessanten Einzelheiten eine Vierradbremse aufwies, deren Wert man jedoch erst zwanzig Jahre später erfaßte. Mit diesen Problemen beschäftigt, begab sich Richard Knoller 1909 wiederum zu mehrjährigem Aufenthalte ins Ausland, als Leiter der Automobilabteilung bei Société des Etablissements Weyer & Richmond in Paris.

Durch seine wissenschaftlichen Arbeiten sowie vielfache praktische Tätigkeit rasch bekanntgeworden, kam Richard Knoller 1909 als Professor und Inhaber der neu geschaffenen Lehrkanzel für Luftschiffahrt und Automobilwesen an die Technische Hochschule in Wien, woselbst er bis zu seinem Tode als o. ö. Professor und Leiter

des seiner Lehrkanzel angegliederten aeromechanischen Laboratoriums unermüdlich tätig war.

Kraftvoller als Worte zeugt sein Lebenswerk von dem, was Prof. Ing. Richard Knoller Großes für die Luftfahrt geleistet hat.

Bereits im ersten Jahre seiner Tätigkeit als Professor entwarf er die Pläne zum Bau des aeromechanischen Laboratoriums, dessen einzigartige Versuchsanlage und Apparatur zur Gänze sein Werk sind und deren prinzipielle Anordnung für ausländische Versuchsanstalten vielfach vorbildlich wurde.

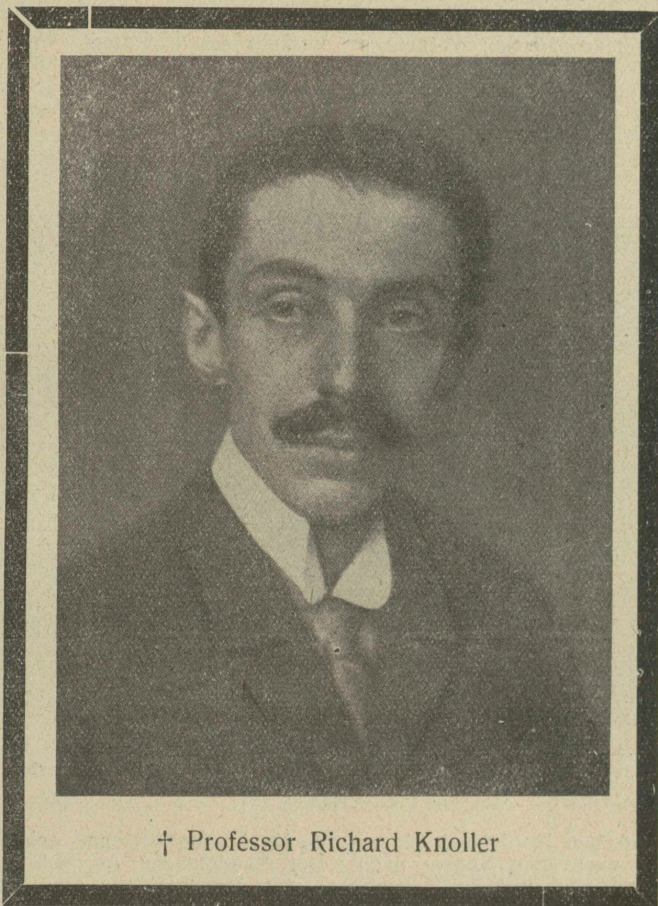
Diese große Aufgabe gab ihm Gelegenheit zu voller Entfaltung seiner Fähigkeiten. Nebenher ging die

richtunggebende Stellungnahme zu damals noch vollkommen unerforschten Problemen der Aerodynamik. Was die Forscher- und Ingenieur-tätigkeit Richard Knollers besonders kennzeichnet und seine Arbeiten aus dem Rahmen der theoretischen Aerodynamik weit hinaushebt, ist die beispiellos klare und scharfe Erfassung der theoretischen Probleme, ihre zielbewußte Durchführung über die theoretische Lösung hinaus bis zur technischen Verwendbarkeit und die Ab-rundung seiner in genialer Kürze verfaßten Forschungsergebnisse.

Das glänzende Bild der Lehr- und Forscher-tätigkeit Prof. Knollers wird ergänzt durch seine Tätigkeit als schaffender Ingenieur. Während des Krieges als Theoretiker richtunggebend im heimischen Flugzeugbau, schuf Prof. Knoller neben zahlreichen Flugzeugbauarten die in Entwurf und

Durchführung einzigartige Prüfanstalt für große Luftpropeller in Fischamend, die während des Umsturzes dem Unverstand zum Opfer fiel. Oesterreich verliert mit ihm auf dem Gebiete des Kraftwagenbaues einen überragenden Fachmann, auf dem des Luftfahrwesens genießt Richard Knoller Weltruf. Zahlreiche Schüler haben während seiner 17jährigen Lehr-tätigkeit den Ausführungen Prof. Knollers gelauscht. Wer im Banne seiner geistvollen Augen seinem knappen klaren Vortrag gefolgt ist, hat aus seinen Worten in gleicher Weise Anregung für eigene Forschung und Arbeit gewonnen wie aus seinen Veröffentlichungen.

Ein Leben voll harter Arbeit und Pflichterfüllung hat nach menschlichem Ermessen viel zu früh seinen Abschluß gefunden. Das von ihm aufgebaute Werk, dem sein ganzes Wirken galt, wird weiterbestehen als ein dauerndes Denkmal seines Schaffens.



† Professor Richard Knoller

we-
tales im
liegt der Im-
Meter breit. Zu-
Tiefe und 20 Meter
Flugzeuge. In jed-
Kleine Werkstätte
Mechaniker ein-
Längsseite des

Flughafen Innsbruck.

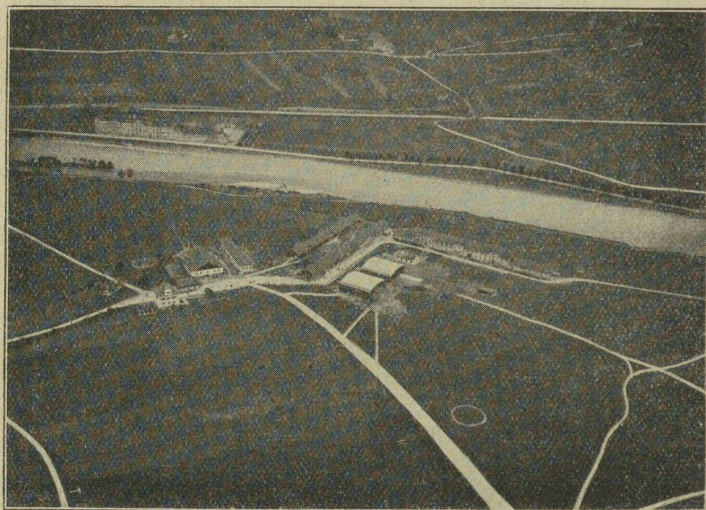
Wo Flüsse, Täler ineinander münden, zerrissene Gebirge sich zu sanften Pässen niedersenkten, lagen die Keimzellen zur Entwicklung von Ortschaften, Märkten, Städten. Und diese natürlichen, geographisch bedingten Notwendigkeiten waren stets die besten Paten an der Wiege einer Siedlung. Verdankt eine Ortschaft Bodenschätzen, seien es nun Erze oder Wälder oder Naturgaben anderer Art ihre Gründung, Aufblühen und Bedeutung, so liegt immer die Gefahr nahe, daß mit dem Erlöschen, dem Erschöpfen dieser Schätze auch Glanz und Sinn der Stadt erlischt, sie spurlos versinkt oder bestenfalls als Kleinod und Zeichen vergangener Tage kunstfreudige Herzen entzündet.

Kaum eine Stadt aber hat verkehrsgeographisch eine derartig bevorzugte, zentrale Lage wie Innsbruck. Die Geschichte, welche all ihre Wogen brausend über Innsbruck spülte, hat dies in reichstem Maße bewiesen. Erst waren es Straßen, dann Schienenstränge, welche die Hauptversteifungen des europäischen Verkehrsgerüsts, die Lebensnerven mitteleuropäischen Verkehrs darstellten. Die seit alters her befahrene, kurzbogigste Brücke von Westeuropa, von Frankreich und der Schweiz führt über Innsbruck nach Osten, nach Wien und dem Balkan und dem Orient. Und die kürzeste

Flugverkehrsgesellschaft den im Weltkriege gefallenen Kriegern einen Gedenkstein errichtet, der anlässlich der feierlichen Eröffnung des Innsbrucker Flughafens, am 1. Juni 1925, geweiht wurde. Ein Verwaltungsgebäude beherbergt die Kanzleien der Flughafenleitung, der Flugverkehrsgesellschaften, die Passagierräume und jene Räumlichkeiten, die der Zoll- und Paßabfertigung dienen. Auch ist es Sitz der ständigen Flugpolizei. Ein Zuschauerraum mit Gastwirtschaft steht dem Publikum zur Verfügung. Eine unterirdische Benzinanlage für 30.000 Liter Benzin befindet sich im Ausbau. Sämtliche Bauten und technischen Anlagen des Innsbrucker Flugplatzes stehen auf der Höhe der Zeit.

Das Zentrum der Stadt (Bozenerplatz) ist mit dem Flugfeld durch Auto-Pendelverkehr verbunden.

Die Oberleitung des gesamten Innsbrucker Flughafens führt der einstige Kommandant der gesamten österreichischen Luftstreitkräfte an der Südfrent, Feldpilot Oberstleutnant Alfred Eccher. Die beiden Flugverkehrsgesellschaften, welche den West—Ost- bzw. Nord—Süd-Verkehr durchführen, sind der Süddeutsche Aero-Lloyd für die Nord—Südlinie, — als Leiter fungiert in Innsbruck Feldpilot Major Stojasawljewic, — und für die West—Oststrecke die Compagnie Internationale



Der Innsbrucker Flughafen

Phot. Fritz Nickel, Innsbruck

Linie von Berlin und der deutschen Nord- und Ostsee zieht wieder über Innsbruck nach dem Süden, nach Rom, nach Venedig und Mailand. Und auch das neueste Verkehrsmittel, das keine Berge fürchtet und die Fläche der Erde enger aneinanderrücken läßt, das Flugzeug, kann keine geradlinigeren West—Ost- und Nord—Süd-Verbindungen entdecken, als diejenigen, welche sich in Innsbruck schneiden. So kann es nur als natürliche Entwicklung erscheinen, wenn Innsbruck der erste Flughafen Westösterreichs wurde, ein wesentliches, unumgänglich notwendiges Glied in den Netzen der Luftwege, die sich über Europa von Monat zu Monat dichter breiten.

Im Osten der Stadt, nahe dem Gutshofe Reim im Zwickel zwischen Inn und Sill, unweit des ... ras, im Angesichte der südlichsten Kar ... formschönen Bergzüge des Oberinn ... ren Gestalten der Tuxer Vorberge ... Flugplatz, 600 Meter lang und 400 ... im Ausmaße von 26 Meter ... dienen der Aufnahme der ... r sind aber auch Magazine, ... holungsräume für Piloten und ... gesamt 10 Räume. An der ... nen Hangars hat die Tiroler

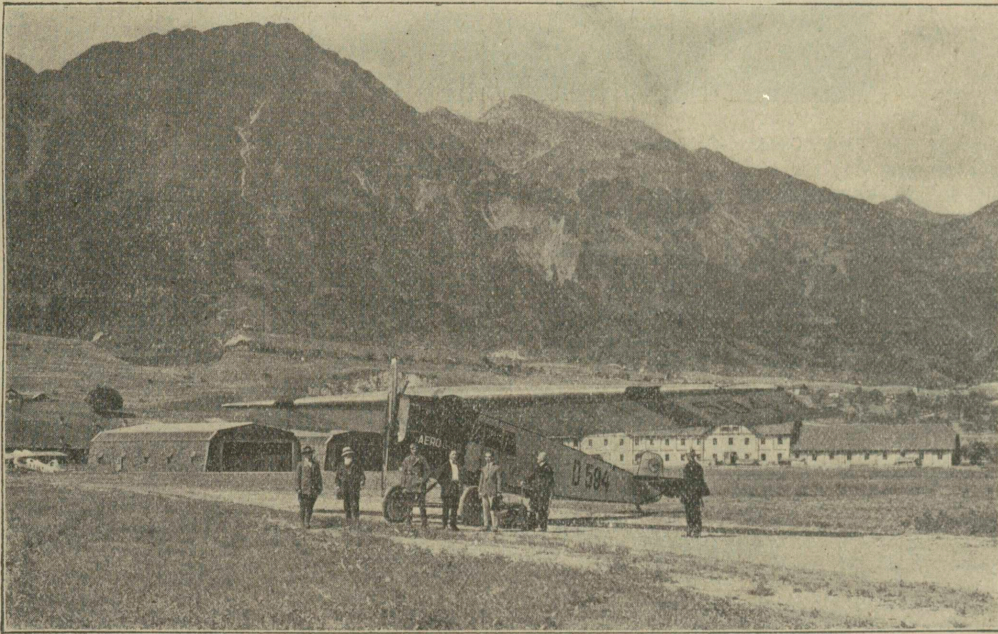
de Navigation Aérienne, geleitet hier von Mr. Chavanne. Der Süddeutsche Aero-Lloyd führt die Strecke Innsbruck—München, wo die Flugzeuge unmittelbaren Anschluß nach Berlin, Leipzig, Stuttgart, Baden-Baden, Mannheim, Nürnberg, Wien und Zürich finden. Es ist dem eigenen Ermessen des Piloten überlassen, je nach der Witterungslage entweder die Karwendelkette in der Richtung Scharnitz zu überqueren und weiterhin via Walchensee, Kochelsee nach München zu fliegen oder die Strecke Innsbruck, Unterinntal bis Jenbach, Achensee, Tegernsee, Bad Tölz, München, oder aber, bei sehr schlechtem Wetter, die Route längs des Inn, (Wörgl, Kufstein), weiterhin Rosenheim, München zu wählen. Diese Strecken werden von einem modernsten Kabinenflugzeug, einem Fokker-Eindecker, in 50 Minuten, täglich zweimal hin und zurück, durchflogen. Der Fahrpreis für die Strecke Innsbruck—München beträgt Mk. 35.—. Von München fliegt man um Mk. 100.— in dreieinhalb Stunden nach Berlin.

Die West—Oststrecken nach Wien (Budapest, Bukarest, Konstantinopel, Angora) bzw. Zürich—Paris, welche die Compagnie Internationale de Navigation Aérienne befliegt, geben auf der Teilstrecke Zürich—Wien ganz bedeutende, durch die geographische Bodenbeschaffenheit bedingte Schwierigkeiten zu überwinden.

Das Ueberfliegen des 1800 Meter hohen Arlberges, der Grenze zwischen Tirol und Vorarlberg, des Sattels von Hochfilzen an der salzburgisch-tirolischen Grenze und der Loferer und Leoganger Steinberge stellt an den Führer eines Verkehrsflugzeuges, welches im Bedarfsfalle jederzeit landen können muß, vor allem bei Nebel und schlechtem, böigem Wetter weit höhere Anforderungen als etwa hügelige oder gar ebene Strecken. In dreieinhalb Stunden von Paris nach Zürich fliegend, führt der Luftweg von dort bei einer Flugzeit von 2 Stunden. Ueber das Unterinntal wird Wien in 3 Stunden erreicht. Obwohl die Strecke Zürich—Innsbruck kürzer ist als die Linie Innsbruck—Wien, kostet sie mit französischen francs 460.—, um francs 60.— mehr als die Reise nach Wien. Die höhere Valuta der Schweiz, die höheren Tarife der eidgenössischen Bundesbahnen gegenüber ihren bescheideneren österreichischen Kollegen wirken sich selbst bis in Flughöhe noch deutlich aus. Diese große West—Ostlinie befliegt die Navigation Aérienne mit einmotorigen Spad-Doppeldeckern und einem dreimotorigen Caudron-Großverkehrsflugzeug. Das machtvolle Dröhnen der französischen Apparate hebt sich von dem leichten, spielenden Motorgänge des deutschen Fokker-Eindecker gewaltig ab.

Navigation Aérienne, welche infolge der bereits oben angeführten Gründe auf ihren Strecken mit weit ungünstigeren Verhältnissen rechnen muß, hofft eine 65prozentige Regelmäßigkeit ihrer Flüge auf Grund der in diesem Jahre gesammelten Erfahrungen schon 1926 auf 85 bis 90 Prozent erhöhen zu können.

Ueber die Rentabilität des Flugverkehrs ist anzuführen, daß die Selbstkosten der Flugbetriebe, einschließlich der Amortisation, Abnutzung der Apparate usw. für den Flugkilometer durchschnittlich auf S 2.40 zu stehen kommen. Tatsächlich rechnet man aber dem Fluggast per Kilometer nur S 1.20, gerade die Hälfte des Eigenpreises. Ohne staatliche Subvention erschiene es demnach ausgeschlossen, den Flugbetrieb auf unseren Strecken aufrecht zu erhalten. Diese staatliche Subvention wird nun aber nicht, wie man füglich annehmen möchte, etwa von Oesterreich getragen. Die Flugverkehrsgesellschaften, welche unser Bundesgebiet überfliegen, werden vielmehr von ihren eigenen Regierungen subventioniert. Und wenn schon der österreichische Bund, die Gesellschaften, welche sein Gebiet befliegen, nicht unterstützt oder unterstützen kann, so erwächst den einzelnen Ländern und Gemeinden, die umso dring-



Fokker-Eindecker des Süddeutschen Aero-Lloyd am Innsbrucker Flugplatz Phot. Fritz Nickel, Innsbruck

Bei den ungemein wechselnden atmosphärischen Verhältnissen des Innsbrucker Beckens mit seinen häufigen Föhnneinbrüchen, den oft von einem Extrem in das andere umschlagenden klimatischen Zuständen Tirols und der Hochalpenländern überhaupt, ist vor allem ein präzise arbeitender, rasch übermittelnder Wetterdienst von hervorragender Bedeutung. Zurzeit wird er in der Weise gehandhabt, daß täglich früh, mittags und abends Meldungen von der Schmittenhöhe bei Zell am See bis zum Arlberg, wie auch Berichte von Zürich und München einlaufen. Es ist geplant, auf dem Innsbrucker Flughafen eine Funkstation zu errichten, um die Wettermeldungen möglichst rasch anzunehmen und weitergeben zu können. Zudem führen modernste Großflugzeuge Gebestationen mit sich. An die Aufstellung einer Wetterbeobachtungsstation in der Nähe Innsbrucks, etwa auf dem Patscherkofel, ist jedoch nicht gedacht.

Bisher erlitt der Flugverkehr nach München durch atmosphärische Einflüsse fast keine Hemmung. Der Fokker-Eindecker versah seinen Dienst auch bei schlechtestem Wetter; nur ein einziges Mal unterließ er in München wegen zu starken Gewitters den Start. Die

lichere Pflicht, das ihrige zur Erschließung ihrer Gebiete, auch von oben her, für deren Einbeziehung in das europäische Luftverkehrsnetz zu tun.

Im allgemeinen gestalten sich nur große Strecken mit möglichst intensivem Passagier- und Frachtverkehr rentabel. Daher geht das Streben der Gesellschaften darnach, Großflugzeuge zu bauen und in den Dienst ihrer Linien einzustellen, schwermotorige Riesenapparate, die kleinere, leichtere Flugzeuge nicht nur an Stabilität und Flugsicherheit übertreffen, sondern auch größere Fassungsvermögen für Fluggäste und Fracht bieten. Für kurze Strecken und Rundflüge hingegen kommen Großflugzeuge nicht in Betracht, da die oftmaligen Starts und Landungen bei schweren Apparaten das Risiko erhöhen.

Bezüglich der Frequenz der Innsbrucker Fluglinien seien folgende Daten gegeben: Im Monat Juni d. J. fuhr das Flugzeug des Aero-Lloyd die Strecke Innsbruck—München 97 mal und legte so 14.259 Kilometer zurück. Hierbei wurden 208 Passagiere und über 708 Kilogramm Gepäck befördert. Seit 1. August be-

fördern die deutschen wie die französischen Flugzeuge Flugpost.

Im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des österreichischen Luftverkehrs sei erwähnt, daß die Absicht besteht, einen alpenländischen Flugverkehr zu organisieren, welcher durch die Zusammenarbeit zwischen den Luftverkehrsgesellschaften von Salzburg, Linz und Innsbruck einerseits, Innsbruck, Salzburg, Klagenfurt und Graz andererseits bewerkstelligt werden soll. Das allgemein rege Interesse welches dem Flugwesen aus allen Schichten der Bevölkerung entgegengebracht

brochen hat, daß mit allen Mitteln an der Erschließung unseres Luftgebietes gearbeitet werden muß, so bietet doch vor allem München den Beweis, daß es trotz aller Beschränkungen mit dem Luftverkehr vorwärts geht. Wenn man liest, daß der Aero-Lloyd allein ab München in den ersten sechs Wochen der Flugsaison 1925 nicht weniger als 12.000 Fluggäste befördert und 700.000 Kilometer durchfliegen hat, so ist dies ein Zeichen des Vorwärtstürens eines Verkehrsmittels, dem unbestritten die Zukunft, der Stolz und trotzige Glaube eines kühnen Geschlechtes gehört.



Franz. Caudron-Großverkehrsflug (dreimotorig)

Rich. Müller, Innsbruck

wird, hilft mit, lokale Veranstaltungen, wie vor allem Rundflüge, immer mehr ausbauen zu können. So besteht in Innsbruck die Absicht, ein kleineres Flugzeug einzustellen, welches ausschließlich und jederzeit zur Verfügung stehen soll.

In Tirol bewirbt sich nun auch Kufstein um einen Flugplatz. In Salzburg und Linz wird bereits an Fluganlagen gebaut. Bludenz besitzt bereits einen Notlandungshafen.

Wenn die Friedensverträge auch hemmend auf die freie und großzügige Entwicklung unseres Luftverkehrs wirken, wenn sich auch noch nicht die Einsicht Bahn ge-

Und ziehen nun die Flugzeuge von Innsbruck aus zwar schon in drei Richtungen, Nord, West und Ost, so ist uns doch noch nicht der Luftweg nach dem Süden erschlossen, der Flug über die tiefste Senkung der Ostalpen, den Brennersattel (1371 Meter), der kürzeste Weg, der den Deutschen in knappen drei Stunden in das Land seiner Sehnsucht tragen wird. Und dennoch wird er im Anhauch blauerer Himmels das wilde, sonneübergossene Bergland nimmer vergessen können, das als weites Meer strahlender Gipfel zu ihm emporleuchtete, ernst und feierlich, das letzte bedeutsame Heimatwort auf dem Fluge in lockendes Land.

Herbert Stifter.

Asperns Verkehr 1925.

Die stets rührige Flugplatzinspektion Aspern hat, wie alljährlich, auch heuer die Betriebsergebnisse des Luftverkehrs im abgelaufenen Jahre tabellarisch und graphisch übersichtlich zusammengestellt und uns übermittelt. Auf den ersten Blick kann man es kaum fassen, daß auf nur 10 Seiten eine derartige Fülle von wertvollem Material geboten werden kann. Die Erklärung liegt darin, daß nur Zahlen und Zeichnungen gebracht, textliche Erläuterungen jedoch vermieden werden. So wird der Bericht in seiner Art ein vielsagendes „Lied ohne Worte“.

Betrachten wir vorerst die Verbindungen Asperns mit anderen Flugplätzen, so erkennen wir daran, daß direkte Linien nach München, Fürth, Prag,

Krakau, Budapest, Klagenfurt und Innsbruck, zu denen noch die Saisonverbindung nach St. Wolfgang im Salzkammergut kommt, wie daran, daß sich sieben Gesellschaften: Die Transeuropaunion (Treu), die Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (Cidna), die Polska Linja Lotniza Aerolot-A. G. (Aerolot), die Ungarische Luftverkehrs-A. G. (Ulag), die Zentralaviatik- und Automobil-G. m. b. H. (Zaag), die Flugzeug- und Autowerke-G. m. b. H. (Avis) und die Kärntner Luftverkehrsges. (Kälvg.), in diesen Verkehr teilen, daß es uns einerseits an einem Zusammenfassen der Kräfte fehlt, während andererseits die Zahl der Luftverbindungen insoweit als unzureichend bezeichnet werden muß, als wir einer Verbindung über Prag und Dresden mit Berlin

Ceschka-Hüte

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

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

entbehren und weder Innsbruck, noch Klagenfurt an Italien angeschlossen sind. Auch Graz dürfte sich nicht allzu lange die Beiseiteschiebung gefallen lassen.

Am 15. Februar eröffnete die Cidna die Flugsaison. Das französische Unternehmen hielt den Betrieb bis zum Jahresende aufrecht. Infolge dessen steht es mit einer Flugzahl von 1480 — von insgesamt 7893 Flügen — an der Spitze. Dem entspricht, daß die Cidna vom im ganzen 221.219 Kilogramm betragenden Güterverkehr 149.960 Kilogramm, also 68 Prozent, beförderte. Die Franzosen pflegen sonach besonders den Güterverkehr, während die Treu mit 2076 von insgesamt 4641 beförderten Fluggästen, also mit 44 Prozent, an der Spitze der Passagierbeförderung steht. Damit stimmt überein, daß die Cidna von den insgesamt 873.944 im Jahre 1925 geleisteten Flugkilometern 393.375 Kilometer, also 45 Prozent, und von der Gesamtzahl der Flugstunden per 7283 2390 oder 33 Prozent auf ihr Konto buchen kann.

Eine Zusammenstellung der in den einzelnen Jahren geleisteten Flugkilometer und Flugstunden läßt, wie nachstehende Zahlen ergeben, den Aufschwung des Luftverkehrs in Aspern erkennen. Diese Leistung betrug im Jahre 1922, 1923, 1924, 1925 124.950, bzw. 468.448, 554.448 und 873.955 Flugkilometer und 1375, bzw. 3185, 4648 und 7283 Flugstunden. Dieser Leistungszunahme entspricht auch eine solche der Geschwindigkeit. Rechnet man diese nach, so findet man ein Ansteigen derselben von 91,6 auf 120 Stundenkilometer. Im Jahre 1923 ist entweder bei Angabe der Flugkilometer oder bei der der Flugstunden ein Irrtum unterlaufen, denn für dieses Jahr rechnet sich die Durchschnittsgeschwindigkeit mit 147 Stundenkilometern, während nach der Linie der Entwicklung der zutreffende Wert dieser Größe bei 112—116 Stundenkilometern liegen dürfte.

Die Dichte des Asperner Luftverkehrs vermag man daran zu ermesen, daß einer Netzlänge von 1896 Streckenkilometern — es ist dies eine Distanz gleich der Entfernung Wien—Reykjavik — die bereits angegebene Zahl von 873.944 Flugkilometern (das entspricht einer 22maligen Äquatorumfliegung) zukommt. Auf jeden Streckenkilometer entfallen daher rund 300 Flugkilometer.

Für den hohen Sicherheitsgrad zeugt, daß dieser großen Leistung nur 47 Notlandungen, 15 Havarien und 4 Unfälle zugeordnet sind. Hiernach steht die Sicherheit des Luftverkehrs jener der Eisenbahn, die mit 4 Unfällen auf je 1.000.000 gefahrene Kilometer rechnet, nicht nach. Minder befriedigt aber die für das Jahr 1922 (1923, 1924, 1925) mit 34 (40, 37 und 54) Prozent angegebene Raumnutzung.

Handelspolitisch äußerst wertvoll ist die Angabe, daß vom 152.476 Kilogramm umfassenden reinen Frachtverkehr (die Ergänzung auf die früher mit 21.219 Kilogramm angegebene Gütermenge bilden das Reisegepäck mit 39.477 Kilogramm, die Post mit 3143 und Zeitungen mit 26.123 Kilogramm) 74.847 Kilogramm oder fast 50 Prozent auf die Ausfuhr und 22 Prozent auf die Einfuhr entfallen. Den Rest von 28 Prozent nimmt Transitgut ein. Der Luftverkehr ist sonach mit rund 22 Prozent aktiv. Leider ist es unmöglich, die wirtschaftliche Seite des Luftverkehrs weiter zu verfolgen. Der Betriebsbericht enthält begreiflicherweise keine einschlägigen Daten.

Dagegen ist das genaue Verfolgen der die Monatsleistungen darstellenden Graphikas sehr interessant. Man erkennt ein sehr schnelles Anwachsen derselben bis zum Sommer, dann einen ebenso schnellen Abfall im Herbst. Der Sommer zeigt teils eine langsame Zunahme, teils sogar einen Rückfall. Daraus ist zu schließen, daß der Luftverkehr heute noch lange nicht vom Publikum den Verkehrsmitteln zu Land und zu Wasser gleichgehalten wird. Das rasche Ansteigen im Frühjahr ist auf die Wetterbesserung, die Verlangsamung, bzw. der Rückfall im Sommer auf die geschäftslose Urlaubszeit, der Herbstabfall auf die Verschlechterung der Witterung zurückzuführen. All dies ruft den Eindruck hervor, der Luftverkehr von heute sei leider noch immer bloßer Saisonverkehr. Das und noch so manches andere, worauf näher einzugehen sich vielleicht später ein Anlaß bieten wird, ist aus den Betriebsergebnissen des Flugplatzes Aspern herauszulesen. Wir glauben, daß mit uns jeder am Luftverkehr irgendwie Beteiligte der Flugplatzinspektion für die Publikation ihres so überaus wertvollen Materials sehr dankbar sein wird.

Die Jagd nach dem Nordpol.

Von Roald Amundsen.

Mit besonderer Erlaubnis des Verlages Ullstein, Berlin aus: „Amundsen: Die Jagd nach dem Nordpol“.
Aus dem in diesem Buche hervorragend geschilderten Erlebnissen der Poliflieger bringen wir den Start zum Rückflug der Mannschaften der beiden Maschinen auf N 25, nach Zurücklassung der N 24 im Treibeis, sowie aller Habseligkeiten, um mit dem letzten Proviantrest, bei der schon auf 250 Gramm herabgesetzten Tagesration, wieder Spitzbergen zu erreichen:

Der 15. Juni war als der äußerste Termin für unsere Startversuche angesetzt. Ging es auch da nicht, so mußten wir zusammentreten, die Lage beraten und abstimmen, was wir tun sollten. Wir hatten keine weitere Wahl. Entweder mußten wir sofort unsere Maschinen verlassen und das nächstgelegene Land zu erreichen suchen, oder wir mußten bleiben, wo wir waren und hoffen, bei der einen oder anderen Gelegenheit hochzukommen. Wir hatten das Kunststück ausgeführt, beim Abflug aus Spitzbergen Proviant für einen Monat mitzunehmen, und jetzt, nach 4 Wochen, noch Proviant für 6 Wochen zu haben. Bis zum 1. August konnten wir uns also am Leben erhalten.

Ich habe oft in meinem Leben Situationen durchgemacht, in denen es schwierig war, eine Wahl zu

treffen. Aber ich weiß bestimmt, daß die Wahl mir diesmal viel schwerer gefallen sein würde als bei irgendeiner früheren Gelegenheit. Die eine Möglichkeit, zum nächsten Lande zu wandern, schien mir am vernünftigsten zu sein, da wir in diesem Falle vielleicht so weit nach dem Süden kommen konnten, daß wir Wild fanden, bevor unser Proviant zu Ende war. Außerdem hatte dieser Plan den großen Vorteil, daß unsere Gedanken mit der bevorstehenden Aufgabe beschäftigt sein würden. Gegen den Plan sprach aber, daß wir für einen langen Marsch nicht gut genug ausgerüstet und wahrscheinlich auch zu sehr geschwächt waren. Wenn ich diese beiden Möglichkeiten bei mir selbst überdachte, kam ich immer zu dem Schluß, es sei das beste und vernünftigste, Land aufzusuchen. Aber dann flüsterte

mir eine Stimme ins Ohr: „Bist du verrückt, Mensch! Willst du eine tadellose Maschine mit reichlich Benzin verlassen und dich in das Packeis begeben, wo du weißt, daß du jämmerlich verrecken mußt? Morgen öffnet sich vielleicht ein Wasserarm, und dann bist du in acht Stunden zu Hause.“ Will mir jemand wohl vorwerfen, ich sei von mangelnder Entschlußfähigkeit, weil ich meine Wahl so schwer treffen konnte?!

Am 14. Juni abends warfen wir alles, was wir irgend entbehren konnten, auf das Eis und sammelten es in ein Segeltuchboot. Wir behielten nur Benzin und Schmieröl für acht Stunden, ein zweites Segeltuchboot, zwei Schrotflinten, 200 Patronen, sechs Schlafsäcke, ein Zelt, Kochgeräte und Proviant für ein paar Wochen. Sogar unsere prächtigen Skistiefel mußten wir zurücklassen, weil sie zu schwer waren. An Kleidern behielten wir nur, was wir anhattent. Alles in allem machte unsre Last etwa 300 Kilogramm aus.

Am 15. Juni hatten wir morgens — 3 Grad und eine leichte Südostbrise. Das war gerade der Wind, den wir brauchen konnten. Die Startbahn war im Laufe der Nacht glatt und hart gefroren. Die Wolkendecke war nicht von der allerbesten Art — ein tiefer Stratus — aber was in aller Welt kümmerten wir uns um die Wolken! Der dichteste Nebel hätte uns nicht zurückgehalten. In dieser Beleuchtung war die Bahn sehr schwierig zu übersehen. Wir brachten daher auf beiden Seiten kleine schwarze Gegenstände an, damit der Führer sicher sein sollte, nicht verkehrt zu fahren. Eine Kleinigkeit zuviel nach der einen oder der anderen Seite konnte verhängnisvoll werden.

Um halb 10 Uhr vormittags ist alles klar, und Sonnenkompaß und Motoren werden gestartet. Dreiviertel Stunden dauert es, bis sie ganz warm sind. Ich schlendere zum letztenmal über die Bahn, um mir die Zeit zu vertreiben. Die Bahn geht in südöstlich-nordwestlicher Richtung, mit Auslauf nach Südosten. Ein paar Meter vor unserer Maschine läuft ein schmaler Spalt quer herüber. Er ist nur ein paar Zoll breit, aber er ist nun einmal da und kann sich jederzeit öffnen und das Eckchen, auf dem wir stehen, von dem großen Rest trennen. Auf 100 Meter Entfernung steigt die Bahn ganz allmählich an, verläuft dann aber ganz eben. 200 Meter von dem Südostende der Scholle geht ein anderer Riß quer über das Eis. Der war viel ernsterer Natur und hatte uns manches Kopfzerbrechen verursacht. Er war ungefähr zwei Fuß breit und mit Wasser und Schneeblei angefüllt. Das schien darauf zu deuten, daß er direkt ins Meer lief und uns jederzeit Schwierigkeiten bereiten konnte. Wenn sich dieser Riß erweiterte und uns 200 Meter von unserer Bahn abschnitt, wäre unser Startplatz unbrauchbar geworden. Die Scholle endete vor einem 3 Meter breiten Wasserarm. Jenseits lag in der Richtung unserer Bahn eine 40 Meter lange Scholle. Man kann aus dieser Beschreibung ersehen, daß die Bahn keineswegs überwältigend war; aber sie war die beste, die hier zu haben war. Um halb 11 Uhr war alles in Ordnung. Auf dem Führersitz saß Riiser-Larsen, hinter ihm auf dem Boden des Bootes Dietrichson und ich; im Benzinaum hatten Omdal und Feucht und Ellsworth in der Messe Platz genommen. Dietrichson war der Kommandant der Rückfahrt. Als solcher hätte er eigentlich den Platz vorne in der Beobachtungskabine vor dem Führerstand haben müssen. Aber da der Platz für unser bevorstehendes Manöver zu exponiert war, wurde sein Platz für den Start zurückverlegt. Es waren unlegbar ein paar Augenblicke höchster Spannung. Sobald die Maschine zu gleiten begann, konnte man einen großen

Unterschied gegenüber dem vorigen Tage merken. Kein Zweifel, sie entwickelte gleich eine mächtige Geschwindigkeit. An der höchsten Stelle — nach 100 Metern — stellten wir auf Höchstgeschwindigkeit mit 2000 Umdrehungen in der Minute. Es zitterte und bebte, dröhnte und pfiß durch die Maschine. Es war, als ob N 25 die Situation verstand, als ob er seine ganze Energie zu dem letzten entscheidenden Sprung vor der Südkante der Scholle sammelte. Entweder — oder.

Wir fuhren über die 3 Meter breite Spalte, sprangen über auf die 40 Meter breite Scholle und dann . . . ja, war das möglich? Wahrhaftig! Das scheuernde Kratzen hatte aufgehört, und nur der Motor donnerte. Im selben Augenblick sind wir auf den Beinen. Wir lachen und nicken einander zu, und Dietrichson verschwindet in der Führerkabine.

Nun begann der Flug, der zu allen Zeiten einen Ehrenplatz als einer der hervorragendsten in der Geschichte der Luft einnehmen wird. Ein Flug von 850 Kilometern, mit dem Tod als Fahrgast. Man darf nicht vergessen, daß wir sozusagen alles von uns geworfen hatten. Wenn wir selbst bei einer Notlandung durch ein Wunder mit dem Leben davonkommen sollten, so würden unsere Tage doch sehr schnell gezählt sein.

Die Wolken lagen sehr tief, und wir waren etwa zwei Stunden lang gezwungen, in nur 50 Meter Höhe zu fliegen. Es war interessant, im Augenblick des Aufstieges die Eisverhältnisse zu beobachten. Wir glaubten nach dem Aussehen des Himmels zu urteilen, daß wir hinreichend offenes Wasser in der Nähe haben würden. Das war aber nicht der Fall. Kein Tropfen war zu sehen. Ueberall nur Eismassen in chaotischer Verwirrung. Interessant war es auch, zu beobachten, daß die Scholle, die uns letzten Endes zur Freiheit verholfen hatte, auf Meilen im Umkreis die einzige war, die sich dazu eignete. N 24 bekam einen letzten Gruß zuewinkt, und dann entschwand er für immer unseren Blicken. Alles an Bord funktionierte vorzüglich. Die Motoren gingen wie Nähmaschinen und flößten uns unbedingt Vertrauen ein. Beide Sonnenkompass tickten gleichmäßig. Wir wußten, daß sie uns unschätzbare Dienste leisten würden, sobald die Sonne sich zeigte. Geschwindigkeits- und Abtriebsmesser waren auf ihrem Platz. Am Rande saß der Führer, ruhig und sicher wie immer. In der Navigationskabine war ein Mann, zu dem ich vollstes Vertrauen hatte, und die Motoren wurden von zwei Leuten bedient, die ihre Sache tadellos verstanden. Ellsworth war die ganze Zeit mit meteorologischen Beobachtungen und mit Photographieren beschäftigt. Ich selbst hatte Gelegenheit, den ganzen Flug nur zu beobachten. Dazu war ich auf der ganzen Tour nordwärts nicht gekommen. Der Kurs war auf die Nordküste von Spitzbergen gesetzt, ungefähr auf die Umgebung des Nordkaps. Während der beiden ersten Stunden steuerten wir ausschließlich nach dem magnetischen Kompaß. Das hatte man bisher auf diesen hohen Breitengraden für unmöglich angesehen. Aber es ging ausgezeichnet. Als die Sonne nach zwei Stunden durchbrach, kam sie gerade mitten in unseren Sonnenkompaß und brachte uns den Beweis, daß wir völlig richtig steuerten. Drei Stunden lang hatten wir sichtiges Wetter. Dann kam wieder dichter, undurchdringlicher Nebel. Wir gingen auf 200 Meter Höhe und flogen über dem Nebel in strahlendem Sonnenschein. Hier hatten wir die ganze Zeit über großen Nutzen von unserem Sonnenkompaß und konnten zwischen ihm und dem magnetischen Kompaß Vergleichen anstellen. Der Nebel hielt eine Stunde an, und dann kamen wir wieder in

sichtiges Wetter. Das Eis hatte die gleiche Beschaffenheit wie damals, als wir nordwärts flogen: Treibeis mit Blockbildung an allen Ecken und Enden. Augenscheinlich war kein System in diesen Formationen. Es herrschte völliger Wirrwarr. Etwas mehr offenes Wasser gab es wohl als bei unserem Nordflug, aber keine richtigen offenen Arme.

Auf 82 Grad nördlicher Breite kam der Nebel wieder. Lange Zeit versuchte der Führer, darunter wegzufiegen, und das wurde ein Flug, der allen den Menschen Freude gemacht hätte, die nervenkitzelnde Zerstreuungen suchen. Der Nebel lag immer tiefer und tiefer, und schließlich strichen wir buchstäblich direkt über die Eisblöcke dahin. Bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 120 Kilometern bekommt man da wirklich den Eindruck des Fliegens. In größerer Höhe merkt man die Geschwindigkeit doch nicht so sehr. Dann ist man erstaunt, wie langsam man vorwärts zu kommen scheint, während wir hier über die Eisfelsen von Gipfel zu Gipfel hinwegsausten. Ein paarmal tauchten die Eisblöcke direkt unter uns auf, so unmittelbar, daß ich dachte: den schaffen wir nicht. Aber wir kamen doch hinüber. Schließlich wurde der Zustand unerträglich. Nebel und Eis gingen in eins über. Es war gar nichts mehr zu sehen. Dabei näherten wir uns immer mehr Spitzbergen. Sollten wir mit 120 Kilometer Geschwindigkeit auf eine der dortigen Felswände auftreffen, so würde wohl nicht viel von uns übriggeblieben sein. Der einzige Ausweg war also, über den Nebel zu fliegen. Dazu entschloß sich dann auch unser Führer.

In 100 Meter Höhe waren wir schon über dem Nebel und wieder in strahlender Sonne. Man konnte gleich sehen, daß der Nebel im Begriff war, sich zu lichten. Er teilte sich in einzelne Wolken, so daß man recht oft das Terrain erkennen konnte. Einladend sah es nicht aus. Nur Treibeis mit etwas Wasser dazwischen. Wenn ich jetzt wieder von den unmöglichen Landungsverhältnissen spreche, geschieht es, um hervorzuheben, wie nahe wir auch da wieder dem sicheren Tode waren. Bei einer Landung würde unser Apparat erbarmungslos zertrümmert worden und untergegangen sein. Immer mehr und mehr lichtete sich der Nebel und schwand endlich ganz. Diese willkommene Aenderung hatten wir einer frischen südlichen Brise zu verdanken. Der Nebel lag am weitesten und dichtesten im Süden, aber jetzt kam auch dort Bewegung in die Nebelmassen. Wie große Flocken löste es sich daraus und verflüchtigte sich zu treibenden Wölkchen. Wo lag Spitzbergen? Waren wir so falsch gefahren, daß wir vorbei geraten waren? Denkbar war das. Wir hatten ja keine Erfahrung, wie man in diesen Breitengraden in der Luft zu navigieren hat. Immer wieder mußte ich daran denken, daß man die üblichen magnetischen Kompassse in diesen Gewässern für unbrauchbar ansieht. Zwar hatte der Sonnenkompaß jedesmal, wenn wir Sonne bekamen, mit dem magnetischen übereingestimmt. Aber wenn ich auch keinen Grund zur Beunruhigung finden konnte, so fühlte ich mich doch unsicher. Wir hätten jetzt Land sehen müssen. Viel Benzin hatten wir nicht mehr übrig — und Land konnten wir nicht entdecken. Da plötzlich löste sich eine große, dicke Nebelhaube, schob sich langsam zur Seite und ließ eine hohe, glitzernde Bergspitze zum Vorschein kommen. Ein Zweifel war kaum möglich: das mußte Spitzbergen sein. Am weitesten nördlich lagen ein paar Inseln. Das konnten die „sieben Inseln“ sein, und dann erstreckte sich das Land in westlicher Richtung. Aber Spitzbergen oder nicht . . . es war Land, gutes, festes Land. Von den Inseln zog

sich ein dunkler Streifen in nordwestlicher Richtung. Das war Wasser — das große, offene Meer. Ein herrliches Gefühl, wieder Meer und Land, aber kein Eis mehr unter sich zu haben! Unser Kurs lag eigentlich südlich; aber um schneller von dem ungemütlichen Terrain unter uns fortzukommen, wurde der Kurs westlicher nach dem offenen Meer zu verlegt. Das war mehr als klug von unserem Führer gehandelt. Man könnte versucht sein, zu sagen, daß ihn sein Instinkt leitete. Vielleicht hatte die Verbindung mit den Seitensteuern ihn fühlen lassen, daß irgend etwas nicht ganz in Ordnung war. Wie dem auch sei: zehn Minuten, nachdem wir das offene Meer erreicht hatten, fuhr sich die Steuerleitung ganz fest, und wir mußten landen. Es wehte ein starker Wind, und die See ging hoch. Die Notlandung wurde so sicher und ruhig vorgenommen, wie das bei unserem Führer nicht anders zu erwarten war. Wir begaben uns alle nach achtern in die Messe, um den Bug so hoch wie möglich aufzurichten. Der Führer war der einzige, der vorne blieb. Sehr vorsichtig führte er das Boot vorwärts. Es galt für ihn, gegen die höchsten Sturzseen zu manövrieren, die in diesem Augenblicke mächtige Dimensionen hatten. Wir hinten hielten uns warm und trocken. Anders der Mann am Steuerrad. Eine Welle nach der andern überschüttete ihn, und nach wenigen Minuten war er bis auf die Haut durchweicht. An solche Behandlung war ich noch nicht gewöhnt und erwartete dauernd, daß unserm Boot der Boden eingeschlagen würde. Abends gegen 7 Uhr ging die Notlandung vor sich. Erst um 8 Uhr kamen wir dem Lande nahe. Die Landungsverhältnisse in der Bucht, in die wir geraten waren, waren nicht die besten. Wir hatten indessen am Landeise einen abfallenden Rand, an dem wir hinaufklettern konnten. Der Wind hatte sich jetzt ganz gelegt, und die Sonne brannte auf die großen Steine, mit denen der Strand bedeckt war. Hier und da lag frisches Moos zwischen den Steinen, und das Wasser rieselte murmelnd von den Felsvorsprüngen. Ein paar dünne Vogelstimmchen paßten trefflich in dies schöne Abendbild. Uns wurde geradezu andächtig zumute. Eine Kirche brauchten wir nicht aufzusuchen, um Gott, dem Allmächtigen, unsern heißesten Dank zu sagen. Wir brauchten nur seine herrliche Natur, um ihn anzubeten. Das Meer lag blank und still. Hier und da ragten feststehende Eismassen daraus hervor. Das Ganze machte einen gewaltigen Eindruck, den wohl keiner von uns vergessen wird. Der Apparat wurde an einem Eisblock vertaut, so daß er frei schwingen konnte, und alle Mann begaben sich an Land. Zwei Fragen interessierten uns im Augenblick besonders, nämlich zu wissen, wo wir waren, und dann, etwas Essen in den Leib zu bekommen. Die Schokolade und die drei Kekes, die wir um 8 Uhr morgens genossen hatten, reichten jetzt wirklich nicht mehr. Während Dietrichson die Sonnenhöhe maß, bereiteten wir anderen unser Festessen vor, das heißt, eine Wiederholung unseres Frühstücks. Nein, wie das wohl tat, über die Steine zu springen! Man wurde richtig wieder zum Kinde. Hier und dort lagen Treibholzstämmen, die wir gut benutzen konnten, falls wir hier hätten bleiben müssen. Die 90 Liter Benzin, die wir noch übrig hatten, mußten sparsam behandelt werden.

Omdal, unser Koch während der ganzen Expedition, war gerade dabei, den Petroleumkocher in Gang zu pumpen. Es war gerade noch ein Tropfen Benzin drin, der von unserm Aufenthalt im Eise übriggeblieben war. Im selben Augenblick rief Riiser-Larsen: „Da ist ein Kutter!“ Tatsächlich kam ein kleiner Fischkutter gerade östlich von uns um den nächsten Felsvorsprung

Hatten wir vorher das Glück gegen uns gehabt, so schien es jetzt in überwältigendem Maße für uns zu sein. Es war jetzt 9 Uhr abends, und Dietrichson hatte seine Beobachtungen gerade fertig berechnet. Wir befanden uns genau am Nordkap des Nordostlandes von Spitzbergen, gerade dort, wo wir morgens hinzusteuern beabsichtigten. War der Flug ein Meisterstück des Führers gewesen, so war es das Navigieren nicht minder. Es war eine Ganzleistung. Aber — der kleine Kutter nimmt den Kurs außen herum und scheint uns nicht gewahr zu werden. Er bewegt sich augenscheinlich recht schnell und muß daher wohl einen Motor haben. Was sollen wir tun? Wir sind ja nicht gewöhnt, für gewöhnlich in der Luft herumzufliegen und uns mit großer Geschwindigkeit zu bewegen. Wie sollen wir das Boot erreichen? „Nichts leichter als das,“ sagte der Flieger. „setzt euch nur wieder hinein, dann sollt ihr sehen.“ Im Augenblick wird alles wieder an Bord gebracht, der

Motor donnert los, und wir sausen über das Meer, um sofort neben dem Kutter anzuhalten. Es ist die „Sjöliv“ aus Balsfjord, Kapitän Nils Vollan. Eine Jolle wird zu Wasser gelassen, und zwei Mann kommen zu uns gerudert. Die Leute scheinen im Zweifel zu sein, wen sie vor sich haben, schmutzig und bärtig, wie wir waren. Aber da wende ich mich ein bißchen und zeige mein Profil, und — da erkennen sie uns. Ob er uns nach Kings Bay bugsieren wolle, da unser Benzin fast aufgebraucht sei? Ja, das könne er natürlich machen. Vollan hätte auch ja gesagt, wenn er uns bis China hätte schleppen sollen: so freute er sich darüber, uns zu sehen, so sehr strömte er von Liebenswürdigkeit und Diensteifer über. N 25 wurde ins Schlepptau genommen und wir begaben uns alle an Bord der „Sjöliv“. Zum ersten Male hatten wir das Gefühl, daß jetzt unsere Mission abgeschlossen wäre. Still und ruhig reichten wir einander die Hand. In diesem Händedruck lag alles

AUS DER FLUGWELT.

Vom Flugplatze Aspern.

In der Einrichtung des Wiener Flughafens Aspern erfolgen derzeit einige wichtige, äußerst begrüßenswerte Veränderungen. Seit mehreren Wochen bereits wird an der Planierung einzelner, besonders unebener Teile des Flugfeldes gearbeitet. Das Gesamtausmaß der zur Einebnung glangenden Flächen beträgt 60.000 Quadratmeter. Die Kosten dieser Arbeit, welche von der Baufirma Diß & Co. ausgeführt wird, trägt der Bund. Sie betragen über eine halbe Milliarde Kronen.

Der jeweils in Arbeit stehende Flugfeldteil ist durch weiße Tafeln und rote Fahnen abgesperrt, welche auch für Flugzeugführer in der Luft gut sichtbar sind. Die Arbeiten sollen bis 15. Mai ihren Abschluß gefunden haben.

Ferner wurden an der West-, Süd- und Ostseite des Flugplatzes, woselbst Gebäude und Freileitungen für Lichtstrom und Telephon gewisse Hindernisse besonders bei Flugzeuglandungen in der Dunkelheit bilden, eine größere Anzahl elektrischer roter Hindernislichter angebracht. Diese befinden sich entweder an den Giebeln der Gebäude oder an den Spitzen der Leitungsmasten angebracht. Auch der Radiomast sowie der Mast eines Windsackes sind mit solchen Lichtern versehen. Diese ganze Anlage, welche sich nicht nur zur Markierung der Hindernisse, sondern auch zur Abgrenzungsbezeichnung bei Nachtlandungen sicherlich sehr gut bewähren wird, ist von der Flugplatzleitung aus durch einen Zentralschalter mit einem Handgriff einzuschalten. Ausgeführt wurde die Anlage von A. E. G. Union in Stadlau. Die Beleuchtungskörper selbst bestehen aus einer wasserdichten Blecharmatur, welche nach oben mit einer roten Glas-Kalotte abgeschlossen, innen einen starken Alpakkarreflektor besitzen. In dieser Armatur sitzt eine 300 Watt-Lampe.

Des weiteren hat der Flugplatz zwei fahrbare elektrische 60-Zentimeter-Scheinwerfer erhalten, welche nach eigenen Plänen zu Anhängereinheiten umgebaut wurden und so mittels eines Kraftwagens in kürzester Zeit in Stellung gebracht werden können, indem Scheinwerfer und Benzinaggregat unmittelbar zu einem Fahrzeug vereinigt sind. Sie werden bei Nachtlandungen jeweils so aufgestellt, daß ihre Kegel gegen den Wind streuen und sich in einem Winkel vereinigen. Das Flug-

zeug hat in diesem spitzen Winkel hineinzulanden und tunlichst dort aufzusetzen, wo die beiden Kegel sich vereinigen.

Ein dritter Scheinwerfer der gleichen Größe dient zur Kennung des Platzes bei Nacht. Er hat seinen Kegel senkrecht in die Höhe gerichtet. Wie Fälle in der Praxis ergaben, ist diese Kennung bereits von Flugzeugen in der Gegend von Tulln gut ausgenommen worden.

Wir werden demnächst auf diese Einrichtungen für Nachtlandungen zurückkommen. Kranich.

Flughafen Hamburg-Fühlsbüttel. Senat und Bürgerschaft von Hamburg haben sich entschlossen, weitere größere Mittel für den Ausbau des Flughafens aufzuwenden. Vor allen Dingen wird jetzt beschleunigt der Bau einer großen modernen Flugzeughalle von 80 Meter freitragender Tor-Spannweite, 40 Meter Tiefe mit seitlichen dreistöckigen Anbauten aufgenommen. In Verbindung hiermit sind Mittel zur Verfügung gestellt, den Flugplatz großzügig auszubauen, einen Prüfstand zu errichten, den Signaldienst zu verbessern, die Tankanlage zu erweitern sowie Wasser- und Sielanschlüsse herzustellen. Für diesen Zweck sind zunächst zirka 756.000 Mark bewilligt. Weiterhin sind noch zum Geländeankauf zur Vergrößerung des Flughafens 981.000 Mark von Senat und Bürgerschaft von Hamburg bewilligt worden. Hierdurch ist gewährleistet, daß das Fluggelände in Bezug auf seine Ausdehnung auf eine weite Zukunft hinaus allen Ansprüchen genügen wird, und daß für Ansiedlung von Flugzeugindustrie geeignetes Gelände sichergestellt ist.

Der Gordon Bennet-Wettbewerb der Lüfte soll im Mai 1. J. abgehalten werden. Die Anmeldefrist endet am 22. März 1926.

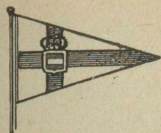
Flugzeuge

- 1 Albatros BII Schulmaschine fabriksneu
- 2 " " " neuwertig
- 1 " " " vollkommen überholt
- 5 Rumpler mm. C 1., vollkommen überholt
- 1 Mark Limusine RV mit 120 Ps Mercedes, neu, 4mal geflogen. Pilot und 3 Personen
- DLFW D VIII (FOKKER DVII als Zweisitzer gebaut) Neubau mit 160 Ps Mercedes

Ansaugrohre, Wasserleitungen, Auspufftöpfe, Achsen, Schleifsporne, Laufdecken, Kühler, Flugzeugmaterial

Nähere Auskunft durch:

Dr. R. Sterzenbach, Berlin-Lichterfelde, Brienzerstr. 5



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Infolge eines Versehens ist die Liste der vom außerordentlichen Seglertag am 2. Feber neuernannten Ehremitglieder in dem in der letzten Nummer der Zeitschrift abgedruckten Protokoll unvollständig wiedergegeben und ist noch hinzuzusetzen:

Herr Max Schmidt, Fabrikant, Wien (Zweig-Verein Traunsee).

Der Schriftführer des Union-Yacht-Club:
Schultze h

Union-Yacht-Club Wolfgangsee.

An die ausübenden Mitglieder!

Unser Zweigverein beabsichtigt im Sommer dieses Jahres sein 25jähriges Jubiläum in würdiger Weise zu begehen. Außer verschiedenen geselligen Unterhaltungen und Festlichkeiten, die in die Festordnung aufgenommen werden, sind wir verpflichtet, eine regere sportliche Tätigkeit zu entfalten. Wir müssen bei dieser Gelegenheit der Oeffentlichkeit zeigen, welche Fortschritte der Segelsport an unserem See gemacht hat. Zu diesem Zwecke müssen diesmal alle Yachten ausnahmslos instandgesetzt und rechtzeitig zu Wasser gebracht werden. Alle regattenfähigen Yachten müssen ihre Meßbriefe, bzw. Ausweishefte in Ordnung bringen und an den Wettfahrten teilnehmen. Es darf nicht vorkommen, daß die Rennyachten im Schuppen liegen oder daß sie mangels gültiger Meßbriefe an den Wettfahrten nicht teilnehmen können.

In unserem Yachtverzeichnis sind folgende Sonderklassen-Yachten eingetragen: **Yavena, Falkenstein II, Freya, Jugend, Lotos III, Panther, Frigg, Steipner.** Yavena und Freya besitzen gültige Meßbriefe bis 1927. Falkenstein bis 1928, Jugend nicht bekannt, doch dürfte der Meßbrief 1926 oder 1927 ablaufen und muß dann erneuert werden. Die übrigen vier brauchen unbedingt neue Meßbriefe! Die beiden 20 Quadratmeter-Rennyachten **Zauberflöte** und **Dorly** haben Meßbriefe bis 1928. Von folgenden 15 Quadratmeter-Rennyachten: **Klein-Falkenstein II, Grane II, Albatros II, Skadi II, Nöck, Balmung, Klein-Falkenstein I, Freya II** besitzen die beiden letzten: Klein-Falkenstein I und Freya II keine gültigen Meßbriefe mehr und müssen selbe neu beschafft werden. Die Herren Eigner werden daher dringend ersucht, alle auf die Vermessung Bezug habenden Dokumente an den unterzeichneten Oberbootsmann einzusenden, damit die zur Neubeschaffung nötigen Schritte eingeleitet werden können. Zu diesen Dokumenten gehören allfällige alte Meßbriefe, Bauzeugnisse und dergleichen. Auch ist womöglich das Jahr der Erbauung, der Name des Erbauers und der allfällig frühere Name der Yacht mitzuteilen.

Um dem häufigen Mannschaftsmangel abzuwehren, wird ersucht, daß alle Mitglieder, die Mannschaften benötigen, dem Oberbootsmann ehestens mitteilen, was sie an Mannschaft brauchen (ob Steuermann, Großschotmann oder Vorsegelmann). Gleichzeitig wird gebeten, daß alle Mitglieder, die sich für diesen Zweck

zur Verfügung stellen wollen, dies dem Oberbootsmann anmelden (mit Angabe, welche Klasse sie bevorzugen und welche Verwendung sie wünschen). Auf diese Weise wird es möglich sein, durch Mannschaftsvermittlung diesem Mangel abzuwehren.

Aber auch alle Eigner klassenloser Fahrzeuge werden aufgefordert, ihre Fahrzeuge instandzusetzen und wenn sie sich auch nicht für die Ausgleichsklasse melden, so doch an den übrigen seglerischen Unternehmungen dieses Jahres teilzunehmen.

Schließlich müssen wir auch noch an den Rest der Mitglieder, die weder eine Yacht besitzen, noch sich als Mannschaft betätigen wollen, die Bitte richten, sich für die Veranstaltungen am Lande zur Verfügung zu stellen. Daher wird auch an diese das dringende Ersuchen gestellt, dem Oberbootsmann mitzuteilen, wofür sich die Betreffenden zur Verfügung stellen wollen. Wir benötigen Mitglieder des Wettfahrtausschusses, Mitglieder des Festausschusses und dergleichen.

Wir erwarten, daß dieser Aufruf nicht unbeachtet bleibt und alle unsere Mitglieder dazu beitragen werden, daß unsere Jubiläumsveranstaltungen sowohl in sportlicher als auch in gesellschaftlicher Hinsicht glänzend verlaufen.

Dr. Paul Strohschneider, Oberbootsmann,
Graz, Glacisstraße 33.

*

Der Ausschuß des Union-Yacht-Club Wolfgangsee macht alle jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, darauf aufmerksam, daß bei Zahlungen nach dem 1. April ein Zuschlag von 50 Prozent eingehoben wird.

Bei dieser Gelegenheit sei den Mitgliedern neuerlich ans Herz gelegt, bei der Regelung ihrer Verbindlichkeiten doch etwas mehr Pünktlichkeit aufzubringen. Daß die ständigen Klagen des Ausschusses über die Saumseligkeit der Mitglieder berechtigt sind, geht wohl schon daraus hervor, daß von den für das laufende Vereinsjahr, also seit 1. November 1925 fälligen Mitgliedsbeiträgen heute noch über 1700 Schilling ausständig sind. Da der Ausschuß für die Fortführung der Werkstätte, für Lohnauszahlungen, Materialbeschaffung usw. fortlaufende Auslagen hat, bereitet ihm diese Nachlässigkeit der Mitglieder nicht selten arge Verlegenheit. Der Ausschuß ersucht daher neuerlich um Einsendung der fälligen Beträge.

Wien, 8. März 1926.

Für den Ausschuß:

H. Frisch, Obmann.

F. Arlt, Schriftführer.

H. Peter, Kassier.

FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien I., Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

Die freie 20 m² Klasse.

Alle Anhänger der 20 Quadratmeter-Rennboote waren sehr erfreut, als im Herbst des vergangenen Jahres auf Anregung auch der österreichischen Vertreter der Seglertag des Deutschen Segler-Verbandes die 20 Quadratmeter-Klasse als Rennklasse anerkannte und so die ganz und gar nicht passende Bezeichnung „Altersklasse“ beseitigte. Der Zweigverein Traunsee des Union-Yacht-Club hatte schon längst, als erster Verein in Österreich, diese Klasse in seinem Revier eingeführt. Erkannte er doch in der Einführung der kleinen Schwertbootklassen die einzige Möglichkeit einer Rettung vor dem gänzlichen Verfall unserer Rennsegelerei, der durch den Mangel an für unsere Alpenseen passenden Klassen zu befürchten war.

Der 15er, das größte Boot der neuen Schwertbootklassen, genügte da, obwohl für unsere nicht allzu großen Segelreviere gewiß nicht ungeeignet, manchen nicht mehr. Nur so entstand schon in der ersten Nachkriegszeit der 20er „Wiking“ des Dr. F. Fereberger, ein Boot, das schon damals durch seine schöne Form, seine Seetüchtigkeit und seine hervorragende Schnelligkeit auffiel.

Es war der Anlaß zu einer ganzen Reihe von Neubauten gleicher Größe, obwohl die Klasse noch nicht offizielle Rennklasse war, die alle von der neugegründeten Oesterreichischen Schiffbaugesellschaft in Gmunden gebaut wurden, und zwar für den Grundlsee, der die 20er als seine spezielle Rennklasse gewählt hatte. Nun wurde auch das Interesse auf den anderen Seen rege, so daß erfreulicherweise der sportliche Wettkampf begann und man bei der Traunseewoche schon einen auswärtigen Gast, den besten Atterseer Zwanziger, begrüßen konnte, der allerdings gegen die scharfe Konkurrenz der einheimischen Zwanziger des Traunsee nicht aufkommen konnte.

Die Jubiläumswettfahrten auf dem Attersee sollen weiter Gelegenheit geben, die Tüchtigkeit der neuen Klasse zu erproben, indem man interne Wettfahrten der

20er gegen die 22er ausschreiben will. Das Resultat dürfte wohl sein, daß die Zwanziger vielleicht bei Flaute hinter der Binnenjolle bleiben, bei Wind aber davonlaufen werden, obwohl die Binnenjolle, die als gutes Gebrauchsboot gilt, gerade bei Wind gegen das „extreme“ Rennboot sich bewähren sollte.

Die guten Eigenschaften bei Wind und Welle haben dem Zwanziger viele Freunde gemacht. Die Freunde der 22er rühmen mit vollem Recht die durch die Bauvorschriften bedingte solidere Bauausführung der Binnenjolle. Aber auch die freien 20er können und sollen solid und fest gebaut werden. Jene Konstrukteure, die Rennfolge durch Verminderung der Materialstärken zu erzwingen versuchen, sind gewiß nicht die besten. Die Erfahrung hat deutlich gezeigt, daß auch reichlich stark gebaute Boote, wie die von der Oesterreichischen Schiffbaugesellschaft gebauten, bei jedem Wind sehr schnell waren, haben sie doch sogar die großen Kielyachten an absoluter Schnelligkeit sowohl bei Flaute, wie auch bei festem Wind geschlagen. Das beweist die Zeitenliste der Traunseewoche 1925 (Heft 10 dieser Zeitschrift). Der 20er „Wiking“ II war bei jedem Wetter das schnellste Boot. Dabei sind die Boote bequeme, geräumige Tourenboote, die verhältnismäßig weit kleiner getakelt sind als die Binnenjollen und daher bei schlechtem Wetter weit widerstandsfähiger sind.

In den von fast allen Konstrukteuren gewählten Maßen von 7.50 Meter Länge und 1.70 Meter Breite ist der Zwanziger schon eine ganz stattliche Yacht, die auch dem genügen kann, der bei der jetzigen Zeit der Geldknappheit seinen Lieblingswunsch, die Anschaffung einer Kielyacht, sich versagen muß.

Der Kreis der Freunde dieser Klasse wird deshalb trotz aller guten Eigenschaften der Binnenjolle, gewiß immer größer werden, sicher nicht zum Nachteil unseres Sportes.

F. H.

Die Entwicklung der Rennklassen am Wörthersee.

Die Frage der Klasseneinteilung ist durch die Abänderungsvorschläge des Verbandsvorstandes beim letzten Seglertag in ein aktuelles Stadium getreten. Eine Aussprache über die gegenwärtig bestehenden Klassen im Rahmen unserer Zeitschrift hinsichtlich ihrer Eignung für die einzelnen österreichischen Segelreviere daher sehr zu begrüßen. Der Begriff Eignung wird allerdings in sehr erweiteretem Sinne aufzufassen sein, denn mit Ausnahme von Bodensee, Neusiedlersee und der Alten Dona, weisen unsere Reviere ähnliche Verhältnisse hinsichtlich Wind und Seegang auf, die sich vor allem dadurch charakterisieren, daß in den Sommermonaten leichte Winde vorherrschend sind. Da dies in erhöhtem Maße für den Wörthersee zutrifft, haben sich dementsprechend vor allem die Klassen dort entwickelt, die den Konstrukteuren die Möglichkeit zur Betonung der Leichtwettereigenschaften geboten haben. Aus diesem Grunde hat sich die 5 und 10 Quadratmeter-Klasse nicht recht entwickeln können, weil mit so kleinen und nicht hoch reichenden Segelflächen im flauen Winde zu wenig Fortgang erzielt werden kann. Beide Klassen würden jedoch Seglern, die ständig am See leben, im Frühjahr

und im Herbst bei den dann herrschenden frischen Schönwetterwinden viel Vergnügen bereiten können.

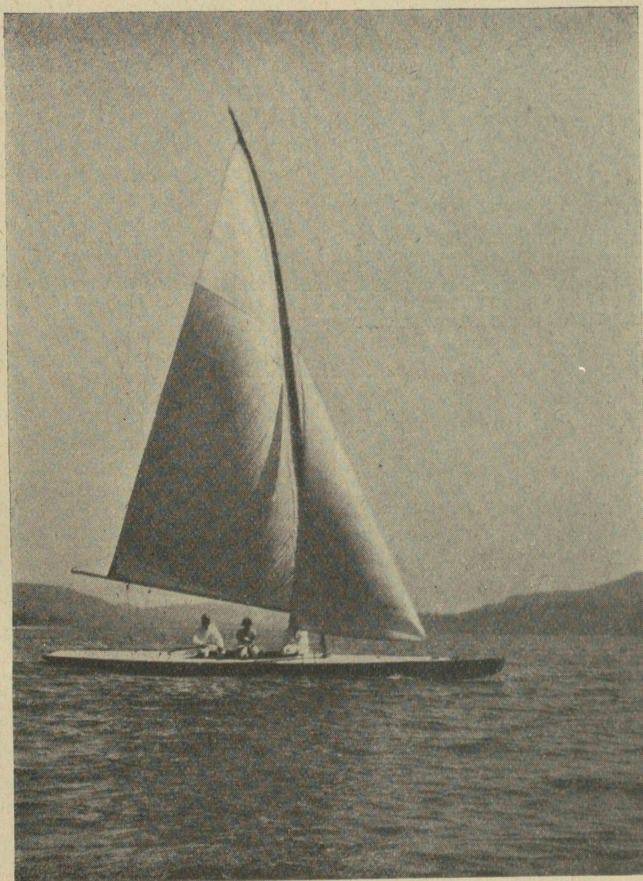
Sehr zu bedauern ist es, daß die 15 Quadratmeter Rennboote trotz verschiedener Versuche und Ausschreibung wertvoller Preise bisher am Wörthersee nicht Fuß fassen konnten, sie sind zwar am leichten Winde etwas langsamer als die 22 Quadratmeter Boote, bieten aber bei frischer Brise entschieden besseren Sport als diese. Ueberdies sind sie nicht bloß im Aussehen, sondern auch in der Führung zweifellos die rasigeren Rennboote. Der Fünfzehner würde den Verhältnissen am Wörthersee in hervorragender Weise entsprechen.

Die stärkste Klasse, über die wir verfügen, ist die 22 Quadratmeter Rennklasse, die tatsächlich für unser Revier eine ganz besondere Eignung dadurch besitzt, daß sie bei leichter Brise sehr schnell ist. Es ist merkwürdig, wie diese Boote, durch Verbesserung der Segelform, ganz allmählich zu recht extremen Flautenläufern geworden sind, als die sie seinerzeit sicher nicht gedacht waren. Das moderne Rennsegel, mit seinem bauchigen Schnitt und der weit nach achtern reichen-

den Fock, liefert im Vergleiche zu den Segeln, die noch 1914 gefahren wurden, eine wesentlich größere Vortriebskraft, mit der naturgemäß eine stärkere krängende Wirkung verknüpft ist. Der Sieg in dieser Klasse bei starkem Wind ist daher heute in erster Linie eine Mannschaftsfrage, und der Steuermann muß in diesem Falle wie Cäsar ausrufen: „Laßt wohlbeleibte Männer um mich sein.“

Bei dem chronischen Mannschaftsmangel, unter dem wir am Wörthersee zu leiden haben, bringt die Notwendigkeit, wenigstens über 3 Mitfahrer disponieren

dabei doch nicht vergessen werden, daß jede Klasse eine gewisse Entwicklungszeit braucht, bis der brauchbare und genügend schnelle Typ gefunden wird. Die 35er haben in letzter Zeit außerordentliche Fortschritte gemacht und sind sehr schnell geworden, wiewohl zweifellos die Höchstgrenze noch nicht erreicht ist. Allerdings ist die Vorschrift entschieden verbesserungsbedürftig und zwar sollte die größte Länge mit 11,50 bis 12 Meter und das geringste Displacement mit 1000 Kilogramm festgesetzt werden. Die Boote würden nicht nur äußerlich, sondern vor allem in ihren Schwerwet-



„Rielly II“ auf dem Wörthersee (Eigner Herr Dr. Hans Löwenfeld-Russ, erbaut von D der Feinig Werft Velden am Wörthersee).

zu sollen, manchen oder besser gesagt alle Steuerleute in die größte Verlegenheit.

Die Regattatätigkeit hat in dieser Klasse in letzter Zeit allerdings etwas nachgelassen. Das Auftreten der Zwanziger, die in diesem Jahre mit 2—3 Booten ihr Debüt am Wörthersee feiern werden, ist daher sehr zu begrüßen, da vermutlich ein Teil der Segler, die in der letzten Zeit in der 22 Quadratmeter Klasse nicht mehr gestartet sind, sich dieser Type zuwenden wird, wodurch die Starterzahl eine Zunahme erfahren wird. Es ist allerdings fraglich, ob die Zwanziger sich im flauen Winde gegen die Binnenjolle halten kann, dagegen ist heute schon sicher, daß sie bei frischem Winde unsere schnellste Klasse sein wird.

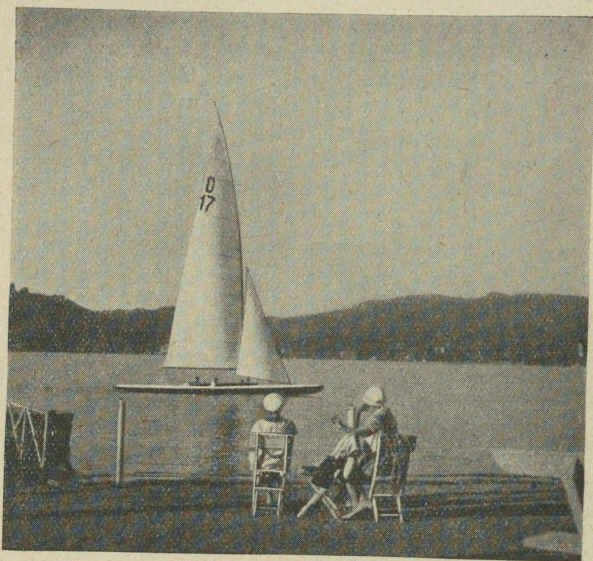
Viel umstritten ist die 35er-Rennklasse und es fehlt nicht an Stimmen, die ihr schon heute gerne ein Grablied singen würden. Zweifellos läßt sich manches gegen einzelne ihrer Vertreter einwenden, aber es darf

ter-Eigenschaften sehr gewinnen. Im übrigen ist nicht einzusehen, warum man gerade mit 35 Quadratmeter nicht gut segeln können und warum die Klasse nicht auch für Reviere mit frischem Wind geeignet sein soll, da ja weder Breite noch Displacement nach oben beschränkt sind.

Der Entwicklung dieser Klasse ist nur ein Umstand wirklich hinderlich und das ist die Schwierigkeit, die als Rennboote ausgedienten Fahrzeuge an den Mann zu bringen. Mit weniger hohen Masten sind die 35er ganz vorzügliche Nachmittagsboote, die elegant aussehen und eine große Lebensdauer besitzen.

Da die Schwierigkeit, alte Boote zu verkaufen, schon der Entwicklung der Fünfunddreißiger hinderlich ist, würde diese Hemmung sich bei einer größeren Klasse noch mehr geltend machen, weshalb es sehr verfehlt wäre, wenn wir eine freie 50er Rennklasse schaffen würden. Wir kämen über die ersten Neubauten

nicht hinaus. Die Klasse würde dann nur in wenigen Vertretern bestehen und das Interesse an ihr bald erlahmen.



Vom Wörthersee 1925.

Man kann auch nicht erwarten, daß große materielle Opfer für eine Klasse gebracht werden, die nur lokale Bedeutung besitzt. Mit einer größeren Klasse müssen wir die Möglichkeit besitzen, uns an internationalen Regatten vor allem an der Adria betätigen zu können. Der internationale Sechser ist zweifellos für

uns das große Kielboot, welches wir brauchen, und erfüllt auch die Forderung, in einem großen Absatzgebiet verkäuflich zu sein. Wir wissen aus Erfahrung, daß ein guter Sechser in ganz Europa verkauft werden konnte.

Die politische Konstellation ermutigt zwar noch nicht sehr, dem internationalen Segelsport, dem man scheinbar im Auslande und auch bei uns abgeschworen hat, das Wort zu reden. Als Segler wissen wir aber, daß die Wogen sich glätten, sobald der Wind zu wehen aufhört und so wird auch der Weg zum internationalen Segelsport eines Tages ganz von selbst frei werden.

Zunächst ist es jedoch unsere Aufgabe, die sportlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Zweigvereinen durch wechselseitige Teilnahme an den Regatten zu vertiefen. Die in Aussicht stehenden Frachtermäßigungen für kleine Boote werden die Kosten solcher Expeditionen in der Folge verringern. Wir müssen jedoch durch die Pflege derselben Klassen auf allen Revieren die Vorbedingungen zu gemeinsamen Regatten schaffen. Gegenwärtig besteht leider noch eine so große Zersplitterung, so daß wir heute nicht eine einzige Klasse besitzen, die auf allen Revieren verbreitet ist. Am ehesten hat die 20er Klasse Aussicht, überall heimisch zu werden, doch ist sie bisher nirgends besonders stark vertreten. Es wäre zweckmäßig, wenn von Seiten des Vorstandes, durch Stiftung eines wertvollen Preises, der jedes Jahr auf einem anderen Gewässer ausgesegelt werden müßte, die Entwicklung einer Klasse auf allen Revieren gefördert würde.

Otto Winds.

Mitglieder des Union-Yacht-Club werden gebeten, Adressenänderungen umgeh. dem Club bekanntzugeben.

Die Rettungsaktion des Hapagdampfers „Westphalia“ vom 31. Jänner 1926 ist ein neues Ruhmesblatt in der Geschichte deutscher Seemannschaft. Dem vom Führer der Westphalia, Kapitän K. Graals, erstatteten Bericht entnehmen wir, daß seit der Ausreise dieses Dampfers aus Queenstown steife westliche Winde herrschten, die am 26. Jänner zu Stärke 11, am 29. zum vollen Orkan anwuchsen. Schwere Sturzseen beschädigten das Schiff. Am 30. Jänner waren die Havarien notdürftig behoben. Des noch immer anhaltenden Orkans wegen konnte die Westphalia nur beidreht liegen. Um 2 Uhr morgens am 31. Jänner wurde der erste Hilferuf des holländischen Dampfers Alkaid der Reederei van Nieveldt, Gouderiaan & Co., Rotterdam, vernommen. Mit Hilfe der Funkpeilung konnte die Lage des gefährdeten Schiffes festgestellt werden. Um 11 Uhr 15 Minuten vormittags des gleichen Tages war es erreicht. Die Westphalia legte sich an die Windseite der Alkaid und entsandte ein mit massenhaft sich zur Verfügung stellenden Freiwilligen bemanntes Rettungsboot. Der Sturm flaute glücklicherweise langsam auf Windstärke, später auf 8, ab. Es gelang, die ganze Besatzung des Alkaid,

27 Mann, ins Rettungsboot zu bringen und auf der Westphalia zu bergen. Allerdings dauerte das Rettungswerk bis 11 Uhr 15 Minuten nachts, also volle 12 Stunden.

Wir haben diese Heldentat deutscher Seeleute absichtlich hervorgehoben, denn sie zeigt nicht nur, daß in der Handelsmarine Deutschlands der alte Geist noch immer lebt, sondern auch, daß sich deutsche Seeleute trotz allem Unglück, das ihr Vaterland traf, ganz bedeutend von jenen anderen Nationen — wir erinnern nur an den „King Stephen“ unseligen Angedenkens und den Führer jener schwedischen Yacht, der sich 1924 die Hilfeleistung für eine deutsche Yacht ausgiebigst bezahlen ließ, unterscheidet. Ein Volk, das solche Taten vollbringt, kann nicht untergehen.

Theodor Hein, ein bewährter Segler und Ehrenmitglied mehrerer Seglerverbände, starb am 7. Februar l. J.

Die J. Y. R. U. hielt am 17. Feber in London eine Sitzung ab, um über den Eintritt Deutschlands zu beschließen.

Riedel & Beutel
 Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche
 Lieferanten des Union Yacht Club.
 I. Stephanspl. 9 u. 11 **Wien** III. Hauptstraße Nr. 2
 Tel. 61-2-63, 66-4-26 Telephone 90-5-73
Für Segelsport:
 Sportwäsche, Leinenhosen, Bordjacken u. Südwester, Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Club-Flaggen, Flaggengalen, Stander, Mitgliedsabzeichen.
Neuheit: Buchstaben und Ziffern zum aufnähen, verschiedene Größen, echtfärbig schwarz, als **Unterscheidungsnummer** laut Vorschrift des D. S. V.

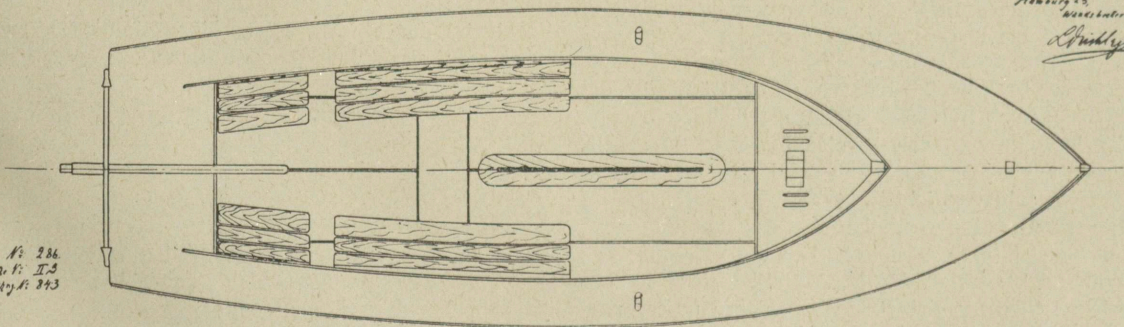
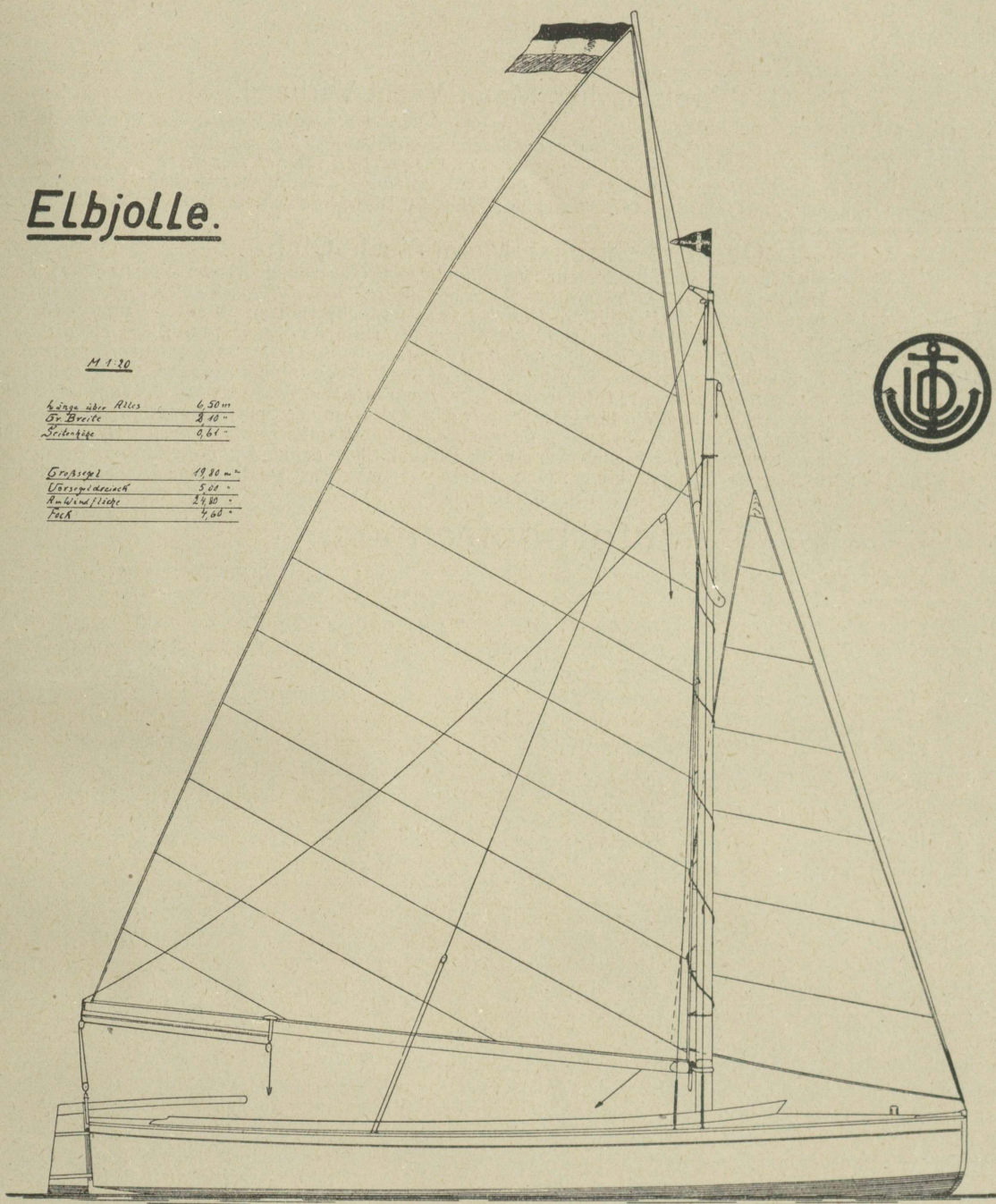
Amansis Faltbootwerft
 Salzburg. Griesgasse 4 / Telefon 787/8
Siegerboote
 bei allen österreich- und den bedeutendsten ausländischen Regatten 1925
Beste Tourenboote
Billige Preise

Elbjolle.

M 1-20

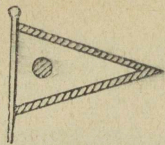
Länge über Alles	6,50 m
Gr. Breite	2,10 "
Seitenhöhe	0,61 "

Gr. Bespiel	19,80 m ²
Vorspinnbereich	5,00 "
Reinwindfläche	24,80 "
Tock	7,60 "



Hamburg 13.
 Baujahr 1913
R. W. Schütz

Pl. N. 286
 Blatt II 3
 Zeichn. N. 283



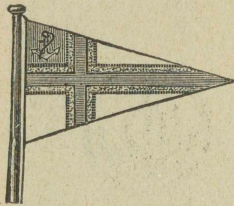
Segelverein, Floridsdorf.

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: *H. rry Spanner, Di. Willy Herost, Fitz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humnal, Ing. Max Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zählr*. — Geschäftsstelle: Wien, IV. Bezirk, Schwindgasse 8. — Tel.: 5.505, 55.506.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Club.



Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dr. Paul Hohenau, Ing. Alfred Nemetschke*. — Schriftführer: *Doktor Richard Löwy*. — Kassier: *Dr. Emil Kun*. Beisitzer: *Alfred Foest-Monshof* (Kassier-Stellvertreter), *Kommerzialrat Robert Koch, Prof. Dr. Ottokar Nemecek, Hanns Pittner* (Schriftführer-Stellvertreter), *Ing. Eduard Posepny, Robert Salcher, Ing. Max Szombathy* (Rechnungsrevisor), *Ing. Geza Szuborits, Otto Winds*. Sportkommission: Vorsitzender: *Ing. Hugo Dinzl*. Sport- und Fahrwart: *Ing. Geza Szuborits, Ing. Eduard Posepny*, (Stellvertreter). — Zeug- und Bootswart: a) für die Donau: *Dr. Richard Löwy*, b) für den Wörthersee: *Anton Schur*. Beisitzer der Sportkommission: *Kapitän Antonio Cosulich, Dr. Ing. Ludwig Richter, Otto Winds, Kapitän Pietro Zar*. — Delegierte für den Landesverband für Fremdenverkehr in Klagenfurth: *Kapitän Antonio Cosulich, Davis Fleischmann, Otto Winds, Pietro Zar*. — Generalsekretär: *Otto Zählr*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Tel. 55.505, 55.506.

Motorbootrennen.

Das Motorboot ist im Begriffe aus einem Luxus- ein Gebrauchsfahrzeug zu werden. Es geht den Weg des Fahrrades. Das ist gute, weil normale Entwicklung, sie zu fördern ein gutes Werk. Unter jenen, die hiezu in erster Linie berufen sind, ist der Sport vor allem zu nennen. Es ist ein heute immer seltener begangener Fehler, den Sport lediglich als ein Vergnügen, als eine Emotion, zu betrachten. Seine die Volkswirtschaft mittelbar und unmittelbar befruchtende Rolle wird immer deutlicher erkannt.

Beim Motorboot liegen die Verhältnisse deshalb ein wenig anders als beim Fahrrad, weil die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des ersteren sehr hohe sind. Das verzögert nicht nur dessen Eindringen in den Verkehr, sondern schränkt auch seinen Absatz ein. Umso energischer muß der Sport vorarbeiten. Seine Aufgabe ist die Züchtung eines dauerhaften und zuverlässigen Fahrzeuges. Der Weg zum Ziele heißt: Wettfahrt. In tunlichst streng zu haltenden Bewerben soll Spreu vom Weizen gesondert, das Beste erkannt werden. Dies setzt ein allseits befriedigendes Auswahlverfahren voraus. Damit sind wir bei dem hiezu dienenden Mittel, der Wertungsformel, angelangt und müssen uns fragen, ob die heute in Uebung stehenden Formeln den billigerweise an sie zu stellenden Anforderungen entsprechen. Eine zutreffende Antwort auf diese Frage kann nur sachliche Betrachtung der wichtigsten Formeln geben.

Um diese Klippe kommt man nicht herum. Auch der Einwand, unter den Motorbootportlern wären viele geschworene Feinde des Formelkrams, darf nicht abschrecken. Die Abneigung so vieler Menschen gegen jede Rechnung hat verschiedene Ursachen. Häufig ist es Idiosynkrasie gegen das zum richtigen Rechnen unentbehrliche logische und schrittweise Denken. Dagegen kommt man nur schwer auf, denn der Kampf gegen Gefühle bietet wenig Aussichten.

Ein zweiter Einwand ist die Behauptung, mit Zahlen ließe sich alles beweisen. Das ist vollkommene Verkennung des Geistes der Mathematik. Diese ist im praktischen Leben nie Selbstzweck, sondern immer nur Mittel zum Zweck. Sie liefert jene Ergebnisse, die sich mit Hilfe der Logik ganz von selbst aus den gegebenen Voraussetzungen entwickeln. Trifft daher der Vorwurf,

das Ergebnis einer Rechnung befriedige nicht, zu, so ist die Ursache — und das wird übersehen — stets darin zu suchen, daß bei den Ansätzen nicht richtig verfahren wurde. Zwei Fehler sind möglich. Es können entweder nicht alle tatsächlich in Betracht zu ziehenden Faktoren berücksichtigt worden sein, oder ihre Bewertung war unzutreffend.

Bevor man daher eine Formel gebraucht, muß man sie kritisch betrachten, muß sich überzeugen, was sie besagt. Das wird, wie gleich gezeigt werden soll, nur zu oft unterlassen.

Der richtige Standpunkt in der angeschnittenen Frage dürfte daher kaum ein anderer als der sein, daß Wettbewerbsergebnisse wohl an Hand von Formeln festgelegt werden müssen, weil die Zahl der eindeutigste Ausdruck einer Tatsache ist, daß aber die zu ihrer Ermittlung gebrauchten Formeln der sachlichen Kritik standhalten müssen.

Besehen wir uns auf das hin nur zwei Formeln der heute im Motorbootsport führenden Vereinigung, der „Union Internationale de Yachting-Automobile“ (U. I. Y. A.). Für die Bestimmung der mittleren Bootsgeschwindigkeit (V) verlangt sie den dreimaligen Auf- und Ab- lauf einer Seemeile, also insgesamt sechs Fahrten. Aus den hierbei gemessenen sechs Geschwindigkeiten v_1 bis v_6 wird nun nicht das arithmetische Mittel

$$V = \frac{v_1 + v_2 + v_3 + v_4 + v_5 + v_6}{6} \quad 1)$$

gebildet, sondern die als richtig angesehene Geschwindigkeit ist durch fortgesetzte Mittelbildung zu suchen. Führt man diese durch, so erkennt man, daß dieser Methode die Formel

$$V = \frac{v_1 + 5 \cdot v_2 + 10 \cdot v_3 + 10 \cdot v_4 + 5 \cdot v_5 + v_6}{32} \quad 2)$$

zugrunde liegt.

Dies besagt: Der ersten und letzten Fahrt wird geringste, der dritten und vierten höchste Bedeutung beigelegt, die zweite und fünfte Fahrt halten die Mitte. Der Unterschied zwischen den von beiden Formeln gelieferten Resultaten kann unter Umständen ein recht erheblicher sein. Zur Begründung der zweiten Methode, der der fortgesetzten Mittelbildung, dient die kaum abzuleugnende Tatsache, daß in der Mitte liegenden Ge-

schwindigkeiten ein zuverlässiges Bild der tatsächlichen Motorleistung bieten, was von den Anfangs- und Endgeschwindigkeiten im selben Ausmaße kaum behauptet werden kann.

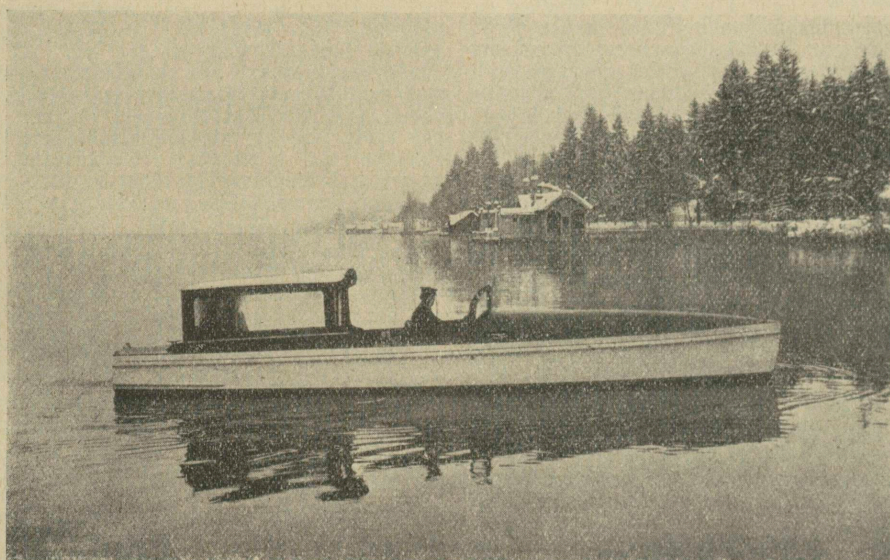
Wer sich mit der Wahrscheinlichkeits- und Fehlertheorie des näheren befaßt, wird im Vorgang der U. I. Y. A. einen alten Bekannten, das „Gewicht einer Beobachtung“ finden. Ist nämlich aus mehreren Werten der wahrscheinlichste zu suchen, so ist dieser nur dann das arithmetische Mittel der Einzelwerte nach Formel 1) wenn allen Einzelwerten gleiche Bedeutung, eben „gleiches Gewicht“ beigemessen werden darf.

Ist dies nicht der Fall, so muß jede einzelne Beobachtung erst gewertet und dann das Mittel durch angemessene Erhöhung des Nenners gebildet werden. Das geschah in Formel 2. Doch bleibt an dieser zu bemängeln, daß die zugängliche Literatur den Nachweis schuldig bleibt, das Verhältnis 1:5:10 sei das tatsächlich für die Bewertung zutreffende.

$$R = \sqrt[3]{\frac{N}{0.54 \cdot L \cdot (B + 2 T)}} \quad 4)$$

In ihr bedeuten: N die Motorleistung, also wieder PS, beziehungsweise $m^1 kg^1 sec.^{-1}$, L die Bootslänge in Metern und T den Tiefgang ebenfalls in Metern. Der Zähler enthält daher die Meter in der 1. der Nenner in der 2. Potenz, so daß sie nach Kürzung im Nenner in der 1. Potenz verbleiben. Dazu kommen noch die Kilogramm im Zähler und die Sekunden im Nenner, was zum Dimensionsbild $kg^1 m^{-1} sec.^{-1}$, dies ist Kraft durch das Produkt von Länge und Zeit ergibt.

Ist das schon etwas nicht Auszusprechendes, so wird die Sache durch das Wurzelzeichen noch wesentlich schlechter. Diesbezüglich muß man sich vor Augen halten, daß beim Rechnen mit dimensionslosen Größen aus jeder Zahl jede beliebige Wurzel gezogen werden kann, wie man auch jede dimensionslose Zahl zu jeder Potenz erheben darf. Bei Formel 4 handelt es sich jedoch



8 m Autoboot der Feinig-Werft.

Die zweite zu betrachtende Formel der U. I. Y. A. ist die des „Rennwertes“ (R). Darunter ist die theoretische Geschwindigkeit des Bootes zu verstehen. Die Formel lautet:

$$R = 2.6 \times \frac{P^{0.3} \times L^{0.26}}{D^{0.24}} \quad 3)$$

Geschwindigkeit ist bekanntlich der Weg pro Sekunde, hat daher die Dimension $m^1 kg^1 sec.^{-1}$. Führt man in Formel 3 die Dimensionen der in ihr enthaltenen Faktoren ein, so ergibt sich ein wesentlich anderes Bild. 2.6 ist eine Konstante, lediglich bestimmt das Resultat in Knoten, das sind Seemeilen je Stunde, auszudrücken. P ist die Motorleistung in Pferdestärken, also in $m^1 kg^1 sec.^{-1}$ L ist die Bootslänge in Metern und D das Deplazement in Kubikmetern. Führt an die so dimensionierten Größen in Formel 3 ein, so ergibt sich nach Kürzung

$$R = \frac{kg^{0.3}}{m^{2.42} \cdot sec^{0.3}} \quad 3a)$$

ein Ergebnis, das sich mit Rücksicht auf die in Form von Dezimalbrüchen auftretenden Potenzen in Worten nicht ausdrücken läßt, daher auch keine Geschwindigkeit ist. Die Folgerung oder Annahme, man habe in R eine Geschwindigkeit zu sehen, trifft sonach nicht zu.

Nicht viel besser ist es um die Rennwertformel des Deutschen Kraftboot-Verbandes bestellt. Sie lautet: mögen vorstehende Zeilen aufgefaßt werden.

um dimensionierte, im Meßverfahren sehr genau bestimmte Werte. Eine einfache Ueberlegung zeigt, daß nur eine Länge zur 2. beziehungsweise 3. Potenz erhoben werden kann, wenn man realen Boden nicht verlassen will. Im ersten Falle resultiert eine Fläche, im zweiten ein Körper. Umgekehrt kann man auch nur aus einer Fläche die 2., aus einem Körper die 3. Wurzel ziehen. Soll also beim Radizieren kein Nonsense unterlaufen, so muß darauf geachtet werden, daß beim Ziehen der 2. Wurzel die Dimension Quadratmeter, beim Ziehen der Kubikwurzel die Dimension Kubikmeter vorhanden sei. Das ist bei Formel 4 nicht der Fall. Das Urteil über sie daher leicht zu fällen.

Man sollte solche Untersuchungen nicht nur bei jeder neu auftauchenden Formel sondern auch in jedem Sportzweig durchführen, damit man erkennt, was eine Formel verspricht und was sie halten kann. Dann werden die grundsätzlichen Gegner des Formelgebrauches bei Wettbewerben bald verstummen, während sie heute einen nicht zu unterschätzenden Anhang aus jenen Kreisen erhalten, die infolge ihrer mathematischen Kenntnisse in der Lage sind, jede Formel auf Herz und Nieren zu prüfen. Nicht als abfällige Kritik, sondern als Impuls zur Abstellung von Unstimmigkeiten und Unklarheiten

KANUSPORT.

Durch die Floßgassen der Traun.

Von Leopold Rybar-Wien.
(Schluß.)

Beim Hois'n wird Mittagsrast gehalten. Der Hois'nwirt ist ein origineller Kauz. Er duzt uns und wir ihn. Jeder erhält von ihm zum Zeichen der Begrüßung einen ziemlich derben Schlag auf den Rücken. Er sorgt für Stimmung und gutes Essen; einige schwimmen weit hinaus in den See, andere baden in der Sonne. Der Hois'n wird gern ob seiner Urwüchsigkeit besucht und es soll elegante und „vornehme“ Damen geben, die eigens aus Gmunden zum Hois'n kommen, um einen tüchtigen Schlag auf ihren Buckel zu kriegen... De gustibus non disputandum!

Bei leichtem Wind eilen wir der Insel Orth zu. Kirche und Schloß werden kurz besichtigt, und dann geht es in eleganter Kiellinie längs des Seeufer.

Als wir an der wunderschönen Esplanade vorbeiziehen, tönt an unser Ohr vierstimmiger Gesang. Der Sturm hatte vor einiger Zeit einen Teil der Kaimauer zerrissen und diese wird nun ausgebessert. Männer in Hemdärmeln sind eben dabei, einen Pflock in den Seegrund zu rammen, sie heben mit ihren nervigen Armen einen mächtigen hölzernen Kloben, „Bär“ genannt, und lassen ihn mit wuchtigem Schlag auf den Pflock niedersausen. Dazu wird ein Liedel gesungen und nach jedem Vers folgt ein Schlag. Der Vers gibt den Rhythmus zur Arbeit und zum gleichmäßigen Atemholen. Diese Art des Arbeitens ist in der Art originell. Der fröhliche Gesang hilft den Leuten über die Monotonie ihres Schaffens hinweg; dabei haben sie frische Stimmen und ihr Gesang ist wohl abgetönt und von lieblicher Harmonie.

Nach dem Abendessen werden das erste und zweite Wehr besichtigt, die am kommenden Tag befahren werden sollen. Aber das dritte, bei der Spinneret Theresiental, soll geradezu entsetzlich sein. So verkündet es unser chronischer Miesmacher. Es ist bereits Nacht, als wir den Weg zu der gefürchteten Floßgasse, die wir vor dem Schlafengehen noch besichtigen wollen, antragen. Sinn hatte es nicht viel, denn des Nachts sind die Eindrücke bei einer solchen Besichtigung wesentlich anders als am Tage.

Stumm, bedrückt wandeln wir die dunklen Wege am Ufer der Traun dahin. In unserem Kopfe surrt das Rauschen der Gmundner Wehre, und über dem Traunstein glänzte in voller Pracht der Vollmond, der mit seinem grüngoldenen Licht der Flußlandschaft ein magisches Bild verleiht. Und schon hören wir das mächtige Brausen des Theresientaler Werkes. Es ist ein graustiger Anblick, den uns diese Floßgasse bietet. In wahnsinniger Hast und mit Donnergewalt stürzen die Wassermassen die Floßgasse hinunter, riesige Widerwellen am Auslaufe derselben aufpeitschend. Eine grandiose Szenerie. Myriaden im Mondeslichte, glänzende Wellchen glitzern in dem aufgeregten Treiben. Wir denken mit Bangen an den kommenden Tag; schweigend treten wir den Heimweg an. Burschi, mein Partner, sieht gleich mir bekümmert drein. Ade, Steckerfische! An die denkt er jetzt nicht mehr. Im Halbschlummer vermeinen wir noch jenes Tosen und Brüllen zu hören; es läßt uns keinen ruhigen Schlaf finden, und froh des angebrochenen Tages, eilen wir zu Burschis Boot, das, damit der Besitzer nicht seinen Namen vergißt, gleichfalls „Burschi“ heißt.

Da seid ihr ja, ihr Bootchen, ihr hurtigen Gesellen, die ihr uns schon über manch grausige Stromschnelle auf Enns und Inn, Drau und Mur, Salzach und Isar geführt. Solltet ihr heute versagen? Nein, nein, wir zweifeln auch heute nicht an eurer Tüchtigkeit und was uns betrifft, so werden wir euch auch auf der Traun über alle Schwierigkeiten steuern. Heute geht es auf gleich und gleich! Dann kurzer Kriegsrat. Sofort nach dem Passieren einer jeden Floßgasse warten, um bei einer eventuellen Kenterung sofort rettend eingreifen zu können. Und so hielten wir es auch bis Wels. Kaum daß wir jauchzend eine Floßgasse hinabgesaut waren und auch manchmal von den wütenden Widerwellen gepackt und überschüttet wurden, drehten wir die Boote bei und warteten die nachfolgenden Kameraden und auch unsere paddelfeste Olga, jenes schokoladebraune Mädchen, ab.

Die erste Floßgasse nach dem Gmundner See und auch jene bei der Asteckenmühle sind nicht

schwer, die dritte, bei der Spinneret Theresiental, wird nur von einem Boote befahren, eine Folge der am Abend vorher erfolgten Miesmacherei. Auf unserem ereignisreichen Wege bis Wels gab's vielleicht noch schwerere Wehre, die wir jedoch fuhren. Zweifelsohne hätten wir daher auch das Theresientaler gemeistert. Miesmacher sollten in Zukunft ausgeschaltet werden; sie verderben die Stimmung.

Das beklemmende Gefühl, das uns vor dem Befahren des ersten Wehres beschlich, war bald geschwunden und frohgemut fuhren wir die folgenden Floßgassen bei der Mühle Reith, der Papierfabrik Haubensstock, die durch die stark nach rechts drückende Strömung und die Wirbel nach der Ausfahrt etwas schwieriger war.

Bei der Mühle Reintal geht's wieder glatt, während uns die als „nicht schwer“ geschilderte Floßgasse bei der Bruckmühle als recht schwer erschten. Eine ganz gewaltige Widerwelle verdeckte uns jede Aussicht, und in dem Auf und Ab der wie rasend gewordenen Wasser mußten wir mit gespannter Aufmerksamkeit die sich auftürmenden Wellenberge beobachten und entsprechend anfahren. Burschi, mein Partner, und „Burschi“, das Boot, wurden mit aufklatschenden Wellen bedacht. Burschi, der fidele Kerl, ist ausgelassen wie immer, schwingt fröhlich die Paddeln in der Luft und ruft den am Ufer versammelten Zuschauern sein Holodrio zu.

Die Floßgasse beim Kohlwehr ist normal zu befahren, ebenso die zwei folgenden Steyrermühl Papierfabrik und Elektrizitätswerk.

Das Siebenbrunnen Werk ist ohne Floßgasse und dort muß man die Boote wohl an die zwanzig Minuten lang über einen ziemlich steilen Weg und einen recht schwachen Holzsteg bis zum Gasthause „Zum Traunfall“ tragen.

Beim Traunfall selbst, der ja auch leicht zugänglich ist, wieder ein Bild von imposanter Schönheit.

Leider ist die Floßgasse nach dem Traunfalle ohne Wasser und es müssen die Boote daher ein kleines Stück Weges getragen werden. Gleich beim Einsetzen müssen die Spritzdecken wieder fest verschlossen werden, denn bald nachher ist rechts ein ganz respektable Schwall, dessen Wellen recht eindringlich unser Bootsinneres besuchen wollen, was ihnen auch bei uns vollends gelingt, denn wir hatten die Gewalt des Schwalles unterschätzt und die Spritzdecke nur zum Teil verschlossen.

Kaum daß wir mit dem Schwamme die Entleerung des Bootes vom Wasser beendet hatten, kam schon wieder ein Schwall.

Die Floßgasse bei Kemating ist unfahrbar. Der bloße Versuch wäre Selbstmord. Wir übertragen daher rechts und haben dann abermals ein Wehr zu fahren. Dann die bekannte S-Schlinge mit ihren ziemlich kräftigen Stromschnellen.

Hei, mit welcher Freude und Lust wir in die ärgsten Schwälle fahren. Da sind wir in unserem Element, da gilt es zeigen, daß, mit Verständnis gefahren, auch diese Hindernisse mit Sicherheit und Leichtigkeit gemeistert werden können.

Nun kommt die Floßgasse bei Stadl-Paura, wo uns der Kintoppmann Lutz aus Linz, der uns in Gmunden nicht mehr fassen konnte, sehnsüchtig erwartet. Die Einfahrt in diese Floßgasse muß links durchgeführt werden, da dieselbe rechts beschädigt sein soll. Mit einiger Vorsicht muß auch die Ausfahrt behandelt werden, was jedoch allen von uns gelingt.

Dann wieder einige Stromschnellen, denen man nicht ausweichen soll. Unter der Lambacher Brücke, die unbedingt links durchfahren werden muß, ein sehr heftiger Schwall.

Und dann kommt zum Abschied für den naßfröhlichen Tag das fast sieben Meter hohe Welser Wehr. Die Einfahrt in das Welser Wehr muß knapp rechts erfolgen, da die Strömung nach links zieht. So kommt man schön in die Mitte der Floßgasse. Nach derselben ist ein sogenannter „Schwimmer“ angebracht, den man bei Niederwasser durch einen Rumpfer ziemlich

deutlich verspürt und der das Gestänge des Faltbootes erzittern macht. Nach dem Auslauf zahlreiche Felsblöcke im Flußbett, die jedoch, obwohl deutlich sichtbar, überonnen sind und nur bei Niederwasser unangenehm werden sollen.

Auf einer ziemlich langen Strecke Schwall auf Schwall. Und erst nach und nach beruhigt sich die Traun wieder. In Wels landen wir, ziehen unsere trockenen Kleider an, die in den Luftsäcken ganz großartig untergebracht sind. Ab Wels viele Sandbänke und der Schleißheimer Schwall, der insbesondere bei Niederwasser recht hantig ist. Wir hatten solches. Dort

heißt es mitten in die größten Wellen hinein. Mit ungeheurer Gewalt wird das Boot nach rechts gezogen, links ist eine Sandbank. Es heißt gut steuern, damit man nicht zu weit nach rechts gerät, um dann ans steinige Ufer geschleudert zu werden.

Aber auch dieses letzte Hindernis wird glücklich passiert und dann eilen unsere Boote mit ihren Insassen, die froh sind, aus dem Kampfe mit dem wilden Element wieder einmal als Sieger hervorgegangen zu sein und abermals ein schönes Stück unseres Vaterlandes gesehen zu haben, dem alten Nibelungenstrom zu. In den zwei folgenden Tagen sind wir daheim in Wien.

AUTOMOBILWESEN.

Kraftwagen-, Bahn- und Luftverkehr.

Kraftwagen und Luftfahrzeuge werden nur zu oft in einen Gegensatz zueinander gebracht, der ebenso unberechtigt ist, wie ein solcher zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen. Jedes dieser drei Verkehrsmittel hat sein ganz bestimmtes besonderes Verwendungsgebiet, in welchem es seine Vorzüge und seine Eigenart voll entfalten kann, daher allen anderen Verkehrsmitteln vorzuziehen ist.

Fassen wir vorerst den Kraftwagen ganz allgemein ins Auge, so sehen wir, daß er in Amerika der Schienenbahn gefährlich zu werden beginnt. Nicht nur Private, auch große Unternehmer und Firmen bedienen sich des Lastkraftwagens in immer größerem Ausmaße zum Ueberlandverkehr, während der Autobus den Straßenbahnen Konkurrenz zu machen beginnt. Beides ist genau besehen nur natürliche Entwicklung, wert auf das sorgfältigste deshalb von jedermann verfolgt zu werden, weil solche Wettkämpfe das beste Mittel sind, das ur-eigenste Betätigungsfeld eines jeden von ihnen auf das genaueste zu erkennen und zu umgrenzen.

Der Schienenbahn, gleichgültig, ob Ueberland-Schnell- oder Straßenbahn, haftet der Mangel der Gebundenheit an das Gleis an. Die einmal festgelegte Trasse muß dauernd beibehalten werden. Bei Ueberlandbahnen kommt noch erschwerend die nur zu oft sehr exzentrische Lage der Bahnhöfe dazu. Im Personenverkehr können zwar diesem Mangel Stadt- und Schnell-, wie Untergrundbahnen ganz oder teilweise abhelfen, aber für den Güterverkehr wird es doch stets notwendig bleiben, den meist noch weiter vom Stadtzentrum als der Personenbahnhof abgelegenen Frachtenbahnhof für den Zu- und Abstreifendienst aufzusuchen.

Hier springt der Kraftwagen insofern helfend ein, als er gestattet, die Fahrzeit von und zu den Personen- und Frachtenbahnhöfen ganz wesentlich zu kürzen, da er schneller als ein Pferdefuhrwerk ist und weil er in einer Fahrt eine größere Last zu befördern vermag.

Singemäß gleiches gilt für den Personenkraftwagen. Er ist heute bereits ein kaum aus dem Verkehrs-

bild der Großstadt wegzudenkender Behelf. Des weiteren kommt dem Personen- und Lastauto der große Vorteil zugute, lebende und leblose Last vom Aufenthalts- zum Bestimmungsorte ohne Umsteigen, beziehungsweise Umladen befördern zu können. Die Schienenungebundenheit ist ein weiterer ganz wesentlich ins Gewicht fallender Vorzug der Kraftwagen.

Stellt man diese Vorzüge den früher erwähnten Mängeln der Schienenbahn gegenüber, so erkennt man, daß Kraftwagen recht gut den Wettbewerb mit Eisen- und Straßen-, wie Stadtbahnen aufnehmen können, daß sie jedoch, weil auch ihnen gleich zu erwähnende Mängel anhaften, nur dann auf einen Dauererfolg rechnen können, wenn die Anlage der Schienenbahn fehlerhaft war.

Die Mängel der Kraftwagen sind mittelbar in ihren Vorzügen zu suchen. Hohe Ladefähigkeit und Geschwindigkeit können ihre Vorteile nur dort zur vollen Auswirkung bringen, wo sie auch voll entfaltbar sind. Muß beispielsweise im Großstadtverkehr ein Auto des öfteren halten, oder kann es nur langsam fahren, so geht sein Vorteil gerade so verloren, wie die hohe Tragfähigkeit eines leerfahrenden Lastkraftwagens.

Des weiteren kommen noch die bisher praktisch nur ganz unzureichend ermittelten personen-beziehungsweise tonnenkilometrischen Kosten in Anschlag. Hier wird der in Amerika einfachte Kampf wohlthätig aufklärend wirken, besonders wenn die Kraftwagen zur Instandhaltung der von ihnen benützten Straßen im gleichen Maße werden herangezogen werden, wie die Bahnen, die ihre Schienenstränge samt Dämmen usw. aus eigenen Mitteln bauen und erhalten müssen.

Das Fazit der Konkurrenz kann heute wohl noch nicht mit der wünschenswerten Genauigkeit gezogen werden, doch dürfte man nicht weit vom Ziele abbleiben, wenn man ganz allgemein 100 Kilometer als die obere Grenzdistanz wirtschaftlicher Kraftwagenverwendung im Hinblick auf Schienenbahnen bezeichnet.

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

Etwas, doch kaum wesentlich anders, liegen die Verhältnisse zwischen Kraftwagen und Luftfahrzeug. Ist ersterer auch nicht wie die Eisenbahn schienenengebunden, so ist er doch erdgebunden. Nur das Luftfahrzeug kann sich frei nach allen drei Dimensionen des Raumes bewegen. Daneben verfügt es selbst in seinen älteren Ausführungen über eine Geschwindigkeit, die jene der Land- und Wasserverkehrsmittel weit übersteigt. Auf die beiden Vorzüge stützten sich die Hoffnungen aller Befürworter intensivsten Luftverkehrs mit Lenkluftschiffen und Flugzeugen.

Die fast durchgängig defizitbehafteten Betriebsergebnisse der Luftverkehrsgesellschaften bedeuteten für diese Enthusiasten ein gar grausames Erwachen. Die Verkehrspolitiker können jedoch gerade aus solchen Enttäuschungen viel lernen. Nur auf diese Weise ist es möglich, das weiter oben als erstrebenswert bezeichnete Ziel vollkommener Orientiertheit über die Leistungsgrenzen der einzelnen Verkehrsmittel und -Typen auch tatsächlich zu erreichen.

Da werden dann dem Verkehrspolitiker zwei Mängel des Luftverkehrs auffallen. Erstens gilt auch für ihn, was beim Kraftwagen schon gesagt wurde, daß die tatsächlich vorhandene hohe Geschwindigkeit auch Gelegenheit erhalten muß, sich voll, das heißt, für den Geschäftsmann vorteilhaft, auszuwirken, zweitens muß wegen der durchwegs sehr exzentrischen Lage der Flughäfen gegenüber den Stadtzentren mit dem selbstverständlich dem Kraftwagen zufallenden Zubringerdienst gerechnet werden.

Beides zusammen ergibt, daß eine untere Grenze für den Luftverkehr besteht, die unter keinen Umständen unterschritten werden darf. Müssen auch diesbezüglich wohl erst tunlichst zahlreiche, für so manchen allerdings recht schmerzliche Erfahrungen gesammelt werden, so kann man heute doch als annähernd zutreffend 150 Kilometer als jene Grenzdistanz annehmen, bei der erst die Möglichkeit auf rentablen Luftverkehr gegeben erscheint.

Zubringerlinien unter dieser Länge würden hier nach nicht dem Flugzeug, sondern dem Kraftwagen, zuzuweisen sein.

Hier scheint der Luftverkehr dem Kraftwagen ein neues und wirtschaftlich höchst bedeutsames Wirkungsbereich zu erschließen, auf das wir gerade deshalb ganz besonders hinweisen, weil bisher dieser Verwendungszweck gar nicht erkannt wurde. Der Luftverkehr, der sich auf große Durchgangslinien aus den erkannten Rentabilitätsgründen beschränken muß, kann hier durch Kraftwagenbetriebe, die auch abgelegene Orte durch ein Verkehrsnetz an die großen Luftlinien anschließen, ergänzt werden, wobei die Rentabilität beider Verkehrsarten durch die ihrem Wesen angepaßte Verwendung gewinnen wird.

Gerade in der heutigen Zeit der Stagnation im Kraftwagenbau würde bei richtiger Organisation dieser Zubringerdienst ein äußerst belebendes Moment des Automarktes bilden.

Aus der Automobilwelt.

Austro-Daimler auf der Wiener Frühjahrsmesse 1926. Dieses altrenommierte Haus zeigt auf seinem Messestand zwei Personenwagentypen, die den ADM. Sechszylinder 10/45 PS und den ADV. Sechszylinder 17/60 PS. Von ersterer Type werden zwei Ausführungen: ein 6—7sitziges Double-Phaeton und ein 6sitziger Ausichts-Innenlenker-Limousine vorgeführt. Das Phaeton bietet jede Bequemlichkeit und wahrt trotzdem eine ausgezeichnete, schlanke und leichte Form. Eine besondere Dachkonstruktion, die für alle Türen Allweather-Seitenteile vorsieht, ermöglicht es, den Wagen in wenigen Minuten ganz zu schließen. Die Limousine ist in dunkelgrauer Lackierung gehalten, die Sitze mit bestem dunkelblauen Chagrinerleder gepolstert. Durch weitgehende Verwendung von Leichtmetall wurde unter anderem auch der Vorteil weitgehender Fugensicherheit erzielt. Selbstverständlich erscheint reichlichste Ausrüstung mit Innen- und Trittbrettbeleuchtung, welche letztere beim Öffnen der Türen automatisch in Funktion tritt. Die Type 17/60 PS wird als sechssitziges Coupe-Cabriolet in dunkelblauer Lackierung und ebensolcher Polsterung gezeigt.

Die **K. B. Garage** der Wiener Firma H. Th. Kamper u. M. Binder besteht aus Eisenbetonlamellen und

sich innen versteifenden Zug- wie Schubstangen. Sie ist transportabel, feuersicher und wetterfest. Ihre Abmessungen stellen sich auf 2,7 Meter Länge, 2,1 Meter Breite und 1,9 Meter Höhe für Motorräder und 3,3 Meter Länge, 2,2 Meter Breite wie 2,2 Meter Höhe für Kleinautos. Die Preise entsprechen der üblichen Miete für acht bis zehn Monate.

Die Leistungssteigerung der Explosionsmotoren kann, ohne sonstige Änderungen, durch den Gebrauch von Leichtmetallkolben allein um rund 10 Prozent erhöht werden.

Die Behandlung der Kugellager, des unentbehrlichen Bestandteiles aller neuzeitlichen Maschinen, erfordert selbstredend gewisse Kenntnisse. Nun ist es nicht jedem Autobesitzer gegeben, zeitraubende technische Studien anzustellen. Es fehlt ihm dazu meist an Zeit, mitunter auch an Lust. Hier greift nun ein eben von der bekannten Firma Fichtel & Sachs A. G. in Schweinfurt herausgegebenes Merkblatt helfend ein. Es sei jedem Kraftwagenbesitzer bestens empfohlen, den es wird ihm gute Dienste leisten.

Der Weltbestand an Motorrädern beträgt zufolge „Automarkt“ Nr. 4 vom 23. Jänner 1. J. 1.259.124 Stück. Hievon entfallen auf Europa 972.544 Räder oder rund 77 Prozent, auf die Vereinigten Staaten 155.788 Räder oder 12,5 Prozent, auf Asien, Afrika und Australien der Rest von 130.792 Rädern oder 10,5 Prozent. Unter den europäischen Staaten steht Großbritannien mit 502.579 Motorrädern an der Spitze.



Janaushek Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



BUCHBESPRECHUNGEN.

Ikarus. Im Fluge durch die große Welt. Winterausgabe 1925, Herausgeber Dr. Erich Mehnert, Luftfahrtverlag-G. m. b. H., Berlin SW 19, Preis Mk. 1.—. — Hatten wir in Folge 8—1925 Gelegenheit, die Sommerausgabe des „Ikarus“ zu begrüßen, so sind wir heute in der Lage, gleiches bezüglich der Winterausgabe zu tun. Auch sie enthält eine Menge wertvoller Beiträge, auch sie mischt in richtiger Weise belletristische mit fachlichen Aufsätzen, und bringt zahlreiche Illustrationen aus Sport und Kunst. Dadurch erobert sich Ikarus gewiß in Bälde einen weiten Leserkreis, denn sein Hauptziel, die Propagierung der Luftfahrt, muß auch des deutschen Volkes Hauptziel sein. Da liegt die Möglichkeit neuen Aufstieges auch für uns Oesterreicher, da liegt unsere Zukunft! Wir begrüßen es ganz besonders, daß der Verlag vom kommenden Frühjahr an den „Ikarus“ allmonatlich erscheinen lassen wird, freuen uns der kommenden Hefte und wünschen ihnen weiteste Verbreitung.

Alois von Negrelli, die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. 2 Bände, von Alfred Birk, Verlag Wilhelm Braumüller, Wien 1915 und 1925, Preis pro Band S 6.40. — Der in Fachkreisen bestbekannte, als Professor an der deutschen Technischen Hochschule in Prag wirkende Verfasser hat im vorliegenden zweibändigen Werke einem der bedeutendsten Ingenieure Altösterreichs ein würdiges Denkmal gesetzt. Aus einer Grundbesitzerfamilie entsprossen, die unter dem Drucke politischer Wirren aus Genua seinerzeit nach Primör kam, hat der junge Negrelli schon von Kindheit an für Baukunst das lebhafteste Interesse gezeigt. Im Jahre 1819 trat er, kaum 20jährig, in den Staatsbaddienst bei der Tiroler Landesregierung ein und arbeitete zuerst an den Straßen und Flüssen dieses Landes. Ueber Bregenz kam er in die Schweiz, die mit scharfem Blick das Ingenieurgenie erkannte und für ihre Zwecke dienstbar machte. Nach achtjährigem Aufenthalt in der Eidgenossenschaft rief ihn im Jahre 1840 die Heimat zurück, damit er am damals zur Ausführung gelangenden Eisenbahnnetz mitarbeite. Die Tätigkeit Negrellis erstreckte sich auf den Norden und Süden der ehemaligen Monarchie, war an Erfolgen überreich, endete aber — was leider in „alten“ Oesterreich nicht minder feststehende Regel war wie im „neuen“ — mit Undank. Verbittert trat er von der Leitung der lombardischen Staatsbahnen zurück, um sich seinem Hauptwerk, der Erbauung des Suezkanals, zu widmen. Sein geistiges Eigentum sind die zur Ausführung gelangten Pläne. Daran ändert nichts sein allzufrüher, am 1. Oktober 1858 erfolgter Tod, nichts Lesseps' Unehrlichkeit. Diesen erreichte die strafende Schicksalshand in Panama, während Negrellis Bild unbekannt in aller Gedächtnis lebt, uns Oesterreichern ein steter Mahnruf zur Nachahmung und ein Beweis für unser technisches Können. Wir grüßen Negrellis Namen und danken dem Verfasser für sein Werk.

Nachdenkliches und Heiteres aus den ersten Jahrzehnten der Elektrotechnik von Dr. Ing. e. h. Heinrich

Voigt, R. Vogtländers Verlag, Leipzig, Preis Mk. 10.—. Die heutige Generation nimmt alle Gaben der Elektrotechnik als etwas ganz selbstverständliches hin. Da erscheint es nicht unangezeigt, ihr einmal vor Augen zu führen, daß alles, was uns selbstverständlich erscheint, von den Vorgängern mühsam erarbeitet werden mußte. Dieser Aufgabe unterzieht sich der Verfasser mit Humor und bewirkt hiedurch, daß seine sehr zum Nachdenken und Bescheidenwerden mahnende Schrift angenehm zu lesen ist. Uns scheint dies der richtige Weg zum gesteckten Ziele. Wir würden wünschen, auch ein österreichischer Elektrotechniker würde gleiches versuchen. An Stoff mangelt es gewiß nicht. Jedenfalls verdient sowohl diese ausgezeichnete Arbeit Dr. Ing. Voigts, des bekannten Vorkämpfers der Weltelehre, als auch der außerordentlich rührige Verlag R. Vogtländer besondere Beachtung und wünschen wir diesem Werke die verdiente Verbreitung.

Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1926, 44. Jahrgang. Redigiert von Dr. H. Grohleben, Verlag und Druck von C. Heinrich, Dresden N. Preis Mk. 4.50. — Wesentlich früher als im Vorjahre erschien heuer dieser unseren Lesern bestbekannte, durch Aufnahme des Verzeichnisses der Vertreter des Havarie-Büros des Deutschen Transport-Versicherungs-Verbandes und der hauptsächlichsten Speditions- und Umschlagsfirmen erweiterte, mit gewohnter Umsicht und üblicher Sorgfalt ausgestattete Kalender. Wir begrüßen ihn auf das herzlichste, möchten ihn unseren Speditoren besonders empfehlen, gestatten uns darauf aufmerksam zu machen, daß auf Seite 44 vermutlich nur durch ein Versehen vom „Herzogtum Anhalt“ die Rede ist und schließen mit dem Wunsche, in Bälde einen gleichen Kalender für die Donau auf unserem Schreibtisch zu sehen.

Schiffahrt-Jahrbuch 1926. Bearbeitet von L. Huckriede-Schulz. Mit Geleitworten von Graf v. Roedern und Dr. Hugo Eckener. Seediten-Verlag, Hamburg 1, 1234 Seiten, Preis geb. Mk. 15.—. — Das mit ebenso großer Sachkenntnis wie Sorgfalt zusammengestellte Jahrbuch ist wegen seiner überaus wertvollen Beiträge eine Fundgrube der Belehrung für jeden Wasserfahrer und Volkswirtschaftler. Ueber diese Fachkreise hinaus wird aber auch der Politiker, wie jeder Gebildete überhaupt viel daraus lernen können. Vor allem, daß in Deutschland See- und Binnenschiffahrt wie Schiffbau vor, sondern inmitten einer Katastrophe stehen. Zwei Zahlen genügen zur Beleuchtung dieser traurigen Tatsache. Vom vorhandenen Handelsschiffsraum sind rund 10 Prozent aufgelegt, die Leistungsfähigkeit deutscher Werften kaum zu 40 Prozent ausgenützt. Das führt zwangsläufig zur Suche nach den katastrophalen Ursachen. Man darf sich aber bei diesem Bemühen nicht damit begnügen, alles auf Versailles, den Dawesplan und den Locarnovertrag zu wälzen, sondern muß tiefer schürfen. Dann erkennt man, daß letzten Endes die von

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

„Illustrierte Flug-Woche“

Zeitschrift zur Förderung der Luftfahrt im Dienste des deutsch. Wirtschaftslebens u. des Weltverkehrs

Technischer Anzeiger für Flugzeug-,
Luftschiff-, Motoren- u. Nebenindustrie

Das beste Informat.-Organ der deutschen flugtechn. Fachpresse
Jede Ausgabe bringt zahlreiche Abbildungen, Konstruktionszeichnungen und Skizzen der Flugtechnik aus aller Welt
Jahresbezugspreis inkl. Porto M 28.—, jährl. 26 Ausg.

Verlag **Dr. Stein & Kroll**
Leipzig-Schönefeld, Deutschland
Schmidt-Rühlstraße 36

Preußen-Deutschland seit der Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgte Politik auch etwas zur gegenwärtigen Katastrophe beitrug. Bevor das nicht erkannt ist und ein Rückfall mit Sicherheit ausgeschlossen erscheint, darf auf Besserung kaum gehofft werden. Die Anzeichen für einen Ansichtenwechsel Deutschlands sind, nach dem Jahrbuch zu schließen, vorläufig noch gering. Es sei da nur auf zweierlei hingewiesen. Einmal darauf, daß Oesterreich, den Abschnitt über Versicherungswesen ausgenommen, geradezu grundsätzlich totgeschwiegen, dann auf S. 236 gemeldet wird, deutsche Handelsmarineoffiziere verbänden sich mit französischen Berufsgenossen gegen deutsche Reeder. Beides sind allzu deutliche Zeichen für Mangel an Einsicht. Wenn das Jahrbuch berichtet, die englischen Werften seien nur zu 25 Prozent, also um 15 Prozent schlechter beschäftigt, so sagt dies gegen das oben vorgebrachte nichts aus, sondern beweist nur, daß Lord Greys Politik 1914 um nichts besser und ebenso volksfeindlich wie die andernorts befolgte war. Trotzdem: Das Jahrbuch ist, wenn es auch auf Seite 618 Brasilien nach Europa versetzt, infolge seines reichen, durchaus fachlichen Inhaltes ganz vorzüglich geeignet, den Führern des deutschen Volkes in Politik und Wirtschaft die Augen zu öffnen, ihnen zu zeigen, wo der Schuh drückt und was in Hinkunft anders und besser gemacht werden muß, damit das Reich wieder seinen wohlverdienten Platz an der Sonne einnehmen könne. Aber nicht flüchtiges Lesen, sondern sorgfältiges Studieren ist erforderlich. Daß letzteres dem Jahrbuch zuteil werde, wünschen wir aufrichtigst.

Zündung und Zündapparate. Von Ing. Th. Reinhold. Mit 142 Abb. Band XIX von Volckmann Kraftfahrerbibliothek. Preis kart. Mk. 3.—, in Leinen geb. Mk. 4.—. Verlag C. J. E. Volckmann Nachf. G. m. b. H., Charlottenburg 2. — Wiederholt nahmen wir Gelegenheit, auf die Veröffentlichungen des Verlag Volckmann hinzuweisen. Nunmehr liegt der Band 4, die Zündung und Zündapparate behandelt, vor. Daß jedermann, der mit Kraftfahrzeugen des Land-, Wasser- und Luftverkehrs zu tun hat, die mit Verpuffungsmotoren ausgerüstet sind, die Zündung nicht nur oberflächlich kennen, sondern bis ins Detail beherrschen muß, bedarf wohl keines Beweises. Er kann einen Führer und Ratgeber gar nicht entbehren, wird uns daher nur zustimmen können, wenn wir ihm nahelegen, sich vorliegenden Band zu beschaffen. In übersichtlicher, durch zahlreiche Abbildungen unterstützter Weise werden nach einer kurzen Orientierung über das Wesen der Zwei- und Viertaktmotoren die verschiedenen Zündarten behandelt. Daran schließt die Behandlung der Zündapparate und deren Zubehörteile. Da natürlich auch die bestbewährte Boschzündung besprochen ist, wird kaum ein Motorbesitzer oder -benützer enttäuscht sein. Nicht unerwähnt wollen wir den Zündkontrollor mit regulierbarem Funkenverstärker lassen, den die Firma Otto Schnelle in Meerane i. S. erzeugt. Besonders Flugmotoren werden diesen Apparat kaum entbehren können.

„Emden“, meine Erlebnisse auf S. M. S. Emden. Von Franz Josef Prinz von Hohenzollern. Verlag von Richard Eckstein Nachf., Leipzig 1925. Preis geb. Mk. 6.—. — Gerade zur rechten Zeit, zur Fertigstellung des neuen Emden, erschien vorliegendes Buch. Ein Teilnehmer, der Torpedooffizier, schildert die Heldenfahrten der alten Emden. Durch schlichte Ausdrucksweise wird die Wirkung des Buches erhöht. Mit Recht stellen wir es deshalb hoch über die wahrlich nicht geringe Menge sonstiger Erzeugnisse der Kriegsliteratur. Als Lesebuch für die männliche Jugend, namentlich für den seemännischen Nachwuchs, wird es auch dann noch seinen Zweck erfüllen, wenn einst alle Mann der Besatzung der alten Emden der kühle Rasen deckt.

Deutscher Flugalmanach für Gleit- und Motorflugsport, neue Ausgabe von Hans Richter, mit 71 Abbildungen, Verlag Guido Hackebeil A. G., Berlin S 14, 1925, Preis Mk. 5.—. — Der Verfasser, nächst Lilienthal Deutschlands ältester Gleitflieger, bietet im vorliegenden Werk eine fast lückenlose Uebersicht des deutschen Flug-

wesens. Deutlichst geht dies aus einer Inhaltsangabe hervor. Das 1. Kapitel ist den Gleit- und Segelfliegern, das 2. den Motorflugzeugen gewidmet, den Schluß bildet eine Erinnerungstafel bekannter Kampfflieger. Zahlreiche Bilder beleben die Darstellung und helfen so den Zweck des Almanachs, ein unentbehrlicher Nachschlagbehelf zu sein, erfüllen. Deshalb sollte es in keiner Fachbücherei fehlen.

Schiffs-Aesthetik, die Schönheit des Schiffes in alter und neuer Zeit vom technischen und künstlerischen Standpunkt, von Christoph Voigt, mit 102 Bildern. Berlin 1922, Verlag der Zeitschrift „Schiffbau“, Reinhold Strauß A.-G. Preis elegant gebunden Mk. 10.—. Das älteste Verkehrsmittel, das Schiff, hat eine lange Entwicklungsreihe mitgemacht. Der Seefahrer liebt es ebenso, wie der Sportsegler. Deutlich kommt dies in der Namengebung zum Ausdruck. Aber auch mit Zierrat wird nicht geizigt. Hat sich im Wandel der Zeit auch der Schönheitsbegriff geändert, das Bestreben des Seemannes, sein Fahrzeug zu schmücken, ist gleich geblieben. Hiervon legt vorliegendes Buch beredtes Zeugnis ab. Es führt uns von der Vorzeit durch Altertum, Mittelalter und Neuzeit in die Gegenwart und verbindet fließende Darstellung mit prächtigen Bildern und hervorragender Ausstattung. Deshalb sollte Voigt's Schiffs-Aesthetik in keinem Bücherschrank der an See- und Binnenschifffahrt interessierten Kreise fehlen. Der Kriegs- und der Handelsmarineur kommen ebenso auf ihre Rechnung, wie der Fischer und Segler, der Ruderer und Motorbootfahrer. Ihnen allen wird das Buch Genuß bereiten.

Das österreichische Goldbilanzgesetz 1925 in seinen Auswirkungen auf Gewerbe, Handel und Industrie gemeinverständlich dargestellt von Oberbuchhalter Viktor Lackinger, Preis S 1.50, Wien 1926, im Selbstverlag des Verfassers, Wien, V., Arbeitergasse 14. — Das Problem des Ueberganges zur Goldbilanz macht so manchem Geschäftsmann viel Kopfzerbrechen. Obwohl an einschlägigen Schriften durchaus kein Mangel herrscht, fehlte doch eine kurzgefaßte, allgemein verständliche Abhandlung. Vorliegendes, nur 22 Seiten zählendes Büchlein füllt da unstreitig eine Lücke aus. Deshalb sei es allen Beteiligten umso wärmer empfohlen, als sein Verfasser jede weiter gewünschte Auskunft gegen Einsendung einer mäßigen Gebühr schnell und gewissenhaft erteilt.

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., Gersthofnerstrasse 14: sämtlich in Wien.

Erich Prager-Mandowsky
Wien, IV., Taubstummengasse 8, Tel. 52448

Großhandlung und Füllstelle für Autoöle

Spezialität:
Gargoyle Mabiloil und Elektro-Motorit

Prompte Zustellung auf telef. Anruf
Tel. 52448