

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

Offizielles Organ

des
Österreichischen Luftschiffer-Verbandes
Österreichischen Aero-Clubs
Österreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberösterr. 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. Frs.
Einzelnummer 1 Schilling | Einzelnummer 1.50 Schw. Frs.

Jahrgang 1926

Wien, April

Nr. 4

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Oesterr. Aéro-Club.

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

(Fortsetzung von Nr. 3.)

Von der mündlichen Erstattung des Rechenschaftsberichtes als dritter Punkt der Tagesordnung wurde mit Rücksicht auf die in den Händen der Anwesenden sich befindlichen Kassenberichte Abstand genommen. Die Generalversammlung hat die Verleihung der Goldenen Verdienstmedaille des Aero-Clubs an den abtretenden Kassier Herrn Dr. Julius Steinschneider in Anerkennung seines 25jährigen verdienstvollen Wirkens in dieser Funktion, einstimmig beschlossen.

Der Punkt 4. „Wahlen“ ergab folgendes Resultat:

In das Präsidium: Präsident Constantin Baron Economo, Geschäftsführender Vizepräsident: Hofrat Ing. Ferdinand Deutmoser, Vizepräsidenten: Generaldirektor Alexander Cassinons, Generaldirektor Camillo Castiglioni, Obstlt. a. D. Franz Mannsbarth und Dr. Walter von Bardas-Bardenau.

In den Ausschub: Gustav Bader, Alexander Beschorner, Dr. Ing. Robert v. Böhm, Ing. Fritz Eisenmann, Dr. Eduard Baron Etthofen, Hauptmann a. D. Oskar Fekete, Hofrat Dr. Oskar Fischl, Hauptmann a. D. Karl Friedrich Göbbl, Major Egon von Hervay, Obstlt. a. D. Siegfried Heller, Dr. Arnold v. Hildesheimer, Dr. Joe von Hoffmann, Ing. Obst. a. D. Wilhelm Hofmann, Dr. Rudolf Künzel, Oberkommissär Hans Klepsch, Ing. Baron Kuhn-Skene, Josef Polacsek, Dr. Hans Perntner, Oblt. a. D. Hans Mandl, Norbert Reichert, Regierungsrat Dr. Anton Schlein, Oberkontrollor, Hptm. a. D. Karl Schiller, Dr. Hermann von Schrötter, Major Friedrich Seidl, Dr. Julius Steinschneider, Oberbaurat Ing. Karl Tindl und Obstl. Nikolaus von Wagner-Florheim;

als Kassenverwalter: Ing. Obst. a. D. Wilhelm Hofmann;

als Kassenverwalter-Stellvertreter: Dr. Arnold von Hildesheimer;

als Kassenrevisoren: Ferdinand Adam und Hans Bergmann.

Beim letzten Punkte der Tagesordnung „Anträge und Interpellationen“ lag eine schriftliche Eingabe des Herrn Hauptmann Zdiasky über die Schaffung einer Luftsport-Institution vor, welche an den Ausschub behufs Studiums übertragen wurde.

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3-83.

In der am 30. März l. J. abgehaltenen Ausschub-sitzung wurden die laufenden Angelegenheiten erledigt, dann die Wahl des Herrn Präsidenten Leopold Kupelwieser und der Herren Vizepräsidenten Dr. Otto Komorzinski-Oszczynski und H. Pitter in den Arbeitsausschub vollzogen, sowie mit lebhaftem Bedauern das Scheiden des sehr rührigen Herrn Vizepräsidenten Hugo Nickel — infolge seiner sehr angegriffenen Gesundheit — zur Kenntnis genommen.

Dem verstorbenen Herrn Professor Ing. Richard Knoller, welcher lange Jahre, darunter auch als Ausschubmitglied und Vizepräsident, dem Vereine angehört hat, hielt der Vorsitzende einen warmen Nachruf.

Hauptversammlung.

Die 17. ordentliche Hauptversammlung des Oesterreichischen flugtechnischen Vereines findet am Freitag, den 30. April 1926, um 19 Uhr abends, in den Räumlichkeiten des Vereines, Wien I., Elisabethstraße 3, statt.

Tagesordnung: 1. Geschäftsbericht des Ausschusses über das Vereinsjahr 1925; 2. Bericht der Revisoren für das Jahr 1925 und Antrag auf Erteilung des Absolutariums für die finanzielle Gebarung des Ausschusses; 3. Wahlen nach § 13 der Statuten; 4. Entscheidungen über die Anträge von Mitgliedern; die schriftlichen Anträge haben bis 23. April 1926, vormittags 11 Uhr, beim Sekretariat des Vereines einzulangen.

Ausschub-sitzung vor der Hauptversammlung am 23. April 1926, um 19 Uhr, im Bibliothekszimmer des Vereines.

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.

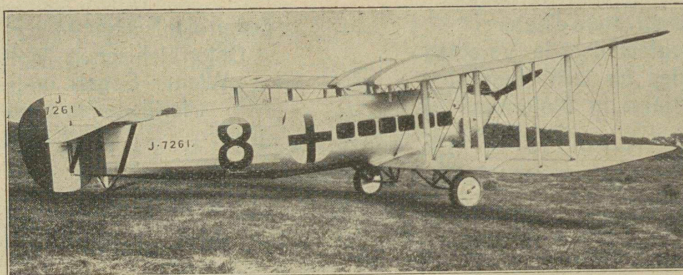
Graz, Technische Hochschule.

Moderne Flugzeuge.*)

In Fortsetzung unserer, der Beschreibung moderner Flugzeugtypen gewidmeten Aufsatzreihe, bringen wir heute Beschreibungen und Bilder einiger ausländischer Apparate.

und ein Steigvermögen von 1.5 Kilometer-Minuten verleiht. Die Leistungsbelastung rechnet sich hiernach zu 7.45 Kilogramm-PS.

Das Flugzeug wird außer im Handelsluftverkehr

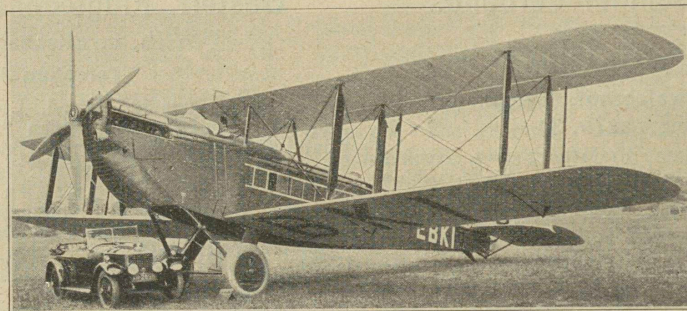


Avro 563 „Andover“

Der Avro 563 „Andover“ (siehe Bild 1) ist ein für 12 Fluggäste bestimmtes, aus Holz und Stoff erbautes Verkehrsflugzeug, ein verspannter und verstrehter Doppeldecker, im Jahre 1925 von der Avro A. V. Roe-Co. Ltd., Newton Heath-Manchester konstruiert. Seine Spannweite beträgt 20.70 Meter, seine Länge

des britischen Mutterlandes noch in den englischen Besitzungen, in Afghanistan, Argentinien, Brasilien, Chile, China, Dänemark und Schweden verwendet. Die Firma baut auch Kriegsflugzeuge, die in den verschiedenen Staaten eingeführt sind.

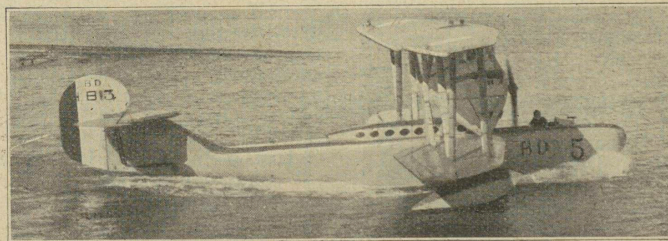
Das De Havilland D. H. 54 Verkehrs-



De Havilland D. H. 54 Verkehrsflugzeug

15.72 Meter, das Tragflächenareale 99 Quadratmeter. Bei einem Leergewicht von 3.10 Tonnen stellt sich die Zuladung auf 1.74 Tonnen, was zu einem Fluggewicht von 4.84 Tonnen und einer Tragflächenbelastung von 48.5

flugzeug, (siehe Bild 2), von der bekannten Firma De Havilland Aircraft Co. Ltd. Stag Lane, Edgware, Middlesex, gebaut, ist ein verspannter und verstrehter aus Holz und Stoff erzeugter Doppeldecker für 14 Passa-



Bellanger-Denhaut Nr. 12 Flugboot

Kilogramm-Quadratmeter führt. Zum Antrieb der Zugschraube dient ein 650-PS Rolls Royce-Motor, der dem Flugzeug 177 Kilometer-Stunden Höchstgeschwindigkeit

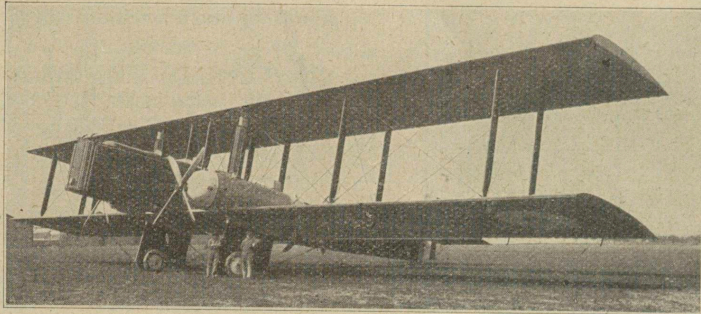
gieri. Es stammt aus dem Jahre 1925 und weist folgende Abmessungen auf: 20.75 Meter Spannweite, 15.55 Meter Länge, 97 Quadratmeter tragendes Areale. Ein 650-PS Rolls-Royce Motor treibt eine Zugschraube an. Das Flugzeug wird im Luftverkehr nahezu der gleichen Staaten wie Avro 563 „Andor“ verwendet. Hierzu kommen noch: Spanien, C. S. R. und Rußland.

*) Aus „Taschenbuch der Luftflotten 1926“. Herausgegeben von Dr. Ing. N. v. Langsdorff, im Verlage I. F. Lehmann, München. Preis GM. 12.—.

Das Unternehmen beliefert auch zahlreiche britische und fremdländische Heeres- und Marine-Luftstreitkräfte.

Das Bellanger-Denhaut Nr. 12 Flugboot (siehe Bild 3), bei Belanger Frères-Paris nach Plänen von M. Denhaut, aus Holz und Stoff als ver-

tragende Areale 266 Quadratmeter. Je zwei Druck-, beziehungsweise Zugschrauben werden von je einem 500 PS Farman-Motor angetrieben, so daß das Flugzeug über insgesamt 2000 PS verfügt, die ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 190 Kilometer-Stunden und eine Gipfelhöhe von 6000 Meter verleihen. Bei einem



Farman B. N. 4 „Supergoliath“

strebt er Doppeldecker erbaut, weist folgende Abmessungen auf: Breite 19 Meter, Länge 14.70 Meter, 2.3 Tonnen Leergewicht, 1.9 Tonnen Nutzlast, daher 4.2 Tonnen Fluggewicht. Zwei Hispano-Motoren mit zusammen 600 PS oder zwei Bristol-Motoren mit zusammen 800 PS treiben zwei Zugschrauben und verleihen dem Boot 200 Kilometer-Stunden Höchstgeschwindigkeit. Die Gipfelhöhe wird mit 5500 Metern, das Steigvermögen mit 3000 Metern in 37 Minuten angegeben.

Das Flugboot soll im französischen Handelsluftverkehr Verwendung finden, doch können konkrete Angaben, vermutlich wegen der Neuheit der Konstruktion, dormalen noch nicht gemacht werden.

Farman B. N. 4 „Supergoliath“ (siehe Bild 4) ist ein als Doppeldecker aus Holz und Stoff in den bekannten Werkstätten von H. & M. Farman in Billancourt, Seine, im Jahre 1925 hergestellter Kriegsgeschützapparat für nächtlichen Bombenabwurf. Seine Spannweite beträgt 35 Meter, seine Länge 19.70 Meter, das

Leergewicht von 7.15 Tonnen stellt sich die aus Betriebsmaterial, 6 Mann und ebensoviel Maschinengewehren bestehende Nutzlast auf 4.5 Tonnen, das Fluggewicht daher auf 11.65 Tonnen. Auf Grund dieser Angaben rechnet sich die Tragflächenbelastung mit rund 43.8 Kilogramm-Quadratmeter, die Leistungsbelastung mit rund 5.8 Kilogramm-PS.

Farman'sche Apparate stehen derzeit als Kriegsgeschützflugzeuge außer im französischen, noch im italienischen, japanischen, brasilianischen und venezuelanischen Heere, dann bei der französischen und japanischen Flotte in Verwendung, während die Firma Handelsflugzeuge außer an Frankreich noch an Italien und Cuba liefert. Von den französischen Luftverkehrs-Unternehmungen möchten wir besonders die den Verkehr über Wien bedienende „Compagnie Internationale de Navigation Aérienne“ (Cidna) hervorheben, die auch Großflugzeuge Farman'scher Provenienz in ihren Flugpark einzustellen beabsichtigt.

Flugzeugbordgeräte.

V. Der Sonnenkompaß von Goerz.

(Fortsetzung.)

Wie in unserer Folge 7—1295 berichtet, hat Amundsen bei seinem Polarflug als Richtungsweiser den Goerz'schen Sonnenkompaß benützt. Der Forscher sprach sich in seinen Berichten äußerst lobend über das Gerät aus. Wer jedoch die Skizze auf Seite 13 oben angezogener Folge zur Hand nimmt, wird aus der beträchtlichen Abirrung des Hinfluges zur Ansicht verleitet, der Sonnenkompaß hätte das Amundsche Lob denn doch nicht ganz verdient. Das ist jedoch aus folgenden Gründen ein Fehlschluß: Wie dem bekannten, von uns in Folge 2—1926 bereits benützten Werke: Amundsen, „Die Jagd nach dem Nordpol“ zu entnehmen, kamen die Flieger bald nach dem Start in dichten Nebel, den ärgsten Feind der See- und Luftschiffahrt. Der einzige Ausweg: Höhersteigen, war durch die an 500 Kilogramm betragende Ueberbelastung der Flugboote verwehrt.

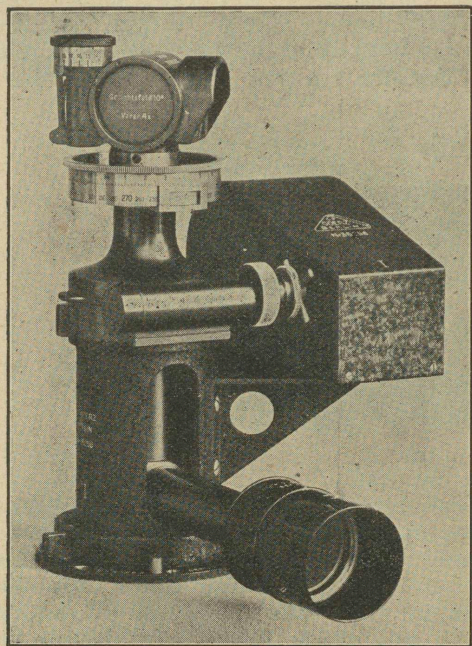
Aber das hätte noch nicht soviel zu bedeuten gehabt, wenn durch den Nebel nicht auch der Gebrauch des Trief- und des Geschwindigkeitsmessers — beide Geräte waren von der Firma Goerz dem Forscher zur Verfügung gestellt — verhindert worden wäre. So war es unmöglich, die wichtige Feststellung zu machen, daß

der von den Expeditionsmeteorologen Dr. Bjerknes und Calwangen am Abflugtage, den 21. Mai, mit 16 bis 20 Stundenkilometern festgestellte Nordostwind während des Fluges auf mindestens 30 Kilometerstunden anwuchs. Infolge dessen stieg der ursprünglich mit 16:170 (170 Kilometer ist die Normalgeschwindigkeit des Dornier-Wal), also 5 Grad, 25 Minuten ermittelte Abtrift-Winkel auf 30:170, d. s. 10 Grad; also fast das Doppelte. Hiermit ist der zahlenmäßige Beweis erbracht, daß die festgestellte Kursabirrung lediglich in der durch den Nebel bedingten Unmöglichkeit, die Abtrift zu korrigieren, ihre Ursache hatte und daß daher Amundsens Lob des Sonnenkompasses vollauf berechtigt ist.

Dieses Gerät selbst ist, wie nebenstehendem Bilde zu entnehmen, ein jedem Artilleristen wohl bekanntes Rundblickfernrohr. Auch das Aufrichtepisma fehlt nicht. Neu ist lediglich das rechts seitwärts sichtbare Kästchen. Es enthält ein mit dem Untersatz kuppelbares Uhrwerk, bestimmt, der Sonnenbewegung mit dem Gerät folgen zu können.

Als Unterlage dient der Konstruktion die Tatsache, daß im Polargebiet Magnet- und Kreiselkompass ent-

weder ganz versagen oder doch nicht befriedigend funktionieren. Bei Magnetkompassen ist der Grund in den



erdmagnetischen Störungen, im Ortsunterschied zwischen dem geographischen und dem magnetischen Pol, wie darin zu suchen, daß die Deviation noch unzureichend bekannt ist. Der Kreiselkompaß versagt wegen

abnehmender Richtkraft. So bildet die Sonne das einzige benutzbare Richtmittel. Sie erscheint als Richtpunkt im Raum und erhält durch die Erddrehung eine scheinbare Bewegung um die Erde mit deren Achse als Rotationsachse.

Schaltet man am Sonnenkompaß diese scheinbare Bewegung aus — und dazu dient das Uhrwerk, welches den Kopf des Sonnenkompaß in 24 Stunden um 360 Grade dreht — so scheint für den Flugzeugführer die Sonne stillzustehen. Ihr Bild erscheint auf einer mit einem Fadenkreuz versehenen Mattscheibe und es ist nun Sache des Piloten, das Flugzeug so zu steuern, daß das Sonnenbild stets im Kreuzungspunkt der Fäden des Fadenkreuzes verbleibt.

Eine weitere, durch die Inneneinrichtung des Gerätes zu erfüllende Forderung ist die Möglichkeit der Abtrift- und Breitenausschaltung. Beiden Zwecken dienen die auf der Abbildung deutlichst wahrnehmbaren Korrekturskalen. Vor dem Abflug sind diese Einstellungen entsprechend der geographischen Länge des Abflugsortes vorzunehmen. Dann wird das das Kopfprisma in Drehung versetzende Uhrwerk entsprechend der Sonnenbewegung nach Ganzrichtung und Geschwindigkeit in Bewegung gesetzt und an der am Untersatz vorgesehenen Skala der einzuhaltende Kurs eingestellt. Der Pilot hat dann lediglich sein Flugzeug so zu steuern, daß das auf der Mattscheibe des Okularstutzens sichtbare Sonnenbild stets mit dem Kreuzungspunkt der auf dieser Scheibe aufgezogenen Fäden zusammenfällt. Ist die *conditio sine qua non*: Sonnenschein, erfüllt, so muß der Sonnenkompaß gute Dienste leisten.

Major Francos Atlantikflug.

In unserer Folge 2—1926 berichteten wir ausführlich über diese vollkommen gelungene Ueberquerung des Südatlantik. Wenn wir heute nochmals zurückkommen, so leitet uns der Umstand, daß die Leistung der spanischen Flieger in der ganzen Welt berechtigtes Aufsehen erregte und vollste Beachtung wie Anerkennung fand. Das zeigt sich vornehmlich im Widerhall der Fachpresse. Aus den zahlreichen Stimmen, die da laut wurden, greifen wir heute die „Les Ailes“ vom 18. Feber 1926, Nr. 244, heraus, weil es uns besonders wichtig erscheint, welche Stellung Frankreichs Flugkreise zu diesem Gegenstande einnehmen.

Wie kaum anders zu erwarten, stellt man an der Seine den nationalen Standpunkt ins Vordertreffen. „Les Ailes“ sind aber dessenungeachtet so gerecht, unumwunden den großen Erfolg sowohl der spanischen Flieger wie des deutschen Flugbootes und seiner britischen Motoren zuzugeben. Wenn wir — sagen „Les Ailes“ — auch nicht die Ueberquerung des Südatlantik auf unser eigenes Konto buchen können, so haben wir doch mit den Flügen Pelletier d'Oisys, Arracharts und de Pinedos bewiesen, daß auch unser Flugzeugbau zu Rekordleistungen befähigt ist. Die Schuld daran, daß uns das Ausland im Hinblick auf das Wasserflugzeug überlegen ist, fällt — immer nach „Les Ailes“ — der Marine zu, welche dem Gegenstand zu wenig Aufmerksamkeit widmet.

„Die Wahrheit ist — schreibt „Les Ailes“ — daß das Ausland das Problem des Flugbootes bedeutend seriöser bearbeitet hat als wir. Die Wahrheit ist, daß das Marineflugwesen bei uns stets das Stiefkind des Flugwesens war und ist. Die Wahrheit ist ferner, daß, wenn

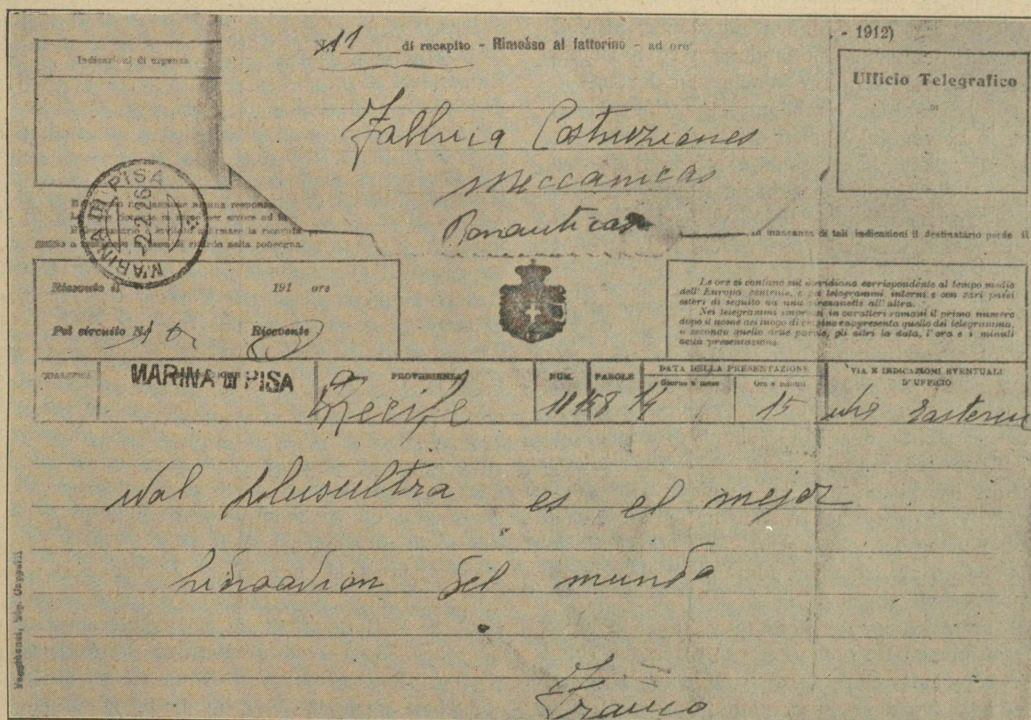
es ein Tätigkeitsfeld gibt, wo ein Luftfahrtminister ganz besonders günstige Resultate hätte haben können, es gerade das Marine-Flugwesen ist. Die Marine jedoch, welcher dieses Ressort untersteht, hat niemals von dem Können unserer Konstrukteure und Flugbootbauer Nutzen ziehen wollen, und der stetige Programmwechsel, die ewige Neuorientierung sind die Hauptcharakteristiken unserer Marine-Politik. Sie hat dahin geführt, daß wir in Frankreich heute weder ähnliches wie einen Dornier-Wal besitzen, noch je versucht haben, ein ähnliches Boot herzustellen.

Wir haben hier oft konstatiert, daß das Flugboot, welches der deutsche Ing. Dornier konstruiert hat und welches in Italien in Marina di Pisa herausgebracht wird, eines sehr aufmerksamen Studiums wert sei. Es ist interessant festzustellen, daß gerade diejenigen, welche in keiner Weise von unseren Mahnungen Notiz genommen haben, heute von einer nationalen Katastrophe reden, weil ein Flugboot von deutscher Konstruktion den Atlantik überflogen hat. Es war nicht notwendig, diesen Erfolg abzuwarten, um sich von dem praktischen Wert dieser Maschine zu überzeugen. Die Zeitschrift „Les Ailes“ hat schon früher die Normalleistungen der Dornier-Flugboote, welche bei der spanischen Marine in Gebrauch sind, widergegeben und auf die verschiedenen Mittelmeerflüge aufmerksam gemacht, welche diese Flugboote ausführten.“

Rein fachlich sind jene Stellen im Bericht, die sich mit den drei Kardinalfragen: der Hochseefähigkeit, der Navigation und dem Verhalten der Motoren befassen. Ueber die schon beim Locatelli-Polarflug 1924 erwiesene hohe Seefähigkeit des Dornier-Wal, von welcher Major

Franco in der Nacht vom 30. auf den 31. Jänner nächst Fernando Noronha mit Vorteil Gebrauch machen konnte, scheinen sich die französischen Fachkreise nicht vollkommen im klaren zu sein. Unserer Ansicht nach tragen Festigkeit des Bootes und Vorhandensein der

geziemende Augenmerk zu widmen. Heute beschränken wir uns auf die Bemerkung, daß die spanische Expedition in dauernder Verbindung mit Landfunkstationen stand, daher fast nur von der Funkortung Gebrauch machte, des zeitweise einfallenden Nebels wegen sogar



Original-Telegramm von Major Franco an die Dornier-Werke.

Floßenstummel zu gleichen Teilen hiezu bei.

Die Sicherheit der Führung des Bootes über den zwischen den Cap Verdeschen Inseln und Fernando Noronha 2500 Kilometer breiten Ozean verdankte Franco sowohl der umsichtigen Vorbereitung, der Ausstattung des Bootes sowohl mit astronomischen, wie funkentelegraphischem Ortungsgerät und nicht zuletzt dem tadellosen Arbeiten seines Orters, des Kapitäns Ruiz de Alda. Besonders bewährt hat sich die Funkortung. In unserer, den „Flugzeugbordgeräten“ gewidmeten Aufsatzreihe hatten wir bisher noch nicht Gelegenheit, auf dieses Thema näher einzugehen, doch bildet eben Francos Erfolg einen Ansporn für uns, der Funkortung das

Gebrauch machen mußte. Das alles zusammen ermöglichte den Flug in fast gerader Linie durchzuführen. Leider spricht sich der „Les Ailes“-Bericht nicht über Richtung und Stärke des Windes vornehmlich während des Nebels aus, so daß ein Vergleich mit einer eventuellen Abtrift, wie sie Amundsen bei seinem Polarflug 1925 in so großem Ausmaße feststellen konnte, nicht möglich ist.

Den britischen Napier-Motoren spricht das französische Fachblatt vollste Anerkennung aus und kommt diesbezüglich zu dem unwiderlegbaren Schlusse, alle See-Eigenschaften und Navigierungskünste wären geblich gewesen, hätten die Motoren nicht so tadellos gearbeitet.

Persienflug.

Mit dankenswerter Erlaubnis des Verlages Orell Füßli, Zürich, bringen wir aus dem Buche „Persienflug“ von W. Mittelholzer einen kurzen Abschnitt der Flug-Etappe Aleppo—Bagdad. Das jedem zu empfehlende Buch gestaltet in anschaulicher und lebendiger Sprache das Erlebnis dieses Fluges wie auch seine große verkehrspolitische Bedeutung.

Ein fahler, unfreundlich kalter Morgen war angebrochen. Schon herrschte auf dem einsam gelegenen Militärflugplatz reges Leben und Treiben. Aus den niederen, etwas improvisierten Holz- und Wellblechbaracken kamen Soldaten und Unteroffiziere heraus und versammelten sich zu Arbeitsgruppen, um ein Geschwader von 7 Flugzeugen flugklar zu machen. Bereitwillig halfen andere unter dem Befehl eines Sergeanten meinem Mon-

teur Bissegger, unseren, gegenüber dem französischen Doppeldecker recht seltsam kontrastierenden Metalleindecker aus dem Hangar zu stoßen. Ich setzte mich in den Führersitz, Bissegger drehte einige Male zum Ansaugen der Benzingase den Propeller an — ein scharfer Knall — und der Motor setzte sich in Bewegung. Unterdessen waren die französischen Fliegerkameraden auch erschienen, gaben mir an Hand meiner Karte noch jede gewünschte Auskunft und versprachen im Falle einer unfreiwilligen Landung in der französischen Mandatzone jede gewünschte Unterstützung. Mein Start wurde funkentelegraphisch den am Euphrat liegenden französischen Militärstützpunkten mitgeteilt — der letzte derselben hatte den Befehl, den Moment meines Passierens den Engländern nach Bagdad zu melden. Bei solchen Voraussetzungen besann ich mich denn auch keinen

Augenblick, trotz der unfreundlichen Miene, die der Himmel machte, die 800 Kilometer lange Wüstenreise anzutreten. Die Wolken hingen tief herunter, nur im Nordwesten jenseits des Euphrat zeigt sich ein blauer Streifen; in meiner Flugrichtung gegen Südosten sah es dunkel und grau aus. Zur Sicherheit hatten wir diesmal genug Benzin für gut $7\frac{1}{2}$ Stunden Flugdauer, also 460 Liter, eingetankt, denn eine Notlandung wegen Benzinmangels hätte uns vielleicht für Wochen in der unwirtlichen Wüste festgehalten. Nachdem ich meinen tiefgefühlten Dank in bewegten Worten nochmals den sympathischen französischen Fliegern ausgesprochen und zum letztenmal ihnen die Hand zum Abschied geboten hatte, gab ich um 8 Uhr 50 meinem Vogel Vollgas. Doch nur langsam hob er sich diesmal vom weichen Ackerboden ab, in den die Räder tief einsanken. Nach Osten fliegend, erreichte ich über bebauten fruchtbares Ackerland, dann über Sandwüste ohne jede Vegetation in 40 Minuten den Euphrat, der von nun an etwa 700 Kilometer weit mein sicherer Begleiter war. Fern im Norden, wo der Himmel blaute, zeigten sich langgezogene Schneeberge. Zur Rechten schweifte der Blick über rotbraune, von Bächen der Regenzeit zerschnittene und fein ziselierte Wüstenplateaus bis hinauf zu der steinigten Hochebene der ungeheuer großen syrischen Wüste, deren höchste Bergzüge mit Schnee bedeckt waren. Ein Gefühl, wie ich schon einmal hatte, als ich über dem Aegäischen Meere nach Kleinasien flog, überkam mich. Hier herrscht der Tod des Verdurstens und Verhungerns —, doch plötzlich werde ich aus meinen Betrachtungen durch einen Handschlag Bisseggers aufgeschreckt, der mir einen beschriebenen Zettel nach vorn streckte: „Motor drosseln, habe vergessen, Verbindungsschlauch des Reservetanks in Hauptbehälter zu legen.“ Ehe ich mir die Sachlage ruhig überlegt habe, steigt mein Monteur aus seinem Beobachterraum, hält sich mit seiner rechten Hand krampfhaft an meiner linken Sitzbrüstung und läuft auf dem linken Flügel, umbraust vom heftigen Sturmwind des Propellers, ganz nach vorn, wo an der Flügelstirnkante eine kleine Klappe angebracht ist. Diese öffnet er mit der Linken und führt das Schlauchende unseres im Beobachtersitz sich befindenden Reservetanks in den im hohlen Flügel eingebauten Haupttank ein. Ich hatte unterdessen den Motor so stark gedrosselt, daß wir immer tiefer sanken. Als kleine schwarze Punkte sah ich vor mir auf der Wüstenstraße eine große Karawane, die erste, die mir heute zu Gesichte kam. Jetzt hatten wir sie eingeholt und flogen nur noch hundert Meter höher über ihre Köpfe hinweg nach Südosten. In wenigen Stunden werden wir das gemeinsame Ziel, Bagdad, die Märchenstadt am Tigris, erreichen, während sie vielleicht in einer Woche erst die Stadt Harun al Raschids aus der unarmherzigen Wüste zu Gesicht bekommen wird. Was werden wohl die Araber unter uns sich für eine Vorstellung gemacht haben über den riesengroßen, ohrenbetäubenden Metallvogel, auf dem ein einzelner Mensch in gebückter Haltung sich als wunderliche Figur vom Himmel abhob? Ich war froh, als endlich Bissegger mit seiner ge-

fährlichen Arbeit zu Ende war, denn meine Steuerorgane, vor allem das Seitensteuer, waren durch die von Bissegger erzeugten Luftwirbel recht unwirksam geworden, und die Maschine fing an, von selbst in die Linkskurve zu gehen.

Immer den Euphrat links liegen lassend, folge ich der Karawanenroute, die sich deutlich als helles, manchmal verästeltes Band abhebt, nach Rakka, einem kleinen Ruinendorf nördlich des Euphrats. Wegen der tiefliegenden Wolken fliege ich nur noch auf 200 Meter Höhe und kann nun alle Einzelheiten genau überschauen. Um 10 Uhr 20 passiere ich eine große Karawane mit 24 Kamelen, die von Bagdad heraufkommt. Deutlich erkenne ich von weitem, wie die Tiere unruhig werden, indem sie aus der bis jetzt geraden Kolonne austreten. Ich gehe bis auf 70 Meter hinunter und sause mit 150 Kilometern Geschwindigkeit über den Köpfen der auseinanderspringenden Tiere und Menschen hinweg. Eine willkommene Abwechslung in der trostlosen Sandebene, wo ich beinahe überall hätte landen können! Leider ist eine Benzinleitung etwas undicht geworden und ich verliere von dem kostbaren Brennstoff, so daß ich mir überlege, zur Behebung der kleinen Störung zu landen. Doch die nächste französische Fliegerstation Deir ez Zor ist nicht mehr weit, und so lande ich dort punkt 11 Uhr außerhalb des kleinen Wüstenstädtchens auf einem riesigen, topfebenen Sandfeld, um sofort zu reparieren. Kaum sind wir am Boden, so kommen zwei Automobile mit französischen Fliegeroffizieren und fragen uns, ob wir etwas benötigen oder ob sie mich zum Mittagessen einladen dürfen. Tief ergriffen von dieser Herzlichkeit und Kameradschaft mitten in der unwirtlichen Wüste danke ich für die Einladung — ich wollte weiter, so rasch wie möglich, denn vor mir im Südosten wurde der Himmel immer dunkler und trüber.

Nach einer halben Stunde Aufenthalt starteten wir von neuem und flogen, immer die großen Serpentinales des Euphrats schneidend, über die kleinen, nur aus Dreck und Lehm erbauten Araberdörfer am Ufer des schmutziggelben dahinfließenden Stromes. El Kaim wurde um 12 Uhr 10, Khan Feheme um 12 Uhr 46 überflogen. Dort zählte ich auf dem linken Ufer etwa 200 Araberpferde, die wild umhersprangen, als sie das ungewöhnliche Rauschen unseres Riesenvogels hörten. Tief hängende Wolken zwangen mich bald, wieder auf 100 Meter Höhe hinunterzugehen, dann kamen wir plötzlich in leichten Regen, der jedoch bei Hit, 600 Kilometer von Aleppo entfernt, wieder aufhörte, so daß ich auf 500 Meter steigen konnte. Schon einige Male vorher hatte ich weit außerhalb der Karawanenwege zerstreut dunkle, kleine Punkte gesehen, die jedesmal bei unserem Näherkommen wie der Blitz sich zu einem runden Knäuel schlossen. Anfangs glaubte ich, es seien Schafherden der Araber, die von den Hunden zusammengejagt würden; doch konnte ich wieder nicht begreifen, daß sich diese Herden so weit von den Dörfern mitten in der unfruchtbaren Wüste befanden. Um meinen Zweifeln ein Ende zu bereiten, stieß ich bei den nächsten, immer häufiger auf-

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

tretenden Rudeln bis auf 50 Meter hinunter und erkannte nun deutlich, daß es sich um die leichtfüßige, flüchtige Gazelle handelte, die offenbar in einzelnen Rudeln von 10—30 Stück diese menschenverlassenen Wüsteneien bewohnte. Mein Jägerblut kam in ordentliche Aufwallung; wie leicht hätte ich hier mit meinem raschen Flugzeug und meiner Pistole die Tiere erjagen und, was noch wichtiger gewesen, gleich bei der Jagdbeute zur Landung schreiten können, um den guten Braten auch mitzunehmen.

Bei Ramadi, das mit hochstämmigen Dattelpalmen umgeben war und das ich um 14 Uhr 35 passierte, zog ein Segler flußaufwärts. Kam er wohl vom Persischen Golf her? Dann leuchtete allmählich eine auffallende Helligkeit rechts vor mir auf, die ich bald als den großen, etwa 200 Kilometer langen und breiten Habbaniysee erkannte. Freundlich und hell blaute es über dem See gegen Süden auf, wundervoll in seidenblaugrüner Tönung kontrastierte der spiegelglatte Wüstensee mit den ihn umgebenden, intensiv rotbraunen Sand- und Felsbänken, die terrassenartig nach Südwesten zum öden, steinigen Land der Wadis anstiegen. Endlich, um 15 Uhr 15, war das Araberdörfchen Feludja, versteckt in Palmen, erreicht, wo die große Karawanenroute über die Brücke des Euphrat auf das nördliche Ufer hinübergeht, um von dort in gerade östlicher Richtung mitten durch topfebene Wüste in Bagdad zu endigen. Nun gebe ich dem etwa 10 Kilometer breiten, von schönen Flußterrassen umsäumten fruchtbaren Euphrattale meinen Abschied

und folge der deutlich sichtbaren Karawanenstraße und der unvollendeten Bagdad-Eisenbahnlinie nach Osten.

Die Sicht wird immer schlechter; obgleich es nicht mehr regnet, habe ich den Eindruck von Regen. Ich sehe kaum mehr vier Kilometer nach vorn und halte mich deshalb genau an das Eisenbahntrasse, das mich ja unfehlbar nach Bagdad führen muß. Plötzlich taucht ein breiter Fluß, der Tigris, vor mir auf, schon ist er überflogen. Doch ich sehe nichts als Dattelpalmenhaine und kleine Eingebornenhäuser. Den Flugplatz der Engländer, der nach den Orientierungen der französischen Flieger in Mouslimé ganz nahe bei Bagdad, in südöstlicher Richtung gelegen sein muß, finde ich wegen der außerordentlichen Trübung der Luft mit feinem Wüstensand nicht. In 80 Meter Höhe überfliege ich nun die große Stadt, die mit ihren Moscheen, mit ihren niedern, gewöhnlich dachlosen Lehmbauten einen überaus fremden, eigenartigen Eindruck macht. In einer Gegend gelegen, wo es keine Steine gibt und fast kein Bauholz, ist Bagdad wie alle Städte der babylonischen Ebene aus gebrannten und ungebrannten Lehmziegeln gebaut. Die wenigen farbigen Punkte sind die Moscheen, die zugleich auch architektonisch mit wundervollen, mächtigen Kuppeln und schlanken Minaretttürmen die einzigen hervorragenden Gebäude der Stadt sind. Jedenfalls ist von der vielbesungenen und vielgepriesenen Stadt, der Residenz Harun al Raschids, die in ihrer Glanzzeit, als Kunst und Wissenschaft den Höhepunkt der damaligen Welt erreichten und über 2 Millionen Einwohner hier lebten, nicht viel übrig geblieben.

Höhenwetterwarten.

Heute gibt es kaum eine Betätigung, die nicht in größerem oder kleinerem Umfange von der Witterung abhängig wäre. Nicht in letzter Linie ist da des Sportes und Verkehrs zu gedenken. Sie beide, dazu noch die Touristik und der Fremdenverkehr, aber auch der Landwirt und der Ingenieur, werden in ihrer Arbeit durch die Witterung beeinflusst. Sie alle haben ein Interesse daran, zu erfahren, wie sich das Wetter gestalten, ob es ihren Zwecken förderlich oder hinderlich sein wird.

Damit erwächst der Wetterkunde eine große Aufgabe, wirkt sie doch dergestalt auf fast das ganze Leben Einfluß nehmend ein. Das wird sie umso besser können, je reichhaltiger das ihr zur Bearbeitung stehende Beobachtungsmaterial ist. Soll die Meteorologie wirklich praktisch brauchbare Ergebnisse liefern, so muß sie umfangreiches, sorgsamst gesammeltes Material verarbeiten können. Dazu ist erforderlich, daß eine ausreichende Zahl von Wetterwarten vorhanden und sowohl mit dem erforderlichen Personal besetzt, wie mit allen notwendigen Instrumenten ausgerüstet sei. Für ein Land, das wie Oesterreich sowohl Ebenen wie Höhenzüge umfaßt, wird man die Wetterwarten überall errichten müssen. Auch wird eine größere Zahl derselben aus dem Grunde notwendig werden, weil Gebirge Wetterscheiden sind, welche den Beobachtungsbereich

einengen, so daß das Beobachtungsnetz verdichtet werden muß.

Ist es auch Aufgabe des Staates, hier initiativ vorzugehen, so darf man es ihm doch nicht verübeln, wenn er angesichts der vielen an ihn gestellten Forderungen in Hinblick auf Zahl und Ausstattung von Wetterwarten nicht alles leistet, was die Meteorologie braucht.

Hier tritt private Tätigkeit helfend auf den Plan. Es bilden sich Gesellschaften und Vereine, die schon aus dem Grunde meist eine segensreiche Tätigkeit entfalten, weil in ihnen regste Begeisterung und Hingabe an die Sache herrscht. Zu ihnen zählt auch der Sonnblickverein, Wien XIX., Hohe Warte 38. Er versendet soeben sein Jahrbuch 1924 und beabsichtigt, jenes für 1925 noch in diesem Jahre erscheinen zu lassen.

Da er hiezu selbstverständlich Gelder benötigt, wendet er sich in einem, auch uns zugekommenen Aufruf an alle mit der Bitte um Beitritt und Leistung eines Beitrages. Wir geben diese Einladung unseren Lesern bekannt, weil sie in der einen oder anderen Form, von den Arbeiten der Meteorologen Nutzen ziehend, ein gutes Werk tun, wenn sie die Zwecke des Sonnblickvereines fördern.

Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.

Bei der großen Bedeutung der durch die Ueberschrift gekennzeichneten Frage erachteten wir es für unsere Pflicht, sie wiederholt zu behandeln. Es sei diesbezüglich auf die Ausführungen mit gleichem Titel in den Folgen 7 und 9/1924, wie auf den Aufsatz: „Die Kennziffer“ in der Folge 1/1926 unserer Zeitschrift verwiesen.

In vollster Uebereinstimmung hiermit steht das Streben des bekannten Flugzeugkonstruktors F o k k e r. Wie wir der Nr. 8 der „Nachrichten für Luftfahrer“ vom 25. Februar l. J. entnehmen, wählt der Genannte als Maß

der Wirtschaftlichkeit eines Handelsflugzeuges den Bruch: Nutzlast mal Geschwindigkeit, geteilt durch die Motorleistung. Vergleicht man diese Formel mit der von uns in Folge 1/1926 gegebenen, so kann weitgehende Uebereinstimmung konstatiert werden. Der Unterschied liegt lediglich darin, daß sich F o k k e r im Zähler der „Nutzlast“ und nicht der „Zahlenden Fracht“ bedient, und im Nenner zwecks Erzielung ganzer Zahlen den hundertsten Teil der Motorpferdestärken einführt. Daß wir in ersterem Belange F o k k e r nicht folgen können, begrün-

deten wir im Aufsatz: „Die Kennziffer“ mit der Tatsache, daß der Unternehmer einer Handelsfluglinie viel weniger an der Nutzlast, als an jenem Teil an ihr interessiert ist, der ihm als „zahlende Fracht“ Einnahmen bringt. Die Division der Motorleistung durch 100 ist ein reiner Rechnungsbehelf, daher weiter ohne jegliche prinzipielle Bedeutung. Würde es uns auch sehr freuen, durch unsere Beiträge eine Aussprache über das angeschnittene Thema eröffnet zu sehen, so müssen wir doch bemerken, daß damit die Frage der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs noch lange nicht zur Gänze beantwortet ist.

Alles, was wir und Fokker zum Gegenstande bisher bemerkten, ist lediglich „technische“ Wirtschaftlichkeit. Für die Praxis erscheint jedoch die „ökonomische“ Wirtschaftlichkeit nicht minder wichtig. Sie umfaßt die technische Wirtschaftlichkeit in sich und greift dann weiter aus, indem sie noch den Betriebsmittelverbrauch, die Lebensdauer der Luftfahrzeuge, vornehmlich ihrer Motoren, und die Ausnützung des für Fluggäste und Fracht (Gepäck, Post, Zeitungen) verfügbaren Raumes, bzw. Gewichtes einschließt. Man kann daher sagen, die technische Wirtschaftlichkeit sei ein Teil der ökonomischen.

Gehen wir die Faktoren der letzteren durch, so können wir bemerken, daß die Lebensdauer eines Luftfahrzeuges neben der selbstverständlich als sehr genau angenommenen Werkstättenarbeit, vom gewählten Baustoff abhängt. Ganzmetallflugzeuge und Starrluftschiffe des Zeppelinsystems werden unter sonst gleichen Verhältnissen unbedingt eine größere Lebensdauer aufweisen, als aus Stoff und Holz hergestellte Luftfahrzeuge. In nichts zeigt sich die Jugend der Luftfahrt nun deutlicher, als in der Unmöglichkeit, über die Lebensdauer beider Bauarten zahlenmäßig einwandfreie Angaben zu machen. Wir wissen heute wohl, das Gesamtmetallflugzeug lebe länger als ein solches aus Holz und Stoff, aber wir wissen nicht, um wieviel länger es lebt. Deshalb kann auch der Luftverkehrsunternehmer die Tilgungsdauer des im Flugpark investierten Kapitals nicht errechnen, sondern muß sie schätzen. Er arbeitet daher mit Unterlagen, die höchst zweifelhaft sind, daher auch zu solchen Tarifen führen müssen.

Im Hinblick auf den Betriebsmittelverbrauch, wobei es sich vornehmlich um den Konsum von Benzin handelt, liegen allerdings zuverlässige Daten vor, aber das Benzin selbst ist ein mehr als unsicherer Kantonist, denn es ist explosionsfähig und durchdringt im Laufe der Zeit die Dichtung. Das gibt Anlaß zu Vergaserbränden, die nur zu leicht katastrophal enden können. Das wieder führt nicht nur zu empfindlichen Verlusten an Menschenleben und Geld, sondern bildet auch eine der Ursachen

der bisher wohl allgemein als unbefriedigend erkannten Frequenz der Luftverkehrsverbindungen. Techniker und Unternehmer sind daher gleichmäßig an einer Aenderung interessiert. Heute wird sie im Schwerölmotor gesucht, der außerdem noch den wirtschaftlichen Vorteil des billigeren Betriebsstoffes bieten wird, sobald er allgemein eingeführt werden kann.

Was die Benützung der Luftverkehrsmittel ansonsten betrifft, so wolle nicht übersehen werden, daß der Luftverkehr noch zu jung ist, um sich in das Bewußtsein der breiten Volksschichten im gleichen Ausmaße eingelebt zu haben wie der Land- und Wasserverkehr. Kann hier auch geschickte Propaganda so manches erreichen, so dürfte die Hauptarbeit doch nur die Zeit leisten. Viel sündigen aber auch so manche Unternehmer dadurch, daß sie ganz übermäßige Gehälter zahlen und dies mit dem hohen Risiko begründen, während sie andererseits bemüht sind, mit Hilfe der Statistik nachzuweisen, der Luftverkehr sei um nichts gefährlicher als jener per Bahn oder Schiff. Hier klafft unstreitig ein Widerspruch, der im Interesse des Luftverkehrs je eher, desto besser aus der Welt zu schaffen ist.

Des weiteren wäre auch der Ausbreitungstendenz entgegenzutreten. Wenn heute jede Gemeinde glaubt, einen Flughafen nicht entbehren zu können, so wäre dies vom Standpunkte des Luftenthusiasten eigentlich nur zu begrüßen. Nimmt man aber die Betriebsergebnisse einiger Luftverkehrsgesellschaften vor und erkennt, daß sie durchwegs mit Defiziten arbeiten, so erfährt der Enthusiasmus eine gewaltige Abkühlung. Der Luftverkehr kann eben seine Vorzüge nur über große Strecken, also unter Vermeidung aller unnötigen Zwischenlandungen, voll entfalten. Ein Ausgleich ist wohl kaum anders herbeiführbar, als daß man die ganz großen Linien mit Starrluftschiffen bedient, die großen den Riesenflugzeugen zuweist, auf mittleren Strecken einen Zubringerdienst mit Normalflugzeugen einrichtet und kleine Strecken dem Kraftwagen überläßt. Das macht allerdings noch immer die Anlage von Flugplätzen an kleineren Orten möglich, doch erhalten selbe dann nicht den Charakter eines Luftverkehrshafens, sondern den eines Notlandungsplatzes, was nicht nur bautechnisch, daher finanziell, sondern auch verkehrstechnisch ein großer Unterschied ist.

Wie wir sehen, ist die technische Wirtschaftlichkeit der geklärtere Teil der ganzen Frage. Minder gut ist es um die ökonomische bestellt. Hier heißt es noch wacker arbeiten, damit endlich der Luftverkehr als gleichwertiger Bruder neben der Eisenbahn, den Kraftwagen, das Dampfschiff und das Motorboot treten könne. Sollten vorstehende Ausführungen geholfen haben, uns diesem Ziele näher zu bringen, so ist ihr Zweck erfüllt.

A U S D E R F L U G W E L T .

Vom Flugplatze Aspern.

Durchflug von „Udet“-Flugzeugen.

Am 15. März l. J. flogen 3 Maschinen des Udet-Flugzeugbaues in München den Flugplatz Aspern am Durchflug von München nach Szombathely an. Es waren Flugzeuge vom bekannten Flamingo-Typ mit einem luftgekühlten 100 PS-Siemens-Sternmotor (9 Zylinder). Die fabriksneuen Flugzeuge machten einen äußerst günstigen Eindruck. Ueber ihre aerodynamischen Qualitäten erübrigt es sich, im Erinnern an das im Vorjahre gelegentlich Udet's Schaulflügen in Wien Gesehene, näher einzugehen.

Gesteuert wurden die Maschinen von den Herren Bauer der Lufthansa, Rotter und Ingenieur Hermann des Udet-Flugzeugbaues. Es wurde die Gesamtflugstrecke von 478 km in einer Flugzeit von 4 Stunden zurückgelegt. Zwei Flugzeuge hatten Passagiere mit.

Am 31. März l. J. folgte ihnen eine vierte Maschine, gesteuert von Hauptmann Walz, auf dem gleichen Wege, mit einem Passagier an Bord.

Wie wir erfahren, werden diese Flugzeuge für die ungarische staatliche Fliegerschule in Szombathely geliefert, woselbst sie für Schulzwecke Verwendung finden

sollen. Der Anschaffungspreis einer Maschine beträgt 25.000 Mark.

So sehr wir die Qualität des Drachens einschätzen. bringen wir der Lebensdauer des luftgekühlten Motors für Schul- und Übungszwecke einiges Mißtrauen entgegen.

Durchflug eines Dornier „Komet III“.

Am 11. April 1926 landete auf dem Fluge Friedrichshafen—München—Graz ein „Komet III“ der Dornierwerke in Friedrichshafen, gesteuert von dem Führer Zinsmayer, auf dem Flugplatze Aspern zwecks Betriebsmittelaufnahme. Das Flugzeug, welches mit einigen Vertretern der Dornierwerke nach Graz zu der Taufe des dritten Flugzeuges des Steirischen Flugvereines erwartet wurde, mußte seinen ursprünglich direkt nach Graz gedachten Flug wegen Schlechtwetters am Semmering unterbrechen und nach Aspern zurückfliegen, von wo aus nach kurzem Aufenthalte der Flug nach Graz über das Wechselgebiet neuerdings angetreten wurde. Die für den Vormittag angesetzte Landung in Graz erlitt dadurch eine größere Verspätung.

Flugplan der „Compagnie Internationale de Nav. Aer.“ Wien—Prag und Wien—Budapest.

Die Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, welche seit 1. April l. J. ihren Luftverkehr auf der Strecke Paris—Straßburg, Prag—Wien—Budapest—Belgrad—Bukarest—Konstantinopel und Prag—Warschau im vollen Umfange aufgenommen hat, setzt mit 19. April 1926 ihren Flugplan für die Relation Prag—Wien—Budapest und umgekehrt wie folgt fest:

13 Uhr 45	ab Prag	an 11 Uhr 15
15 Uhr 45	an Wien	ab 9 Uhr 15
16 Uhr 15	ab Wien	an 8 Uhr 45
18 Uhr —	an Budapest	ab 7 Uhr —

Die Linien werden täglich in beiden Richtungen befliegen. Die Strecke Straßburg—Prag fällt vorläufig bis zur Klärung der deutsch-französischen Luftfahrtverhandlungen wegen Ueberfliegens deutschen Gebietes aus.
K—ch.

Der deutsche Sommerflugverkehr 1926 wird für die Zeit von Anfang April bis Ende August, wie den in Nr. 12 vom 25. März der „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlichten Flugplänen zu entnehmen, 42 Linien mit 132 Teilstrecken und 90 Zwischenlandungen bei einer Totallänge des Streckennetzes von 19.807 km zeigen. Dieses Netz reicht im Norden bis Stockholm, im Osten bis Moskau, im Süden bis Marseille und im Westen bis London. Die Flugzeiten für Hin- und Rückflug sind wegen Berücksichtigung der Windsysteme einander nicht gleich. Im Mittel stellt sich der Zeitbedarf für das Durchfliegen der Gesamtstrecke auf 196 Stunden, was zu einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von $19.807 : 196 = 101$ km/h führt. Sie könnte nicht unwesentlich durch Verringerung der Zwischenlandungen erhöht werden. Letztere erfordern bei Einrechnung der Start- und Landezeit in die Flugplatzaufenthalte, welche teils 15, teils 30 Minuten dauern, im Durchschnitt 30 Minuten. Bei 90 Zwischenlandungen ließen sich daher 45 Stunden ersparen. Der Gesamtzeitbedarf sank daher auf $196 - 45 = 151$ Stunden, die Durchschnittsgeschwindigkeit stiege auf $19.807 : 151 = 131$ Stundenkilometer. Diese Art der Lösung ist wohl

praktisch undurchführbar; immerhin zeigt die Rechnung, daß durch Verlängerung der heute im Durchschnitt $19.807 : 132 = 150$ km langen Teilstrecken an Geschwindigkeit gewonnen werden könnte, ohne besonders schnellere Flugzeuge einstellen zu müssen. Die angebotene Ueberlegung zeigt die Notwendigkeit, im Flugplan zwischen Durchgangslinien mit wenigen Zwischenlandungen, daher großer Geschwindigkeit, und Zubringerlinien zu unterscheiden, damit der Hauptvorteil des Luftverkehrs, die große Geschwindigkeit, für die Geschäftswelt praktische Bedeutung erlange und die Benützung der Flugzeuge für den Personen- und Güterverkehr sich hebe.

Der Dritte internationale Luftfahrtkongreß in Brüssel beschloß nicht unwesentliche Änderungen im Zollwesen, in der Technik, im Luftverkehr und im Gesundheitswesen, wie er auch wissenschaftliche Fragen nicht unbeachtet ließ. Da alle Resolutionen erst den beteiligten Regierungen zur Prüfung vorgelegt wurden, erscheint es uns verfrüht, heute schon näher auf den Gegenstand einzugehen. (N. f. L.)

Die Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (Cidna) verbindet Frankreich mit Mitteleuropa und dem nahen Osten. Einer ihrer Hauptstützpunkte ist bekanntlich Wien. Die Hauptstrecke endet derzeit in Anzora, soll aber baldigst bis Bagdad verlängert werden. Die überflogenen Staaten sind am Gedeihen der Gesellschaft interessiert und geben dem durch moralische Förderung und geldliche Unterstützung Ausdruck. So besitzt die Unternehmung mit der eigenen Regierung einen eben in Neubearbeitung begriffenen Subventionsvertrag, erhält von der C. S. R. jährlich 4 Millionen öK, von Polen 500.000 Fr., von S. H. S. 996.000 Fr. und von Rumänien 6 Millionen Lei. Der mit der französischen Regierung in Verhandlung stehende Vertrag soll eine Dauer von zehn Jahren erhalten, jener mit der C. S. R. gerade so lange laufen. Auch unsere Regierung hat auf gleiche Dauer abgeschlossen. Ungarns Vertrag läuft 5, jener Jugoslawiens 3, der rumänische und türkische je 20 Jahre. Sobald die Linie bis Bagdad verlängert sein wird, soll die Reise Paris—Bagdad 3 Tage dauern. Am ersten Tag soll Bukarest, am zweiten Aleppo erreicht werden. Daneben wird eine Variante von viertägiger Dauer erwogen. Das Programm der Gesellschaft richtet sich auf die Intensivierung des europäischen Luftverkehrs, auf den Anschluß Syriens an das Mutterland und in Zusammenarbeit mit Großbritannien auf die Erstellung der Verbindung Indiens mit Europa. An der Spitze der Cidna stehen General Duvall als Präsident, Mr. Bétard als Direktor und Mr. Lefranc als Generalsekretär.

Einen neuartigen Fallschirm, dessen Hauptkennzeichen eine ringförmige Schirmfläche ist, bringt die B. G. Textilwerke-G. m. b. H. auf den Markt. Schnelle Entfaltbarkeit und gute Bremswirkung sollen die Neukonstruktion auszeichnen.

Vom russischen Flugverkehr. Die Derulift beabsichtigt in diesem Jahre gemeinsam mit Deutschland den Verkehr nach Osten so auszugestalten, daß werktäglich Berlin mit Moskau verbunden sein wird. Die Flugzeit wird auf 15 Stunden veranschlagt. In der Zeit vom 1. IV. 1922 bis 31. X. 1925 umfaßten die Leistungen der Derulift 1028 Streckenflüge, 656 sonstige Flüge, 1.243-341 Flugkilometer, 3610 Fluggäste, 10.551 Kilogramm Post- und 138.318 Kilogramm sonstige Güter.

Der deutsche Luftverkehr 1925 hat gegenüber 1924 seine Leistung an Flugkilometern, wie an beförderten Personen und Frachten verfünffacht.

Der Hellesen-Kahn-Hubschrauber weist 13 Meter Spannweite, 1,5 Meter Flügeltiefe, 19,5 Geviertmeter Flügel- und 132 Geviertmeter Schraubenkreisfläche auf. Zwei Anzanimotoren zu je 35 PS drehen die Schrauben mit 100 U/Min. Das Fluggewicht beträgt 800 Kilogramm.

Lederbekleidung

für sämtlichen Sport

F. SCHINDLER

Wien, VII., Neubaugasse 17

rückwärts im Hof

Ein halbstarres Lenkluftschiff baut der bekannte italienische Konstrukteur Ing. Nobile. Es soll bei einem Gasraum von 51.000 Raummeter 173.6 Meter lang, 25.4 Meter breit und 27.4 Meter hoch werden. 6 Motoren mit insgesamt 1.410 PS sollen ihm 110 Kilometer Stundengeschwindigkeit erteilen.

Die Nachtbeleuchtung im Luftverkehr unterscheidet Hauptorientierungs- und Streckenfeuer. Erstere sollen mit Rücksicht auf die Erdkrümmung nicht mehr als rund 140 Kilometer, letztere 30 bis 50 Kilometer voneinander entfernt sein.

Luftgekühlte Sternmotoren von 60 bis 80 PS stellt die Rickenbacker-Motor-Co. in Detroit, U. S. A. mit Drehzahlen von 1620 bis 2400, 10,2 Millimeter Bohrung und 8,9 Millimeter Hub her. Das Gewicht stellt sich im ganzen auf 79,6 Kilogramm, pro PS auf 0,99 Kilogramm.

Einen Höhenflug auf 36.000 Fuß hat kürzlich der amerikanische Fliegerleutnant John A. Macready mit einem auf der staatlichen Werft gebauten, mit einem 400 PS Libertymotor ausgerüsteten Doppeldecker erfolgreich durchgeführt.

Der „Große Ausschuß“ der Röhn-Rossitten-Gesellschaft e. V. besteht aus folgenden 11 Herren: Generalleutnant v. Eberhardt-Wernigerode (Harz), Prof. Dr. Everling, Berlin-Köpenik, Admiral a. D. Herr, Bremen, Prof. Dr. W. Hoff, Berlin-Adlershof, Regierungsrat Knipfer, Berlin, Major a. D. Freiherr v. Könitz, München, Hauptmann a. D. Krupp, Berlin, Prof. Dr. Franz Linke, Frankfurt a. M., Architekt Moßner, Berlin, Polizeimajor Stadelmayr, Fürth, und Zivilingenieur Oskar Ursinus, Frankfurt a. M.

Zusammenschluß tschechoslovakischer Luftfirmen. Die Gesellschaften J. Walter & Co., die Skoda-Werke, Laurin & Klement, Breitfeld & Danek und M. Bondy & Co. beabsichtigen, sich zu einer Luftfahrtruppe zusammenzuschließen, um die Luftverbindung der C. S. R. mit dem Ausland durch Flugzeuge einheitlicher Bauart durchzuführen. Das Kapital soll 10 Mill. tschechische Kronen betragen.

Winddynamos werden zur Streckenbeleuchtung im amerikanischen Postflugdienst mit Vorteil herangezogen.

Der Leistungsüberschuß fliegender Vögel wurde von Houssay und Magnan gemessen. Bei Tauben von 0,5 Kilogramm Gewicht ergab sich eine mit steigender Geschwindigkeit sinkende Zugkraft von 0,225 bis 0,030 Kilogramm, entsprechend einer Geschwindigkeit von 5,76 bis 12,16 Meter-Sekunden, beziehungsweise einer Leistung von 1,29 bis 0,36 Kilogramm-Meter-Sekunden. Ueberträgt man diese Daten auf ein 2000 Kilogramm schweres Flugzeug, so gelangt man zur Erkenntnis, dieses bedürfe eines Motors von 69 PS. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Vögel durch den Versuch irritiert, daher vermutlich weniger leistungsfähig waren.

Das Weltverkehrsnetz 1925 umfaßte 99 Strecken mit 57.541 Kilometern. Hievon entfielen auf Europa 30.255 Kilometer oder rund 53 Prozent, auf beide Amerika 8.506 Kilometer oder rund 15 Prozent, auf Afrika 7.230 Kilometer oder rund 13 Prozent, auf Asien 5.886 Kilometer oder rund 10 Prozent und auf Australien 5.668 Kilometer oder rund 9 Prozent.

Wasserflugplatz London. Auf der Themse, unweit der Hamersmithbrücke, wird eine Basis für Wasserflugzeuge geschaffen.

Italienische Luftverkehrslinien. Das Kommissariat für Luftfahrwesen hat mit der „Sozieta Italiana Servizi Aerei“ in Triest einen 21 Artikel umfassenden, auf 10 Jahre ab Betriebseröffnung bemessenen Vertrag abgeschlossen, dessen Zweck die Einrichtung und der Betrieb der Linie Turin—Pavia—Venedig—Triest ist. Der regelmäßige Verkehr wurde Mitte Dezember 1925 aufgenommen. Die Linie Palermo—Genua soll demnächst mit Dornier „Wal“-Flugbooten eröffnet werden.

Die Türkei gab 50 Rohrbach-Flugboote in Auftrag. Sie sollen in einer auf türkischem Boden zu errichtenden Fabrik von deutschem Personal gebaut werden.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftfahrzeugbetriebes ist in besonderem Ausmaße von der Lebensdauer der Motoren, der Tragwerke und der Zubehörteile abhängig. Im Jahre 1923 rechnete man in Frankreich mit 300 Flugstunden als durchschnittliche Lebensdauer eines Flugmotors, heute hat sich dieser Wert auf 800 Flugstunden erhöht. Im allgemeinen strebt man für alle Flugzeugteile 1000 Flugstunden als Lebensdauer an.

Der schweizerische Luftverkehr weist für das Jahr 1925 folgende Ergebnisse auf: Die Zahl der Linien nahm von 5 auf 11, die Streckenlänge von 2280 auf 4300 Kilometer zu. Die Gesamtleistung betrug 818.000 Flugkilometer und 7600 Fluggäste. Die Regelmäßigkeit des Dienstes stellte sich auf 88,9 Prozent gegen 92,3 Prozent im Jahre 1924, die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 119 km/h. Die Auswertung des Laderaumes betrug 28,6 Prozent gegen 31 Prozent im Jahre 1924. Von den 35 Notlandungen wurden 22 durch Motorstörungen erzwungen.

Die Sicherheit des Luftverkehrs scheint trotz aller statistischen Angaben bei den Versicherungsgesellschaften kein besonderes Ansehen zu genießen. Auf der Jahresversammlung der Association of Life Insurance Presidents in New York nahm der Leiter des amerikanischen Flugwesens, Generalmajor Mason M. Patrik, die Gelegenheit wahr, an der Hand von Betriebsergebnissen die Sicherheitsverhältnisse des Luftverkehrs ins rechte Licht zu setzen.

Junkers Flugzeuge für Chile. Die Regierung von Chile hat bei der Junkersfabrik in Schweden 10 dreimotorige Flugzeuge bestellt.

Ungewöhnliche Leistung eines Dornierflugzeuges. Unter behördlicher Aufsicht hat kürzlich ein Dornier-Landflugzeug von 1900 Kilogramm Leergewicht eine Nutzlast von 2000 Kilogramm in 700 Meter Höhe mit 184 Stundenkilometergeschwindigkeit getragen.

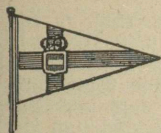
Der Verlag Ullstein in Berlin hat kürzlich 3 Spezial-Flugzeuge für den Zeitungstransport in den Dienst gestellt. Darüber in nächster Nummer mehr.



DEI GRADE DER AUTOMOTIV

7158 f

ROBERT BOSCH
GESELLSCHAFT M. B. H.
WIEN, IX. SPITTELAUERLÄNDE 5



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Um dem vom Vorstand eingesetzten Arbeitskomitee zur Durchführung der Jubiläumswettfahrten auf dem Attersee die notwendigen Unterlagen geben zu können, werden die Schriftführer derjenigen Zweigvereine, die sich an den Jubiläumswettfahrten beteiligen wollen, ersucht, bis längstens 15. Mai folgende Daten dem Unterzeichneten bekanntgeben zu wollen:

1. Die Anzahl und Art der Boote, die sich an den Jubiläumswettfahrten beteiligen wollen (getrennt für Länderwettkampf und Verbandswettfahrten).

2. Die Frachtgebühren der Boote von dem betreffenden See an den Attersee (auch wieder getrennt für die Boote, die zur Beschickung des Länderwettkampfes und solche, die nur zu den Verbandswettfahrten entsendet werden).

3. Die Anzahl der Mannschaften, für die Quartiere beschafft werden sollen.

4. Die Anzahl der sonstigen Gäste, die Quartiere wünschen, mit Angabe eventueller spezieller Wünsche.

Um Einsendung vorstehender Daten bis längstens 15. Mai wird zuverlässig ersucht, da spätere Wünsche

und Anmeldungen dann nicht mehr berücksichtigt werden könnten.

Der Schriftführer des Union-Yacht-Club:
Schultze h.

Monatliche Zusammenkunft der Grazer Mitglieder des U. Y. C. Die in Graz ansässigen Mitglieder des U. Y. C. treffen sich von nun an jeden ersten Montag im Monat nach 8 Uhr abends im Café Kaiserhof.

Die Zweigvereine werden wiederholt erinnert, daß alle Aenderungen des Yachregisters, insbesondere aber Neuanmeldungen und Streichungen von Yachten, unbedingt dem Vorstand des U. Y. C. gemeldet werden müssen. Es sind die Bootseigner aufmerksam zu machen, daß Yachten, die nicht dem Vorstand des U. Y. C. gemeldet und daher nicht in unserer Yachtliste enthalten sind, nicht als Yachten des U. Y. C. gelten können und daher in Zukunft auch im Register des D. S. V. gestrichen werden, selbst wenn sie dort richtig angemeldet waren.

In Ergänzung meiner in Nr. 12/1924 dieser Zeitschrift veröffentlichten Tabelle der Yachtbewegung gebe ich nachfolgend die Daten für das Jahr 1925.

Ing. Victor Thausing.

September 1925	Im D. S. V.			Klassen-Yachten										Klassenlose-Ya.		
	Regatten	m. Beteiligung	Stimmen	Div.	6 m.-R.	Sonder-Kl.	35 m ²	22 m ²	20 m ²	15 m ²	10 m ²	5 m ²	Summe	m	Anzahl	m
Stamm-Verein	6	45	79			1		1		2	17	19	40	107	7	21
Attersee	6	102	11—	40/1	1	7	2	8	1	8		4	32	140	19	79
Wörthersee	5.5	89	10.2	45/1	4		6	16		4	3		34	149	13	58
Traunsee	5	63	7.7		2		4		4	11	1	1	23	97	8	37
Wolfgangsee	4	52	6.2			8			1	6			15	76	6	36
Mondsee	4	6	4.4							4	2	1	7	24	8	35
Grundlsee	2	24	3.1					2	8	1		4	15	52	4	16
Millstädtersee	3	16	3.8					1	3				4	16	3	12
Mattsee	4	14	4.7					1		3	2		6	22	6	21
Summe	39.5	411	59	2	7	16	12	29	17	39	25	29	176	683	74	315

Zweigverein Attersee.

An unsere Mitglieder!

Soeben erfahre ich, daß die Anglo-Danubien Lloyd Versicherungsgesellschaft daran denkt, den mit unserem Zweigverein geschlossenen Versicherungsvertrag zu lösen, da die Beteiligung der Mitglieder eine derart geringe ist, daß die Versicherungsgesellschaft unmöglich ihr Auslangen finden kann. Es wäre sehr zu bedauern, wenn durch diese Gleichgültigkeit den Mitgliedern die Möglichkeit genommen würde, ihre Boote gegen alle Risiken zu versichern, und möchte ich im besonderen darauf verweisen, daß beispielsweise der im heurigen

Jahre durch Mastbruch entstandene schwere Schaden an der Sonderklassenyacht „Molch“ in der Höhe von S 774.25 in entgegenkommendster Weise sofort flüssig gemacht wurde.

So sehr es jedem einzelnen Bootsbesitzer zu wünschen ist, wenn er von ähnlichen Havarien bewahrt wird, ebenso sehr liegt die Möglichkeit vor, daß diese Havarie ein anderes Boot treffen kann.

Erst durch das große Entgegenkommen des Anglo-Danubien Lloyd war es möglich, eine entsprechende Versicherung einzugehen, welcher Prämiensätze

zugrunde gelegen sind, die dem einzelnen Bootsbesitzer keine allzu großen Lasten aufgebürdet haben und so die Gelegenheit bieten, einen entstandenen Schaden entsprechend tragen zu können.

Ich fordere daher alle Bootsbesitzer auf, ihre Boote entsprechend versichern zu lassen, da ansonsten eine weitere Möglichkeit durch Erlöschen des Vertrages entfällt.
Der Kassier: Ing. Otto Gottlieb.

Attersee. In der Ausschußsitzung vom 9. April 1926 wurde Herr Ernest Dreyschock, Wien, III., Hegergasse 10, in den Ausschuß als Beisitzer kooptiert.

Zweigverein Attersee. Der Ausschuß erlaubt sich bekannt zu geben, daß der Vertrag mit dem bisherigen Bootsbauer Hemmetzberger gelöst wurde und nun Herr Franz Gasselsberger diese Stelle bekleidet. Die Mitglieder werden ersucht, sich bezüglich der Bootsreparaturen an denselben zu wenden.

Für den Ausschuß: Dr. Kunz,
Schriftführer.

U.-Y.-C. Stammverein.

Ausschreibung der Jubiläums-Wettfahrten 1926 des U. Y. C. Stammverein.

Art der Wettfahrt.

Verbandwettfahrt und Ausgleichsrennen.

Tag und Stunde.

16. Mai, 10 Uhr; 29. Mai, 15 Uhr; 30. Mai, 10 Uhr.

Bahn.

Untere Alte Donau.

Bahnlänge.

2.5. bzw. 5 Seemeilen.

Klassen.

a) Rennklassen: Alle Rennklassen des D. S. V. Nähere Bestimmungen für die Unterabteilung der 10 m²-Klasse siehe unten!

b) Ausgleichsklassen: 7.5 m² Doppelcanoes und Jollen ohne Beschränkung. Alle Wettfahrten finden nur statt, wenn mindestens zwei Nennungen vorliegen.

Besatzung.

Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7.5 m² Doppelcanoes müssen zwei Personen an Bord sein.

Ruderführung.

Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yachtclubs. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise.

Laut Vorschrift. Kunstgegenstände und Cockpitschilder oder nur Kunstgegenstände. Außerdem erhält jede in den Jubiläumswettfahrten gestartete Yacht ein Erinnerungszeichen.

Punktpreise.

- 1. C. Schlenk Erinnerungspreis 1926 für die 5 m² Klasse.
- 2. Ehrenpreis für die 10 m² Klasse.
- 3. Pan-Preis für die 10 m² Klasse.
- 4. Schnelligkeitspreis für das absolut schnellste Boot aller Klassen.

Die Punktpreise werden nach den untenstehenden Bestimmungen in den drei Jubiläumswettfahrten 1926 (Frühjahr) gewonnen. Eine Ausnahme bildet der Pan-Preis, für welchen alle 6 Wettfahrten des U. Y. C. St. im Jahre 1926 maßgebend sein.

Einsätze.

Für die 5 m² Klasse und die 7.5 m² Doppelcanoes 5 Schilling, für alle anderen Klassen 8 Schilling pro Yacht und Wettfahrt. Die Nennelder sind gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden.

Meldeschluß.

Montag, den 10. Mai 1926.

Meldestelle.

Ing. Wolfgang Drexler, Wien, III., Beatrixgasse 18.

Unterscheidungsnummern.

a) Rennklassen-Nummern sind laut Verbandsvorschrift vom Yachteigner selbst zu beschaffen.

b) Ausgleichsklassen-Nummern werden vom W. A. W. S. (Auskunft bei Ing. W. Drexler) zugeteilt. Die Nummerntücher sind vom Eigner selbst zu beschaffen.

Programme.

Ab Freitag, den 14. Mai, beim Klubwart des U. Y. C.

Besondere Bestimmungen.

Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmun-

gen des D. S. V. die Bestimmungen des Programmes und der Ausschreibung.

Bestimmungen für die Unterteilung der 10 m² Klasse.

Um die Regattafreudigkeit zu heben und auch solchen Booten Gelegenheit zu geben, auf Platz zu kommen, die in den früheren Wettfahrten weniger gut abgeschnitten haben, wurde in der Ausschußsitzung vom 9. März 1926 beschlossen, bei der 10 m² Klasse eine Unterteilung in die Kategorien A und B vorzunehmen. Die Yachteigner, deren Boot in die Kategorie B fällt, wurden bereits vom Oberbootsmann verständigt und werden gebeten, bei der Nennung anzugeben, ob sie für die Kategorie B melden, oder ob sie — was ihnen freisteht — ihr Boot in der Kategorie A, der alle anderen Boote angehören, starten lassen. Wird keine Angabe gemacht, so erfolgt die Einreihung in die Kategorie A.

Boote, welche für die Kategorie B gemeldet wurden, haben auf die Punktpreise kein Anrecht, dagegen erhalten sie je nach Beteiligung im Ausmaße der W. B. Preise.

Bei weniger als drei Meldungen für die Kategorie B entfällt dieselbe.

Bestimmungen

des Karl Schenk-Erinnerungspreises.

1. Dieser Preis wurde von einem Mitglied des U. Y. C. St. gespendet und wird im heurigen Frühjahr bei den Jubiläumswettfahrten des U. Y. C. St. ausgesegelt.

2. Die Bewerbung um diesen Preis ist offen für alle 5 m² Boote, welche bei allen drei Jubiläumswettfahrten, die der U. Y. C. St. im heurigen Frühjahr auf der Alten Donau veranstaltet, genannt haben.

3. Bei Besitzwechsel verlieren Yacht wie Eigner den Anspruch auf den Preis.

4. Die Berechnung des Gewinners erfolgt auf Grund folgenden Punktsystems:

- 1. Platz 8 Punkte
- 2. Platz 5 Punkte
- 3. Platz 3 Punkte
- 4. Platz 2 Punkte
- 5. Platz 1 Punkt

das heißt, es erhält jede Yacht bei jeder Wettfahrt so viele Punkte laut obiger Aufstellung, als ihrem Platz bei der betreffenden Wettfahrt entsprechen, gleichgültig, ob die übrigen Teilnehmer ein Anrecht auf diesen haben oder nicht. Die bei allen drei Wettfahrten erlangten Punkte werden zum Schlusse addiert.

5. Im übrigen gelten die W. B. des D. S. V. sowie die Bestimmungen der Ausschreibung und des Programmes.

6. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Vorstand des U. Y. C. Stammverein vorbehalten.

Bestimmungen des Ehrenpreises.

1. Dieser Preis wird im heurigen Frühjahr bei den Jubiläumswettfahrten des U. Y. C. St. ausgesegelt.

2. Die Bewerbung um diesen Preis ist offen für alle 10 m² Boote, welche in der Kategorie A bei allen drei Jubiläumswettfahrten, die der U. Y. C. St. auf der Alten Donau abhält, genannt haben.

3. Die übrigen Bestimmungen sind gleichlautend mit den unter Punkt 3—6 angeführten Bestimmungen für die Aussegelung des Karl Schlenk-Erinnerungspreises.

Bestimmungen des Pan-Preises.

Gestiftet von Zivilingenieur Rudolf Schlenk.

1. Dieser Preis ist ein Punktpreis für die 10 m² Rennklasse und ist in den sechs Frühjahrs- und Herbst-Verbandswettfahrten 1926 des U. Y. C. St. abzusegeln.

2. Punktberechtigt sind nur solche Yachten, für die bereits gleichzeitig mit der Meldung zu den Frühjahrs- wettfahrten auch die Meldung zu den Herbstwettfahrten erfolgt und ausdrücklich angeführt wird, daß sich die Yacht um den Pan-Preis bewirbt.

3. Die Yacht muß vom Eigner geführt werden, der das Ruder nur vorübergehend, etwa zur Durchführung von Manövern, abgeben darf. Zur Erwerbung des Preises ist die einwandfreie Beendigung von mindestens vier von den sechs Wettfahrten nötig und werden zur Berechnung der Punktzahl nur die vier besten Rennen jeder Yacht gezählt.

4. Die Anrechnung der Punkte erfolgt bei jeder Wettfahrt im Verhältnis der geseelten Zeiten und zählt die Zeit der ersten einlaufenden, im Wettbewerb um den Preis gestarteten Yacht, gleich 100 Punkten. Dabei ist es gleichgültig, ob diese Yacht zum Beispiel durch einen Protest später ihren Anspruch verliert. Die berechneten Punktzahlen sind auf ganze Punkte abzurunden.

5. Die Wettfahrten sollen auf ritterliche Weise, durch schnelles Segeln gewonnen werden und soll insbesondere die taktische Ausnützung irgend einer Situation auf Grund der Wettsegelbestimmungen, welche auch ohne Rücksicht auf das Bootsmaterial zur Geltung gebracht werden kann, in zweite Linie gerückt werden. Es wird daher den um den Preis startenden Yachten zur Pflicht gemacht, auch im Falle des Wegerechtes alles zu unternehmen, um eine Kollision zu vermeiden. Dazu ist insbesondere der rechtzeitige Anruf geeignet.

Dieser Paragraph hat auf die Punktberechtigung nur im Falle eines Protestes, welcher Kollisionsgefahr oder Kollisionen zum Gegenstand hat, einen Einfluß. Die Schiedsrichter haben dann zu untersuchen, ob die beteiligten Yachten genügende und mit Absicht auf Erfolg unternommene Bemühungen zur Vermeidung einer Berührung unternommen haben, was insbesondere bei rechtzeitigem Zuruf als erwiesen gilt. Kommen die

Schiedsrichter zur Ansicht, daß keine genügenden Bemühungen unternommen wurden, so darf diese Wettfahrt nicht gezählt werden und ist diese Entscheidung endgültig.

Bestimmungen des Schnelligkeitspreises.

1. Dieser Preis besteht in einem Erinnerungszeichen und verbleibt im Besitz des jeweiligen Gewinners.

2. Gewinner ist die schnellste Yacht aller Klassen, berechnet nach dem Punktsystem (8, 5, 3, 2, 1 Punkte) ohne Rücksicht auf den Platz, welchen eine Yacht in ihrer Klasse erhält.

3. Der Preis gelangt im Frühjahr 1926 und von neuem im Herbst 1926 zur Austragung. Es gelten bei der Bewertung alle drei Wettfahrten.

4. Im übrigen gelten die Wettfahrtbestimmungen des D. S. V., außerdem die Bestimmungen der Ausschreibungen und der Programme.

5. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist dem Vorstände des U. Y. C. St. vorbehalten.

6. Die bisherigen Gewinner dieses Preises waren:

1921, Frühjahr	Brummer
1921, Herbst	Brummer
1922, Frühjahr	Rudi IV
1922, Herbst	Rudi IV
1923, Frühjahr	Junge
1923, Herbst	Willy
1924, Frühjahr	Rudi III
1924, Herbst	Rudi VI
1925, Frühjahr	Woglinde
1925, Herbst	Rudi VII

Wien, im März 1926.

Drexler e. h.

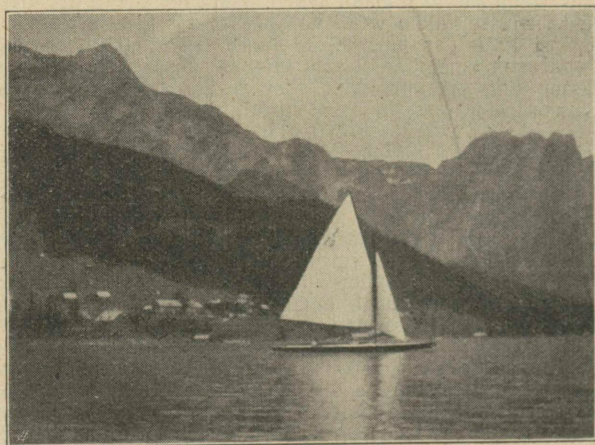
Zweigverein Grundlsee.

Er ist einer der jüngsten, denn seine konstituierende Generalversammlung fand erst am 18. Juli im Jahre des Unheiles 1914 statt. Eine Reihe erbangesessener „Grundlseer“ und alter Freunde des schönen steirischen Gebirgssees, zu denen u. a. auch der langjährige hochverdiente Präsident des k. k. U. Y. C., der inzwischen verewigte Hofrat Dr. Hans Freiherr v. Friebeis gehörte, tat sich zur Gründung des Zweigvereines zusammen. Daß der junge Verein die schweren Kriegsjahre und die folgenden fast noch schwereren Zeiten nicht nur ohne Schaden überstanden hat, sondern sich zusehends

dessen Nachfolgers, des jetzigen Obmannes, Herrn Dr. Ernst v. Obermayer. — Die Anzahl der aktiven Mitglieder konnte sich in den 11 Jahren seines Bestandes auf ungefähr das Dreifache (36), die Anzahl der unterstützenden Mitglieder auf das Doppelte (10) vermehren. Bis zum Jahre 1920 war an einen Regattabetrieb kaum zu denken. In diesem Jahre fanden die ersten Wettsegelveranstaltungen statt, die sich naturgemäß auf eine Reihe von nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellten Handicaps beschränken mußten. Immerhin genügten diese Konkurrenzen, um der Entwicklung des Klubs einen mächtigen Anstoß zu geben. Schon für das nächste Segeljahr wurde der Graf Strachwitz-Wanderpokal gestiftet, den Herr Dr. Robert Friedinger-Pranter mit seiner 20 m² Rennjolle „M a u s IV“ im Sommer 1925 endgültig erobern konnte.



Clubhaus

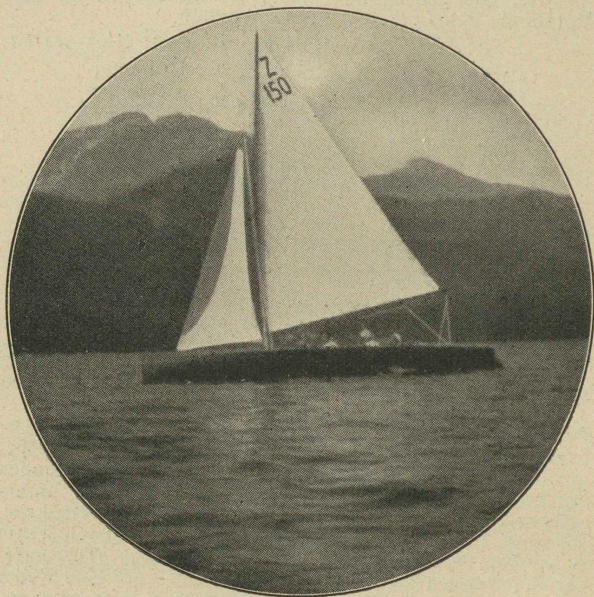


Daggy II. Erfolgreicher Zwanziger
Bes. Dr. Herbert Obermayr-Rechtsinn, Rib Harm

immer kräftiger entwickeln konnte, verdankt er nicht zum wenigsten der ausgezeichneten Führung seines früheren Obmannes und heutigen Ehrenmitgliedes, des Herrn Moritz Graf Strachwitz, wie nicht minder

Als man sich nach dem anregenden Verlauf der Regatten des Jahres 1920 entschloß, den Wettsegelbetrieb als vornehmste Aufgabe der sportlichen Tätigkeit für die Zukunft aufzunehmen, war die wichtige des zu

wählenden, möglichst einheitlichen Bootstyps zu lösen. Denn bis dahin gab es am See allerdings eine Reihe netter Kiel- und Schwert-Yachten, die sich zum Spazierssegeln vortrefflich eigneten, aber sie hatten die unangenehme Eigenschaft, daß jedes Boot nach einem andern Typ gebaut war. Nach langen Beratungen einigte man sich dahin, für die beabsichtigten Neubauten womöglich ausschließlich den Typ der 20 m² Rennjolle zu verwenden. Die Wahl darf heute, wo schon auf eine mehrjährige Erfahrung zurückgeblückt werden kann, als eine durchaus glückliche bezeichnet werden. Abgesehen davon, daß sich dieser Typ bei der besonderen Uferbeschaffenheit und den Windverhältnissen dieses Hochgebirges auch als Tourenboot besonders gut eignet, hat er sich auch für Regattazwecke ganz außerordentlich bewährt. Die ganze österreichische und deutsche Seglerwelt weiß heute, daß die 20 m² Rennjolle zu den schnellsten und interessantesten Rennbooten gehört, deren Beliebtheit von Jahr zu Jahr wächst. Dem U. Y. C. Zweigverein Grundlsee gebührt zweifellos das Verdienst, als eine der



„Maus IV“. Gewinnerin des Strachwitz-Pokales.
Dr. R. Friedinger-Pranter, Riß Harms.

ersten Seglervereinigungen die Vorteile dieses Bootstyps erkannt zu haben. Die Grundlseeer Regatten zeigen jetzt ein stattliches Feld von acht solchen Rennjollen (eine neunte hat im Vorjahre leider den See verlassen), die nach so verschiedenen Rissen gebaut sind, daß man sie, wenn sie im Rennen liegen, kaum für Boote der gleichen Klasse halten würde. Dabei ist das älteste Boot im Jahre 1921, das jüngste im Jahre 1924 gebaut, so daß wohl von einem modernen Felde gesprochen werden kann. Einzelne nationale Jollen segeln die Regatten mit entsprechend gereiften Segeln mit.

Der Zweigverein hat in einer vorteilhaft gelegenen Bucht, in der sämtliche Boote an ihren Bojen liegen, ein nettes, gemütliches Haus als Klubheim gepachtet, in dem es unter anderem auch einige Gastbetten gibt. Die Wettfahrten sind alljährlich mit schönen Preisen dotiert und erfreuen sich der lebhaftesten Beteiligung. In der Jubelfestwoche hofft der Zweigverein Grundlsee mit einer Anzahl von Booten starten zu können.

Wenn nun auch andere Zweigvereine auf einen viel älteren Bestand hinweisen können, so ist der Grundlsee für Oesterreich doch sozusagen ein historisches Segelwasser. Denn schon zu einer Zeit, da es überhaupt noch keinen Union-Yacht-Club gab, zog ein meisterhaft geführtes kleines Segelboot über seine blauen Wässer. Es war die „Windsbraut“, die sich unser unvergeßlicher Ernst Hartmann, dieser Bahnbrecher im österreichischen Segelsport, aus seiner Heimat Hamburg an den steirischen See hatte kommen lassen und auf dem er seine zwei Ferienmonate regelmäßig zubrachte. Eine etwas dickleibige und kurzatmige Windsbraut allerdings, aber immerhin ein beschwingtes Fahrzeug, das bei seinem Erscheinen wie ein fremder Vogel wirkte. Von

Schwert-, Wulst- oder Flossenkiel war damals natürlich noch keine Rede: es war nichts weiter, als eine recht breit gebaute Hamburger Jolle mit etwas tiefergehendem Kiel und beiderseits unter den Bänken ziemlich locker verstauten Bleiklötzen. Von denen, die damals auf der „Windsbraut“ in die Künste der Segelei eingeweiht wurden und sich nicht genug darüber wundern konnten, daß man auch „gegen den Wind“ segeln kann — denn bisher waren sie nur mit aufgespannten Leintüchern auf Platten gesegelt —, daß man an einem Steg anlegen konnte, ohne „das Leintuch zu streichen“, daß man nicht mit, sondern gegen den Wind „umdrehen“ müsse, von diesen Schiffsjungen, die heute noch in Liebe ihres Meisters Hartmann gedenken und immer seiner gedenken werden, gehören jetzt noch zwei dem Zweigverein Grundlsee als aktive Mitglieder an: die Herren Burghauptmann Hofrat Emanuel R. v. Karajan und Dr. Sigmund R. v. Sonnenthal, der Schreiber dieser Zeilen. Eine unserer liebsten Erinnerungen an jene Zeiten ist es, daß wir lange Zeit heimlich in der „Windsbraut“ nach — Gold suchten! Das kam nämlich so. Zur Zeit, als die „Windsbraut“ nach Oesterreich gebracht werden sollte, ging eine Goldsendung des Hauses Rothschild von Hamburg nach Wien. Hartmann gelang es, die Sache so einzurichten, das sein Boot als Goldtruhe Verwendung fand und er auf diese Weise einen großen Teil der Transportkosten sparte. Als wir Buben davon erfuhren, daß die „Windsbraut“ auf ihrer Reise in seinem Bauche lauter Gold verstaut hatte, genügte das, um uns immer wieder zu einer genauesten Untersuchung jedes Ritzens des Bootes anzueifern. Wir glaubten steif und fest, irgendwo müsse sich doch ein vergessenes Goldstück entdecken lassen. Der alte Stander dieser „Windsbraut“ schmückt heute unser Klubheim.

Aber noch einen zweiten „historischen“ Wimpel nennen wir mit Stolz unser Eigen. Er stammt von der „Marie“, einem Boote, das Edward Drory am Attersee gehabt und im Jahre 1888 den Brüdern Karajan geschenkt hatte, und das heute, nach 37 Jahren, noch als seltsames Gebilde auf dem Grundlsee schwimmt. Vorher aber gehörte der Wimpel zu einem viel berühmteren Droryschen Boote. Der Brief, den er am 19. VIII. 1889 an einen Freund richtet und in dem er ihn beauftragt, den Wimpel den Eignern der „Marie“ einzuhändigen, ist für Drorys Seglerherz so bezeichnend, daß ich ihn wenigstens zum Teil hier wörtlich folgen lasse:

„Da fällt mir gerade der Wimpel für die Grundlseeer Marie ein, und hier ist sie schon! —

Bitte sie den Herren Karajan zu übersenden. Die Herren möchten diesen berühmten Wimpel stets in Ehren halten, denn er stammt von der edelsten aller Segelyachten, von meiner unsterblichen Nirwana! Dieser göttliche Wimpel hat die Nirwana noch bei jedem Winde, ob aus S, O, W, oder N, ob von oben oder unten, ist ganz egal gewesen, — stets den richtigen Wind angezeigt und zum Siege geführt! —

Ich bin sicher, daß die Grundlseeer Marie diesem historischen Wimpel keine Unehre machen wird.

Guten Wind allerweil und fest anluven!“

So steht also der Segelsport am Grundlsee seit vielen, vielen Jahren im Banne der Tradition jener zwei Männer, die für die Einführung des Segelsportes in Oesterreich die maßgebendsten gewesen sind.

Möge er unter diesem glücklichen Sterne blühen, wachsen und gedeihen!

S.

Riedel & Beutel

Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche

Lieferanten des Union Yacht Club.

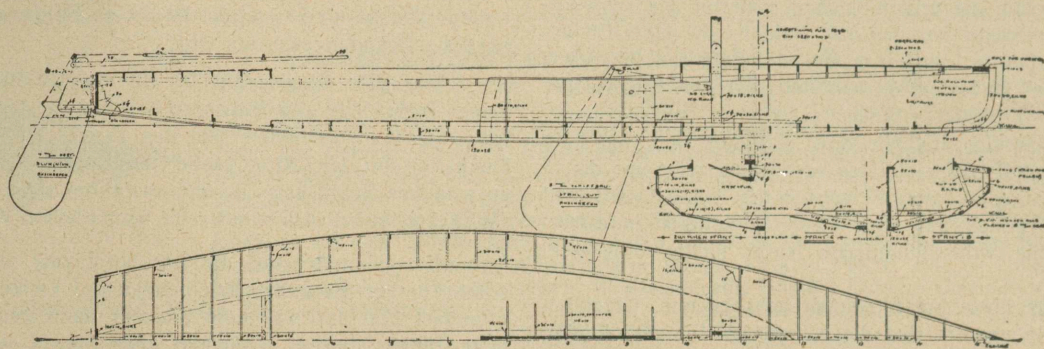
I. Stephanspl. 9 u. 11 Wien III. Hauptstraße Nr. 2
Tel. 61-2-63, 66-4-26 Telephone 90-5-73

Für Segelsport:

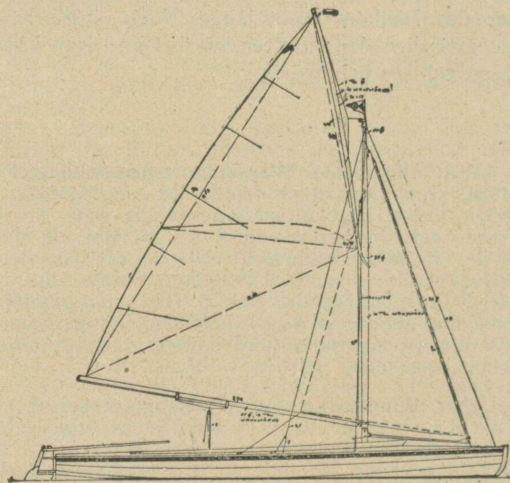
Sportwäsche, Leinenhosen, Bordjacken u. Südwestler, Kappen, Seglerschuhe, Ölzeug, National- und Club-Flaggen, Flaggengalen, Ständer, Mitgliedsabzeichen.

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

Beschreibung zu Lisl III. Die in nebenstehenden Rissen abgebildete 15 Quadratmeter-Rennjolle stellt die berühmteste und erfolgreichste Jolle Oesterreichs dar. Der Konstrukteur dieser Jolle, Herr Schiffbau-Ingenieur Adolf Harns, hat uns in liebenswürdiger Weise die Zeichnungen zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Das Boot hat unter der glänzenden Führung ihres Eigners, Herrn Dr. jur. Hermann Fereberger, außer über 100 erste Preise und einem zweiten Preis, ohne auch nur ein einziges Mal ohne Preis nach Hause gekommen zu sein, noch 15 Punktpreise errungen, die nebenstehend abgebildet sind. Das Boot ist genau solch Schlager gewesen, wie die berühmte Berliner Jolle Ulla II, die 5 Jahre hintereinander nur erste Preise gemacht hat unter Führung von Herbert Engel, Grünau, und vom gleichen Konstrukteur stammt. Beides sind Boote von sehr soliden Verbänden, sonst hätten sie nicht diese Erfolge aufweisen können.



Rund um Skandinavien fuhr unter Führung seines Erbauers, des Ing. C. G. Pettersson, die schwedische Motoryacht „Viking X“. Außer dem Eigner nahmen noch 3 Personen und ein Affe an dieser 3500 sm langen, von Stockholm nach Stockholm führenden Reise teil. Am 30. Juli 1925 verließ Viking X Schwedens Hauptstadt, am 3. November kehrte er heim. Das Boot hat sich in der oft sehr stürmischen See ganz vorzüglich gehalten und damit den Beweis erbracht, daß kleinere Fahrzeuge unter kundiger Leitung Langfahrten, die sportlich große Anregungen bieten, ausführen können. Der Gesamtverbrauch des 8 PS starken Motors an Benzin betrug bei 472 Fahrstunden nur 1758 l von 0.72 bis 0.75 spez. Gewicht. Daraus rechnet sich der stündliche Verbrauch mit nur 344 g per PS. Ing. Pettersson wird über seine Erfahrungen ausführlichst berichten. Wir werden nicht verabsäumen, dann nochmals auf diese Reise zurückzukommen.



Luv und Lee, die Vierländerfahrt einer deutschen Yacht.

Für sämtliche Sportarten, sei es Ski-, Alpen-, Turn- oder Rasensport, ist ein Film aufgenommen, der bei der breiten Masse des Publikums werbend wirken soll. Nur für den Segelsport allein ist noch nichts dergartiges geschaffen. Wohl sah man hin und wieder einen kurzen Filmstreifen von einer Segelwettfahrt über die Leinwand rollen, wohl hatte eine deutsche Filmgesellschaft versucht, einen großen Segelsport-Werbefilm aufzunehmen, doch war sie mit ihren Yachten an der Südküste Schwedens kläglich gescheitert.

Nun hat es ein Hamburger Seesegler, Herr Hans Schaper, mit seiner Kreuzeryacht „Welle VI“, einem

Fahrzeug von etwa 8 Meter Wasserlinienlänge und 3 Meter Breite, 75 Quadratmeter Segelfläche, unternommen, einen solchen Film aufzunehmen.

Als Besatzung war außer dem Eigner nur der Filmoperateur mit seiner Gehilfin, die aber beide vollständig unbefahren waren, sowie ein 18jähriger Schiffsjunge an Bord. Die Hauptarbeit während der viermonatigen Reise fiel also dem Eigner zur Last.

Auf diesem Film sehen wir zunächst die Vorbereitungen für die Reise im Hamburger Yachthafen, erhaschen noch schnell einen Blick von einer Regatta der

Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne und kreuzen dann elbeabwärts nach Brunsbüttel. Durch den Kaiser Wilhelm-Kanal geht es zur Kieler Fährde. Hier entrollen sich vor unseren Blicken prächtige Bilder von der Kieler Woche. Schärenkreuzer und dicke Ausgleichsyachten bahnen sich ihren Weg durch die schon ganz anständig aufgewühlte See. Es ist dieses wohl für uns Segler der schönste Teil des Films. Schwedische und italienische Kriegsschiffe werden passiert, dann, nach einem kurzen Abstecher nach Eckernförde, nimmt die „Welle“ ihren Kurs in die dänische Inselwelt. Vorbei an den hohen Kreidefelsen von Moens Klint und dem sturmumrauten Feuerturm von Nordder-Rose im Sund, macht sie endlich im Yachthafen des Königl. dänischen Segel-Club in Kopenhagen fest. Ein kurzer Bummel an Land, selbstverständlich auch ins Tivoli, dann geht es wieder Anker auf nach Schweden. Wir werfen noch einen kurzen Blick auf das alte Hamlet-Schloß Kronberg, dann tauchen schon die ersten flachen Schären der schwedischen Westküste vor uns auf. Bald ist die Göta-Elf erreicht, vorbei an Langedrag und wohlbehalten sehen wir die „Welle“ im Hafen von Göteborg wieder. Ein Ausflug nach den Trollhättan-Fällen zeigt uns, welche ungeheuren Wasserkraftwerke dort errichtet sind, um halb Schweden mit Elektrizität zu versorgen, zeigt uns die in die Felsen gesprengten Schleusen des Göta-Kanals und zeigt uns endlich, daß trotz dieser gewaltigen Industrieanlagen die wild-romantische Natur nicht völlig zerstört ist.

Quer über das Skagerak geht es nun. Glücklicherweise wird bei bewegter See die schwierige Einfahrt in den norwegischen Schärenringel bezwungen. Die malerisch an den Felsen geklebte Stadt Arendal taucht auf, doch ist hier des Bleibens nicht lange. Noch einige Kreuzschläge zwischen den Schären, vorbei an Kap Lindesnäs, dann geht es heimwärts.

AWA Allgemeine Wassersport-Ausstellung Potsdam 1926. Zum zweitenmal findet diese im Vorjahr mit so großem Erfolg abgehaltene Ausstellung statt. Als Termin wurde die Pfingstzeit vom 8. bis 25. Mai, als Meldeschluß der 25. März festgesetzt. Die Geschäftsstelle der Ausstellung befindet sich in Potsdam, Stadtschloß, Aufgang B, 2 Treppen, Zimmer 304—5. Die jeden gewünschten Aufschluß gebenden Ausstellungsbedingungen werden über Verlangen zugesandt und können auch in unserer Redaktion eingesehen werden.

Ueber Windstärke und Wettfahrtergebnisse stellt W. B a u m a n n in Nr. 9—1926 der „Yacht“ eine zahlenmäßig belegte Untersuchung an, deren Ergebnis die Notwendigkeit genauer Windmessungen zwingend darlegt, da ansonsten der absurde Fall eintreten kann, die Fahrtgeschwindigkeit sei mehr als das Doppelte der Windgeschwindigkeit.

Den Pokal von Italien, der in den ersten Februartagen an der Azurküste ausgefahren wurde, holten sich die Italiener. Das Wetter war mehr als ungünstig.

Eine hervorragende seemännische Leistung.

Cuxhaven, 10. März. Die holländische Tjalk „Alfa“ befindet sich 8 Meilen westnordwestlich vom Feuerschiff „Elbe I“ in Seenot. Der Hamburger Motorschlepper „Wotan“ versucht die Mannschaft zu bergen und das Schiff einzuschleppen.

So lautet knapp der Funkspruch von Cuxhaven laut Bericht in der Hamburger Schiffszeitung.

An anderer Stelle der Zeitung gibt der Kapitän des „Wotan“ einen ausführlichen Bericht, den wir nachstehend wiedergeben:

Im Skagerak werden sie von einem Sturme überrascht. Prachtvoll sind die Aufnahmen von der urgewaltigen See, der diese vier armseligen Menschlein in der kleinen Nußschale zu trotzen wagen. Und doch kommen sie nach zweitägiger harten Arbeit heil im Hafen von Skagen an. Eine kurze Erholung, großes Plünnentrocknen, eine Besichtigung der Grabdenkmäler unserer in der Skagerakschlacht gefallenen blauen Jungen, dann werden die Segel gesetzt zum letzten großen Seetörn über die Nordsee: Skagen-Helgoland-Elbe.

Blaugrün rollen die Fluten des Skageraks über jene Stelle hin, wo einst Deutschlands größter Seesieg errungen wurde und die Fluten raunen dem Schiffer zu von deutschem Pflichtgefühl und deutschem Heldenmut. Der rote Fels Helgolands taucht über der Kimm auf, bald rasselt der Anker zwischen Insel und Düne in die Tiefe. Ein kurzer Gang über die zerstörten Hafenanlagen, und die Uferschutzmauer läßt uns die Faust in der Tasche ballen. „Denkt an Skagerak! Denkt an Skagerak!“ donert die Brandung uns ins Ohr.

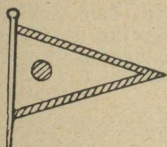
Die Elbe anzusegeln ist für die „Welle“ nichts Neues mehr. Wie alte Bekannte begrüßt sie den draußen klüsenden Lotsenschoner und das Feuerschiff „Elbe I“. Cuxhaven mit der „Alten Liebe“ wird passiert, die schon so manches Schiff hat ein- und ausfahren sehen, und die „Welle“ befindet sich wieder im heimatlichen Revier.

Ein Film, der uns die See bei Flaute und Sturm zeigt, der uns die ganze Erhabenheit des ewigen Meeres offenbart und der wie kein anderer dazu geeignet ist, neue Jünger diesem schönsten aller Sports zu werben und die Liebe zum Meere zu wecken. Und über der Segelei steht ein Gebot, das stärker und wichtiger ist als die Liebe zu Spiel und Sport, und das heißt:

Seefahrt tut not!

D. Dinklage, Hamburg.

Am 10. März hat der Motor-Bergungsdampfer „Wotan“, 3350 PS, der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, die aus vier Mann bestehende Besatzung der holländischen Tjalk „Alfa“ aus schwerer Seegefahr gerettet. Die Tjalk „Alfa“ befand sich auf der Reise von Rotterdam nach Norkjöbing mit 125 t Pick-eisen. Bei dem schweren Nordweststurm, der in Stärke 10 wehte, war die Ladung übergegangen, das Schiff trieb mit zirka 40 bis 50 Grad Schlagseite. Zirka zwölf Seemeilen südlich Helgoland wurde das Schiff morgens 7 Uhr von dem Bergungsdampfer „Wotan“ angetroffen. „Wotan“ stellte unter außerordentlichen Anstrengungen eine Schleppverbindung mit der Tjalk her und wollte versuchen, das Schiff nach Cuxhaven in Sicherheit zu bringen. Die Besatzung wollte das Schiff, da es noch dicht war, noch nicht verlassen. Unterwegs brach infolge des schlechten Wetters die Schlepptrasse, es gelang jedoch nochmals, eine Schleppverbindung herzustellen. In der Nähe vom Feuerschiff „Elbe I“ drohte das Schiff wegzusinken. Die Besatzung schrie um Hilfe und es gelang dem „Wotan“ unter außerordentlichen Anstrengungen, sämtliche Mitglieder der Besatzung mittels Wurfleine durch das Wasser an Bord des „Wotan“ in Sicherheit zu bringen. Die Besatzung war total erschöpft. 20 Minuten später, nachdem die Rettung der Besatzung glücklich durchgeführt war, sank die Tjalk weg. Die Besatzung wurde an Bord des „Wotan“ verpflegt und mit trockenen Kleidern versehen und gegen 6 Uhr abends in Cuxhaven gelandet.



Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

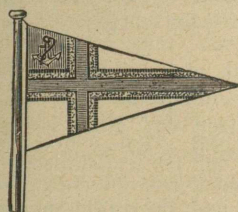
Verbandsregatta. Sonntag, den 20. Juni, 9 Uhr vormittags; Samstag, den 26. Juni, 2 Uhr nachmittags; Sonntag, den 27. Juni, 9 Uhr vormittags. Genaue Renn-einzelheiten erscheinen in der Mainummer von „Flugzeug und Yacht“. — Der Verein ist gegenwärtig mit der Herstellung des erworbenen Grundes für das Bootshaus beschäftigt und hofft noch heuer mit dem Bau beginnen

zu können. — Segler und solche, die es werden wollen, werden zum Beitritt freundlichst eingeladen. Anmeldungen schriftlich an den Schriftwart St. M. Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30. — Vereinsabend: Jeden zweiten Donnerstag des Monats im Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30. Von Mitgliedern eingeführte Gäste jederzeit herzlich willkommen!

Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

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

Oesterreichischer Motor-Yacht-Club.



Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dr. Paul Hohenau*, *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 Zähl.* — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Tel. 55.505, 55.506.

Protokoll

der XIV. ordentlichen Generalversammlung des Oesterr. Motor-Yacht-Club vom 22. Februar 1922.

Vorsitz: Vizepräsident Herr Ing. Hugo Dinzl.

Anwesend: 13 Mitglieder lt. Präsenzliste.

Der Vorsitzende begrüßt die erschienenen Mitglieder und eröffnet im Sinne des § 13, h der Statuten die Generalversammlung.

Vor Eingang in die Tagesordnung hält der Vorsitzende den im abgelaufenen Vereinsjahre verstorbenen Mitgliedern, Ehrenpräsident Anton Eugen Dreher und Josef Graf Gizycki einen warmen Nachruf.

Da von der Verlesung des Protokolles der vorjährigen Generalversammlung Abstand genommen wird, erstattet der Vorsitzende den Verwaltungsbericht über das abgelaufene Vereinsjahr. Der Vorsitzende teilt in seinen Ausführungen mit, daß sich der Mitgliederstand gegen das Vorjahr um 31 Mitglieder vermindert hat, so daß der Club am heutigen Tage einen Stand von 67 Mitgliedern aufweist. Im Jahre 1925 sind 9 ordentliche Mitglieder dem Club beigetreten.

Ueber die sportliche Tätigkeit berichtet der Vorsitzende, daß die im Vorjahre veranstaltete Motorbootwoche am Wörthersee trotz der zahlreich eingegangenen Spenden, mit einem für den Club empfindlichen Defizit abgeschlossen hat. Der Vorsitzende spricht allen Herren, welche sich um das Gelingen dieser Veranstaltung bemüht haben, nochmals den herzlichsten Dank aus.

In Angelegenheit der Clubyacht „Butterfly“ spricht der Vorsitzende sein Bedauern aus, daß die Clubyacht zufolge aussichtsloser Vermietungsmöglichkeiten nicht zu Wasser gelassen werden konnte.

Anschließend erstattet der Kassier, Herr Dr. Emil Kun, den Kassabericht. Von der Aufstellung eines Voranschlages für das Jahr 1926 wurde Abstand genommen.

Ueber Antrag des Vorstandes wurde der Jahresbeitrag für 1926 mit S 30.— und die Eintrittsgebühr mit S 20.— für ordentliche Mitglieder festgesetzt.

Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen wurden eingangs angeführte Funktionäre per Akklamation einstimmig gewählt.

Als Cluborgan wurde die Zeitschrift „Flugzeug und Yacht“ für die Mitglieder des Clubs bestimmt.

Für das Jahr 1926 ist ein Motorbootrennen am Wörthersee in Aussicht genommen. Dieses im Monat August zu veranstaltende Rennen hat sich auf zwei Tage zu erstrecken und zwar an einem Samstag und Sonntag.

Herr Ing. Geza Szuborits bringt den Antrag des Herrn Ing. Eduard Posepny auf Aenderung der Statuten zur Verlesung. Auf Grund dieses Antrages wurden nachstehende Statutenänderungen beschlossen:

§ 6. Rechte der Mitglieder. § 6, Pkt. 1 hat zu lauten:

1. Die aktiven Mitglieder haben Sitz und Stimme in der Generalversammlung und sind wählbar. Aktive Mitglieder (lebenslängliche und Stifter, sowie Ehrenmitglieder), welche eine mit Standerzertifikat berteilte Motoryacht (Boot) besitzen, haben jedoch zwei Stimmen. Die Mitglieder sind zur Teilnahme an allen Veranstaltungen des Clubs berechtigt und können Gäste in den Club einführen. Sie haben Anrecht auf die Publikationen des Clubs.

§ 15. Der Vorstand. Absatz d) bis f) hat nunmehr zu lauten:

d) Dem Schriftführer,

e) dem Kassier,

f) den fünf Beisitzern (bis zu fünfzig Mitglieder, für je weitere angefangene fünfzig Mitglieder ein Beisitzer mehr. Von den Beisitzern sind zwei jeweils als Schriftführer- resp. Kassier-Stellvertreter zu bestimmen.

§ 18. Die Sportkommission. Absatz a) hat zu lauten:

Die Sportkommission besteht aus einem Vorsitzenden, eventuell dessen Vertreter, dem Sportwart, eventuell dessen Vertreter (welche Vorstandsmitglieder sein müssen), dem Fahrwart, den Zeugs- und Bootswarten für die einzelnen Wassergebiete und ein bis drei von der Generalversammlung erwählten Mitgliedern ohne Funktion (Beisitzer).

Nach Absatz d) neuer Absatz e), welcher zu lauten hat:

Dem Zeugs- und Bootswart obliegt die Auslegung und Einziehung der Clubbojen für Rennzwecke, sowie die Aufstellung, Abtragung und Verwaltung der Rennutensilien.

Absatz e) ändert sich daher in Absatz f), weiters f) in g), g) in h), h) in i), i) in k), k) in l).

Als letzter Punkt der Tagesordnung wird die Auflösung des Zweigvereines Wörthersee wegen sport-

licher Untätigkeit einstimmig beschlossen. Zum Schlusse spricht der Vorsitzende dem Generalsekretär des Clubs, Herrn Otto Zähl, den Dank für seine besonderen Bemühungen aus.

Unser Wasserrecht.

Der einheimische Segel-, Motorboot-, Ruder- und Paddelsport ist in bemerkenswertem Aufblühen begriffen. Nicht nur unser Hauptstrom, die Donau, ebenso berühmt wegen ihrer landschaftlichen Reize, wie gefürchtet wegen ihres schwierigen Fahrwassers, auch die Alpenseen und ihre Ab- und Zuflüsse werden immer mehr mit den Nebenflüssen der Donau in den Sportbetrieb einbezogen. Das ist vom Standpunkt des „Mens sana in corpore sano“ gewiß nur zu begrüßen. Will man jedoch Unannehmlichkeiten vermeiden, so tut man gut, auch an alle möglichen Auswirkungen zu denken.

Wir zielen da einmal auf die Berufsschiffahrt, dann auf die Fischerei, wie auf den Grundbesitz der Wasseranrainer ab.

Der Berufswasserfahrer hat ein schweres Brot. Es kann nicht Aufgabe des Wassersportlers sein, hier neue Schwierigkeiten aufkommen zu lassen. Viel richtiger ist es für letzteren, sich auf den Boden des alten Satzes: „Gleiche Brüder, gleiche Knappen“ zu stellen und im Berufsschiffer den hart arbeitenden Genossen, den Kameraden, zu sehen. Am besten dürfte dieser Forderung entsprochen werden, wenn der Wassersportler nicht nur die geltenden gesetzlichen Vorschriften des Wasserverkehrs kennen lernt und sie auf das genaueste befolgt, sondern wenn er sich auch mit den lokalen, durch Alter sanktionierten Gebräuchen vertraut macht und auch diesen auf das peinlichste entspricht. Gerade in einem so am Hergebrachten hängenden Gewerbe, wie es die Berufsschiffahrt ist, gewinnt man sich die Herzen durch Befolgung dieses Ratschlages. Nichts empfindet der Schiffer unangenehmer, als Herabsetzung ihm heiliger Bräuche und als unantastbar geltender Bestimmungen.

Sinngemäß Gleiches läßt sich von der Fischerei sagen. Es sind auch da alterworbene Rechte zu respektieren. Nie darf der Wassersportler darauf vergessen, daß er schon durch sein bloßes Auftauchen die Fischzucht stören kann, den Fischfang behindert und daher oft mit Recht scheid angesehen wird. Um hier nicht ganz überflüssige Unstimmigkeiten aufkommen zu lassen, wird er sein Erscheinen ankündigen, wozu er sich sowohl der Presse, wie der Behörden bedienen kann; er wird aber auch das zu befahrende Revier vorerst ansehen, um die unvermeidliche Störung auf das unumgänglich geringste Maß zu restringieren. Muß er auf dem Wasser Arbeiten verrichten, wie Auslegen von Boen, Bau von Stegen und Anlegeplätzen oder dergleichen, so wird es nur ein Gebot der Klugheit sein, vorher mit den Fischern Aussprache zu pflegen, damit

etwaige Differenzen schon im Keime erstickt werden.

Mit den Anrainern wird der Wassersportler auch recht oft in Verkehr kommen. Auf ihrem Grund legt er ja an, rastet er, baut sein Zelt auf, legt vielleicht Stege an, kurz, er nimmt ihren Besitz, wenn auch nur vorübergehend, in Anspruch. Gewiß haben wir für all dies gesetzliche Vorschriften und behördliche Verordnungen. Deren Erfüllung ist einfach selbstverständlich. Daneben wird aber der Wassersportler gut daran tun, mit den Eignern in Besprechungen einzutreten, denn kein Gesetz kann so straff gefaßt sein, daß es nicht die Möglichkeit zu Umgehungen, Umdeutungen und Aehnlichem gäbe, woraus dann Streit und Unfrieden entstehen.

Sollen und können wir auch nicht einer völligen Unterwerfung des Wassersportlers unter oft recht engstirnige Verfügungen lokaler Bonzen das Wort reden, so möchten wir doch im eben angedeuteten Sinne allen Anhängern des so schönen Wassersportes raten, es so lange als nur möglich, mit Güte und Entgegenkommen zu versuchen. Der Lohn wird nicht ausbleiben. Die Bevölkerung wird der Sportausübung nicht nur keine Steine in den Weg werfen, sondern die der Erholung bedürftigen Städter auf das freundlichste aufnehmen und begrüßen. So ist beiden gedient.

In einem späteren Aufsatz wollen wir uns die in Geltung stehenden Gesetze und Vorschriften näher ansehen, ein andermal auch den ortsüblichen Gebräuchen einige Worte widmen. Wir sind sicher, auf diese Weise dem so schönen Wassersport einen Dienst zu erweisen, auf daß er blühe und gedeihe.

Amansis Faltbootwerft

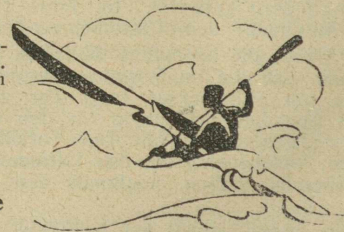
Salzburg, Griesgasse 4 / Telephon 784/8

Siegerboote

bei allen österreich-
und den bedeutend-
sten ausländischen
Regatten 1925

Beste Tourenboote

Billige Preise



FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien I., Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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

KANUSPORT.

Über die sportlichen Vorteile des Faltbootes.

In den letzten Jahren ist das Faltboot vom nur Wanderfahrzeug auch zum Sportfahrzeug geworden.

Ein kleiner Vergleich.

Man kann mit kurzen breiten Skien auch Skifahren; manche tun es auch noch. Für den aber, der es versteht, lange, schmale Ski zu meistern, ist es kein sportliches Vergnügen, mit den kurzen zu laufen. Er fährt mit den längeren auch besser.

Aehnlich ist es bei Ruder- und Paddelbooten.

Im Salzburger Naturkundemuseum ist ein „Ba-Fa-We“-Faltboot aus dem Jahre 1919 ausgestellt. Dieses Boot mutet mit seiner breiten, kurzen, plumpen Form ganz mittelalterlich an. Es ist geradezu kunstvoll in eine Unmenge Teile zerlegbar. Sogar die Spanten kann man zusammenlegen. Dementsprechend weist die äußere Form auch eine Unmenge von Buckeln auf.

Das Boot wird bei festlichen Auffahrten noch benützt und gezeigt. Man kann also damit paddeln. Ja, ich bin sogar überzeugt, daß mit diesem Boot heute noch tausend und mehr Kilometer zurückgelegt werden können. Aber wie? Was müßte das für ein schlechter Sportsmann sein, der heute noch in so einem Fahrzeug fährt!

Der Faltbootbau hat aber in den letzten Jahren einen großen Aufschwung genommen. Mancherorts werden schon feine, schöne Sportfaltboote gebaut. Fast zwanzig Jahre hat das Faltboot in seiner plumpen Form ein unscheinbares Dasein geführt. In den letzten paar Jahren wurde es aber so verbessert, daß es nicht mehr lange dauern wird, und das Faltbootfahren wird gerade so wie das Skilaufen, ein deutscher Volkssport sein.

Es ist ohne Zweifel, daß man mit einem Faltboot alter Bauart flußabwärts treibend, auch die Wunder der Natur genießen kann. Der Mann, der so tut, spielt in dieser herrlichen Natur eigentlich keine sehr männliche Rolle. Was ist ein Adler mit lahmen Flügeln? Was ist eine Gemse mit krummem Bein? Ein Faltbootfahrer mit schlechtem Boot ist wie diese. Höchstes Vergnügen ist es erst, Flüsse und Seen zu befahren im Bewußtsein höchster, sportlicher Leistungsfähigkeit.

Worin liegen nun die grundlegenden Vorzüge eines guten Faltbootes?

Ich will versuchen, einige, mir wichtig erscheinende Vorzüge zu nennen und zu erklären.

Hülle und Gerüst sind die zwei Hauptteile des Bootes.

Die Hülle besteht aus der Gummihaut und dem Deck aus Baumwollsegel.

Ich ziehe Baumwollsegel vor, weil es, wenn es naß wird, weniger eingeht, wie Leinensegel.

Die Gummihaut muß außen stark und glatt gummiert sein. Besonders außen, damit das Boot gut läuft und durch den Gummi keine Feuchtigkeit dringt. Ist die Gummierung nur schwach, so saugt der sich darunter befindliche Stoff doch Wasser auf, geht ein und wird schwer. Beim Trocknen verhindert die leichte Gummierung aber doch, daß der Stoff rasch ganz austrocknet. Dadurch steht der Stoff ab und die Haut geht bald zugrunde.

Bug und Heck tragen als Hautabschluß Holzaußensteven, die die Haut ganz vorzüglich schützen. Der hintere Steven soll eine Flosse tragen. Gegen die Flosse ist manches einzuwenden. Ich halte sie aber für sehr wichtig, weil sie die Stabilität erhöht und dem Boot eine bessere Führung gibt.

Das Gerüst gibt dem Boot die Form. Die sogenannte Schwedenform halte ich vorläufig für die beste.

Ein gutes Holzgerüst muß aus hartem, biegsamen Holz sein und muß nur zweiteilig sein. Die Forderung, daß das Gerüst nur zweiteilig sein darf, ist unerlässlich und grundlegend. Alle Teilstellen knicken mit der Zeit durch und werkeln sich aus. Das ist der Hauptnachteil der Faltboote. Diesem Grundübel muß man möglichst

abhelfen und das geschieht am besten, daß man möglichst wenig Teilstellen einbaut. Es fallen so viele Verbindungen weg, das Boot wird leichter, starrer und billiger. Die Stabtaschen werden freilich bedeutend länger, aber auch schmaler und leichter. Die lange Stabtasche läßt sich geschultert wie Ski viel leichter tragen, wie eine kurze dicke.

Es fällt heute niemanden ein, einen teilbaren Ski zu machen, obwohl z. B. die Finnen Ski mit drei Meter und länger benützen. Ein Skiwettläufer, der mit drei Paar Ski und seinen Stöcken zu Rennen geht, hat ein schwereres und gleich langes Paket, als die Stabtasche eines zweiteiligen Faltbootes es ist.

Kein Skifahrer wird heute mehr auf der Bahn wegen der Mitnahme seiner Ski in den Wagen belästigt. Der Mitnahme von langen Stabtaschen widersetzt sich aber noch manche Eisenbahnverwaltung.

In der Schweiz kann sich jeder Skifahrer seine Bretteln selbst in den Gepäckswagen geben und von dort auch wieder abholen. Er braucht für die Beförderung nichts zu bezahlen.

Es ist höchste Zeit, daß alle Sportbehörden zusammenstehen und an die Eisenbahnverwaltung mit der Forderung herantreten, daß in Deutschland und Oesterreich auf gleiche Weise jedes Sportsgepäck frei befördert wird.

Das ist heute eine soziale Forderung. Der Sport ist für das Volk, für das Vaterland.

Die Verbindung aller Teilstellen muß auch gegen Zug fest sein, sodaß überhaupt das Gerüst ohne Hülle fest zusammenhält.

Boote mit solchen Gerüsten bleiben dauernd steif und die Haut wird geschont. Verbindungen mit Schieberhülsen sind daher schlecht.

Bei der Donauregatta Engelhartzell—Linz, vor drei Jahren, bin ich mit einem Boot mit Schieberhülsen gefahren. Dauer zirka 4 Stunden. Als ich in Linz ankam, hatten sich mehr als die Hälfte aller Hülsen durch das dauernde Schaukeln des Bootes von selbst geöffnet. Man kann sich vorstellen, in welchem Zustand das Boot war und wie sportlich brauchbar solche Boote sind.

Die feste Verbindung muß aber trotzdem leicht und rasch zu öffnen sein und darf außen keinen Buckel geben. Ein gutes, fertig aufgebautes Boot muß außen gerade so fein und buckelfreie Linien zeigen, wie ein starres Boot.

Die Querspanten dürfen nicht aus gebogenen Stäben sein, weil diese, wenn sie naß werden, sich verziehen. Also starre Querspanten und ja nicht zu wenig. Einsitzer sieben, Zweisitzer neun Spanten oder eher mehr. Längsspannvorrichtungen unten und oben sind erforderlich.

Wenige gute Flügelmutterverbindungen sind besser als schlechte wackelige andere Verbindungen.

Das Waschbord soll dem Boot einen festen, aber auch hübschen Abschluß geben. Es soll nicht größer sein als notwendig. Je größer die Sitzlucke, desto mehr ist dem Wasser die Möglichkeit gegeben, einzudringen. Eine kleine Sitzlucke ist auch hübscher.

Die Spritzdecke muß fast wasserdicht abschließen. Am besten bewähren sich die Spritzdecken, die eingeklemmt werden.

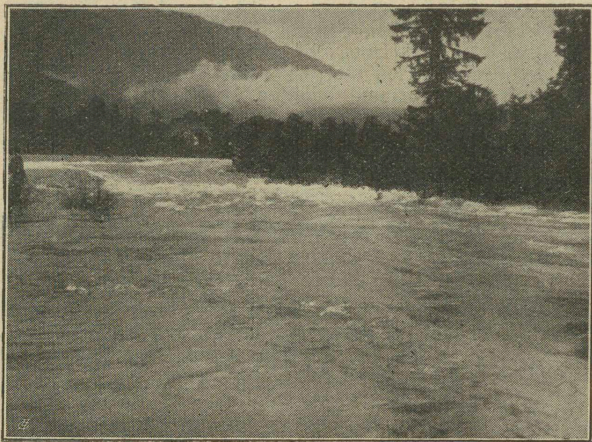
Nun zum Paddel: Die Länge für den Einsitzer ist 230—235 Zentimeter, für den Zweisitzer 240 Zentimeter. Die Blätter stehen im rechten Winkel zu einander. Je leichter das Boot läuft, desto breiter darf das Blatt sein. Ein guter Paddler in einem guten Boot verträgt leicht ein Paddel mit 20 Zentimeter breitem Blatt. Ueber die Paddeltechnik vielleicht ein anderes Mal.

Josef Mösinger,

Enns-, Traun-, Mur- und Donaumeister.

Der Salzburger Faltbootsport.

Drei Jahre hat nun der junge Faltbootssport richtig in Salzburg Fuß gefaßt und der junge Salzburger Faltbootklub kann sich seiner Erfolge freuen.



Wildwasserfahrt auf der Salzach.

Die rasch fortschreitende Verbesserung des Faltbootes hat wohl viele daran gehindert, dem modernen Standpunkt der Bootslinien und Hüllenbeschaffenheit nachzukommen.

Viele offizielle Veranstaltungen haben in Salzburg stattgefunden, um den neuen herrlichen Flußwandersport der Bevölkerung bekannter zu machen. Die Salzburger Faltbootfahrer machten große Wanderfahrten auf allen österreichischen Flüssen und einen Großteil der Flüsse und Seen der benachbarten Länder. Das vergangene Sportjahr brachte dieselben aber auch in den Ruf, die besten Rennpaddler Oesterreichs stellen zu können.

Die deutsche und österreichische Meisterschaft, sowie 7 andere Siege und Flußmeisterschaften wurden zu Salzburgs Ehren heimgebracht.

Die Verbandsleitung des Oesterreichischen Kajakverbandes hat diese bedeutenden Erfolge und Bemühungen auch damit verdient gemacht, daß er für 1926 dem Salzburger Faltbootklub mit der Veranstaltung der österreichischen Faltbootmeisterschaft auf der Salzach, verbunden mit dem Oesterreichischen Paddlertag, betraute.

Nach dem bisher festgesetzten Programm wird dieses große Fest am 3. Juni 1926 mit einer großangelegten Wanderfahrt ab Schwarzach-St. Veit beginnen.

Am ersten Tag geht die Fahrt bis Werfen, der nächste Tag wird zu einem Besuch der weltbekannten Eisriesenwelt im Tennengebirge verwendet. Am dritten Tag wird die Wanderfahrt ab Werfen bis Salzburg fortgesetzt.

Sonntag, den 6. Juni, findet die Oesterreichische Faltbootmeisterschaft auf der Salzachstrecke Golling—Salzburg, 38 km, statt. Anlässlich des Paddlertages ist auch die Abhaltung einer großen allgemeinen Sport-Gewerbeschau geplant und ist daher eine überaus interessante und abwechslungsreiche Veranstaltung zu erwarten. B. B.

AUTOMOBILWESEN.

Wirtschaftsspiegel.

Bau, Verkauf und Betrieb der Kraftwagen befinden sich in einer Weltkrise. Bei Licht besehen, ist kein Staat von ihr verschont. Nicht nur das durch den Weltkrieg verarmte Europa liegt wirtschaftlich darnieder, auch die aus dem gleichen Anlaß überreich gewordenen Vereinigten Staaten nähern sich mit fast unheimlicher Geschwindigkeit jenem Sättigungspunkt, an dem ein weiterer Absatz von Kraftfahrzeugen sein natürliches Ende finden muß.

Die Frage nach der Zukunft wird immer brennender. Grundfalsch ist die Ansicht, der Kraftwagen sei ein Gefährt der Reichen, seine Berücksichtigung in Steuer- und Gesetzgebungsfragen deshalb keine soziale Notwendigkeit. Zugegeben, daß sich heute nur der Schwerreiche einen Luxuswagen leisten kann, aber daneben gibt es nur zu viele Berufe, wie Aerzte, Rechtsanwälte, Wirtschaftsführer und Unternehmer, die durch Benützung des Automobils nicht nur ihre Leistung infolge Zeitersparnis erhöhen, sondern auch ein in seiner Gesamtheit recht zahlreiches Personal beschäftigen können. In letzterem, für die Erzeugung, den Absatz und den Betrieb von Kraftfahrzeugen so überaus wichtigen Umstand ist die soziale Bedeutung des Kraftwagens zu erblicken. Weil er neue Erwerbsmöglichkeiten schafft, weil er in der Lage ist, vielen Leuten Brot zu geben, trägt er zur Erhöhung der Werteerzeugung und zur Beschleunigung des Geldumlaufes ebenso wie zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bei. Je eingehender man sich mit der hier angeschnittenen Frage befaßt, desto deutlicher erkennt man die an jeden Zeitgenossen, insbesondere aber an maßgebende Wirtschaftsstellen und Behörden immer gebieterischer herantretende Notwendigkeit, sich über diese soziale Bedeutung des Automobils Rechenschaft abzulegen und

dann sofort die Konsequenzen aus dieser Erkenntnis in der Richtung zu ziehen, aus eigener Kraft alles zu tun, um hier helfend und fördernd einzugreifen und mitzuwirken. Das ist eine große und dabei gar nicht so schwierige Aufgabe.

Sie kann allerdings nicht vom Einzelnen, sondern nur von der Gesamtheit gelöst werden, denn es handelt sich bei ihr nicht um das Wohl und Wehe des einen oder anderen Fabrikanten, bezw. Händlers, sondern um das der Allgemeinheit. Deshalb kann auch nur sie helfen. Jeder Einzelne muß mitarbeiten. Das kann er auch, und sei seine Stellung im wirtschaftlichen oder sozialen Leben eine noch so bescheidene. Es kommt ja nicht darauf an, daß jedermann einen Kraftwagen kaufe, sondern es handelt sich vorerst um die Beseitigung der Kriegsursachen. Diese müssen wir im Weltkrieg und in dessen heute noch sehr empfindlich zu spürenden Auswirkungen sehen. Bei Licht besehen, gibt es keine Sieger und Besiegte, sondern wir alle haben verloren, besonders wirtschaftlich verloren.

Die Entente hat überdies zwei Fehler begangen. Durch Mobilisierung fast der ganzen kultivierten und unkultivierten Welt gegen die Mittelmächte hat sie dem europäischen Uebergewicht den Todesstoß versetzt. Die außereuropäischen Kontinente haben sich wirtschaftlich emanzipiert. Darunter leidet wohl Großbritannien am meisten.

Dieser Fehler ist leider irreparabel. Nicht so der zweite. Diesen begingen die Westmächte durch die Art der Friedensverträge, die zu einer dauernden wirtschaftlichen Depression führten und gleichzeitig zu einem mit dem Währungsverfall einer Reihe von Staaten parallel laufenden Verarmung breiter bürgerlicher Schichten.

Wenn in diesem nicht zu trennenden Kreislauf von Wirtschaft und Politik immer wieder der Weltkrieg und sein Abschluß aufscheint, so beweist dies eben, daß in Wahrheit eine befreiende, erlösende Beendigung nicht erreicht wurde. An Stelle der früheren Großmächte trat eine geistige riesengroß: die Feindschaft. Und diese Großmacht scheint ihren Einfluß auszuüben bis in die inneren Angelegenheiten eines jeden Staates und auch jedes einzelnen Menschen. Ein verschuldeter Kontinent zwingt jedem Abgaben auf, die, durch manche Irrtümer gesteigert, wie eine überschwere Last ganze Wirtschaftsgebiete einem Abgrund zuschieben.

Es gibt nur einen Weg ins Freie, in eine bessere Zukunft: Die Kleinstaaten müssen ihn eröffnen, sie müssen der Welt zeigen, wo das Heil aller liegt.

In erster Linie scheinen Oesterreich und die Schweiz für diese Aufgabe geeignet zu sein. Beide Staaten sind klein, an Inlandgütern arm, daher wirtschaftlich auf andere angewiesen. Verkehrsgeographisch äußerst günstig, weil zentral in Europa gelegen, können beide Freistaaten, da sie den Haß nicht kennen, so manches zum Abbau der heute noch üblichen Denkweise beitragen.

Im Hinblick auf den Kraftwagen erwächst da den Organisationen dieses Sports, dem Oesterreichischen Automobilklub und dem Automobilklub der Schweiz die

Aufgabe, durch intensive Ausübung des sportlichen Betriebes kalmierend und versöhnend zu wirken. Wenn die Veranstaltungen des laufenden Jahres, wir denken da in erster Linie an die österreichisch-jugoslawische Alpenfahrt, in diesem Sinne veranstaltet werden, wenn sie nicht Einzelepisoden bleiben, sondern ein steter Erweiterung und Ausdehnung unterliegendes System darstellen, dann muß es, wenn auch noch nicht heute oder morgen, doch einmal besser werden.

Der nicht unmittelbar am Automobilwesen beteiligte Zeitgenosse hat seine Aufgabe darin zu erblicken daß er bei jeder Gelegenheit die unrichtige Anschauung, der Kraftwagen sei ein bloßes Luxusfahrzeug, bekämpft, daß er den sportlichen Veranstaltungen Interesse und Teilnahme entgegenbringt und, was besonders auf dem flachen Lande nottut, der Automobilfeindlichkeit entgegenwirkt. Auch im Geschäftsleben, wie auf dem Gebiete des Ratenhandels und der Kraftwagenversicherung ist noch so manches zu leisten. Erst durch Erfassen aller dieser, hier mehr angedeuteten als ausführlich behandelten Momente, kann die erstrebte Wirkung: Ueberwindung der Krise auf automobilistischem Teilwirtschaftsgebiete, erzielt werden.

Sache der Fachpresse wird es sein, ebenfalls mitzuarbeiten, deren Interessen mit denen der Industrie ja parallel laufen.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Persienflug von Walter Mittelholzer. Zirka 160 Seiten mit 96 Tiefdruckbildern und 2 Kartenskizzen, geheftet Schw. Fr. 12.—, Mk. 10.—, Leinwandband Schw. Fr. 14.—, Mk. 12.—. Orell Füssli-Verlag, Zürich, Leipzig, Berlin. — Der jedem Flugbeflissenen durch die Junkerssche Spitzbergenexpedition 1923 bekannte endgenössische Offizierspilot erhielt im Herbst des Jahres 1923 die Einladung, das Junkersflugzeug A 20 nach Persien zu führen. Die am 18. Dezember 1924 von Zürich aus angetretene Reise ging in 9 Etappen nach Teheran. Weitere 3 Etappen des im ganzen über 11.000 Kilometer langen Fluges wurden in Persien geflogen. Hierüber gibt das vorliegende Buch eingehenden Aufschluß. Die flüssige Schreibweise, eine überreiche Fülle von herrlichen Bildern und die vornehme Ausstattung sichern ihm eine Vorzugsstellung. Es ist geradezu staunenswert, mit welcher Uebersichtlichkeit der Autor und Pilot Erlebtes, Geschautes und Empfundenes lebendig gestaltet hat. Autor und Verlag können auf das Werk stolz sein. Der nach den Flugebenen gegliederte Stoff ist mit vielen aufschlußreichen ethnographischen, erkundlichen und geologischen, wie meteorologischen Daten versehen. Nicht unwesentlich trägt zur Erhöhung des wissenschaftlichen Wertes der von Prof. Dr. O. Flückiger verfaßte, die Bilder erläuternde Anhang bei. Wer am Weltluftverkehr Interesse nimmt, muß das Buch lesen. Er wird hohen Gewinn davon haben. Es ist eines der seltenen Bücher, dessen bleibender Wert die Anschaffung wirklich lohnt.

Funkpeilungen, Richtungs- und Standortbestimmungen auf funktechnischem Wege von Oberingenieur Leib und Korvettenkapitän Nitsche, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 69, Preis M. 16.—, geb. M. 18.50. — Dieses Werk gilt als erstes seiner Art Anweisungen für Ortsbestimmungen auf drahtlosem Wege. Damit füllt es eine Lücke in den Hilfsmitteln zur Ortung auf See und in der Luft aus. In zwei Teile, einen technischen und einen nautischen, gegliedert, führt es den Neuling in vorzüglicher Weise in die Ortungsfragen ein, ebenso wie es dem Erfahrenen ein guter Nachschlagebehelf ist. Der erste Teil erhält durch die Ausbreitung, welche das Radio heute hat, eine auch über engere Fachkreise greifende Bedeutung, ja er kann direkt als Lehrbuch der Radiotechnik bezeichnet werden. Da auch die neuesten Errungenschaften der Funkortung, die Verwertung von Funkpeilungen bis auf größte Entfernung, behandelt sind, ist das Buch zugleich ein Quellenwerk. Funknebensender und deren Zusammenarbeiten mit Unterwasserschallsignalen werden ebenfalls besprochen. Deshalb ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die „Funkpeilungen“ in Bände Nautikern und Avionautikern ein unentbehrlicher Behelf werden. Wir wünschen ihnen weiteste, weil wohlverdiente Verbreitung.

Fortschritte der Luftfahrt, Jahrbuch 1926. Herausgegeben von Dr. Ing. W. v. Langsdorff. 432 Seiten, Großoktav, 561 Abbildungen und Skizzen auf Kunst- druckpapier, Preis in Ganzleinen geb. M. 24.—. Verlag H. Bechold, Frankfurt a. M. — Das Werk gewährt vollständigen Einblick in die technische Entwicklung der Luftfahrt. Es gelang dem Herausgeber, Konstruktionsdetails aus dem Luftfahrzeugbau fast aller Staaten zusammenzutragen und den Text mit zahlreichen Lichtbildern, Skizzen und Maßstabzeichnungen auf das beste zu beleben. Das ist im Hinblick auf die sonst mit Erfolg betriebene Geheimniskrämerei besonders verdienstvoll. Erstmalig werden im Jahrbuche auch zahlreiche Einzel-



Janaushek Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



heiten über Verkehrs-, Sport-, Schul-, Militär-, Land- und Wasserflugzeuge gebracht, Segelflieger, Luftschiffe und Fallschirme nicht vergessen. Da der Herausgeber es verstand, sich eine Anzahl bekannter Fachleute als Mitarbeiter zu sichern, haben die Aufsätze auch hohen fachlichen, durch das Illustrationsmaterial eine weitere Steigerung erhaltenen Wert. Der Inhalt, auf den wir noch eingehender zurückzukommen gedenken, umfaßt folgende Kapitel: Das Flugzeug, das Luftschiff, der Fallschirm, das Triebwerk und Verschiedenes. Er gestaltet im Verein mit der überaus vornehmen Ausstattung das Buch zu einer Fundgrube flugtechnischen Wissens, wie zu einer Zierde jeder Bücherei. Es sei allen Interessenten auf das nachhaltigste empfohlen.

Ueber Photogrammetrie aus Luftfahrzeugen und die ihr dienenden Instrumente von Prof. Dr. C. Pulfrich, Jena, Verlag von Gustav Fischer, Jena, Preis brosch. Mk. 4.—. — Der als Konstrukteur nicht nur des Stereokomparators bestbekannte Verfasser, heute einer der führenden wissenschaftlichen Optiker Deutschlands, gibt in vorliegender, aus dem Jahre 1919 stammenden Schrift einen guten Einblick in die Luftbildmessung. Bedenkt man, daß seit deren Drucklegung zwar erst sieben Jahre verflossen, während welcher ganz bedeutende Fortschritte auf beregtem Gebiete gemacht wurden, so wird man erkennen, daß einerseits Prof. Pulfrichs theoretische Ausführungen heute noch voll und ganz zu Recht bestehen, andererseits aber vieles 1919 erst nur erwünschtes schon erreicht, so manche, damals noch ein Problem bildende Frage bereits gelöst ist. Wir halten die Luftbildmessung für äußerst wichtig. Sie bildet das geeignete Mittel, sowohl in hoch, wie in wenig kultivierten Gebieten schnell zu einem Kartenbild zu gelangen. In Kulturländern wird sie in der Reambulierung, in unkultivierten Gebieten als Neuaufnahme ihr Hauptbetätigungsfeld zu erblicken haben. Ein nicht unwichtiges Sondergebiet dürfte die Aufnahme von Fluglinien deshalb sein, weil damit eine vorzügliche Unterlage für Bodenorganisation geschaffen werden kann. Deshalb möchten wir die Arbeit allen Fluginteressenten auf das angelegentlichste empfehlen.

Großstadtgaragen von Dr. Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz, ehemals Abteilungsleiter im Ingenieurbureau Koch & Kienzle, Dr. Ingenieure, Berlin, Verlag Deutsche Bauzeitung-G. m. b. H., Klasing & Co., G. m. b. H., Berlin, IV und 104 Seiten nebst 174 Abbildungen. — Je mehr die Zahl der Kraftfahrzeuge zunimmt, desto brennender wird die Frage ihrer zweckmäßigsten Unterbringung. Die Lösung dieses Problems heißt „Großstadtgarage“. Was auf diesem Gebiete bisher geleistet wurde, ist geradezu staunenswert. Dr. Ing. Müller gibt uns mit seinem reich illustrierten Werk einen äußerst belehrenden Einblick sowohl in bereits Erreichtes, wie noch Anzustrebendes. Die Vielseitigkeit der gebotenen Problemlösungen läßt unserer Meinung nach das Werk für Wien sehr wertvoll erscheinen, denn unsere, auf vielhundertjährige Entwicklung zurückblickende Stadt kann nicht mit gleicher Rücksichtslosigkeit an den Bau von Großstadtgaragen schreiten, wie andere, besonders amerikanische Großstädte. Aber die Mannigfaltigkeit des vom Verfasser Gebotenen wird auch unseren Behörden und Fachkreisen die Möglichkeit bieten, das jeweils für uns Geeignetste zu wählen. Deshalb möchten wir Dr. Ing. Müllers Buch allen an der Frage der in absehbarer Zeit auch in Wien zu errichtenden Großstadtgaragen interessierten Amtsstellen, Fachvereinigungen, Kraftwagenbesitzern und Architekten auf das wärmste empfehlen.

Die Technische Hochschule in Wien 1815—1925 von Josef Neuwirth, Friedrich Walter und Emmerich Schaffran lassen im Verlag Hartleben (Wien und Leipzig) die „Oesterreichische Bücherei“ erscheinen, deren 10. Band uns vorliegt. (S. 4.—.) — Dr. Josef Neuwirth, im Studienjahr 1903/04 Rektor magnificus, gibt eine bei aller textlichen Kürze inhaltreiche Geschichte der Techn. Hochschule und ihrer Vorgängerin, des Polytechn. Institutes, der wir neben einer Menge für uns Epigonen wichtiger Daten noch die Erkenntnis entnehmen, wie zielbewußt Altösterreichs Techniker an der wirtschaftlichen Entwicklung der ehemaligen Monarchie zu arbeiten verstanden. Daß die technischen Lehranstalten viel jünger als die humanistischen sind, liegt in der Natur der Sache begründet. Eine rationale Technik konnte sich nur auf der Grundlage zutref-

fender Naturerkenntnis entwickeln. Die Naturwissenschaft ist die Mutter der technischen Wissenschaften. Erstere mußte erst auf festen Füßen stehen, bis letztere sich entfalten konnte. Sobald das geschehen, ging die Weiterentwicklung mit Riesenschritten vorwärts. Da ist es doppelt bemerkenswert, daß — wie Neuwirths Ausführungen zu entnehmen — der geistige Vater der Wiener Technischen Hochschule, P r e c h t l, schon vor mehr denn 100 Jahren den richtigen, auch heute noch passenden Unterbau schuf. Ihm und seinen Mitarbeitern verdankt Altösterreich unendlich mehr als allen jenen Politikern, die viel geschäftig mehr Schaden, denn Nutzen stifteten. Sind heute noch unsere Ingenieure im Ausland hochangesehen und gesucht, so danken wir dies nicht in letzter Linie der vorzüglichen Schule auf dem Karlsplatz. Gilt das Wort: „An ihren Werken sollt ihr sie erkennen“, so können Schöpfer, Lehrer und Schüler stolz darauf sein.

Jahrbuch für Luftverkehr 1925. Herausgeber Fischer von Poturzyn-Berlin und Josef M. Jurinek-München in Verbindung mit dem Aero-Club von Deutschland. Richard Pflaum, Druckerei- und Verlags-A. G., München, Preis 10 GM. — Ist auch der Umfang des vorliegenden Jahrbuches (178 gegen 394 Seiten im Jahre 1924) nicht unwesentlich geringer ausgefallen, so trifft gleiches für den Inhalt keineswegs zu. In den Abschnitten „Verkehr und Politik“, „Technische Fragen und Fortschritte“, „Einzelschilderungen des Auslandes“ und „Sonderaufgaben der Luftfahrt“, wozu noch ein Anhang kommt, werden so ziemlich alle aktuellen Fragen des Luftverkehrs behandelt. Wir halten sie für so wichtig, daß es uns unmöglich erscheint, den Inhalt des Jahrbuches im Rahmen einer notwendig kurz gehaltenen Buchbesprechung ausschöpfen zu können. Deshalb verweisen wir auf den im Flugteil dieser Folge enthaltenen, das Jahrbuch eingehend behandelnden Aufsatz.

Eyb-Fliegerhandbuch. 4. Auflage, Verlag R. C. Schmidt & Co., Berlin W 62. Preis RM. 16.—. Das jedem österreichischen Flieger bestbekannte Eyb'sche Fliegerhandbuch ist im rührigen Verlag von R. C. Schmidt neu und wesentlich erweitert, wie vornehm ausgestattet, in der 4. Auflage erschienen. Die für ein flugtechnisches Werk nicht gerade häufige große Auflage, die dieses Fliegerhandbuch erreichte, kennzeichnet dessen inneren Wert und Bedeutung. Das ebenso übersichtliche als prägnante Eingehen auf Theorie und Praxis, der klare Aufbau des Stoffes machen das Werk zu einem wirklichen Handbuch, das dem Fachmann ebenso wie dem Laien dienen kann. In 17 Kapiteln werden, durch Illustrationen reich unterstützt, behandelt: Vorkenntnisse, Festigkeitslehre, Statik, Wetterkunde, Flugzeug, Motor, Luftkräfte, Luftschraubenkräfte, Leistungskurven eines Flugzeuges, Stabilität, Vogelflug, Segelflug, Verkehrsflugzeug, Fliegen, Beobachtungswesen, Kampf und Ausblick. Wie man sieht, findet jedes aviatische Gebiet Berücksichtigung, so daß im Vereine mit seiner überaus netten äußeren Form das Fliegerhandbuch tatsächlich auf jede Frage Antwort steht. Das sichert ihm jene Verbreitung, die es verdient und die wir ihm aufrichtig wünschen.

Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Chefredakteur und verantwortlicher Redakteur: Hanns Pittner, I., Elisabethstrasse 3. Druck von Dom. Habernal & Co., XVIII., Gersthoferstrasse 14, sämtliche in Wien.

Erich Prager-Mandowsky
Wien, IV., Taubstummengasse 8, Tel. 52448
Großhandlung und Füllstelle für Autoöle

Spezialität:
Gargoyle Mobiloil und Elektro-Motorit
Prompte Zustellung auf telef. Anruf
Tel. 52448