

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

Offizielles Organ

Oesterreichischen Luftschiffer-Verbandes
Oesterreichischen Aero-Clubs
Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberöstr. Vereines für Luftschiffahrt
Vereines für Luftfahrt in Steiermark

Union-Yacht-Clubs
Oesterreichischen Motor-Yacht-Verbandes
Oesterreichischen Motor-Yacht-Clubs
Wiener Segel- und Ruder-Clubs
Floridsdorfer Segel-Vereines

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I., ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198,921

Manuskripte werden nicht zurückgestellt.
Nachdruck nur mit Zustimmung der Schrift-
leitung und Quellenangabe gestattet.

Erscheint Mitte jeden Monats

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

ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1926

Wien, Mai

Nr. 5

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Oesterr. Aero-Club.

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

Ausschuß-Sitzungen

vom 29. März und 13. April 1926.

Vorsitzende: Herr Präsident Baron **Economio** und Herr **Obstl. a. D. Mannsbarth**, Anwesend waren: 1 Vizepräsident und 13 Ausschußmitglieder, 9 Herren waren entschuldigt.

Neuaufnahme: **Avedik Kapri**, Buchdruckereibesitzer, Wien, VII., Burggasse 3.

Die Wahlen in die Unterausschüsse ergaben folgendes Resultat:

Wirtschaftsausschuß für Lokalfragen (Hauskomitee): **Dr. v. Bardas-Bardenau**, ferner die Herren **Obstl. Heller** und **Mannsbarth** nach Verfügbarkeit der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit.

Ausschuß für sportliche Fragen: **Obstl. v. Wagner-Florheim** wurde ermächtigt, sich die Mitarbeiter fallweise selbst zu wählen.

Fahrtenausschuß: **Fahrgewalt Generaldirektor Cassinone**, **Stellv. Obstl. Heller**, **Zeugwart Obstl. Heller**, **Stellv. Major Seidl**, ferner als übrige Mitglieder **Regierungsrat Dr. Schlein**, **Hptm. Schiller** und **Dr. Hans Perntner**.

Wissenschaftliche Sektion: **Prof. Felix Exner**, **Regierungsrat Dr. Schlein**, **Dr. Hans Perntner** und **Dr. Wilhelm Schrötter**.

Kartographische Sektion: **Dr. Arnold Hildesheimer** und **Dr. Karl Peucker**.

Bibliothekerausschuß: **Bibliothekar Dr. Ing. Böhm**, sowie die Herren **Generaldirektor Cassinone** und **Regierungsrat Dr. Schlein**.

Sportkommissäre für Freiballons: Die gleichen Herren wie im **Fahrtenausschuß**.

Sportkommissäre für Flugmaschinen: **Ob.-Komm. Karl Nikitsch**, **Hptm. a. D. Schiller**, **Major v. Hervay**, **Ob.-Komm. Klepsch**, **Oblt. a. D. Mandl**, **Dr. v. Hoffmann** und **Hptm. a. D. Fekete**.

Flughafenausschuß: **Dr. Ing. Böhm**, **Dr. v. Hoffmann** und **Hptm. Fekete**.

Schriftführer: **Hptm. a. D. Schiller**.

Mit Herrn **Dr. Ing. v. Langsdorff**, welcher mit einer Sportmaschine kürzlich die Alpen überflog, wurden wegen Abhaltung eines Vortrages über die Erlebnisse und

Eindrücke auf diesem Fluge Besprechungen gepflogen, welche ein günstiges Resultat zeitigten. Er erklärte sich bereit, diesen Vortrag im Rahmen der Wiener Urania zu halten und sind die Verhandlungen mit dieser in einem positiven Zustande.

Herrn **Dr. v. Hoffmann** gelang es, den bekannten Kunstflieger **Ernst Udet** aus München für die Pfingsttage nach Wiener-Neustadt und Wien zu gewinnen, worüber gründliches Referat erstattet wurde. Die Vorarbeiten zu diesen Schaulügen wurden bereits einem Komitee übertragen.

Ueber den Stand der neugegründeten „Tennis-Sektion“ gab Herr **Obstl. Heller** günstigen Bericht und befindet sich dieselbe in guter Entwicklung.

Der Ankauf von zwei Wimpeln und einer Fahne des ehemaligen „Wiener Aero-Club“ — aus dem Nachlasse **Viktor Silberers** — wurde einstimmig beschlossen.

Schließlich gelangte eine Reihe weiterer laufender Klubangelegenheiten zur Erledigung.

Am Samstag, den 29. Mai d. J., findet um ½ 8 Uhr abends im kleinen Saale der Wiener Urania, I., Aspernplatz 5, ein Vortrag mit Lichtbildern des durch seinen kühnen Alpenflug bekannten Schriftstellers **Dr. Ing. v. Langsdorff** statt. Thema: „Im Leichtflugzeug über die Alpen. Erlebnisse auf einem Sportflugzeug durch Oesterreich und Ungarn.“

Die Klubmitglieder werden zum Besuche dieses äußerst interessanten Vortrages aufgefordert und ersucht, die im beschränkten Maße vorhandenen Karten (von S 1.20 bis S 2.—) im Generalsekretariat rechtzeitig vormerken zu lassen.

Am 23. und 24. Mai, um halb 4 Uhr nachmittags, wird **Udet** auf dem Flugfelde in Aspern ein Schauliegen abhalten, dessen Programm gegenüber dem Vorjahre eine bedeutende Bereicherung erfahren hat. So werden unter anderem auch die bisher in Wien noch nicht gezeigten Rückenflüge vorgeführt werden.

An beiden Tagen verkehren sowohl Straßenbahn als auch Autobusse bis zum Flugfeld und werden außerdem Sonderzüge am Ostbahnhof eingestellt.

Alles Nähere aus den Ankündigungen auf den Plakaten und in den Tageszeitungen.

Die **Tennissektion des Oesterr. Aero-Clubs** eröffnet seine Spielsaison mit 15. April l. J. Die drei zur Verfügung stehenden Tennisplätze wurden fachgemäß hergerichtet und geben nunmehr erstklassigen Spielboden ab. Die unter alten, breiten und schattenspendenden Praterbäumen ideal gelegenen Plätze werden einer vornehmen Gesellschaft angenehme Erholung in guter Luft bieten. —

Eine weitere Mitgliederaufnahme in die Tennissektion findet nunmehr im beschränkten Maße statt, doch werden die Tennisplätze teilweise auch an Nichtmitglieder für Vormittags- und Nachmittagsstunden gegen Entrichtung einer Mietgebühr von S 4.— pro Platz und Stunde vergeben werden. Anmeldungen hiezu werden im Generalsekretariat und am Klubplatz im Prater entgegengenommen.

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

Wien, I., Elisabethstraße 3.

Telephon 3-83.

XVII. Ordentliche Vollversammlung und darauffolgende 178. (161.) Sitzung des Ausschusses des obigen Vereines.

Dieselben fanden am 30. April 1926 in den Vereinslokalitäten unter Vorsitz des Herrn Präsidenten Leopold Kupelwieser statt. Nach Begrüßung der zur ordentlichen Generalversammlung Erschienenen durch den Präsidenten hielten Herr Hans Pittner und Herr Dr. Joe Hoffmann v. Ostenhof über „Moderne Verkehrsflugzeuge und Aussichten des Luftverkehrs“ kurze Vorträge.

Hierauf erstattete der Vorsitzende ad Punkt 1 der Tagesordnung den „Geschäftsbericht des Ausschusses für das Vereinsjahr 1925“, welcher hier, wegen Raum mangels, nicht gebracht werden kann, doch zur Einsicht im Sekretariate aufliegt.

Ad Punkt 2 wurde der „Bericht der Kassenrevisoren für das Jahr 1925“ zur Kenntnis genommen und das „Absolutorium für die finanzielle Gebarung des Ausschusses“ erteilt.

Ad Punkt 3, „Wahlen“, erscheinen nachfolgende Herren nach „Neukonstituierung des Ausschusses“ von diesem gewählt und zwar: zum Präsidenten Leopold Kupelwieser; zu Vizepräsidenten: Bezirksrat Theodor Kövesdy, Ministerialrat Dr. Otto von Komorzynsky-Oszcynski, Hans Pittner; in den Ausschuß: Oberbaurat Ing. Pius Beidl, Oberbaurat Ing. Adalbert Furch, Dr. Joe Hoffmann von Ostenhof, Rudolf Kann, Optiker Karl Kronfuß, Ministerialrat Dr. Karl Scheimpflug, Obstlt. Nikolaus Wagner, Ing. Franz Wels und Assistent der Technik Ing. Rudolf Zwerina; als Kassenverwalter: Rudolf Kann und Furch; als Kassenrevisoren fungieren weiter die Herren Kassendirektor Josef Aschauer und Generalmajor Eugen Klose. Weiters wurden gewählt: zu Schriftführern Dr. Hoffmann von Ostenhof und Obstlt. Wagner, zu Bibliothekaren Kronfuß und Wels, in den „Arbeitsausschuß für Werbe-, Propaganda- und Finanzangelegenheiten“ Kupelwieser, Kann, Dr. v. Komorzynsky-Oszcynski, Pittner, Scheimpflug und Kronfuß, und in die „Arbeitsabteilung für technische Versuche, Demonstrations- und Prüfungsangelegenheiten“ Beidl, Wels und Zwerina.

Ad Punkt 4 wurde der Antrag auf Umarbeitung der Statuten einer Kommission, bestehend aus den Herren Kupelwieser, Kövesdy, Komorzynsky-Oszcynski und Pittner, überwiesen.

Mitgliedsbeiträge.

Infolge der erhöhten Ausgaben — hervorgerufen durch die allgemeine Teuerung — mußte die Vollversammlung den „Mindestjahresbeitrag für jedes Mitglied ohne Unterschied der Kategorie ab 1. Jänner 1926 mit 15 Schillingen“ festsetzen. Hiebei ist der Zeitschriftenbeitrag mit inbegriffen.

Um jedoch den minder bemittelten jüngeren Fluginteressenten (Studierenden etc.), namentlich den Mitgliedern der Ruder- und Segelflugsektion die bedeutenden Vorteile der Mitgliedschaft des österreichischen Flugtechnischen Vereines zu ermöglichen, wurde für diese Gruppe über Antrag des Ausschusses, von der Vollversammlung der Jahresmitgliedsbeitrag, jedoch ohne Berechtigung zum Bezuge der Vereinszeitschrift, auf fünf Schillinge herabgesetzt; die Bibliothek und die reichhaltige Zeitschriftenliteratur steht denselben im Lesesaale während der hierfür festgesetzten Zeit (Montag, Mittwoch und Freitag von 17 bis 20 Uhr) zur Verfügung.

Ruder- und Segelflugsektion.

An Stelle des ausgeschiedenen Technischen Oberrates Hugo Nikel wurde für die Leitung dieser Sektion das Ausschußmitglied Herr Karl Kronfuß vorgeschlagen. Um Irrtümern vorzubeugen, wollen von nun an alle Anfragen, Einzahlungen etc. daher nur in das Amtslokal dieser Sektion, Wien I., Elisabethstr. Nr. 3, gerichtet werden.

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. Donau.

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

Auszug aus dem Bericht über die 10. ordentliche Generalversammlung am 15. März und die Ausschußsitzung am 26. April 1926.

Mitgliederstand am 31. XII. 1925: 282 gegen 271 im Vorjahr.

Tätigkeitsbericht: 5. IV.: Propagandaflug eines Junkersflugzeuges der Oesterreichisch. Luftverkehrs A. G. nach Linz und Vortrag der Herren W. Junkers und Hofrat Deutmoser über Flugzeugbau und Luftverkehr.

Flugplatz: Dem Verein gelingt es, die Gemeindevorsteherung Linz zum Ankauf der Katzenauer Gründe zu veranlassen; auch erklärt sich die Gemeinde grundsätzlich zur Beteiligung an einer Oberösterreichischen Luftverkehrsgesellschaft bereit.

Salzkammergut-Luftverkehr: In der Zeit vom 1. bis 23. August im Vereine mit der Oesterr. Luftverkehrs A. G., als der den technischen Betrieb führenden Gesellschaft, Rundflüge auf den Salzkammergut-Seen mit wöchentlich dreimaligem Anschluß nach Wien. Trotz ungünstigen Wetters und vieler Schwierigkeiten wegen rascher Improvisation des Unternehmens ein Erfolg. Das Jahr 1925 kann mit Recht als Geburtsjahr des oberösterreichischen Luftverkehrs bezeichnet werden.

Arbeitsplan 1926: Ausbau des Flugplatzes, Wiederaufnahme der Salzkammergut-Rundflüge, Bildung einer Oberösterreichischen Luftverkehrsgesellschaft, an der teilzunehmen auch die Landesregierung zustimmte.

Kassenbericht: Ausgegeben S 788.56, Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen S 394.20, Kassenstand mit Jahresschluß, dank des günstigen Kassenstandes Ende 1924 und Zuwendungen aus dem Salzkammergut-Luftverkehr, S 1.504.31.

Mitgliedsbeiträge: Angesichts der erhöhten Vereinstätigkeit einstimmiger Beschluß auf Erhöhung, und zwar: Ordentliche Mitglieder S 5.—, Unterstützende S 2.—, Gründer, Stifter, jugendliche Mitglieder unverändert mit S 100.—, 50.— und —.50.

Ausschußergänzung: Die satzungsgemäß ausscheidenden Mitglieder werden wieder gewählt, Herr Oberst d. R. Hermann Hoernes in den Ausschuß kooptiert. Ergebnis der konstituierenden Sitzung am 26. VI.: Präsident: Ing. Julius Sedlacek, 1. Vizepräsident und Schriftleiter: Oberst d. R. Theodor Malina, 2. Vizepräsident: unbesetzt, Schriftleiter-Stellvertreter: Herr Heinrich Schartner; Kassenverwalter: Herr Günther Port und Oberstleutnant Ikawetz; Zeugwarte: Herr Rudolf Schiebl und Herr Robert Strelj; Bücherei: Herr Major Mayer-Löbenschwerdt, Architekt Prof. Wolfsgruber; ohne Funktion: Oberstleutnant Philipp Blaschke, Ing. Dir. Julius Gallois, Fabriksbesitzer Karl und Walter Frank, Kommerzialrat Ludwig Hinterschweiger, Oberst Herrmann Hoernes, Ingenieur Direktor Philipp Imhof, Bahnbeamter F. Lahner, Ing. Dir. Max Liengmé, Ing. Hofrat Ludwig Nejd, Ing. Ernst Rausch, Betriebsleiter J. Svecz, Kaufmann Hans Wanek, Juwelier Josef Winkler; Revisoren: Kommerzialrat Hans Guth, Restaurateur F. Kaltenberger; Stellvertreter: Wirtschaftsdirektor Paul Hahn, Cafétier F. Holzinger.

Verein für Luftfahrt in Steiermark.
Graz, Technische Hochschule.

Moderne Verkehrsflugzeuge.*)

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

Latecoere LAT 15 (siehe Bild 5), ein aus Metall, Stoff und Holz gebauter Hochdecker, gleicht infolge der Verwendung dicker Profile deutschen Typen. Mit Rädern wie Schwimmern versehen, kann dieses Flugzeug sowohl dem Land- wie Wasserverkehr dienen. Es wird von der

kabine. Das Leergewicht stellt sich auf 1950 kg, die Nutzlast auf 1300 kg, das Fluggewicht daher auf 3250 kg. Als Höchstgeschwindigkeit werden 120, als Kleinstgeschwindigkeit 50 km/Std. angegeben. Die Tragflächenbelastung rechnet sich mit 45.3 kg/m^2 , die Leistungsbelastung mit 7.2 kg/PS .

Die bekannt guten Erzeugnisse des bekanntlich nach Amerika übersiedelten Konstrukteurs Fokker



Bild 5. Latecoere LAT 15.

Baufirma auf ihren eigenen, von Toulouse über Spanien nach Afrika führenden Linien eingesetzt und faßt acht Fluggäste. Seine wichtigsten Abmessungen sind: 18 m Spannweite, 11.85 m Länge und 54 m^2 Tragflächenareale. Zwei in je einer Seitengondel gelagerte Lorraine-Motoren zu je 270 PS treiben je eine Zugschraube. Das Leergewicht stellt sich auf 1700 kg, die Nutzlast auf 1400 kg, das Fluggewicht sonach auf 3100 kg. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 180 km/Std., die Gipfelhöhe mit 4000 m angegeben. Die Tragflächenbelastung rechnet sich zu 57.4 kg/m , die Leistungsbelastung zu 5.74 kg/PS . Das Flugzeug hat sich, französischen Berichten zufolge, bewährt. Deutsche Kritiker werfen ihm zu geringe Rücksichtnahme auf die Bequemlichkeit der Fluggäste vor.

Das Fokker F VII b-Verkehrsflugzeug (siehe Bild 6) wurde im Jahre 1925 von der Nederlandschen Vliegtuigenfabriek in Amsterdam als Hochdecker aus Stahl, Holz und Stoff erbaut. Bei einer Spannweite von 21.3 m und einer Länge von 13.5 m besitzt es ein Tragflächenareale von 71.7 m^2 . Der Rumpf trägt vorn die Zug-

stehen im deutschen, argentinischen, dänischen, holländischen, kolumbischen, litauischen, österreichischen und ungarischen Verkehrsdienst. Mit Rücksicht auf die Uebersiedlung werden sie in Kürze auch im amerikanischen Verkehrsdienst vertreten sein.

Das Remington-Burnelli-B R 2-Verkehrsflugzeug (siehe Bild 7), im Jahre 1925 von der Remington-Burnelli-



Bild 7. Remington-Burnelli-B R 2

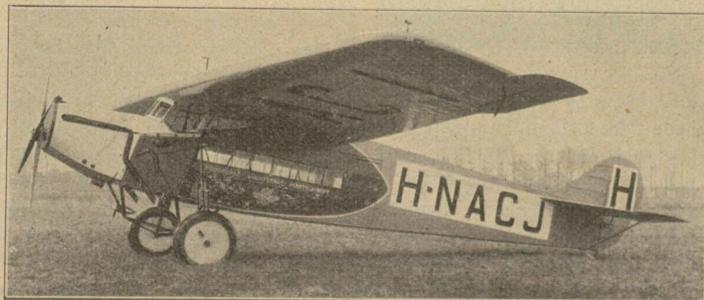


Bild 6. Fokker F VII b

schraube, dahinter einen direkt angreifenden 450 PS leistenden Napier-Motor; dann folgen die Sitze für die beiden Führer, wie die 10 Sitzplätze zählende Fluggast-

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

Aircraft-Corporation in New York City erbaut, ist ein verspannter und verstreuter Doppeldecker aus Dural und Stahl. Bei 24.4 m Spannweite weist er 14.05 m Länge und 144 m^2 Tragflächenareale auf. Zwei seitlich am Rumpf angebrachte Zugschrauben erhalten ihren Antrieb von je

einem 500 PS-Galloway-Motor, so daß das Flugzeug über insgesamt 1000 PS verfügt, die ihm 164 km/Std. Höchstgeschwindigkeit verleihen und eine Gipfelhöhe von 3200 m ermöglichen. Das Leergewicht beträgt 4450 kg, die Nutzlast 3050 kg, das Fluggewicht somit 7500 kg. Hieraus rechnet sich die Tragflächenbelastung zu rund 52 kg/m², die Leistungsbelastung zu 7.5 kg/PS. Die Erzeugnisse der Firma Remington-Burnelli stehen im Dienste des amerikanischen Handelsverkehrs. Der B R 2 dürfte erst in Erprobung sein, denn über seine Bewährung verlautet noch nichts.

Zivildienst der Vereinigten Staaten als Doppeldecker aus Holz und Stoff gebaut. Der Name des Konstrukteurs ist jedem Kriegsteilnehmer bekannt, war doch Sikorsky der erste, der Großflugzeuge in den Heeresdienst, und zwar Rußlands, stellte. S 29 A weist 21.3 m Spannweite, 15.13 m Länge und 92 m² Tragflächenareale auf. Zwei seitlich des 17 Sitzplätze enthaltenden Rumpfes montierte Liberty-Motoren von je 400 PS arbeiten direkt an je eine Zugschraube und verleihen dem Flugzeug bis 180 km/Std. Geschwindigkeit wie ein Steigvermögen von 1.5 km in 8 Minuten. Das Leergewicht beträgt 3520 kg, die Nutzlast

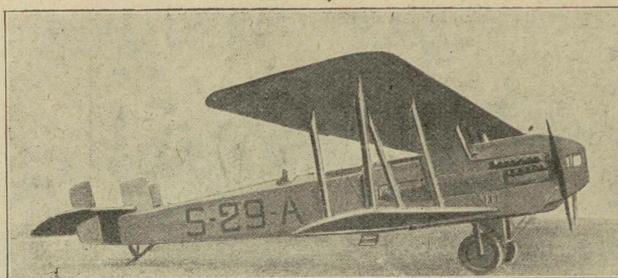


Bild 8.

Sikorsky S 29 A

Das Sikorsky-S 29 A-Verkehrsflugzeug (siehe Bild 8) wird von der Sikorsky-Aero-Engineering-Corp. in Roseveld, Long Island, seit dem Jahre 1924 für den

1930 kg, das Fluggewicht 5450 kg. Die Tragflächenbelastung stellt sich auf rund 59 kg/m², die Leistungsbelastung auf 6.8 kg/PS.

Die Wettbestleistung im Dauerflug mit 1500 kg Nutzlast geschlagen!

Immer mehr zeigen sich die Großflugzeuge geeignet, große Lasten auch über große Flugstrecken ohne Zwischenlandung befördern zu können. Ende März gelang es dem Chefpiloten der Société Aéronautique Blériot, Herrn Robert Bajac, mit dem normalen Verkehrsflugzeug

Für uns Oesterreicher ist die Aufstellung dieser Weltbestleistung besonders beachtenswert, denn das Flugzeug B 155 wurde von dem Grazer Ingenieur Leo Kirste gebaut, der auch einige Jahre Assistent der Lehrkanzel für Luftschiffahrt und Automobilwesen in Wien war. Untenstehende Figur zeigt den Apparat in dreiviertel Seitenansicht. Für die Beurteilung dieser Bestleistung ist besonders bemerkenswert, daß die vier eingebauten 230 PS-Renault-Motore während des Fluges statt mit Vollgas (1700 U. p. M.) nur mit 1440 U. p. M. und daher mit etwa je 165 PS liefen. Während des Fluges war der Brennstoffverbrauch 215 gr/PS h und 8 gr/PS h der Verbrauch an Schmiermittel. Die Landung erfolgte nicht wegen Brennstoffmangels, denn es waren für über 4 Stunden Betriebsmittel an Bord gewesen, sondern weil dem Mechaniker übel war und auch Bajac sich nicht „in Form“ befand.



B 155 eine Last von 1500 kg während 3 h 46' 35³/₅'' in der Luft zu erhalten. Damit wurden fünf Bestleistungen aufgestellt, und zwar: die französische für 500 kg, die französische und internationale für 1000 und für 1500 kg Nutzlast. Die beiden letzteren waren: Frankreich-Bossoutrot auf Farman mit 2 h 19' 16²/₅'' und Holland-de Grase auf Fokker mit 3 h 3' 03¹/₅''.

Die Hauptdaten des Flugzeuges B 155 sind folgende:
Gesamtlänge 14.75 m,
Spannweite 26.00 m,
größte Höhe 5.25 m,
Leergewicht 3650 kg,
Nutzlast 2600 kg,
Dienstgewicht 6350 kg,
Passagiersitze 19,
Geschwindigkeit in Bodennähe 175 km/h,
Steighöhe in einer Stunde 3500 m,
Flächenbelastung 47 kg/m²,
Leistungsbelastung 6 kg/PS,
Tragflächengröße 135 m²,
Flugbereich mit Vollast und Vollgas 500 km.

Ing. R. Katzmayer.

Ceschka-Hüte

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

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

Versorgung alpiner Hütten durch Flugzeuge.

Von Major Hailer.

Im Winter 1912 zog ich mit einigen Freunden in einer klaren Winternacht auf Schneeschuhen bergan, um unsere hoch und weit von Wegen und menschlicher Behausung liegende kleine Hütte auf acht Tage als Ausgangspunkt zu Hochtouren zu beziehen. Jeder hatte im sechzigpfündigen Rucksack so nebenbei auch ein Stück eines Ofens, der oben aufgebaut werden sollte, jeder trug sein schweres Bündel Holz und auf die Schneeschuhe vor und hinter die Bindung geschnallt noch je ein Stück Buchenscheit. So seufzten wir bergauf über steile Hänge und zogen unsere Spuren durch tiefen Schnee eine ganze lange Nacht. Von den Seufzern meiner Kameraden machte mir nur einer ziemlich Eindruck, zumal er auch für mich eine schwache Hoffnung für die Zukunft bedeutete: „Kann man denn das ganze Zeug nicht aus dem Flugzeug herunterschmeißen?“ Das Ueberdenken der Möglichkeit einer Verwirklichung dieser Idee verkürzte mir den langen Weg und als endlich die Hütte erreicht, der verschneite Eingang freigemacht und das ofenähnliche Gebilde seine Pflicht tat, berieten wir ernstlich, wie man durch Versorgung hochgelegener Hütten mittels Abwurf aus Flugzeugen die Herrlichkeiten winterlicher Hochgebirgspracht genießen könnte, ohne sie stets durch ein Gastspiel als Lasttier erkaufen zu müssen. Damals in der kleinen Hütte wurde der Gedanke meiner Zugspitzlandung geboren, den ich aber erst zehn Jahre später verwirklichen konnte. Die Zwischenzeit war mit ernster Fliegerarbeit erfüllt und statt Hütten im Hochgebirge zu verproviantieren, lernte man Bombenwerfen im Frieden und nur zu schnell auch im Kriege. Als man sich in Trichterfelder festgekämpft hatte, kam die Not und lehrte uns, statt Bomben auch andere Lasten aus Flugzeugen abzuwerfen. Da und dort waren kühne Stoßtrupps zu weit in den Feind gerannt und abgeschnitten. Schon kamen unsere Flugzeuge und warfen, dicht über den Trichtern fliegend, Wasser in Büchsen, Lebensmittel, Munition, Verbandszeuge und selbst Maschinengewehre, gut verpackt, den Bedrängten ab. Fast immer folgte dieser moralischen und materiellen Stärkung in einem kühnen Durchbruch die Befreiung. Die Franzosen müssen gar oft in Marokko und Syrien zu diesem Mittel greifen, um ihre von Kabylen und Drusen eingeschlossenen Kolonnen zu versorgen, und es erscheint ohne weiteres möglich, daß die Verwendung von Flugzeugen in friedlicher Form ihnen ein neues Arbeitsgebiet eröffnet.

Der Süddeutsche Aero Lloyd hat es in sein Arbeitsprogramm eingereiht und sein Versuchsfeld vorerst auf einzelne hochgelegene Hütten der Alpen beschränkt. Die betreffenden Sektionen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereines haben den Gedanken mit Feuereifer aufgenommen und da die ersten Versuche sehr zufriedenstellend verliefen, steht dem planmäßigen Ausbau des Gedankens lediglich die Kostenfrage der Versuche hindernd im Wege. Es besteht aber gar kein Zweifel, daß bei Züchtung eines Lastenflugzeugtyps, speziell für diese Zwecke, sein wirtschaftlicher Einsatz gewährleistet ist.

Neben der Versorgung der Hütten mit allem Nötigen käme auch noch die Unterstützung beim Bau von Bergbahnen in Betracht, wo ein Flugzeug in kurzer Zeit gewaltige Lasten vom Tal zur Höhe schleppen kann. Die Durchführung des Höhentransportes ist folgendermaßen gedacht: An einem dem zu versorgenden Punkt möglichst

nahegelegenen Ort — am besten die nächste Bahnstation — wird ein Notflugplatz errichtet mit einem Depot der Höhenfracht. Die Versorgung kann nun geschehen:

1. Durch Abwurf unempfindlicher Lasten auf einem verabredeten Platz,
2. durch Abwurf empfindlicher Lasten mittels Materialfallschirm an verabredetem Platz,
3. durch Landung auf hochgelegenen, vorbereiteten Punkten, z. B. Hochplateaus, flache Gletscher,
4. durch Versorgung mittels Vorrichtung Angermund.

Zu 1. Die Lasten müssen selbstredend speziell verpackt werden auf Grund der bereits vorliegenden Erfahrungen. Der Flieger muß den Abwurfpunkt tief überfliegen.

Zu 2. Die Fallgeschwindigkeit kann die dreifache sein, wie beim Fallschirm für Personen; der Abwurf erfordert Uebung und Geschicklichkeit. Erfahrungen aus Versuchen liegen vor. Rücktransport der Fallschirme durch Träger.

Zu 3. Es gibt mehrere Hochplateaus in den Alpen, die einen Flugzeugverkehr ermöglichen. Mit geringen Vorbereitungen können hochalpine Landeplätze errichtet werden, wie sie während des Krieges an der Alpenfront zahlreich ausgebaut waren. Bei genügender Frequenz läßt sich dann auch ein Personenverkehr neben dem Materialtransport einrichten.

Zu 4. Es ist das Verdienst von W. Angermund, München, eine Anlage zum zuverlässigen Wechseln der Last während des Fluges vorgeschlagen und durchgebildet zu haben. Welche technische Gestaltung letzten Endes eine Luft-Lastenwechsel-Anlage erhalten wird, ist nur von sekundärer Bedeutung. Das Prinzip nach W. Angermunds Patenten wird darin bestehen, daß ein Luftfahrzeug in verhältnismäßig geringer Höhe eine Abstreifanlage, die auf einer Drehscheibe wendbar ist, überfliegt. Aus dem Luftfahrzeug wird an einem Kabel eine sogenannte Fangtrommel herabgelassen. Das Kabel fliegt zwischen zwei zueinander verlaufenden Gabel- oder Gleitflächen ein und wird von einer an den Enden der Gleitflächen aufsitzenden Abstreifscheibe unentrinnbar umschlossen. An dieser Abstreifscheibe ist mit losen Schnüren die aufzunehmende Last befestigt. Die aus dem Luftfahrzeug abzugebende Last hängt unterhalb der Trommel und kann durch Klinken ausgelöst werden, die über den Trommeldeckel hinausragen. Die Abstreifscheibe wird durch das Fangtrommel-Kabel von den erwähnten Gleitflächen abgestreift und fällt längs des Kabels auf den Trommeldeckel. Durch diesen Aufprall werden die Klinken niedergedrückt und die aus der Luft abzugebende Last fällt zu Boden, während die aufzunehmende Last an der Abstreifscheibe und nunmehr auch an der Fangtrommel hängt, die während des Weiterfluges durch den Bedienungsmann in das Luftfahrzeug heraufgezogen wird. Damit die abzugebende Last im Augenblick der Abgabe nicht weit ins Gelände geschleudert wird, befindet sich am Ende der Bodenanlage ein sogenannter Kipfang, gegen dessen Polsterung die Last anfliegt und im Grund des Fanges liegen bleibt. Die ganze Bodenanlage steht deshalb auf einer Drehscheibe, damit sie stets genau gegen den Wind zum Zwecke des Anfluges eingestellt werden kann.

Wie immer bei neuen Ideen wird auch für unsere Sache eine Schar mitleidiger Lächler aufmarschieren.

Eine solche stand mir auch 1911 zur Seite, als ich in einem gebrechlichen Flugzeug zwei Säcke mit der ersten bayrischen Luftpost abbeförderte. Was sich aber aus einem Bedürfnis der Allgemeinheit entwickelt, hat allemal schon einen guten Baugrund gehabt und so wird es hier auch sein. Der Strom der Hunderttausende, die bisher nur im Sommer in die Alpen zogen, wächst mit jedem Jahr, und besonders die Zahl der Wintertouristen ist — mit dem Erstarren des Wintersportes und der Pflege des Wanderns überhaupt — im mächtigen Anschwellen. Alle Hütten sind zu eng, neue Pläne für alpine Herbergen liegen vor. Wenn man bedenkt, daß die Tagesleistungen eines Trägers in den Alpen 25 Kilo ist und daß der Transport mit Tragtieren sich noch teurer stellt, als mit

Trägern, dann kann man verstehen, wie zwei Drittel der Gesamtbaukosten auf den Transport fallen können. Hier muß der Einsatz von Flugzeugen die Baukosten verringern helfen und den fertigen Hütten ihren Bedarf dauernd zuführen. Vielleicht wird es so weit kommen, daß der Bau mancher Förderseilbahn oder Bergbahn unterbleibt, weil das Flugzeug in den Bergen zu jeder Verwendung heimisch geworden ist. Dann bleibt die Natur der Alpen von unschönen Bauten befreit und freudig wird der Bergwanderer die über ihn ziehenden stolzen Vögel grüßen und ihnen danken, daß sie die Unberührtheit der Hochgebirgsnatur erhalten halfen und ihm durch Versorgung der Hütten den Genuß des Wanderns mit leichtem Gepäck ermöglicht haben.

Polarwetter.

Das berechtigtes Aufsehen erregende, im Ullstein-Verlag in Berlin erscheinende Werk: „Amundsen — Die Jagd nach dem Nordpol“ enthält 5 Kapitel. Im ersten erstattet Amundsen seinen Expeditionsbericht. Den wichtigsten Teil desselben, den Flug zum Pol, brachten wir in Folge 2/1926. Im zweiten Kapitel berichtet Riiser-Larsen über die Ausrüstung der Expedition. Das dritte Kapitel füllt der Bericht des Führers, Dietrichson, über den Flug des „N 24“ von Spitzbergen ins Polareis. Im vierten Kapitel schildert der Journalist Frederik Ramm die Wartezeit der Zurückgebliebenen; im fünften der Meteorologe Dr. Bjerknes den Wetterdienst und dessen Bedeutung für den Polarflug. Ein Anhang enthält die Beschreibung des Dornier-Wal-Flugbootes.

Heute wollen wir uns mit dem so überaus wichtigen Problem des Polarwetters an Hand der Ausführungen Dr. Bjerknes' befassen, denn wir sind der Meinung, daß damit nicht nur die wissenschaftliche Forschungs-, sondern auch die praktische Verkehrsmöglichkeit des Fluges im Polargebiet steht und fällt.

Hierbei ist es vollkommen gleichgültig, ob Flugzeuge oder Lenkluftschiffe verwendet werden. In jedem Falle brauchen Forscher und Verkehrstechniker sichtiges Wetter; erstere um Beobachten und mit der Kamera arbeiten zu können, während für den Verkehrstechniker gute Sicht Vorbedingung für die Zuverlässigkeit des Dienstes ist. Für beide Zwecke sind daher Ermittlung der Wettergestaltung und Abgabe zutreffender Wettervorhersage von ungeheurer Bedeutung.

Da ist es nun sehr erfreulich, daß Dr. Bjerknes im erwähnten fünften Kapitel zahlreiche, sehr wertvolle Wetterangaben bringt.

An erster Stelle sei da auf die Ergebnisse von Nansen's Framexpedition in den Jahren 1893/96 hingewiesen. Aus den bezüglichen Berichten bringt Dr. Bjerknes nach Monaten geordnete Zusammenstellungen über die Zahl der Tage mit klarem Wetter,

mit Niederschlägen und mit Nebel. Auf Grund dieses Materials wurde nachstehende Uebersicht zusammengestellt.

M	K	T	N	S
I.	14	20	31	65
II.	12	17	28	57
III.	9	18	29	56
IV.	8	17	29	54
V.	7	11	29	47
VI.	0	10	20	30
VII.	0	10	11	21
VIII.	0	12	15	27
IX.	0	8	20	28
X.	4	17	27	48
XI.	11	21	29	61
XII.	15	22	31	68

In deren erster Spalte bedeutet M die in üblicher Weise mit römischer Zahl bezeichneten Monate. Die zweite Spalte, mit K überschrieben, gibt die Anzahl der Klarwettertage an. In der dritten Spalte T sind die „trockenen“, d. h. niederschlagsfreien, in der vierten, N, die nebelfreien Tage ausgewiesen. In der fünften Spalte S sind schließlich die Zahlen der Spalten K, T und N addiert. Dadurch liefert diese Spalte unmittelbar einen Anhalt zur Erkennung des der Sicht nach günstigsten Monates. Es wirkt ein wenig befremdend, daß der Winter günstiger als der Sommer abschneidet, wie es aus der im Dezember einen Höchst-, im Juli einen Kleinstwert zeigenden Spalte S deutlich hervorgeht.

Die hieraus zu ziehenden Schlüsse lauten: Der Dezember wäre an sich der für Polarflüge geeignetste Monat. Dann nimmt die Wahrscheinlichkeit sichtigen Wetters konstant bis zum Juliminimum ab. Die Polarnacht schaltet jedoch alle Monate zwischen der Herbst- und der Frühjahrs-Tag- und Nachtgleiche aus, so daß nur jene Monate praktisch in Betracht kommen, für die

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

Spalte S einen unter dem Durchschnitt liegenden Wert angibt. Dieser Durchschnitt stellt sich als arithmetisches Mittel der S-Werte auf 46.8. Damit scheiden die Sommermonate Juni bis September aus und es bleiben mit Rücksicht auf früher Gesagtes nur April und Mai übrig. Nun erkennt man, wie recht Dr. Bjerknes hat, wenn er den April als den günstigsten Monat zum Antritt von Polarluftfahrten bezeichnet.

Damit ist zwar viel, noch lange aber nicht alles erreicht. Es fehlt die Orientierung über das System der Polarwinde. Hier läßt uns leider Dr. Bjerknes' Bericht im Stich. Vermutlich hat er diesen Gegenstand jenen Abhandlungen vorbehalten, die er seiner Aufgabe nach in Fachzeitschriften veröffentlichen will. Nur eine Angabe können wir verwerten. Sie bezieht sich auf den Wind am Starttage. Es wurde NE mit 16 bis 20 Stundenkilometern festgestellt. Nach Bearbeitung der Wetteraufzeichnungen der Expedition erkannte Dr. Bjerknes jedoch, daß die Windstärke nördlich von Spitzbergen auf nahezu das Doppelte, auf 30 Stundenkilometer, angewachsen war. Das gab ihm die zutreffende, von uns im Aufsatz: „Der Sonnenkompaß“ verwertete Erklärung für die Kursabirring beim Polflug.

Mit Dank berichtet der mehrgenannte Fachmann noch über die Mitarbeit zahlreicher Wettermeldestellen in fast allen Erdteilen. Diese an sich gewiß hocherfreuliche Tatsache hilft aber in der Praxis dann kaum viel, wenn die betreffende Meldestelle allzuweit vom Polargebiet entfernt liegt, weil ihre Beobachtungen nur sehr bedingten Wert haben. Wir glauben deshalb, daß mehrere Stationen in Polnähe unbedingt werden errichtet werden müssen. Nur das gibt die Möglichkeit, tatsächlich brauchbares Material zu gewinnen. Dazu ist allerdings diesen Stationen die notwendige, mehrere Jahre umfassende Zeit einzuräumen. Auch müssen sie miteinander, wie mit den bestehenden nächstliegenden Wetterwarten in ständigem, durch die drahtlose Telegraphie er-

möglicstem Verkehr stehen. Die Errichtung solcher Stationen ist nun etwas kostspielig, da die Polnähe besondere Aufwendung erheischen dürfte. Deshalb muß ihre Zahl auf das unumgängliche Mindestmaß, vielleicht auf 4 Stationen, eingeschränkt werden. Als günstigste, weil ein fast rechtwinkeliges Kreuz bildende Aufstellungsorte könnten gelten: Spitzbergen—Beringsstraße und Cap Tscheljuskin—Cap Columbia, bezw. deren Umgebungen.

Mit Hilfe dieser Stationen wird es möglich sein, nicht nur die Witterungsgesetze des Polargebietes abzuleiten, sondern auch eine auf zuverlässigen systematischen Grundlagen basierende Wettervorhersage einzurichten. Dann wird die Polarforschung mit Erfolg arbeiten können. Hat sie ihre Aufgabe erfüllt, d. h. gibt es in der Arktis keine unerforschten Gebiete mehr, so kann der Polarluftverkehr, dessen Bedeutung in der ganz wesentlichen Abkürzung des Weges sowohl von Europa wie von Amerika nach Ostasien liegt, eröffnet werden.

Die Luftreisenden werden dann in kaum soviel Stunden, als sie heute Wochen brauchen, ans Ziel gelangen. Das sichert dem Flug über polares Gebiet umso größere Prosperitätsaussichten, als die Befürchtung so mancher Fluggäste, die Kälte sei enorm, nicht ganz zutreffend ist. Bei aller Dürftigkeit des heute verfügbaren Materials über das polare Wetter ist doch schon so viel klar, daß dort in an sich geringen Höhen eine Wärmeinversion erfolgt, die im Verein mit der für jedes Luftfahrzeug selbstverständlichen Heizung der Gasträume, den Polflug gerade so angenehm macht, als einen Flug in gemäßigten Zonen.

Man erkennt nunmehr, daß die Wetterforschung heute zum Kernproblem der ganzen Polfrage geworden ist. Daneben tritt die Frage, ob Flugzeuge oder Lenkluftschiffe geeigneter sind, in den Hintergrund. Vermutlich wird die Zukunft hierauf antworten: Nicht entweder oder, sondern und. — — —

Die Eroberung des Weltalls.

Von Dr. Franz Hoefft.

Aus dem Gebiete phantastischer Romane ist, von den meisten ganz unbemerkt, in den Jahren nach dem Kriege das Problem der Weltraumschiffahrt in jenes der nüchternen physikalischen und technischen Berechnung getreten. Infolge des Trägheitsgesetzes der Beharrung wird aber das frühere Urteil der Phantastik unbesehen auch den letzteren Arbeiten zuteil. 1919 veröffentlichte Prof. R. H. Goddard vom Worcester College Mass. U. S. A. in den Reports der Smithsonian Institution in Washington eine Arbeit, welche zum erstenmal rechnerisch die Möglichkeit dartat, mit Pulverraketen besonderer Bauart den Weltraum zu erreichen. 1923 folgte die Arbeit des Physikprofessors Hermann Oberth, damals in Schäßburg, jetzt in Mediasch, eines Siebenbürg. Sachsen. „Die Rakete zu den Planetenräumen“ im Verlag Oldenbourg-München, welcher in umfassender Weise das ganze Problem bis zu den Detailkonstruktionen rechnerisch behandelte, und zwar unter Voraussetzung der stärksten Energiequellen, welche wir kennen, nämlich des Knallgases. Da ich mich selbst wie viele andere insgeheim seit 1891 mit dem Problem der Weltraumschiffahrt befaßte und brieflich und persönlich mit Goddard und Oberth in Fühlung getreten bin, wird eine kurze Auseinandersetzung der exakten Naturgesetze, welche der ganzen Frage zugrunde liegen, vielleicht willkommen sein. Ich möchte noch verweisen auf die Mitteilungen, die auf meine Veranlassung Oberth und ich selbst auf dem Deutschen Naturforscherkongreß in Innsbruck 1924 gemacht haben, sowie auf meinen Aufsatz im Oktoberheft 1925 der Zeitschrift „Natur und Kultur“ in München und in den „Wiener Neuesten Nachrichten“ vom 14. März 1926.

Beide Grundgesetze des Weltraumfluges rühren von Newton her. Das erste, das Gravitationsgesetz, belehrt uns über den Feind, der zu überwinden ist, bevor wir die Erdsphäre verlassen können, die mächtige Anziehungskraft unseres gewaltigen Planeten, und besagt kurz, daß dieselbe der Masse gerade und dem Quadrate der Entfernung umgekehrt proportional ist. Daraus läßt sich rechnen, daß ein Körper, um ins Unendliche gebracht zu werden, eine Anfangsgeschwindigkeit senkrecht zur Erdoberfläche von mindestens 11.200 m in der Sekunde besitzen muß, dieselbe, mit der er, aus dem Unendlichen freifallend, auch wieder die Erdoberfläche treffen würde. Die notwendige Arbeit berechnet sich für jedes Kilogramm auf 6,378.000 mkg. Das zweite Gesetz von der Erhaltung des Schwerpunktes oder der Gleichheit von Reaktion und Aktion, auch Impulssatz genannt, besagt, daß zwei Massen, welche durch eine Kraft auseinandergetrieben werden, jede mit ihrer Geschwindigkeit multipliziert, das gleiche Produkt ergeben. Stellt man sich (Fig. 1) diese Massen auf einem Wagebalken rollend vor, wird dieser stets in Ruhe bleiben, denn die kleinere Masse wird stets eine soviel größere Geschwindigkeit haben, daß Kraft mal Arm stets gleich sein werden denjenigen der größeren Masse. Wir erkennen sofort, daß hier ein Grundgesetz der Mechanik vorliegt, das ebenso im leeren Raum als in der Atmosphäre gelten muß. Es ist daher falsch, anzunehmen, daß eine Rakete, welche der größeren Kugel im vorigen Beispiel, während der momentane Gasauspuff der kleineren Kugel entspricht, der Atmosphäre bedarf, um sich gewissermaßen abzustoßen und daher im luftleeren Raum nichts leisten könne. Rakete

können wir aber jede Maschine nennen, welche sich durch Abstoßung von mitgeführten Massen fortbewegt und damit ist deren prinzipielle Eignung zu dem angestrebten Zweck bewiesen. Es fragt sich jetzt nur, ob wir in der Lage sind, die nötigen Energien mitzuführen. Pulver enthalten je 1 Kilogramm etwa 1000 Kalorien, Knallgas 3780 Kalorien. Bei 100% Nutzeffekt bedeutet das einige 2000 m/sec. Auspuffgeschwindigkeit, bzw. einige 5000 m/sec. Nun kann man sich an einem graphischen Beispiel schnell überzeugen, daß, wenn man einer Masse, welche die Rakete versinnbildlichen soll, nach rechts eine Geschwindigkeit erteilen will gleich der Auspuffgeschwindigkeit, nach links die dreifache Masse mit der Auspuffgeschwindigkeit abgestoßen werden muß, wenn man die Anfangsmasse zweimal halbiert. Wenn man diese Halbierungen und Abstoßungen graphisch fortsetzt, findet man, daß die abzustoßende Masse in Potenzen von 4 zunimmt, wenn die Raketengeschwindigkeit die 1-, 2-, 3fache der Auspuffgeschwindigkeit werden soll. Die höhere Berechnungslehre ergibt weiter, daß, wenn man nicht Halbierungen ausführt, sondern Auspuff von unendlich kleinen Massen, als welche die Gasmoleküle im Verhältnis zur Rakete praktisch angesehen werden können, die Geschwindigkeit nicht in Potenzen von 4, sondern von 2.74 der Basis der natürlichen Logarithmen, zunimmt. Dieser günstigste Fall ergibt die Grundgleichung der Raketentheorie

$$V = c \log \text{nat} \frac{M_0}{M_1}$$

worin V die Raketengeschwindigkeit, c die Auspuffgeschwindigkeit, M_0 die Anfangs-, M_1 die Endmasse der Rakete bedeutet. Weiter ergibt die Rechnung, daß das Stufenprinzip, d. h. die Unterteilung in mehrere übereinander gestellte Maschinen, von welchen die unterste, wenn sie abgetrennt ist, immer abgestoßen wird, eine bedeutende Erhöhung der Leistungsfähigkeit mit sich bringt. Der wichtigste Fortschritt aber ist die Anwendung genau berechneter Düsen, welche den Nutzeffekt von 2% der Feuerwerksraketen auf 65% in den praktischen Versuchen Goddards steigerten. Für die Detailrechnungen muß auf das Buch Oberth's verwiesen werden, aus welchem sich klar ergibt, daß Maschinen, welche die geforderte Geschwindigkeit von 12 km/sec. überschreiten, sicher ausführbar sind. Auch der Luftwiderstand ist darin genau berechnet. Zunächst wären nur Registrierraketen anzustreben, welche wissenschaftlich außerordentlich wertvolle Resultate erbringen könnten. Mit einigen 1000 Goldmark wäre es möglich, Maschinen zu bauen, welche die einigen 100 km der Atmosphäre übersteigen könnten. Es würde hiezu sogar eine ganz einfache Rakete mit Alkohol-Sauerstofffüllung von sehr bescheidenen Ausmaßen genügen. Menschen haben bis jetzt alpinistisch (am Mount Everest) 8600 m, im Freiballon 11.000 m (Berson und Siring 1901), im Flugzeug 12.000 m Höhe erreicht. Die üblichen Registrierballons der Wetterwarten bringen einen Registrierapparat von etwa 1 kg Gewicht nicht über 30 km Höhe, von wo er sich nach dem — gewollten — Platzen des Ballons im Fallschirm herabsenkt. Da vorgenannte Apparate sämtlich von der Luft getragen werden, die dort schon sehr dünn ist, haben wir keine Aussicht, mit ihnen höher zu dringen. Dagegen sind gerade diese höheren Schichten der Atmosphäre wissenschaftlich sehr wichtig, ich erinnere nur an die Fragen, welche Vegard für das Nordlicht, das Radiowesen für die reflektierende Schicht usw. stellen. Es ist unbegreiflich, daß das deutsche Volk einen Volksgenossen nicht soweit finanziell unterstützt, daß endlich praktische Versuche neben die theoretischen Berechnungen treten. Ist nur einmal der erste Schritt zu praktischen Versuchen gemacht, wird es gar keine Schwierigkeit machen, die Entwicklung weiter zu fördern. Prinzipielle Schwierigkeiten liegen keine vor, denn es läßt sich weiter berechnen, daß es nicht notwendig ist, den Maschinen eine Beschleunigung von mehr als 30m/sec. zu erteilen, welche Menschen sicherlich die wenigen Minuten (ca. 8), welche der Antrieb überhaupt dauert, aushalten können, wofür bei Kurvenflügen von Flugzeugen bereits Beispiele vorliegen und zudem mit gigantischen Zentrifugen ganz wissenschaftlich exakte Versuche gemacht werden können und müssen. Es würde sich im Prinzip um ähnliche Vorrichtungen handeln, wie sie die Luftschiffkarussells z. B. im Wiener Prater darstellen, natürlich mit entsprechender Bauart und Sicherungsmaßnahmen. Daß die Temperatur und der Luftmangel keine Rolle spielen, ist selbstverständlich, man denke z. B. an Thermosflaschen und U-Boote. Der erste

Beweis für die Erreichung des nächsten Himmelskörpers, des Erdmondes, wäre übrigens durch eine Rakete zu führen, welche keine Menschen, sondern bloß 1½ bis 6 kg Blitzlichtpulver enthalten müßte, das nach der Berechnung mit den Fernrohren unserer Sternwarten wahrgenommen werden könnte, wenn es bei dem Fall auf die dunkle (Neu-)Mondscheibe zur Explosion kommt. Allerdings anzunehmen, wie Zeitungsmeldungen vermuten lassen, daß schon diesen Sommer gleich dieser Sprung von den paar hundert Metern Steighöhe der Feuerwerksraketen auf 400.000 km von Goddard gemacht werden soll, fällt so schwer, als wenn Zeppelin 1900 angekündigt hätte, er wolle gleich mit dem Amerikaflug von 8000 km beginnen. Eine systematische Steigerung in Versuchsreihen ein organisches Wachstum auf den Erfolgen unserer Luftschiffahrt aufbauend, ist erfolgversprechender, und daß Goddard Großversuche, von der Öffentlichkeit ganz unbemerkt, gemacht hat, wohl auch sehr unwahrscheinlich. Auf Bedenken wegen der Landungsmöglichkeit mit Fallschirm großer bemannter Raketen hin, hat Oberth in der 2. Auflage seines Buches Darlegungen veröffentlicht, welche beweisen, daß diese Möglichkeit gegeben ist. Eben dort hat er sich meinen Vorschlägen bezüglich der Steuerung angeschlossen, womit auch diese Frage erledigt scheint, auf die ich hier näher eingehen will. Bereits im Jahre 1891 dachte ich daran, einen starren Ballon dadurch fortzutreiben, daß ich vorn, wo die Luftstauung den Vortrieb hemmt, die Luft absaugen, durch ein zentrales Rohr nach Achtern führen, und dort, wo die Luftverdünnung das Schiff festhält, die Luft wieder durch diesen ausströmen lasse. Die Steuerung war so gedacht, daß entweder durch Nadelventile der Teil der Düsen, die an der Seite lagen, deren Zurückbleiben gewünscht wurde, wie bei den Peltonrädern der Wasserturbinen gedrosselt würde, oder daß nur eine Düse in der Mittelachse des Schiffes in Kugelgelenken oder nach Art der Metallschläuche schwenkbar angeordnet würde. Späterhin entwarf ich auch Raumschiffe, für welche natürlich an Stelle von Luft Aether in Betracht kommt. Wenn man mit Nernst, Wiechert, Oliver Lodge und anderen dem Aether eine kolossale innere Energie zuschreibt, bedeutet diese nach dem Einsteinschen Gesetze auch eine sehr bedeutende Masse, wenn es daher gelingt (durch elektrische Beeinflussung in Kugelementen), einen einseitigen Aetherstrom zu erzeugen, war mein Gedanke jedenfalls eine richtige Vorahnung, zumal ich auch die Zerfallsenergie von Radium usw. in Betracht gezogen hatte. Die automatische Stabilisierung war durch einen Kreis gedacht, der in diesem Falle keine Nadelventile, sondern die elektrischen Widerstände der Kugelemente so steuerte, daß die stabile Lage erreicht wurde. Infolge der unerschöpflichen Aetherenergie könnten bei einer gleichmäßigen Beschleunigung, bzw. Verzögerung auf der zweiten Hälfte der Fahrt von 10—20 m/sec., die ich zugrunde legte, was also nur im Bereich der Erd-, bzw. Planetenanziehung einen doppelten Andruck bedeutet, in kurzer Zeit riesige Strecken zurückgelegt werden. So würde eine Fahrt zu den Antipoden ½ Stunde in einer Keplerschen Ellipse außerhalb des Widerstandes der Atmosphäre, eine Erdumfahrung ¾ Stunden, die Fahrt zum Mond 3½ Stunden, zur Venus je nach der Konstellation 35—90, zu Mars 46—110, zu Merkur 55—78, zu Jupiter 138, zu Saturn 200, zu Uranus 285 Stunden, zu Neptun 16 Tage, zum nächsten Fixstern a Centauri 4 Jahre in Anspruch genommen haben. Daß ein solches Fahrzeug im leeren Weltraum, in der Luft, auf und unter Wasser geradezu konkurrenzlos wäre, ist klar. Leider sind aber die praktischen Schwierigkeiten des Arbeitens mit Aether so groß, daß ich mich mit lebhafter Genugtuung zur Unterstützung einstellte, nachdem Goddard und Oberth gezeigt hatten, daß es schon derzeit mit den einfacheren Mitteln, welche wir zur praktischen Verfügung haben, geht. Nichtsdestoweniger wird man nicht vergessen dürfen, für später die idealere Lösung im Auge zu behalten, wenn es auch jetzt den vielen Zweiflern gegenüber richtig ist, sich auf die bereits vorliegenden Mittel und die zunächst erreichbaren Ziele zu beschränken. Die Steuerung durch den Kreiselkompaß, die ja von Torpedos und Seeschiffen durch die Firma Anschütz-Kiel schon lange praktisch ausgeführt wird, kann aber glatt übernommen werden.

Wenn man das menschliche Einzelleben betrachtet, pflegt man, um dem pessimistischen Schluß zu entgehen, darauf hinzuweisen, daß der Kulturprozeß doch immer weiter steigt. Wenn aber der von allen Seiten wissen-

schaftlich sich aufdrängende Schluß, daß das Irdische Leben langsam oder in einer Katastrophe endlich doch einmal ein Ende nehmen wird, auch diesen Kulturprozeß zu einer verschwindenden Episode im Kosmos macht, wird man sich nicht verhehlen können, daß nur die nach Zeit und Raum in einer Weltraumarche Noahs unbegrenzte Verbreitungsmöglichkeit der Kultur erst den Diesseitswert (abgesehen von den transzendentalen Werten im Sinne von Kant-Fichte!) gibt, daß also sämtliche Kulturwerte der Weltraumschiffahrt unterzuordnen sind, welche nicht nur die Nachahmung einer willkürlichen Bewegung, wie die Vögel in der Luft durch die Flugzeuge oder der Fische im Wasser durch die Unterseeboote, bedeutet, sondern etwas schlechthin Neues, das die Natur nicht imstande war, hervorzubringen. Die praktischen Er-

folge, wenn es gelingt, in einer automatischen Rakete Post in einer Keplerschen Ellipse etwa in 1000 km Höhe rund um die Erde von London nach Neuseeland in einer Stunde zu bringen, durch automatisch photographierende Raketen in kürzeren Bogen, in Bruchteilen von Stunden das ganze Polargebiet aufzunehmen, wozu Nansen mit Schiff und Schlitten Jahre, die Flugzeuge und Luftschiffe Tage und Wochen brauchen, unter entsprechenden Kosten, wären doch auch nicht zu verachten. Der Nutzen aber, der indirekt von der Unternehmung ausgehen wird, ist überhaupt unschätzbar, man denke, welchen Aufschwung in allen Wissenschaften das Zeitalter der Entdeckung Amerikas gebracht hatte, und was war dort zu entdecken gegen die Wunder einer wirklichen neuen Welt auf anderen Planeten!

Zündungen für Verbrennungsmotoren.

Ist der Motor das Herz des Kraftfahrzeuges, so kann seine Zündung gewissermaßen als Seele gelten. Das Flugzeug, auf die tadellose Arbeit des Motors angewiesen, kann ohne diesen überhaupt nicht schweben. Was nützt aber der beste Motor, wenn die Zündung versagt? Deshalb ist es für Konstrukteure wie für Piloten gleich wichtig, in diesem Belange vollkommen versiert zu sein. Die zugehörige praktische Fertigkeit wird sich doch nur dann wohltätig auswirken können, wenn sie auf einem soliden theoretischen Unterbau ruht. Diesen schaffen Bücher und Vorträge. Sie zu studieren bzw. zu hören, ist sonach, weil im eigenen Vorteil gelegen, Pflicht. Ihr zu genügen allerdings nicht immer möglich. Besonders werden ausländische Arbeiten nur durch Wiedergabe in der Presse verfolgt werden können. Zu den Korporationen, welche sich um alle Zweige des Flugwesens große Verdienste erworben und noch immer erwerben, zählt die W. G. L. Sie läßt in ihrer Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt (ZFM.), fortgesetzt inhaltsreiche Beiträge erscheinen, die jedem Fluginteressenten zur Fundgrube neuer Erkenntnisse werden. Daneben veranstaltet sie auch während des Winters Sprechabende, an denen stets ein Teilgebiet interessant behandelt wird. So fand u. a. am 12. Februar l. J. ein solcher Sprechabend statt, an welchem H. Pickeroft über die Hochspannungszündung für Verbrennungsmotoren und neue Wege ihrer Entwicklung sprach.

Wir entnehmen dem im 4. Heft der ZFM. vom 27. Februar l. J. diesen Vortrag enthaltenden Bericht folgendes:

„Es bestehen zwei Arten von Hochspannungszündung: Die Batterie- oder Spulen- und die Magnetzündung. Bei ersterer sendet eine Batterie einen Strom in die primäre (dicke) Spulenwicklung, welche mit einem Zündschalter, einem Kondensator und einem Unterbrecher versehen ist. Die Betätigung des letzteren

ruft in der dünnen Sekundärwicklung der Spule einen sehr hochgespannten Induktionsstrom hervor, der an der Zündkerze überspringend, das Benzin-Luftgemisch zur Explosion bringt. Analysiert man diesen Vorgang näher, so erkennt man nicht nur die Schwächen der normalen Spulenzündung, sondern auch deren Ursachen. Die Schwächen liegen sowohl in starkem Stillstand oder Ruhestrom bei eingeschaltetem Zündschlüssel, wie auch in großem Energieverbrauch bei kleinen Drehzahlen und im starken Sinken der Primärstromaufnahme und der Zündenergie bei höheren Drehzahlen. Läßt man die Funkenstrecke rotieren, so kann man beobachten, wie der Zündfunke aus mehreren Phasen besteht. Er setzt mit einer scharfen, weißen Entladung ein, auf die ein langes, bläulich-violettes Lichtbogenband folgt. Für höhere Drehzahlen ergibt sich daraus ein fast ununterbrochenes Fließen des Stromes während des ganzen Expansionsfaktes. Während der Einsatzfunke allein zünden soll, bewirkt der langsamer nachströmende Lichtbogen eine Verkohlung des Schmieröles und damit die Bildung von Oelkohle bei gleichzeitiger Entstehung von Nebenschlüssen. Außerdem hält er den schnellen Abbau des Magnetfeldes hintan. Im Eisenkern der Spule bleibt sonach stets ein Restfeld übrig, das wieder auf die Primärwicklung ungünstig rückwirkt. Mit Hilfe des Lepel'schen Stromwandlers, bestehend aus einer Serienfunkenstrecke mit aus bestimmten Materialien hergestellten Elektroden, wird nun der Reststrom vernichtet, der Einsatzfunke bleibt allein bestehen, die Zündung funktioniert in der gewünschten Weise, Kerzenversager werden vermieden.

Die Magnetzündung unterscheidet sich von der Batteriezündung im Prinzip lediglich dadurch, daß der Magnet den Zündstrom selbst erzeugt. Deshalb sind auch hier die Erscheinungen des Einsatzfunkens und des Nachstromes feststellbar und abermals im Lepel'schen Stromwandler die geeignete Abhilfe zu erblicken.“

AUS DER FLUGWELT.

Die diesjährigen Rhön-Segelflugveranstaltungen. die in der Zeit vom 25. Juli bis 9. August auf den Hängen und den benachbarten Höhen der Wasserkuppe stattfinden, bestehen aus einem Wettbewerb für Jungflieger mit Gleitfliegerausweis „A“ und „B“ und einem Wettbewerb für Segelflieger mit Ausweis „C“. Im Anschluß an den Wettbewerb findet vom 10. bis 20. August eine technische Prüfung neuartiger Flugzeugkonstruktionen statt. Nennungen bis 25. Juni d. J., Nachmeldungen bis zum 10. Juli d. J. an die Geschäftsstelle der Rhön-Rossitten-Gesellschaft e. V., Frankfurt a. M., Robert Mayerstr. 2. An Preisen sind für Segelflieger insgesamt 7000 RM., für Jungflieger 1400 RM., an Ermunterungspreisen für

Segelflugzeugbau 3000 RM. und an Sonderpreisen 1600 RM. ausgesetzt. Zur Erlangung des I. Preises (Fernsegelfluggreis 3000 RM.) ist eine Mindestfluglänge von 22 km zu erreichen. Die im Anschluß an die Wettbewerbe stattfindende technische Prüfung neuartiger Flugzeuge und Flugzeugmodelle hat den Zweck, solche neue Ideen zu fördern, die geeignet erscheinen, eine Weiterentwicklung des Segelflugzeuges und seiner Auswirkungen auf die Flugtechnik überhaupt zu ermöglichen. Zugelassen werden solche Flugzeuge und Flugzeugmodelle, die mindestens einen der nachstehenden Gesichtspunkte verwirklichen:

- I. Flugzeuge mit verstellbarem Flugwerk:
A. Flugzeuge mit Anstellwinkerveränderung.
B. Flugzeuge mit Profilveränderung.
C. Flugzeuge mit Flügelflächenveränderung.

II. Besondere Flugzeugbauarten:

- A. Schwanzlose Flugzeuge.
B. Flugzeuge mit Kopfsteuerung (Entenbauweise).
C. Flugzeuge mit Flügelspitzensteuerung.
D. Flugzeuge mit besonderen Vortriebsmitteln (besonders Hilfsflügeln).
E. Flugzeuge mit rotierenden Flächen.
F. Sonstige neuartige Flugzeuge.

(Sonderbericht.)

Allgemeine Sportausstellung in Salzburg. Vom 29. Mai bis 8. Juni findet in den Räumen der Salzburger Gewerbehalle eine große Sportausstellung statt, die unter dem Protektorat des Landeshauptmannes Dr. Rehr und des Ersten Bürgermeisters der Stadt Salzburg, J. Preis, steht. Für die Rückbeförderung der Ausstellungsgüter wird von den österreichischen Bundesbahnen eine 50proz. Tarifiermäßigung bewilligt. Zur Unterstützung des aufstrebenden Flugsportes erhalten Flugzeuge und alle aerotechnischen Hilfsmittel kostenlos Ausstellungsplätze zur Verfügung gestellt.

Segelflugrekord. Am 24. April vollführte der Flugleiter der akademischen Segelfliegergruppe des Vereines für Luftfahrt in Steiermark, cand. ing. Konrad Pernthaler, einen Segelflug von 20 Kilometer vom Schöckel bei Graz. Die Flugzeit betrug 24 Minuten. Die für die Einschätzung des motorlosen Fluges in Betracht kommende Entfernung Start—Ziel (Luftlinie gemessen) wurde mit 15.5 Kilometer errechnet. Die hervorragende Leistung des Grazer Segelfliegers Pernthaler erweist sich vor allem daraus, daß er seinen eigenen (bisher österreichischen) Rekord der Entfernung um mehr als das Vierfache überboten hat und nur etwa 9 Kilometer unter dem Weltrekord des deutschen Seefliegers Nehring (Krimexpedition) zurückblieb. „Vandale“, das erfolgreiche motorlose Flugzeug, ist ein freitragender Eindecker, Spannweite 15.60 Meter, Länge 5.80 Meter, Gewicht unbemannt 110 Kilogramm, Gleitwinkel 1:15. Der gelungene Flug des tapferen Piloten Konrad Pernthaler hat die Grazer Akademische Segelfliegergruppe in die allererste Reihe der Segelflugbewegung in der Welt gestellt.

Der Süddeutschland-Flug 1926 wird in der Zeit vom 31. Mai bis 6. Juni von Mannheim ausgehend zahlreiche süddeutsche Städte, darunter Karlsruhe, Freiburg, Friedrichshafen, München, Stuttgart, Nürnberg, Frankfurt und Darmstadt berühren. Veranstalter ist der „Pfälzische Luftfahrt-Verein“ in Mannheim. Zweck des Wettbewerbes ist Auslese betriebstüchtiger und leistungsfähiger Flugzeuge für Uebung und Sport. Bei der Auslese soll besonderer Wert gelegt werden auf:

a) Zuverlässigkeit, b) Geschwindigkeit, c) Betriebsbereitschaft, d) Abflugleistung, e) Tragfähigkeit, f) Sparsamkeit des Bauaufwandes.
(Sonderbericht.)

Der britische Luftpostverkehr im Jahre 1925 zeigt nach einem Bericht des Generalpostmeisters gegen das Vorjahr gute Fortschritte. Nach der englischen Statistik, die jedoch nur die ausgehende Post erfaßt, stieg das Gesamtgewicht der Briefpost auf nahezu 7 t. Den Hauptanteil an dieser Steigerung macht die Post nach Paris, Marokko und Algerien aus, die um 19 v. H. gegen das Vorjahr stieg. Die Luftpost nach dem unbesetzten Deutschland (Hannover, Berlin und Hamburg) stieg gleichfalls um mehr als 10 v. H. Neue Luftpostkurse wurden nach den ostbaltischen Ländern und Rußland eingerichtet. Letztere Verbindung wurde vielfach in umgekehrter Richtung durch die von Shanghai über die transsibirische Bahn nach London bestimmte Post benutzt; die Beförderungszeit konnte auf diese Weise auf 15 Tage herabgesetzt werden. Wenig Gebrauch wurde dagegen von der Luftverkehrslinie New York—San Francisco durch die englische Post gemacht. Der Luftverkehr Kairo—Bagdad arbeitete mit bemerkenswerter Regelmäßigkeit und hatte trotz des Wettbewerbes durch den Kraftwagenverkehr zwischen Haifa und Bagdad erhebliche Mengen Post zu befördern. Die Paketpost ist im Berichtsjahre wesentlich umfangreicher geworden als die Briefpost. Das Gesamtgewicht der beförderten

Luftpostpakete betrug über 22½ t. Nach Paris allein gingen 7 t Eilpakete und etwa 5 t gewöhnliche Pakete; nach Holland und Deutschland (einschließlich englische Rheinarmer) gleichfalls je 6 t.
(Sonderbericht.)

Die Betriebsergebnisse des von der Regierung kontrollierten amerikanischen Luftdienstes belaufen sich im letzten Jahre auf über 2½ Millionen Meilen (4 Millionen Kilometer). Der Luftpostdienst soll durch Eröffnung von 12 neuen Linien erweitert werden, für die seitens der Regierung Verträge mit Privatunternehmungen entweder bereits abgeschlossen oder öffentliche Ausschreibungen erfolgt sind (vgl. NrL 25/27. 4).

Die Versicherung Luftreisender gegen Unfälle ist kürzlich vom russischen Volkskommissariat der Finanzen geregelt worden. Es wird kein Unterschied zwischen Reisen mit der Eisenbahn, mit Dampfern, Kraftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen gemacht. Die Versicherung der Reisenden bezieht sich nicht nur auf das Gebiet der Sowjetrepubliken, sondern auf den Luftreiseverkehr in der ganzen Welt. Die Versicherungspolizzen werden von der staatlichen Versicherungsgesellschaft (Gosstrach) ausgestellt; die Versicherung kann durch Lösen eines Versicherungsscheines bei allen Eisenbahnstationen, Dampfschiffahrtsgesellschaften usw. abgeschlossen werden. Die Versicherungssummen betragen 1000 bis 10.000 Rubel. Bei Unfällen, die eine verminderte Erwerbsfähigkeit mit sich bringen, setzt die „Gosstrach“ den zu zahlenden Betrag nach einer bestimmten Skala fest. So wird z. B. der Verlust des rechten Armes mit 70 v. H., Taubheit mit 50 v. H. usw. bewertet. Die Versicherungsprämien betragen für ein Jahr 20 Rubel, drei Monate 10 Rubel, einen Monat 7 Rubel, zwei Tage 2 Rubel.
(Sonderbericht.)

Poliflug. Meldungen zufolge hat der amerikanische Kapitänleutnant Byrd in einem 15½-stündigen Flug auf einem dreimotorigen Fokkerflugzeug von Kingsbai aus den Pol überflogen und ist nach seiner Ausgangsbasis Spitzbergen zurückgekehrt.

Amundsens Poliflug. Am 11. Mai ist das Amundsen'sche Luftschiff „Norge“ von Spitzbergen zum Poliflug gestartet und hat, nach Depeschen aus New York, um 1 Uhr nachts Norweger Zeit den Nordpol überflogen.

Telegramm
Anglolloyd Wien

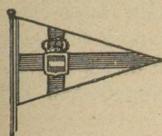
Telephon
18-5-25 Serie

Anglo-Danubian Lloyd

Allgemeine Versicherungs-A.-G.
WIEN, I., ASPERNPLATZ 1

Abteilung für
Transportversicherung
Wien IX.,
Maria-Theresienstr. 5
übernimmt
Transportversicherungen
aller Art, sowie

Segelboot- u. Motorboot-
Versicherungen
zu den kulantesten Bedingungen.



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Ausschreibung der Attersee-Woche 1926.

Jubiläumswettfahrten des Union-Yacht-Club.

I. Deutsch—Oesterreichischer Länderwettkampf.

Art.

Offene Verbandswettfahrten.

Verein.

Union-Yacht-Club.

Tag und Stunde.

9., 10. und 11. August 1926., 10 Uhr vormittags.

Bahn.

Am Attersee laut Programm, ca. 11 Seemeilen.

Klasse.

22 qm-Rennklasse.

Besatzung.

Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung.

Nur von Mitgliedern zum D. S. Vb. gehörender

Vereine.

Preise.

Nach Vorschrift des D. S. Vb.

1. In jeder Wettfahrt Plichtschilder für die ersten drei Boote.

2. Ehrenpreise.

3. Erinnerungszeichen für die Besatzungen der Boote des siegreichen Landes.

Meldestelle.

Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

Programm.

Ab 5. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

Besondere Bestimmungen.

Zulassung: Für jedes der beiden Länder je drei Boote, die nach ihrem Erbauer, ihrer Eintragung im Yachtregister eines anerkannten Vereines, ihrem Eigner und ihrem Heimatwasser dem betreffenden Land angehören müssen.

II. Verbandswettfahrten.

Art.

Offene Verbandswettfahrten.

Verein.

Union-Yacht-Club.

Tag und Stunde.

12., 13., 14., 16. und 17. August 1926, 10 Uhr vormittags.

Bahn.

Am Attersee laut Programm. 3 Seemeilen für die 5 qm-Rennklasse, ca. 11 Seemeilen für alle übrigen Klassen.

Klassen.

a) Rennklassen: Sonderklassen-, 40 qm-, 35 qm-, 30 qm-Binnen-, 22 qm-, 20 qm-Schwert-, 20 qm-Kiel-, 15 qm-, 10 qm-, 5 qm-Yachten;

b) Altersklasse: 6 m-R.-Altersyachten.

Rennen, für die nicht mindestens 2 Meldungen eingehen fallen aus, mit Ausnahme der 40 qm-Rennklasse, für welche eine Meldung genügt.

Besatzung.

Die erlaubte Höchstzahl.

Ruderführung.

Nur von Mitgliedern zum D. S. Vb. gehörender Vereine.

Preise.

Nach Vorschrift des D. S. Vb.

I. Klassenpreise nach Vorschrift.

II. Ehrenpreise.

III. Dr. Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreis als Punktpreis für die Sonderklasse.

IV. Staatspreis des Bundesministeriums für Handel und Verkehr als Punktpreis für die 22 qm-Rennklasse. Anspruchsberechtigt sind nur Boote, die im Yachtregister des U. Y. C. eingetragen sind und den Bestimmungen für den deutsch—österreichischen Länderwettkampf entsprechen.

Einsätze.

6 m-R-Klasse S 5.—

Sonderklasse, 40 qm-Rennklasse S 5.—

35 qm-Rennklasse, 30 qm-Binnenklasse S 5.—

22 qm-, 20 qm-, 15 qm-Rennklasse S 4.—

10 qm-, 5 qm-Rennklasse S 3.—

pro-Boot und Wettfahrt.

Meldeschluss.

Samstag, den 17. Juli, 12 Uhr mittags.

Meldestelle.

Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern.

Klassennummern nach Vorschrift des D. S. Vb.

Programm:

Ab 5. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

III. Interne Vereinswettfahrten.

Art.

Interne Wettfahrten.

Verein.

Union-Yacht-Club Attersee.

Tag und Stunde.

8. August, 10 Uhr vormittags, 10., 13. und 14. August 3 Uhr nachmittags, 18. August 6 Uhr früh, 20. August 6 Uhr früh.

Bahn.

Am Attersee laut Programm. Länge ca. 11 Seemeilen, mit Ausnahme der Wettfahrten am 18. August, bei welcher die Bahnlänge 20 Seemeilen und der Wettfahrt am 20. August, bei welcher die Bahnlänge 22 Seemeilen beträgt.

Klassen.

Die Wettfahrten sind offen:

a) Klubhaushandicap für alle Klassen (mit Vergütung).

b) Wettfahrt am 10. August (August Dehne-Erinnerungspokal) für die Sonderklasse.

c) Wettfahrten am 12., 13. und 14. August (Jollenmeisterschaft) für alle Yachten des U. Y. C., die einer Schwertklasse des D. S. V. mit höchstens 22 qm vermessener Segelfläche angehören.

d) Wettfahrt am 18. August für die Sonderklasse, 40 qm-, 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Rennklasse.

e) Wettfahrt am 20. August (Totilapreis) für alle Yachten von 30 qm-Segelfläche und darüber.

Meldungsbeschränkung.

Mindestens 2 Meldungen (mit Ausnahme der 40 qm-Rennklasse, für welche bei der Wettfahrt am 18. August eine Meldung genügt).

Besatzung.

Bezahlte Mannschaft ausnahmslos verboten.

Mannschaftsbeschränkung bei den vom D. S. V. anerkannten Klassen die erlaubte Höchstzahl, bei den Ausgleichsklassen unbeschränkt.

Bei den Wettfahrten um die Jollenmeisterschaft muß die gesamte Besatzung dem U. Y. C. angehören.

Ruderführung.

Nur durch Mitglieder eines vom D. S. V. anerkannten Vereines.

Preise.

Nach Vorschrift.

Wanderpreise: Für die Wettfahrt am 10. August August Dehne-Erinnerungspokal,

für die Wettfahrten am 12., 13. und 14. August der vom U. Y. C. Traunsee gestiftete Jollenmeisterschafts-Preis,

für die Wettfahrt am 18. August für die Sonderklasse, 40 qm-, 35 qm- und 22 qm-Rennklasse je ein Wanderpreis (Halunk-, Woglingen-, Helga- und Scamp-Pokal),

für die Wettfahrt am 20. August der Totila-Preis.

Einsätze.

3 Schilling pro Boot und Wettfahrt.

Meldeschluss.

Samstag, den 17. Juli, 12 Uhr mittags. Nachmeldungen werden unter keinen Umständen entgegengenommen.

Meldestelle.

Ing. Reinhold Schultz, Wien X., Pernerstorfergasse 65.

Unterscheidungsnummern.

Für die Ausgleichsklassen ab 4. August gegen einen Einsatz von 5 Schilling im Klubhause. Die Nummerntücher müssen bis 25. August 1926 wieder abgegeben werden, widrigenfalls der Einsatz verfällt.

Programm.

Ab 5. August im Klubhause in Attersee erhältlich.

Für den Union-Yacht-Club Attersee

Der Oberbootsmann:

Schultz e. h.

Bestimmungen

für den Deutsch-österreichischen Länderwettkampf.

1. Der Königlich Bayrische Yacht-Club stiftet einen Herausforderungspreis für deutsch-österreichische Länderwettkämpfe in der 22-qm-Rennklasse. Diese Kämpfe sind alljährlich abwechselnd auf dem Starnberger See und auf dem Wörthersee auszutragen; der erste dieser Länderwettkämpfe findet im Jahre 1926 auf dem Starnberger See, der nächste im Jahre 1927 auf dem Wörthersee statt, von da an wird ohne Rücksicht auf den jeweiligen Verteidiger Jahr für Jahr zwischen diese beiden Gewässer abgewechselt.

2. Jedes der beiden Länder hat das Recht, sich mit drei Yachten an dem Länderwettkampf zu beteiligen, die der 22-qm-Rennklasse angehören und im Verbandsregister eingetragen sein müssen.

3. Jede Yacht muß, um an den Länderwettkämpfen teilnehmen zu dürfen, jenem Lande angehören, von wel-

chem sie für den Wettkampf gemeldet wurde; die Zugehörigkeit zu einem Lande wird festgestellt nach dem ständigen Wohnsitz des Konstrukteurs, dem Sitz der Werft, dem Wohnsitz des Eigners und dem Sitz des Verbandsvereines, bei welchem die Yacht eingetragen ist, sowie nach deren Heimatshafen.

4. Die Führer und Mannschaften der teilnehmenden Yachten müssen ausübende Mitglieder von Verbandsvereinen sein, die ihren Sitz in dem von ihnen vertretenen Lande haben.

5. Der Zeitpunkt der Wettkämpfe ist für den Wörthersee die Wörthersee-Woche, für den Starnberger See die Münchner Woche.

6. Der Länderwettkampf ist in jedem Jahr in drei Wettfahrten auszutragen. In jeder Wettfahrt zählt der erste Platz 100, der zweite Platz 65, der dritte Platz 35, der vierte Platz 20 und der fünfte Platz 10 Punkte; jene Yacht, welche in allen drei Wettfahrten die höchste Gesamtpunktzahl erreicht, gewinnt dem von ihr vertretenen Lande den Preis für das betreffende Jahr, sollten mehrere Yachten die gleiche Punktzahl erreichen, so hat zwischen diesen eine Entscheidungswettfahrt stattzufinden.

7. Der Preis geht zunächst nur auf ein Jahr in den Besitz des siegreichen Landes über und ist von jedem Verein, dem die siegreiche Yacht angehört, zu verwahren und vor Beginn der ersten Wettfahrt des nächsten Jahres dem mit der Durchführung des Länderwettkampfes betrauten Vereine auszufolgen. Durch zwei Siege in unmittelbar aufeinanderfolgenden Jahren wird der Preis endgültig für eines der beiden Länder gewonnen. Er geht dadurch in das Eigentum desjenigen Vereines über, dessen Yachten die meisten Einzelwettfahrten in den ausgetragenen Länderwettkämpfen gewonnen haben, es soll jedoch dem betreffenden Vereine freistehen, den Preis dem Eigner der erfolgreichsten Yacht, bzw. der erfolgreichsten Yachten überlassen.

8. Jeder österreichische und jeder deutsche Verbandsverein hat das Recht, bei ihm eingetragene Yachten zur Teilnahme am Länderwettkampf anzumelden, diese Anmeldung hat längstens zwei Monate vor der ersten Wettfahrt seitens österreichischer Vereine beim Vorstand des U. Y. C., seitens deutscher Vereine beim Verbandsvorstande stattzufinden. Die Auswahl der Vertreter jedes Landes hat erforderlichenfalls durch Auswahlrennen zu erfolgen, welche, sofern nicht sämtliche beteiligten Vereine sich anderweitig einigen, für Oesterreich auf dem Wörthersee, für Deutschland auf dem Starnberger See stattzufinden haben. Längstens 14 Tage vor der ersten Wettfahrt hat einerseits der Vorstand des U. Y. C. dem Verbandsvorstand, andererseits letzterer dem ersteren die zur Vertretung seines Landes bestimmten Yachten unter Einsendung ihrer Ausweishefte (od. Ständerscheine und Meßbriefe) bekanntzugeben, desgleichen die Namen der Vertreter seines Landes für Wettfahrtausschuß und Schiedsgericht.

9. Der Wettfahrtausschuß und das Schiedsgericht für die Länderwettkämpfe sind möglichst aus Vertretern beider Länder so zusammenzusetzen, daß beide Länder gleich stark vertreten sind. Nach dem gleichen Grundsatz erfolgt die Zusammensetzung des Wettfahrtausschusses und Schiedsgerichtes für die Auswahlrennen aus Vertretern der beteiligten Vereine.

10. Im übrigen gelten die Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb.

11. Allenfalls erforderliche zeitgemäße Abänderungen vorstehender Bestimmungen werden dem Einverneh-

men des Verbandsvorstandes mit dem Vorstand des U. Y. C. vorbehalten. Hierher gehört auch die Verlegung des Preises auf eine andere Klasse, falls die 22-qm-Rennklasse vor endgültigem Gewinne aufgehört hat zu bestehen.

Busley, Vorsitzender.

Ueber Ansuchen des Union-Yacht-Club hat der Kön. Bayerische Yacht Club als Stifter im Einvernehmen mit dem Vorstand des D. S. V. in vorstehendem Stiftungsbrief folgende Abänderungen vorgenommen:

ad 1.) Die erstmalige Austragung des Länderwettkampfes findet heuer am Attersee statt, in den Jahren 1927 und 1928 auf dem Starnbergersee und eventuell im Jahre 1929 auf dem Wörthersee.

ad 2.) Die für den Länderwettkampf gewählten Boote werden erst einen Tag vor der ersten Wettfahrt bekanntgegeben.

Wien, am 11. Mai 1926.

Der Schriftführer des Union-Yacht-Club
Schultz e. h.

Bestimmungen für die Auswahl der österreichischen Boote für den Länderwettkampf.

1. Die Durchführung der Auswahl obliegt einem Komitee, bestehend aus den Herren: Dr. Robert Johann, Max Schmidt, Ing. Reinhold Schultz, Dr. Paul Strohschneider und Ing. Viktor Thausing.

2. Die Auswahl findet auf dem Attersee am 4., 5., 6., eventuell 7. August statt.

3. Die drei ausgewählten Boote werden am 8. August bekanntgegeben.

4. Die Auswahl erfolgt ausschließlich auf Grund des subjektiven Urteiles des Komitees und nicht auf Grund regattamäßig gefahrener Rennen. Der Beschluß des Komitees ist inappellabel.

5. Die Eigner verpflichten sich durch die Meldung allen Anordnungen des Komitees zu unterwerfen, welche Führung und Besatzung betreffen.

6. Die Eigner verpflichten sich weiters, vom Komitee vorgeschriebene Aenderungen und Vertauschungen der Besegelung zuzustimmen, falls sie für den Eigner kostenlos durchgeführt und der ursprüngliche Zustand nach den Wettfahrten wieder hergestellt werden kann.

7. Die ausgewählten Boote gehen mit der vom Komitee vorgeschriebenen Besatzung und Besegelung in den Länderwettkampf.

8. Meldungen für die Auswahl zum Länderwettkampf sind nebst den Ausweispapieren des Bootes, sowie Angabe der vorgesehenen Mannschaft mittelst eingeschriebenen Briefes bis längstens Mittwoch, den 9. Juni, dem Unterzeichneten bekanntzugeben.

Für den Vorstand des Union-Yacht-Club
Der Schriftführer:
Schultz e. h.

Bestimmungen für die Ausseglung des Dr. Hans Freiherr von Friebeisz-Gedenkpreises.

1. Der Dr. Hans Freiherr v. Friebeisz-Gedenkpreis wurde im Jahre 1924 dem Union-Yacht-Club von Frau Ida Baronin Friebeisz gestiftet.

2. Laut Stiftungsbrief gelangt derselbe heuer bei den Verbandswettfahrten des Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee, zur Ausseglung.

3. Anspruchsberechtigt sind alle beim U. Y. C. eingetragenen Sonderklassen-Yachten.

4. Den Preis erhält als Punktpreis diejenige Yacht, welche bei den Verbandswettfahrten der Attersee-Woche die niedrigste Punktzahl erreicht. Zugrundegelegt wird die bei Wettfahrten des Zweigvereines Attersee übliche Punktwertung.

5. Sollten mehrere Yachten dieselbe niedrigste Punktzahl erreichen, so entscheidet die größere Zahl der errungenen I. (bezw. II., III., . . .) Plätze und falls auch diese gleich sein sollte, entscheidet schließlich das Los über die Preisuerkennung.

Für den Union-Yacht-Club Attersee
Der Oberbootsmann:
Schultz e. h.

Bestimmungen für die Ausseglung des Staatspreises.

1. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat dem Union-Yacht-Club anlässlich seines 40jährigen Jubiläums einen Staatspreis gestiftet.

2. Derselbe gelangt heuer bei den Jubiläumswettfahrten und zwar bei den Verbandswettfahrten des Union-Yacht-Club Attersee zur Ausseglung.

3. Anspruchsberechtigt sind jene Boote der 22 qm-Rennklasse, welche im Bootsregister des U. Y. C. eingetragen sind und den Bedingungen für die Teilnahme am Deutsch-österreichischen Länderwettkampf entsprechen. (Oesterreichischer Konstrukteur, österreichische Werft.)

4. Den Preis erhält als Punktpreis dasjenige Boot, welches bei den Verbandswettfahrten der Attersee-Woche die niedrigste Punktzahl erreicht. Zugrundegelegt wird die bei Wettfahrten des Zweigvereines Attersee übliche Punktwertung.

5. Sollten mehrere Yachten dieselbe niedrigste Punktzahl erreichen, so entscheidet die größere Zahl der errungenen I. (bezw. II., III., . . .) Plätze und falls auch diese gleich sein sollte, entscheidet schließlich das Los über die Preisuerkennung.

Für den Union-Yacht-Club Attersee
Der Oberbootsmann:
Schultz e. h.

Bestimmungen für die Ausseglung des oberösterreichischen Landespreises.

1. Die Landesregierung von Oberösterreich hat dem Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee, anlässlich seines 40jährigen Jubiläums einen Landespreis gestiftet.

2. Derselbe gelangt heuer bei den Jubiläumswettfahrten des Zweigvereines Attersee zur Ausseglung.

3. Anspruchsberechtigt sind alle beim U. Y. C. eingetragenen Yachten, die von einer oberösterreichischen Werft erbaut wurden.

4. Den Preis erhält als Punktpreis diejenige Yacht, welche bei den Verbandswettfahrten der Attersee-Woche die niedrigste Punktzahl erreicht. Zugrundegelegt wird die bei Wettfahrten des Zweigvereines Attersee übliche Punktwertung.

5. Sollten mehrere Yachten dieselbe niedrigste Punktzahl erreichen, so entscheidet die größere Zahl der errungenen I. (bezw. II., III., . . .) Plätze und falls auch diese gleich sein sollte, entscheidet schließlich das Los über die Preisuerkennung.

Für den Union-Yacht-Club Attersee
Der Oberbootsmann:
Schultz e. h.

Bestimmungen für die Wettfahrten um die Jollenmeisterschaft des U. Y. C. 1926.

1. Der U. Y. C. „Traunsee“ stiftet einen Preis für die „Jollenmeisterschaft des U. Y. C., um den gelegentlich der Jubiläumswettfahrten des U. Y. C. 1926 auf dem Attersee in zwei oder drei besonderen internen Wettfahrten gekämpft werden soll.

2. Die Veranstaltung dieser Wettfahrten im Rahmen der Jubiläumswoche ist dem U. Y. C. Attersee im Einvernehmen mit dem Stifter überlassen.

3. Der Wettbewerb ist offen für alle Yachten des U. Y. C., die einer Schwert-Yacht-Klasse des D. S. V. mit höchstens 22 qm vermessener Segelfläche angehören. Sie segeln gegeneinander ohne Vergütung.

4. Den Preis erhält der Eigner der Yacht, die nach folgendem Punktsystem die größte Punktzahl erreicht.

Es zählt bei jeder Wettfahrt:

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

Hat eine Yacht durch zwei Wettfahrten schon 16 oder als einzige 13 Punkte erreicht, dann erhält sie den Preis und die dritte Wettfahrt entfällt, andernfalls wird die dritte Wettfahrt gefahren.

Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere Preis oder seine Mehrzahl; bei vollständiger Gleichheit der Punkte die zuletzt gesegelte Wettfahrt.

5. Eine Yacht, die bei einer Wettfahrt ausgeschlossen wird, verliert nur die Punkte dieser Wettfahrt, nicht aber das Anrecht auf den Preis.

6. Die Länge der Bahn soll ungefähr 4 bis 6 Seemeilen sein, den Schiedsrichtern ist die Abkürzung gestattet.

7. Steuermann und Mannschaft müssen dem U. Y. C. angehören. Die Höchstzahl der Besatzung ist bei allen Klassen drei.

8. In Protestfällen ist eine Berufung gegen die Entscheidung der Schiedsrichter, die endgültig sein soll, ausgeschlossen.

9. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des D. S. V.

10. Die Auslegung der Bestimmungen dieses Stiftungsbriefes ist im Zweifel dem Obmann des U. Y. C. „Traunsee“ vorbehalten.

Wien, am 22. März 1926.

Für den Ausschuß des U. Y. C. „Traunsee“
Der Obmann
Ing. Viktor Thausing.

Termin-Kalender der Attersee-Woche 1926.

Mittwoch, den 4. August: Auswahl für den Länderwettkampf,

Donnerstag, den 5. August: Auswahl für den Länderwettkampf.

Freitag, den 6. August: Auswahl für den Länderwettkampf.

Samstag, den 7. August, 10 Uhr vormittags: Ansegeln.

Sonntag, den 8. August, 10 Uhr vormittags: Klubhaus-Handicap.

Montag, den 9. August, 10 Uhr vormittags: I. Länderwettkampf-Rennen.

Dienstag, den 10. August, 10 Uhr vormittags: II. Länderwettkampf-Rennen;

3 Uhr nachmittags: Wettfahrt um den August Dehne-Erinnerungs-Pokal.

Mittwoch, den 11. August, 10 Uhr vormittags: III. Länderwettkampf-Rennen.

Donnerstag, den 12. August, 10 Uhr vormittags: I. Verbandswettfahrt.

Freitag, den 13. August, 10 Uhr vormittags: II. Verbandswettfahrt.

3 Uhr nachmittags: I. Wettfahrt um die Jollenmeisterschaft.

Samstag, den 14. August, 10 Uhr vormittags: III. Verbandswettfahrt.

3 Uhr nachmittags: II. Wettfahrt um die Jollenmeisterschaft.

Montag, den 16. August, 10 Uhr vormittags: IV. Verbandswettfahrt.

3 Uhr nachmittags: III. Wettfahrt um die Jollenmeisterschaft.

Dienstag, den 17. August, 10 Uhr vormittags: V. Verbandswettfahrt.

Mittwoch, den 18. August, 6 Uhr früh: Wettfahrt um den Halunk-, Woglinden-, Helga- und Scamp-Pokal.

Freitag, den 20. August, 6 Uhr früh: Wettfahrt um den Totila-Preis.

„Liesl III.“ Ich erlaube mir aufmerksam zu machen, daß die in der letzten Nummer Ihrer Zeitschrift enthaltene Veröffentlichung betreffs des Fünfehners „Liesl III“ irrtümlich ist.

Das von Harms konstruierte Boot, dessen Riß Sie veröffentlichten, ist nicht „Liesl III“, sondern „Liesl II“, die von Dr. Fereberger im Jahre 1921 gesegelt wurde. Die so erfolgreiche „Liesl III“ hat ihre Siegeslaufbahn im Jahre 1922 begonnen und ist eine Konstruktion des Dr. Fereberger, welche mit der der „Liesl II“ nicht die geringste Ähnlichkeit hat. „Liesl III“ hat in den Wettfahrten des Jahres 1922 alle Gegner weit hinter sich gelassen, darunter auch „Liesl II“ und ein Schwesterboot derselben. „Liesl III“ ist von der Ob.-Oesterr. Schiffbauges. in Gmunden gebaut und in Konstruktion und Ausführung durchaus österreichisches Erzeugnis.

Ing. Viktor Thausing, Oberbootsmann des U. Y. C.

Am 15. April 1. J. verschied Herr
Friedrich Dietz von Weidenberg jun.
nach langem und schwerem, heldenhaft ertragenem Leiden. Wir haben in ihm einen lieben Sportkameraden und eifrigen Mitarbeiter verloren, der uns als Mensch und als Sportkamerad lieb und wertvoll war.
Der Ausschuß des
Union-Yacht-Clubs Zweigverein Wörthersee.



Attersee-Woche 1925.

Das deutsche Meßverfahren 1929.

Das Amtsblatt des Deutschen Segler-Verbandes veröffentlicht die vom Siebener-Ausschuß in seiner Sitzung vom 25. April 1926 gefaßten Beschlüsse. Nach denselben sollen künftig drei Gruppen von Verbandsklassen unterschieden werden:

1.) Renner, 2.) Rennkreuzer und 3.) Kreuzer. Die letzte Gruppe soll in Seekreuzer und Binnenkreuzer geteilt werden; ob und in welchem Umfang darin die Schärenkreuzer einen Platz finden werden, wird von den Erfahrungen abhängen, die man mit den neuen Schärenkreuzern machen wird.

Eine Neueinführung werden die Bezirksklassen bilden. Ausgleichs- und Altersklassen wurden bisher nicht erörtert, dürften aber wohl auch weiterhin bestehen.

Für die österreichischen Segelreviere wird wohl in erster Linie die Gruppe der Rennklassen in Betracht kommen, deren Zahl eine verhältnismäßig kleine bleiben dürfte. Der Siebener-Ausschuß hat eine 30 qm-Kiel-Klasse und 3 Schwert-Klassen von 20, 15 und 10 qm in Aussicht genommen, deren Bau völlig frei sein und nur Baubeschränkungen hinsichtlich der Bauteile (Planckenstärke, Spantabmessungen und Spantabstände sowie Mindestverdrängung) unterliegen soll.

Diese drei Schwert-Klassen werden also im wesentlichen unverändert fortbestehen. Die 30 qm-Kiel-Klasse dürfte im Bootsrumpf ungefähr den bisherigen Fünfunddreißigern entsprechen; die geringe Verminderung an der Segelfläche wird sich zwar auf unseren Alpenseen bei Flaute bemerkbar machen, dies ist aber gewiß als das geringere Uebel anzusehen gegenüber der anderenfalls bei Schaffung einer völlig freien 35 qm-Klasse zu gewärtigenden Ueberhandnahme der Länge; die neuen Dreißiger dürften Boote werden, deren Leichtwettereigenschaften für die normalen Windverhältnisse auf unseren Alpenseen vollkommen genügen und die doch auch für etwas frischere Brise sehr wohl geeignet sein werden, so daß nicht nur die Möglichkeit gewahrt bleiben wird, damit auf unseren Alpenseen guten Sport zu treiben, sondern daß ein Bootstyp geschaffen wird, der auch auf anderen deutschen Gewässern weitgehende Verbreitung findet, also eine Verbandsrennklasse nicht nur dem Namen nach, sondern im wahren Sinne des Wortes.

Die allzu große Verschiedenheit der zahlreichen zum Verbandsgebiet gehörigen Segelreviere hat eine große Verschiedenheit der Bedürfnisse der einzelnen Reviere notwendigerweise mit sich gebracht. Im Bestreben, jedem Reviere unter Berücksichtigung seiner Eigenheiten nach Wind-, Wetter-, Tiefen- und allenfalls Stromverhältnissen möglichst günstige Gelegenheit zur Ausübung und Entwicklung des Segelsportes zu bieten, hat bisher der deutsche Seglertag wiederholt neue Verbandsklassen eingeführt, die keinem allgemeinen, sondern dem besonderen Bedürfnis beschränkter Verbandsgebiete ent-

sprachen. Dies hat dazu geführt, daß die Zahl der Verbandsklassen immer mehr gestiegen ist und daß sich immer mehr Verbandsklassen einstellen, die nur in einzelnen Revieren tatsächlich gepflegt wurden. Einer allzu großen Zersplitterung des Verbandsklassensystems in dieser Richtung vorzubeugen, ohne den einzelnen Revieren die Betonung ihrer besonderen Eigenheiten unmöglich zu machen, dazu ist die Neueinführung der sogenannten Bezirksklassen bestimmt; solche können vom Vorstand genehmigt werden, wenn die in einem Bezirk zusammengeschlossenen Vereine dies beantragen und die Klassen nicht mit anderen offiziellen Klassen konkurrieren. Hierüber soll noch eine spätere Erörterung stattfinden, ehe ein feststehender Beschluß gefaßt wird. Dagegen wurde bereits beschlossen, daß die im § 24 b des Grundgesetzes vorgesehenen Rennwerte für Yachten der Bezirksklassen nur mit der Hälfte der für die Verbandsklassen geltenden Werte gerechnet werden soll. Es entspricht dies dem selbstverständlichen Bestreben nach möglichster Einheitlichkeit des Verbandsklassensystems, die nur dort durchbrochen werden soll, wo die tatsächlichen Verhältnisse dies wirklich erfordern, und nur insoweit, als dies einem wirklichen Bedürfnisse der einzelnen Reviere entspricht.

Als ein typisches Beispiel für eine derartige Bezirksklasse wird zum Beispiel die eigentlich nur auf der Alten Donau notwendige und beliebte 5 qm-Klasse in Betracht kommen. Sie entspricht den Eigenheiten dieses Miniaturrevieres ausgezeichnet, auf andern Gewässern hat sie so gut wie gar keine Daseinsberechtigung. Auch der Rhein und die Weser oder bei uns der Neusiedlersee weisen Eigenheiten auf, welche die Entwicklung von Bezirksklassen geradezu erfordern dürften. Durch Schaffung dieses neuen Begriffes dürfte also ein sehr zweckmäßiger Ausgleich zwischen den Interessenten des Verbandes und denen der einzelnen Segelreviere zu treffen sein.

Ueber Alters- und Ausgleichsklassen wurden bisher Beschlüsse nicht gefaßt, es ist jedoch anzunehmen, daß alle bisherigen Verbandsklassen, soweit sie nicht auch durch das neue Meßverfahren erhalten bleiben, als Altersklassen für längere Zeit fortbestehen werden, sofern nicht einzelne von ihnen als Bezirksklassen eine etwas erhöhte Daseinsberechtigung erhalten.

Die offizielle Mitteilung der Vorschläge des Siebener-Ausschusses im Verbandsblatt enthält die Anregung an die Verbandsvereine, zu den Vorschlägen bis zum 1. August d. J. Stellung zu nehmen und darüber der Geschäftsstelle Mitteilung zu machen, damit der Ausschuß rechtzeitig über die Auffassung seiner Vorschläge in möglichst weiten Kreisen unterrichtet und in die Lage versetzt wird, sich ein richtiges Bild über die Wünsche der Verbandsvereine zwecks Berücksichtigung bei seinen weiteren Arbeiten zu machen.

Dr. R. Johanny.

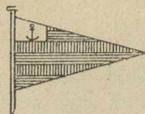
FRANZ KNOBLICH FEINSTE HERRENGARDEROBE
UND HERRENMODE

Fernsprecher 76804

Wien I., Seilerstätte 30

Fernsprecher 76804

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



Wiener Segel- und Ruderklub

Ausschreibung

der Frühlingswettfahrten 1926 des Wiener Segel- und Ruderklub, Verbandswettfahrt und Ausgleichsrennen am 3. Juni, 10 Uhr, 5. Juni, 15 Uhr, und 6. Juni, 10 Uhr.

Bahn: Untere Alte Donau.

Bahnlänge: 2,5 bis 5 Seemeilen.

Klassen: a) Rennklassen: Alle Rennklassen des D. S. V.; b) Ausgleichsklassen: 7,5 m² Doppelkanoes und Jollen ohne Beschränkung. — Alle Wettfahrten finden nur dann statt, wenn mindestens 2 Nennungen vorliegen.

Besatzung: Laut Vorschrift; bei 7,5 m² Doppelkanoes müssen 2 Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yachtklubs. Bezahlte Mannschaften verboten.

Preise: Laut Vorschrift.

Punktpreise: Je 1 Punktpreis für jede Klasse, ferner 1 Schnelligkeitspreis für das absolut schnellste Boot aller Klassen.

Einsätze: Für die 5 m² Klasse und die 7,5 m² Doppelkanoes S 5.—, für alle übrigen Klassen S 8.— pro Yacht und Wettfahrt. Die Nennelder sind gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden.

Meldestelle: Kommerzialrat Carl Brunner, Wien, I., Kohlmarkt 20.

Meldeschluss: 30. Mai 1926.

Unterscheidungsnummern: a) Rennklassen-Nummern sind laut Verbandsvorschrift vom Yachtseigner selbst zu beschaffen; b) Ausgleichsklassennummern werden vom W. A. W. S. zugestellt. Die Nummerntücher sind vom Eigner selbst zu beschaffen.

Programme: Vom 2. Juni an beim Klubwart des W. S. R. C.

Besondere Bestimmungen: Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. Vb. die Bestimmungen des Programmes.

Bestimmungen des Schnelligkeitspreises:

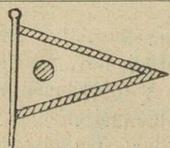
1. Der Preis verbleibt im Besitze des jeweiligen Gewinners.

2. Punktsystem: 8, 5, 3, 2 1 Punkt ohne Rücksicht auf den Platz in den Klassen der Yacht.

3. Die Summe der erzielten Punkte in den drei Wettfahrten gibt das Resultat der Punktberechnung.

Wien, 16. April 1926.

Die Vereinsleitung.



Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

Ausschreibung der Verbandswettfahrten des S. V. F.

Art der Wettfahrt: Verbandswettfahrt.

Tag und Stunde: 20., 26. und 27. Juni, 9 Uhr (26. VI. 15 Uhr).

Bahn: Obere Alte Donau.

Bahnlänge: 2 bis 3 Seemeilen.

Klassen: a) Rennklassen 5, 10, 15 und 22 m²; b) Ausgleichsklassen 7,5 m² Doppelkanoes. Alle Wettfahrten finden nur dann statt, wenn mindestens zwei Nennungen vorliegen.

Besatzung: Bei Verbandsklassen laut Vermessungsvorschrift, bei 7,5 m² Doppelkanoes müssen zwei Personen an Bord sein.

Ruderführung: Nur durch Mitglieder eines anerkannten Yachtklubs. Bezahlte Mannschaft verboten.

Preise: Laut Vorschrift. Kunstgegenstände und Cockpietschilder oder nur Kunstgegenstände.

Einsätze: Für die 5 m²-Klasse und 7½ m² Doppelkanoes je S 5.—, für alle anderen Klassen je S 8.— pro Yacht und Wettfahrt. Die Nennelder sind

gleichzeitig mit der Meldung an die Meldestelle einzusenden.

Meldeschluss: 12. Juni 1926.

Meldestelle: Klubheim: Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

Unterscheidungsnummern: a) Rennklassennummern sind laut Verbandsvorschrift vom Bootseigner selbst zu beschaffen; b) Ausgleichsklassennummern werden vom W. A. W. S. zugeteilt. — Die Nummerntücher sind vom Eigner selbst zu beschaffen.

Programme: Ab 17. Juni 1926 im Klubheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30, oder beim Fahrwart, Hans Ruhmannseder, Bootshaus „Obere Alte Donau“ ab 4 Uhr nachmittags erhältlich.

Besondere Bestimmungen. Die Schiedsrichter bestimmen die abzusegelnde Bahn. Im übrigen gelten außer den Wettsegelbestimmungen des D. S. V. die Bestimmungen des Programmes.

Wien, im Mai 1926.

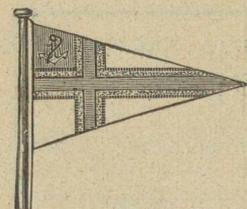
Hans Ruhmannseder e. h., Fahrwart.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat Robert Koch. — Vorsitzender: Direktor Karl B'enneis. — Vorsitzende-Stellvertreter: Julius Curjel, Robert Mauthner. — Vorsitzender der Techn. Kommission: Ing. Eduard Posepny. — Beisitzer Robert Salcher, Egon Wachner. — Techn. Kommission: Harry Spanner, Dir. Willy Herbst, 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, 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, Telephon 55.505, 55.506

Motorbootrennen.

Von Ingenieur Max Szombathy, Wien.

Ueber den allgemeinen Wert der Motorbootrennen spricht sich der Verfasser des gleichnamigen Artikels in der Folge 3, 1926 dieser Zeitschrift sehr zutreffend aus. Ich stimme seiner Ansicht vollkommen bei, daß Wettfahrten notwendig sind, um die Spreu vom Weizen zu sondern, um das Beste auszulesen und einen Beweis seiner Leistungsfähigkeit zu erbringen.

Darüber hinaus möchte ich aber noch behaupten, daß gerade im Motorbootwesen die Wettfahrt bedeutend wichtiger, interessanter, ja notwendiger ist als in irgend einem anderen Fahrspport, zum Beispiel im Automobil- oder Motorradwesen. Die beiden letzteren stehen heute auf einer breiten technischen und industriellen Basis. Jede, auch die kleinste Automobil- oder Motorradfabrik bringt ihre Erzeugnisse, nach Typen klassifiziert, in solchen Serien heraus, daß es dem Publikum alsbald durch den faktischen Gebrauch möglich ist, sich darüber ein Urteil zu bilden. Es gibt genug große Firmen, die sich nicht an Wettbewerben beteiligen, die sich aber des höchsten Ansehens und des größten Vertrauens erfreuen, einfach weil ihr Fabrikat in den Händen zahlreicher Benutzer sich ein Renommee selbst verschafft. Und trotzdem sind Automobil- und Motorradrennen bei weitem nicht überflüssig. Bis in die allerletzte Zeit haben sie durch ihre Auslese, durch die Schlagkraft ihres Beweises den wichtigsten Neuerungen auf den Weg verholfen (z. B. Vielzylindermotoren, obengesteuerte Ventile, Kompressor, Stoßdämpfer, Konsolfedern, Vierradbremsen). Ihre Hauptbedeutung aber finden sie heute und wahrscheinlich für alle Zeit in etwas, das ich „die Propaganda der Idee“ nennen möchte.

Soweit sind wir nun im Motorbootwesen noch lange nicht. Wenn wir von Amerika absehen, wo es bereits einzelne feststehende Typen und große Serien von Motorbooten gibt, und nur europäische Verhältnisse betrachten, so kann man sagen, daß sich weder für die Technik noch für die Industrie im Automobilwesen eine Analogie auf dem Gebiete des Motorbootes findet. Hier herrscht vielmehr der Einfall, das persönliche Können, eine Art technisches Künstlertum im Entwurf, Kleingewerbe in der Ausführung vor. Hier obwaltet noch sehr stark das persönliche Moment, die Individualität, wie etwa seinerzeit in der heroischen Epoche des Automobils. Einen Beweis für die andere Einstellung des Besitzers zum Motorboot bildet schon der bekannte Umstand, daß jedes Boot seinen Schiffsnamen erhält, während es wohl niemandem einfiel, seinen Wagen oder sein Motorrad irgendwie zu „taufen“.

Wenn nun auch dem Motorboot die Basis der großen Serien und damit der weitesten Verbreitung fehlt, so ist es doch — als Fahrzeug und als technische Einheit betrachtet — sicherlich ebenso interessant wie das Automobil, ja vielleicht noch um eine Stufe interessanter, denn es hat vor jenem noch die wechselvolle Lebendigkeit seines Elements, des Wassers, voraus. Mehr noch als das Automobil vermittelt das Motorboot eine gewisse Schönheit, nicht nur technischer, sondern allgemeiner Art. Es erfreut nicht nur die Fahrer, Lenker und Passagiere, sondern auch die Beschauer durch den Reiz der Bewegung. Es bringt Leben in jedes Gewässer und ist überall gerne gesehen, während man vom Automobil nicht sagen kann, daß sein Erscheinen auf den Straßen überall und von jedermann freudig begrüßt wird.

Nur muß man dem Motorbootwesen immer neue Nahrung, neue Anregung zuführen, damit es sich gesund erhalte und weiter entwickle. Ohne die „Propaganda der Idee“ würde es verdorren. Und diese liegt zweifellos im sportlichen Wettbewerb, in der Schaustellung der Leistungen. Darauf ist das Motorbootwesen bei dem heutigen Stande seiner Entwicklung und Verbreitung unbedingt angewiesen, während das Automobil heute vielleicht (und auch das ist noch die Frage) der Rennen schon entraten könnte, ohne an Terrain zu verlieren.

Jeder Wettbewerb stellt einen Vergleich dar und der Vergleich erfordert die Anwendung eines Maßstabes. Für das Motorboot ist der naheliegendste und interessanteste Maßstab die Geschwindigkeit, die aber für sich allein als Kriterium nicht verwendbar ist, da ihre Grenzen zu weit gesteckt sind. Man hat schon längst zwei Wege eingeschlagen, um aus der Geschwindigkeitsleistung einen lichtvollen, das praktische Interesse befriedigenden Vergleich ziehen zu können.

Der erste Weg besteht in der Klasseneinteilung der Boote. Man vereinigt alle ähnlich gearteten Boote, deren Haupteigenschaften*) gewisse Grenzen weder über- noch unterschreiten, in einer Klasse und erklärt das schnellste Boot in dieser Gruppe als Sieger. Diese theoretisch ganz einwandfreie Methode bietet den Vorteil, daß man natürlich auch durch den Vergleich der diversen Klassensieger entscheiden kann, welche Klasse der anderen überlegen ist, so daß das Element der Zuchtwahl und die Belebung des Fortschritts voll gewahrt bleibt. Nur eine große Unzukömmlichkeit erwächst aus der Klasseneinteilung, nämlich die Beschränktheit der Felder auf den einzelnen Gewässern. Wäre überall für jede der drei bis vier wichtigen Bootsklassen eine genügende Anzahl von Booten vorhanden, so gäbe es keinen Anlaß, vom Prinzip der Klasseneinteilung abzugehen. Aber die Erfahrung sowohl auf den reichbevölkerten deutschen Seen und Gewässern wie besonders auch auf den viel weniger dicht befahrenen österreichischen Alpenseen hat gelehrt, daß es immer seine Schwierigkeiten hat, für eine oder die andere Klasse eine genügende Anzahl von Bewerbern aufzutreiben. Es wäre verfehlt, aus diesem Umstande etwa die Art der Klasseneinteilung selbst angreifen zu wollen. Diese beruht auf klaren, übersichtlichen, technischen Kriterien und läßt — das wird jeder Fachmann bestätigen — leider keine so großen Dehnungen oder Verschiebungen zu, wie sie die Zusammensetzung der bestehenden Rennfelder meist verlangen würde.

Um das oft recht magere Resultat der Klassenrennen aufzufüllen, hat man bisher immer wieder zu dem Ausgleichsrennen, dem *Handicap*, gegriffen, und zwar, soweit eigene Anschauung und eingeholte Erfahrungen reichen, immer wieder mit dem nämlichen Erfolg, daß Fahrer und Publikum, Sportleute und Fachmänner unbefriedigt von dannen zogen. Der Grund für dieses regelmäßige, geradezu typische Versagen ist wohl ziemlich leicht, jedoch nur auf genügendem Raum erklärbar, und wir wollen uns hier nicht zu weit verlieren. Jedenfalls bietet das Handicap keinen Maßstab zur Beurteilung der Qualitäten eines Motorbootes oder einer Type, sondern ist, gerade je exakter und je ehrlicher es durchgeführt wird, um so mehr eine Sache des Zufalls — ein Hazard.

*) Länge, Breite, runde oder kantige Form, Motorkraft etc.

Man hat nun — ebenfalls schon seit langem — einen zweiten Weg beschritten, um für eine gegebene Anzahl von Motorbooten eine möglichst gerechte Basis zur Beurteilung zu schaffen: die Wertungsformel. Es gab und gibt eine Menge von Wertungsformeln, die zum Teil aus der Praxis (Statistik) abgeleitet, zum Teil aus theoretischen Überlegungen und Berechnungen zusammengestellt sind; erstere könnte man natürliche, letztere künstliche Formeln nennen. Ihr Gehalt und ihr Verwendungszweck ist meist folgender: Aus den diversen Haupteigenschaften des Motorbootes (Motorstärke, Länge etc.) wird unter gegenseitiger Abwägung dieser Elemente ein Rennwert berechnet, der ein feststehender, gewissermaßen die „Güte“ des Fahrzeugs darstellender Zahlenwert ist. Damit soll die Beurteilung aller beteiligten Boote auf einen Leisten geschlagen, auf einen gemeinsamen Maßstab gebracht werden. Dasjenige Boot, das in seiner durch die Wettfahrt erwiesenen faktischen Leistung den gerechneten Rennwert am meisten übertrifft, ist Sieger.

Ich will hier nur einfügen, daß es nach meiner Ansicht zur Gültigkeit und zutreffenden Maßstabildung einer Formel absolut nicht notwendig ist, daß sie physikalisch aufgebaut sei und in den Dimensionen stimmen müsse. Der Rennwert braucht keineswegs zum Beispiel die Dimension einer Geschwindigkeit haben, er muß nur eine Verhältniszahl sein (deren Dimension ganz gültig ist). Ja es wird überhaupt unmöglich sein, eine mathematisch exakte Wertungsformel je aufzubauen, weil ja manche Elemente, zum Beispiel der Zusammenhang zwischen Schiffswiderstand und Geschwindigkeit, nicht exakt faßbar sind.

Aber aus einem anderen Grunde halte ich nicht viel von den meisten Wertungsformeln: Weil ihre Gruppierung eine Kette von Meinungen, von Ansichten und Geschmacksachen bedeutet und niemals dem Zwang einer einheitlichen unzweideutigen Feststellung unterliegt. Man nehme irgendeine beliebige Formel her und sofort wird man an ihr alles mögliche aussetzen können. Da ist

zum Beispiel fast immer die Motorleistung nach dem Zylinderinhalt bemessen. Wie wenig dies allein schon zutreffen kann, lehrt uns die Tatsache, daß ein langsam laufender Bootsmotor älteren Datums etwa 5 PS, ein hochkomprimierter vielzylindriger Kompressormotor, freilich alleräußerstens, etwa 80 PS pro Liter Zylinderinhalt entwickelt. So geht es weiter. Wollte man z. B. das Nützlichkeitsprinzip walten lassen und den Benzinverbrauch gegen die beförderte Nutzlast in Vergleich stellen, so wäre ein großer Prahm mit winzigem Motor jedem noch so wunderbaren Rasseboot weit überlegen. Das Gebiet der Wertungsformeln ist verwickelter als der gordische Knoten und wie dieser nur mit einem energischen Streich zu lösen.

Diesen Streich hat nach meinem Dafürhalten der Motorbootsverband des A. D. A. C. (Allg. Deutscher Automobil-Club) durch seinen seit zwei Jahren eingeführten Wertungsvorgang richtig geführt. Hierbei findet wohl eine Formel Verwendung, jedoch nur in untergeordnetem Maße: Im übrigen bietet der Vorgang die Möglichkeit, die Klasseneinteilung aufrecht zu erhalten, er scheidet Irrtümer und Fehlkonstruktionen (Monstra) aus, er berücksichtigt die absolute Höchstgeschwindigkeit, er bietet innerhalb einer Gruppe ganz gleicher Boote dem geschicktesten und präzisesten Bootslenker die Chance des Sieges, kurz, er gibt einen universellen Vergleichsmaßstab für die Auslese des Besten und das ist es, was wir wollen. Da die Sache interessant genug ist, soll sie nächstens im Zusammenhang geschildert werden. Bis heute hat sie sich bereits in vielfacher Anwendung, und zwar — das will viel heißen — widerspruchlos bewährt.

Ich hatte im Sommer 1925 Gelegenheit, die Veranstaltungen des A. D. A. C. am Bodensee und am Starnbergersee zu sehen und kann bestätigen, daß die beiden Rennen, das eine mit 24, das andere mit 40 Motorbooten im Feld, ein schönes Resultat förderten und einen ausgezeichneten Eindruck machten.

Ich wünsche der bevorstehenden österreichischen Veranstaltung für 1926, die jedenfalls am Wörthersee abgehalten werden wird, einen gleich prächtigen Verlauf.

Donau-Wanderfahrt nach Wien 1926, vom 13. bis 19. Juni. Der ADAC, Abteilung Motorboot, hat es übernommen, alle Freunde von Motorbootwanderfahrten zu einer Wanderfahrt auf der Donau 1926 aufzufordern, und mit der Durchführung der Fahrt den 1. Motorboot-Club Donau in Regensburg beauftragt. Die Fahrt beginnt am Sonntag, den 13. Juni 1926, und endet am 19. Juni 1926 in Wien. Fahrerbesprechung findet am Samstag, den 12. Juni, abends 5 Uhr, Begrüßungsabend um 8 Uhr statt. Für den 6. und 7. Tag ist Besichtigung der Stadt Wien unter sachkundiger Führung vorgesehen. Die Fahrt ist als Wanderfahrt gedacht von Regensburg bis Wien (453 Wasserkilometer). Zwischenstationen sind: Straubing, Passau, Linz, Melk. Zwecks Besichtigung besonders sehenswerter Punkte am Stromlauf sind entsprechende Fahrtpausen vorgesehen. Für absolut sichere Streckenführung ist gesorgt. Genaue Wasserstraßenbeschreibung wird jedem Bootsführer außerdem noch rechtzeitig zugestellt. Die Fahrtleitung wird für die beste

Unterbringung des wertvollen Materials sowie für gute Quartiere und prima Verpflegung der Mitreisenden sorgen. Dieses und die vielen Schönheiten, die die Fahrt bietet, werden alle Teilnehmer bestimmt befriedigen. Der Teilnehmerpreis beträgt M 160.—, wofür geliefert wird: Volle, reichlich gute Verpflegung, alle Quartiere ab Regensburg bis zum 8. Tage in Wien, alle Trinkgelder, Auto-Rundfahrten, Eintrittsgelder etc. laut Programm. (Ausgeschlossen sind nur Getränke und die Trinkgelder für dieselben.) Auf Wunsch können sich die Teilnehmer auch selbst verpflegen. Interessenten, welche nicht über eigene Boote verfügen, können die Reise auf einem großen Passagierboote mitmachen, soweit die Plätze ausreichen. Solchen Mitreisenden werden als Fahrpreis von Regensburg bis Wien Mk. 22.— berechnet. Die Anmeldung erfolgt bei der Geschäftsstelle des ADAC, Abteilung Motorboot, München, Münzstr. 9. Meldeschluß ist am 31. Mai.



Janauschk Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



KANUSPORT.

Wanderfahrten.

Von Dr. Max Kühner.

Die Freude am Wasserfahren ist dem Menschen, namentlich dem germanischen, offenbar ein ererbter Instinkt aus Urzeiten. Man kann sich davon überzeugen, wenn man irgendwo, ferne von allen befahrbaren Gewässern, Kinder beim Spielen mit und in Wasserlacken beobachtet. Das einträgliche Geschäft der Bootsverleiher aller Arten gründet sich ausschließlich auf diesen Instinkt.

Beim Sport, besonders aber beim Wandersport, kommt zu diesem Unbewußtsein noch vieles wertvollere Bewußte dazu, und wer ein Freund der Jugend ist, wird sich nur darüber freuen können, daß man von Jahr zu Jahr immer mehr Wanderfahrer auf unserem eigentlich recht unbelebten Donaustrom zu sehen bekommt. Noch vor wenigen Jahren haben solche Vergnügungsreisende zu den Seltenheiten gehört. Diese allerdings waren meistens wohlausgerüstete, erfahrene Sportsleute, die weder sich selbst unnötigerweise in Gefahr brachten, noch der Schifffahrt Ungelegenheiten schafften. Heute, da der Faltbootssport immer größere Verbreitung gewinnt und die verschiedensten Wandervogel-Veranstaltungen weite Zillenfahrten unternehmen, steht die Sache wesentlich anders. Es ist ja nicht viel, was man wissen und können muß, um sich in einem leichten, wendigen Fahrzeug stromabwärts treiben zu lassen, wenn das Wetter schön und die Bahn frei ist. Wer gar einige solcher Fahrten ohne Zwischenfall mitgemacht hat, wird leicht glauben, es könne überhaupt nicht viel passieren, besonders, wenn man gut schwimmen kann. Das ist aber ein Irrtum. Der Gefahren gibt es für den Unkundigen gar viele und jeder einigermaßen Erfahrene wird sich an Momente erinnern, in denen er nur durch vollste Geistesgegenwart und sachkundiges Handeln gefährliche oder mindestens blamable Situationen vermieden werden konnten. Das Befahren des Stromes ohne genügende Kenntnisse ist aber auch eine Rücksichtslosigkeit gegen die berufsmäßigen Schiffsführer, die wohl pflichtgemäß alles tun, um Unfälle zu vermeiden, deren Nerven jedoch durch ungeschickte, unachtsame, ja nicht selten übermütige Vergnügungsfahrer unnötig belastet werden. Schließlich will aber auch niemand, und sei er noch so neugebacken, von den allerorten am Strom zu findenden Schiffsleuten, Fischern, Ueberführern, Regulierungsarbeitern etc., die alle stets für ungeschicktes Hantieren mit Booten geschärfte Augen und abfällige Urteile bereit haben, mitleidig belächelt werden.

Deshalb beachte man vor allem für jede Wanderfahrt folgende Leitsätze:

1.) Wer nicht verlässlich und ausdauernd schwimmen kann, darf unter keinen Umständen mitgenommen werden. Andernfalls wäre es ein grobes Verschulden der Veranstalter, die dafür straf- und zivilrechtlich verantwortlich gemacht werden könnten.

2.) Einer der Teilnehmer soll ausreichende Erfahrung für Stromfahrten mit dem betreffenden Fahrzeug haben, die Führung übernehmen und verantworten. Seinen Anordnungen sollen sich die anderen unbedingt fügen.

3.) Niemals bei Nacht fahren! Auch die Schiffe fahren auf unserem Teil der Donau nur in sehr hellen Nächten und auch da nur stromaufwärts, wobei aber noch zu bedenken ist, daß die Führer dieser Schiffe viele

Jahre im Dienste stehen, jeden Teil der Strecke, die sie jahraus, jahrein befahren, genauestens kennen und von der Höhe der Kommandobrücke oder des Steuerstandes eine viel bessere Sicht haben, als der Bootsfahrer. Dieser hat, falls er nicht ein Schwertboot oder Schraubenmotorboot fährt, allerdings von Untiefen (Häufen) nicht so viel zu befürchten, wie der Schiffsführer. Dafür fährt er gewöhnlich in ihm unbekanntem Gewässern. In solchen kann es aber bei schlechter Sicht selbst einem erprobten Wanderer ohne weiters passieren, mit verankerten Fahrzeugen, Baggern, Schiffmühlen etc. oder deren Landtrossen in Kollision zu geraten und kentern. Noch schlechter zu sehen sind bei Nacht die Regulierungsbauten, Buhnen, Sporne, Leitwerke. Dazu kommt noch, daß jeder Unfall am Wasser bei Nacht durch die erschwerte Hilfeleistung erheblich gefährlicher wird, als er im gleichen Fall bei Tag wäre.

Nicht nur ohne jeden Wert, sondern direkt tödlich ist für den Fahrer jede Art von Scheinwerfern. Sie dürfen auf keinen Fall verwendet werden. (Ueber die vorgeschriebenen Lichter für Schiffe handelt die Strompolizeiordnung.)

4.) Das Gleiche gilt in noch erhöhtem Maße für den Nebel. Ist dieser so dicht, daß man keines der beiden Ufer sieht, so ist jede Orientierung absolut ausgeschlossen. Schiffe müssen bei plötzlich einfallendem Nebel sofort Anker werfen und die vorgeschriebenen Warnungssignale geben. Wird ein Wanderfahrer vom Nebel überrascht, so suche er schleunigst, noch ehe der Schleier zu dicht wird, das nächstgelegene Ufer auf. Hat man die Ufer schon aus dem Auge verloren, so kann man sich manchmal noch durch die Lage der Sonne orientieren. Andernfalls hilft nur der Kompaß, den aber der Flußschiffer sonst niemals braucht und daher kaum je besitzt, oder Suchen auf gut Glück. Hat man das Ufer erreicht, so soll das Fahrzeug verheftet und das Aufhellen des Nebels abgewartet werden. Bei nicht zu starker Strömung kann man sich eventuell in Nähe und Sicht des Ufers unter ständigem Rufen weitertreiben lassen. Auf keinen Fall darf ohne Sicht weitergefahren werden. Eine solche Fahrt, bei der Wasser und Boot vollständig still zu stehen scheinen, macht auf den Unkundigen den Eindruck der Ungefährlichkeit. In Wahrheit gehört so ein Unternehmen, selbst in bekanntem Fahrwasser, zu den allergewagtesten Dingen, da man

Amansis Faltbootwerft

Salzburg, Griesgasse 4 / Telefon 784/8

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

**Beste
Tourenboote**

Billige Preise



Alleinvertreter für Wien und Musterlager:
2. Bezirk, Sterneckplatz Nr. 7 — Fernruf 30-8-17

weder von der eigenen Lage, noch von der Richtung und Geschwindigkeit des Stromes, geschweige von Hindernissen irgendwelche Kenntnis haben kann.

5.) Im Verhalten zu entgegenkommenden und vorfahrenden Schiffen ist vor allem auf die strenge Einhaltung der Fahrvorschriften (siehe diese) zu achten. Der Fahrer soll dabei seine Manöver immer so ausführen, daß das andere Fahrzeug seine Absicht eindeutig erkennen kann. Aenderung des begonnenen Manövers ist in den meisten Fällen ein Fehler und daher zu vermeiden. Die anderen Fahrzeuge und ihre Kielrichtung soll man stets im Auge behalten und, wenn irgend möglich, reichlich Raum geben. Je größer ein Fahrzeug ist und je rascher es fährt, desto heftiger erfolgt die Wasserverdrängung und Wellenbildung. Talfahrende Schiffe werfen höhere Wellen, als bergfahrende, alleinfahrende höhere als solche mit Schleppanhang. Besondere Aufmerksamkeit erfordern daher die talfahrenden Personenschiffe. Die Echos der Bugwellen verlaufen über tiefem und freiem Wasser zunächst in einem Winkel von 20 bis 30° zur Kielrichtung. Gegen nahe Uferböschungen entsteht durch sie eine Art von Brandung, gegen Untiefen (Häufen) bilden sich steile Wellen mit überstürzenden Kämmen (Sturzwellen). Zu nahe am Ufer fahrende oder dortselbst verheftete Boote können von einer einigermaßen starken Brandung ersterer Art durch die zurückgeworfenen Käme nicht nur angefüllt, sondern auch am Steinwurf beträchtlich havariert und leck gemacht werden; insbesondere dann, wenn das Boot stark belastet und tief getaucht ist. Sehr unangenehm können auch die Sturzwellen werden. Sie heben das Boot nur wenig und ergießen sich, wenn es belastet ist und tiefer taucht, in sein Inneres. In erhöhtem Maße findet das dann statt, wenn das Boot sehr nahe über dem Grund fährt. In diesem Fall wird zuerst das Wasser weggesogen, das Fahrzeug kommt auf Grund und die nachfolgenden Wellen überfluten es ohne Gnade, ehe es sich erheben kann. Die Nähe von Uferböschungen und Häufen ist daher bei Herannahen eines wellenbildenden Schiffes unter allen Umständen zu meiden. Bei Uferböschungen wird das in der Regel leicht gelingen, weniger leicht bei Häufen, die oft sehr lang und breit verlaufen. Wird ein verheftetes, dem Brandungswellenschlag ausgesetztes Boot überrascht, so soll man es nach Möglichkeit entlasten und mit dem Bootshaken vom Ufer freihalten.

Fährt man in einiger Entfernung (mindestens 10 m) vom Ufer über tiefem Wasser und haben die Schiffswellen freien Ablauf, so ist das sogenannte Parieren selbst hoher Schiffswellen verhältnismäßig leicht. Man stellt das Fahrzeug senkrecht gegen die aufkommenden Wellen und macht leichte Fahrt voraus. Kommt man aus irgendeinem Grund dem Schiff sehr nahe, so sucht man am besten sein Kielwasser auf. Dieses ist immer ziemlich ruhig. Weiter hinter dem Schiff (auch hinter Bergfahrern und Schleppzügen) entstehen zumeist quer zur Fahrt gerichtete Interferenzwellen von oft ansehnlicher Höhe. Sie sind ebenso anzufahren, wie die vorhin erwähnten Bug- und Heckwellen. Beim Zusammentreffen der Verdrängungswellen mehrerer Schiffe entstehen komplizierte Interferenzerscheinungen mit schwer zu parierenden unregelmäßigen Wellenformen, die unter Umständen zu „Schlucken“ führen können. Man vermeide daher tunlichst die Nähe solcher Situationen.

6.) Das Fahrzeug soll solid und womöglich neu sein, sein Fassungsraum soll der Anzahl der Insassen samt Gepäck reichlich entsprechen. Mag die Freundschaft oder Liebe noch so innig sein, die Freude an der Sache noch so sehr zu Kompromissen verleiten; ein überfülltes Boot wird immer einen unbequemen, oft sogar bedenklichen Aufenthalt und nicht zuletzt einen unsportlichen Anblick abgeben. Was die Bootsform betrifft, kann natürlich nicht bloß eine Type in Frage kommen. Für deren Wahl werden Kassa, Alter und Lebensgewohnheiten der Wanderlustigen sowie die zu befahrende Strecke und die angenommene Dauer der Reise maßgebend sein. Im Besonderen ist hier natürlich in erster Linie das canoeartige Gummistoff-Faltboot zu nennen, es ist das universellste Wanderboot; seine Geschwindigkeit, Wendigkeit und Transportabilität sind mit keiner anderen Type erreichbar, die Handhabung für jedermann spielend erlernbar. Ein gut konstruiertes Falboot verträgt außerdem bei einigermaßen richtiger Führung unglaubliche Seegänge und Stromschnellenpassagen. Der Ausblick nach vorne und die beträchtliche, rasch erreichbare Höchstgeschwindigkeit ermöglichen das Meistern von unvorhergesehenen Situationen viel leichter als mit irgendeinem anderen Ruderfahrzeug. Diesen allgemein bekannten Vorzügen verdanken die Falboote ihre berechtigte Beliebtheit.

(Fortsetzung folgt!)

AUTOMOBILWESEN.

Kraffradmotoren.

Der Motor ist das Herz des Krafrades. Seine hiedurch gekennzeichnete Bedeutung ist infolge dreier Tatsachen in steter Zunahme begriffen. Die erste ist die anhaltende Vermehrung der Motorräder, die zweite das Auftreten der Fahrräder mit Hilfsmotor, die dritte der Einbau von Kraffradmotoren in Segelflugzeuge.

All dies rechtfertigt es, dem Kraffradmotor erhöhte Beachtung zu schenken. Dies soll nachstehend in Form übersichtlicher Betrachtung des gegenwärtigen Entwicklungsstandes geschehen. Als Unterlage möge das, den 13. Band von Volkmann's Kraftfahrer-Bibliothek bildende und von uns in dieser Folge besprochene Werk von Dipl. Ing. Heßler: „Der Motor des Krafrades“, dienen.

In diesem Werke werden 44 Kraffradmotoren beschrieben. Sie sind je zur Hälfte Zwei- und Viertakter. Keine der beiden Typen wird daher vom Kraffradbau bevorzugt. Die Zylinderzahl beträgt 1, 2 und 5 (Megolarad). Insgesamt sind bei den 44 Typen 52 Zylinder vorhanden, woraus das Ueberwiegen der Einzylinder folgt.

Das Hubvolumen bewegt sich in den Grenzen von 119 und 995 cm³. Sein Mittelwert stellt sich auf 280 cm³. Beim Hub betragen die Grenzwerte 57 und 100, der Mittelwert rechnet sich mit 78,4 mm, für die Bohrung lauten die Daten in analoger Reihenfolge: 36, 88 und 66 mm. Hieraus rechnet sich ein Durchschnittsverhältnis von Bohrung zu Hub wie 1:1.16. Die Bremsleistung schwankt zwischen 1.5 und 18 PS; im Mittel stellt sie sich auf 4.8 PS, womit folgt, daß 1 PS im Durchschnitt 58⅓ cm³ Hubvolumen entsprechen.

Bezüglich der Drehzahl, des Benzinverbrauches und des Gewichtes können deshalb keine unbedingt zutreffenden Durchschnitte angegeben werden, weil die Quelle nicht für alle beschriebenen Typen die einschlägigen Daten enthält. Man kann nur ganz unverbindlich sagen, daß der Drehzahldurchschnitt nicht weit von 4.000 u/Min., jener des Benzinkonsums bei 400 g/PSStd. und das Gewicht erheblich hoch sein dürfte.

Die hiernach mögliche, allerdings nicht vollständige Charakterisierung des Kraffradmotor-Durchschnittes gibt bei freier Wahl zwischen Zwei- und Viertakt fol-

gendes Bild: Einzylinder mit 66 mm Bohrung, 76.4 mm Hub und 280 cm³ Volumen bei 4.8 PS Leistung.

Zu dem so ermittelten Normaltyp ist nun Stellung zu nehmen. Das hat vom Standpunkt des Erzeugers, des Rad- und Flugsportes, wie des Publikums zu geschehen. Der Erzeuger darf, und sei er mit seinen bisher erzielten Erfolgen noch so zufrieden, niemals annehmen, die Vollkommenheit erreicht zu haben. Seine Aufgabe besteht darin, einmal fortlaufend über die Wünsche seiner Kundschaft unterrichtet zu sein, das anderemal darin, seinem Produkt die jeweils mögliche Vollkommenheit, besonders im Hinblick auf Zuverlässigkeit, zu verleihen.

Im Verlangen nach letzterer dürften auch die Wünsche des Radsportes gipfeln. Darüber hinaus wird der Flugsport mit dem Verlangen nach Gewichtsverminderung hervortreten, denn es ist kein Geheimnis, daß der Einbau von Kraftmotoren in Flugzeuge meist enttäuschte und nur deshalb stattfand, weil nichts besseres verfügbar war. Ein Vergleich mit normalen Flugmotoren zeigt unwiderleglich die Entwicklungsnotwendigkeit des Leichtflugzeugmotors im Sinne der Gewichts- und Benzinverbrauchsreduktion. Voraussetzung für die Schaffung der heute noch fehlenden Kraftquelle für Leicht-, Klein-

und Segelflugzeuge ist allerdings die Möglichkeit ausreichenden Absatzes, weil anders die nicht minder berechtigige Forderung nach Preisangemessenheit unerfüllbar bleibt.

Vom Standpunkt des Publikums ist an den Kraftmotoren der Gegenwart sowohl deren geräuschvolle Arbeit, wie ihr durchaus nicht wohlriechender Auspuff zu bemängeln. Hier dürfte es durch Einbau von Schalldämpfern und Auspufftöpfen, wie durch sorgfältigste Vergaserdurchbildung ein leichtes sein, Abhilfe zu schaffen.

Zusammenfassend läßt sich daher sagen: der Kraftmotor nimmt stetig an Bedeutung und Verbreitung zu. Damit er aber in diesem Siegeszuge nicht aufgehalten werde, muß er weiter vervollkommen werden. Am besten geschieht dies einerseits durch andauernde Beobachtung ausgeführter und in Benutzung stehender Konstruktionen, dann durch Erhebung und Berücksichtigung der Interessentenwünsche. Das gefährlichste für gesunden Fortschritt ist das Ruhen auf Lorbeeren und seien diese auch noch so wohl verdient. Wie für jeden Zweig menschlicher Tätigkeit gilt auch für den Kraftradbau das Wort: „Rast' ich, so rost' ich“.

Wiener Autostatistik. In Wien gab es am 1. Jänner 1926 6177 Personenautos (gegen 5676 am 1. Jänner 1925), 23 Personen-Elektromobile (38), 2987 Benzinlastautos (2144), 31 Last-Elektromobile (28) und 5441 Motorräder (3518). Währendem am 1. Jänner 1925 2415 Autotaxis im Verkehr standen, war deren Zahl ein Jahr später auf 2722 gestiegen. Die relativ und absolut größte Zunahme haben somit die Motorräder zu verzeichnen.

Absage der Automobilalpenfahrt. — Keine internationale Alpenfahrt. Aus Mailand kommt die Meldung, daß die für 19. bis 30. August vorgesehene internationale Alpenfahrt nicht zur Durchführung kommt. Die Ursache liegt in organisatorischen Schwierigkeiten und im Umstand, daß im gleichen Zeitraum eine Reihe von Veranstaltungen fällig sind. An Stelle der Alpenfahrt veranstaltet der italienische Verband in der Zeit vom 11. bis 28. Oktober unter dem Titel „Großer Preis der italienischen Berge“ eine Zehn-Etappenfahrt durch die italienischen Alpen und den Apennin. Die Strecke ist rund 4900 Kilometer lang und führt von Mailand über die Etappenstationen Triest, Trento, Turin, Parma, Florenz, Aquila, Potenza, Catanzaro und Neapel nach Rom. Die Ausschreibung sieht folgende Etappen vor: 11. Oktober: Mailand—Triest 580 km; 13. Oktober: Triest—Trient 500 km; 15. Oktober: Trient—Turin 540 km; 17. Oktober: Turin—Parma 530 km; 19. Oktober: Parma—Florenz 460 km; 21. Oktober: Florenz—Aquila 470 km; 23. Oktober: Aquila—Potenza 500 km; 25. Oktober: Potenza—Catanzaro 510 km; 27. Oktober: Catanzaro—Neapel 510 km; 28. Oktober: Neapel—Rom 300 km; insgesamt also eine Strecke von 4900 km. Das Reglement sieht außerdem Maximal-Stundengeschwindigkeiten von 40, 42, 45 und 48 Kilometern für die Kategorien 1100, 1500, 2000 und über 2000 ccm vor.

Ein neuer Kilometer- und Meilenrekord. Der englische Automobilkonstrukteur Thomas hat auf seinem selbstkonstruierten Wagen von 400 PS den fliegenden Kilometer in 13½ Sekunden (270.7 Stundenkilometer) zurückgelegt und die fliegende Meile sogar in 20½ Sekunden durchfahren, was einen Stundendurchschnitt von 282.5 km ausmacht.

Alpenfahrt des Mercedes-Daimler-Leichtflugzeuges L 20. Vor kurzem hat ein Mercedes-Leichtflugzeug, das mit einem nur 20 PS starken 2 Zyl.-Motor ausgerüstet war, einen glänzenden Rekord aufgestellt. Mit 2 Personen besetzt, hat es einen erfolgreichen Flug Stuttgart—München—Reichenhall—Zell am See—Großglocknergebiet—Wien—Budapest und zurück nach Stuttgart unternommen. Der Motor war mit einem Bosch-Magnetzündler FF 2 und Bosch-Zündkerzen v 1212 c versehen.

Ueber acht Millionen Automobil-Rennpreise. Der amerikanische Automobilsportkalender 1926 umfaßt eine Liste von 25 Bahnrennen, die mit ungefähr 255.000 Dollar an Preisen dotiert sind. Den Siegern im Großen Preis von Indianapolis und im Rennen von Atlantic-City — beide führen über 500 Meilen — winken je 50.000 Dollar. Für die anderen Rennen, die Distanzen von 400 bis 500 Kilometer aufweisen, sind Preise von 25 bis 30.000 Dollar ausgesetzt.

Winterrennen des schwedischen Automobilklubs sind alljährlich abgehaltene, an Mann und Material der klimatischen Verhältnisse wegen hohe Anforderungen stellende Veranstaltungen. Die Wagen werden nach folgenden Gesichtspunkten eingeteilt: Klasse A, geführt von Lenkern, die bereits an großen Rennen teilgenommen haben; Klasse B, geführt von ihren Besitzern, also Herrenfahrern; Klasse C, alle anderen Wagen umfassend. Für Klasse A waren 1250 km Distanz und 40 km/Std. mittlere Geschwindigkeit vorgeschrieben. Für die beiden anderen Klassen betragen diese Werte 970 km, bzw. 36 km/Std. Die Zeiten der Besten stellten sich heuer in der Klasse auf 63 Stunden, 5 Minuten, in der Klasse B auf 62 Stunden und 16 Minuten, in der Klasse C auf 67 Stunden und 36 Minuten.

Neuer Weltrekord für den fliegenden Kilometer. Am 17. März d. J. hat der bekannte englische Automobilrennfahrer Major Seegrave mit einem 12 Zylinder Sunbeam-Wagen auf der Rennstrecke von Southport einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord über einen Kilometer aufgestellt. Er erreichte dabei eine Stunden-Durchschnittsgeschwindigkeit von 152.31 Meilen (245 km). Der Wagen fuhr mit 2 Bosch-Magnetzündern FH a 6.

36 neue Weltrekorde bei einer Dauerprüfung. Die ital. Marke O. M. hat vor kurzem auf der Autorennbahn von Monza einen erfolgreichen Versuch unternommen, die bestehenden Weltrekorde für lange Strecken zu überbieten. In 144 Stunden (6 Tage) wurden 14.916 km 650 m zurückgelegt; Stundendurchschnitt 103 km 580 m. Bei 15.003 km, die in 144 Stunden 50 Min. 49 Sek. gefahren wurden, fand die Rekordfahrt ihren Abschluß. Es wurden zwischen 4000 und 15.000 km neue Weltrekorde aufgestellt. Der Rekordwagen war mit Bosch-Licht- und Anlasseranlage J 130/BG/HS 2, sowie mit Bosch Batteriezündler VA 6/TA 12 ausgerüstet. Während dieser Fahrt wurde das Gasgemisch durch den Batteriezündler ungefähr 72 Millionen mal zur Entzündung gebracht.

Der britische Kraftwagenhandel weist für das abgelaufene Jahr folgende Ziffern auf: Wert der Ausfuhr 9.421.739, Wert der Einfuhr 11.260.848 Pfund Sterling. Der Einfuhrüberschuß stellt sich daher auf 1.839.109 Pfund Sterling.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Handbuch für das Kraftfahrwesen in Oesterreich. Herausgegeben vom Verband österreichischer Automobil-Industrieller, 1925, Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig. — Die in letzter Zeit ansehnliche Zunahme im Inland in Betrieb befindlicher Motorräder, Personen- und Lastkraftwagen bedingt, daß der Kreis der am Kraftfahrzeug Interessierten erheblich gewachsen ist. Für ihn ist ein, allgemeinen Ueberblick gewährender Führer eine Notwendigkeit. Je kleiner dessen Umfang, je reichlicher aber dessen Inhalt wird, desto geeigneter ist er. Beide Bedingungen erfüllt vorliegendes Handbuch. Wer, aus welcher Ursache immer, sich mit dem Kraftfahrwesen befaßt, wird es mit Vorteil gebrauchen, wird Belehrung und Aufklärung darin finden. Deshalb gebietet ihm Bedachtnahme auf eigenen Vorteil dieses kleine Büchlein seiner Bibliothek einzuverleiben.

Veröffentlichungen des Deutschen Seglerbundes. Diese wohl bedeutende Seglervereinigung versendet soeben ihr Jahrbuch für 1922/24, Vermessungsbestimmungen und Bauvorschriften, Ausgabe 1924 nebst Nachtrag 1925, ferner Wettsegelbestimmungen und zugehörigen Erläuterungen 1924 und schließlich ein Segler-Liederbuch. Wir machen unsere Leser auf diese Publikationen, die Zeugnis für die rege Tätigkeit des Seglerbundes ablegen, nachdrücklichst aufmerksam.

Leichtmotorräder und Einbaumotore von C. Walter Vogelsang, Ing. 2. Auflage. Mit 116 Abb., Band VIII von Volckmanns Kraftfahrer-Bibliothek. Preis in Leinwand Mk. 4.—, kart. Mk. 3.—. Verlag C. J. E. Volckmann Nachf., Charlottenburg 2. — Das lebhafteste Interesse, das vorliegendes Buch bei allen Kraftsportinteressenten gefunden hat, ist in seiner kompendiösen Fassung und übersichtlichen Zusammenstellung des behandelten Stoffes begründet. Das Leichtmotorrad bis zu 3 PS begegnet schon aus wirtschaftlichen Gründen einem allgemeinen Interesse. Das in neuer Auflage erschienene Buch behandelt kurz den Motor und seine Bestandteile sowie nähere Einzelheiten des Motorrades und verdient besonders der Abschnitt über als Einbaumotore passender Motortypen für Selbstbau-Interessenten hervorgehoben zu werden. Die Anführung einer Reihe von guten Leichtmotorrädern vermitteln an Hand eines prägnanten Textes und reicher Abbildungen eine richtige Orientierung, die noch durch einzelne Abschnitte über Beleuchtung, Garage usw. nützlich ergänzt wird. Das Buch kann allen Freunden des Motorsportes, insbesondere aber den Anfängern, bestens empfohlen werden.

Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren. Ausgabe I der Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau. — Verlag Deutsche Motor-Zeitschrift G. m. b. H., Dresden-A 19. — Preis Mk. 2.—. — Mit Wiederbeginn des deutschen Luftverkehrs ist gerade zur rechten Zeit die Ausgabe 1926 von „Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren“ (Ausgabe I der Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau) erschienen, wo alles Wissenswerte über die deutschen Flugzeuge zusammengestellt ist. Die ganz aus Duralumin hergestellten Flugzeuge von Junkers sind durch acht Typen vertreten, Udet durch das Großflugzeug Kondor in gemischter Holz- und Duralumin-Bauart und das Sport- und Übungsflugzeug Flamingo. Dornier ist durch das Verkehrsflugzeug Komet III in gemischter Stahl- und Duralumin-Konstruktion vertreten. Die Luft-Fahrzeug-Gesellschaft hat als erste ein Flugzeug aus dem Leichtmetall Lantal gebaut und Anfang 1926 auch ein neues See-Schulflugzeug, weiters die Focke-Wulf Schul- und kleine Verkehrsflugzeuge. Ueber den Flug-Motorenbau orientieren neben den BMW-Motoren die Tafeln über die luftgekühlten Siemens-Sternmotoren, die Junkers-Motoren u. a. m. Das Heft ist ebenso übersichtlich, wie dies schon für die Ausgabe II (Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen) und die Ausgabe III (Personenkraftwagen und Krafträder) der Deutschen Kraftfahrzeug-Typenschau zu bemerken war.

„Das Meer und die Menschen“, von Kapitän Carl Herbert. Verlag „Deutsche Schifffahrt“, Berlin SW. 19. Wallstr. 11/12. 260 Seiten. Preis broschiert Mk. 3.—, elegant gebunden Mk. 4.—. — Ein seltsam poetisches

Werk, aus einem Seemannsleben heraus empfunden. In der aus rastloser Entwicklung der Verkehrsmittel erfolgten Umstellung, die sich auch in der Schifffahrt von den mit Meerespoesie umspielten Segelschiffen und deren wechselvollen Fahrten zu den neueren Luxusdampfern und ihren vorgezeichneten Routen, vollzieht, hält dieses Buch in fesselnden Abschnitten eine langsam verschwindende Seemannswelt fest. Die deutsche Literatur ist, im Gegensatz zu der englischen, amerikanischen und nordischen arm an Büchern, die von Leuten aus der Handelsmarine verfaßt sind, und uns in die Romantik des Segelschiffslebens hineinführen. Das vorliegende Buch füllt sicherlich in diesem Sinne eine Lücke aus. Es schildert uns das Meer in seiner Schönheit und seiner Wildheit, den Meereszauber bei Tag und Nacht, in den Tropen, im Gewitter und bei schwerem Sturm. Ernste und heitere Erlebnisse, rührende und gefahrvolle Stunden während einer langen Seefahrtszeit. Selten ist die Eigenart des Meeres und seiner Menschen von einem Fachmann in einer derart erschöpfenden Weise geschildert worden. Die Sprache ist durchwegs schön, ja erhebt sich in den Schilderungen von Sonnenauf- und untergang, von tropischen Mondnächten und schwerer Sturmnacht beim Cap Horn zu packender Wortmalerei von fesselndem Reize. Dieses Buch wird seinen Weg machen. Es wird viele alte Freunde der See an einstige herrliche Stunden auf und an der See erinnern, manchem Landmenschen aber, der die Schönheit und Wildheit des Meeres noch nicht kennen lernte, wird es eine Offenbarung sein. Der reiferen Jugend zeigt das Buch kraftvolle Selbständigkeit und männlichen Mut, die von je und auch in Zukunft aufwärts führen. Bald wird der letzte Segler vom Weltmeer verschwunden sein, dann lebt die Romantik der Segelschifffahrt und der Zauber des Meeres in Büchern, wie dieses eines ist, fort.

Fischer von Poturzyn, „Luft-Barrikaden“. Die Befreiung der deutschen Luftfahrt. (Adolf Sponholtz, Hannover). In biegsamen Karton gebunden Mk. 3.50. — Wie einst in den Jahren 1880—1914 Segelgeltung Deutschlands Losung gewesen ist, so muß und wird heute Luftgeltung den Völkern der Weg zum Aufstieg sein, denn das Schiff der Zukunft ist das Flugzeug und der Luftozean das Verkehrsmeer, das nicht allein Völker, sondern Kontinente verbindet. Dem Streben Deutschlands nach Luftgeltung stehen aus dem Friedensvertrage Barrikaden entgegen, Luftbarrikaden, nennt sie der Verfasser als Titel seines Buches, das in überaus interessanter Art und doch sachlicher Form die Zusammenhänge zwischen der großen Politik, der Wirtschaft und dem Verkehr auf dem Gebiete der Luftfahrt erhellt. Die ungeheure Wichtigkeit der völligen Bau- und Fahrtfreiheit für die deutsche Luftindustrie wird uns erst aus diesem Buche klar, das deshalb von jedem Politiker, Wirtschaftler, Industriellen und Kaufmann gelesen werden sollte. Der Verfasser ist aus seinen vielen und gehaltvollen Vorträgen bekannt. Ihm ist deshalb das jeden Gebildeten interessierende Thema nicht nackte Materie, sondern Erlebnis, er wird warm dabei und überzeugt seine Leser von der Notwendigkeit der Befreiung der deutschen Luftfahrt.

Segelboot

10 m³, gebraucht, gut erhalten, zu kaufen gesucht. Zuschriften unter „A. G.“ an die Redaktion des Blattes.

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