

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

mit

**Amtlichen Verlautbarungen
des Bundesministeriums für Handel und Verkehr**

— **Offizielles Organ** —

des

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

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

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I., ELISABETHSTRASSE 3

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

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

Erscheint Mitte jeden Monats

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

ABONNEMENTS:

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

Jahrgang 1926

Wien, Juli

Nr. 7

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Verein für Luftfahrt in Steiermark.
Graz, Technische Hochschule.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt
in Linz a. Donau.

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

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

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

Grundlagen des Weltluftverkehrs.

Versicherung.

II.

Für die Luftversicherung ist selbstverständlich von grundlegender Bedeutung die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Luftfahrzeuge. Hievon ist im wesentlichen die Höhe der Versicherungsprämien abhängig. Für die Sicherheit ist vor allem eine brauchbare Statistik zu einer zuverlässigen Prämienberechnung notwendig, die allerdings wieder durch die verschiedenen Arten und vielerlei Typen sehr erschwert wird. Mit der Zeit werden sich auch hier einheitliche Anhaltspunkte ergeben, die auch zu konstruktiven Hauptrichtlinien führen und die Unterlagen für internationale Bauvorschriften bilden werden.

Einem Bericht des Generalsekretärs Frenzl in der Nordisk Försäkringstidskrift über Lufttransportversicherung entnehmen wir, daß auf insgesamt 164 versicherte Flugzeuge während eines der Untersuchung zugrundegelegten Zeitraumes 65 Schäden entfielen, also rund 40% der Zahl der Versicherungsobjekte. Hievon waren:

Totalverluste	4	6.153 %
Partikularschäden	8	12.307 %
Partikularschäden zu Lasten des Versicherers	53	81.54 %
insgesamt	65	100.— %

Nach dem Baumaterial verteilen sich die Schäden bei 137 Metallkonstruktionen und 27 Holzkonstruktionen auf 61 Metallflugzeuge und 4 Holzkonstruktionen. Es ist dabei besonders auffallend, daß auf die Metallflugzeuge der Hauptanteil der Schäden entfällt, was sich vielleicht daraus erklärt, daß die Metallflugzeuge unter schwierigeren Verhältnissen Dienste tun, dann aber auch daraus, daß Metallflugzeuge bei harten Landungen weniger widerstandsfähiger sind als Holzflugzeuge.

Bei Zugrundelegung der Schadensursachen ergibt sich nämlich folgende Verteilung der Schäden:

Harte Landung	30.7%
Motorversager	20.0%
Notlandung	10.7%

Die restlichen Prozente verteilen sich auf 12 andere Unfallmöglichkeiten. Die drei angeführten Unfallarten, insbesondere harte Landungen, nehmen den Hauptteil der Schäden ein. Aus einem weiteren Vergleich ergibt sich, daß 14 Prozent auf Unfälle im Flug und 86 Prozent auf Bodenunfälle entfallen.

Es ist nun klar, daß bei dem zunehmenden Handelsluftverkehr die Luftversicherung eine sehr wichtige Grundlage desselben bilden muß, um so mehr, als sich im Seeverkehr die einheitliche Regelung des Frachtrechtes und der Seeversicherung als eine lebenswichtige Frage erwiesen hat. Im Seerecht galt es vor allem, die nach deutschem, französischem, amerikanischem und englischem Recht weit auseinander gehenden Grundsätze der Reederhaftung in einem Rechtssystem zu vereinheitlichen, um durch eine Neuregelung der von einander abweichenden historischen Rechtsbegriffe den Boden für die Klärung einer Fülle weiterer lebenswichtiger Fragen zu ebnet. Die auf diesem Gebiete geleisteten Arbeiten des Comité Maritime dürften in ihrer Anwendung auf die in Anfängen ruhenden und daher viel weniger komplizierten Luftverkehrsverhältnissen manch wertvolle Wege weisen.

Insbesondere ist durch eine gute Luftversicherung eine wesentliche Beeinflussung der Frequenz zu erwarten, die eigentlich weit hinter den allgemeinen Vermutungen zurückgeblieben ist. Mit einer kritischen Beleuchtung dieser Frage hat sich auch, wie wir den Nachrichten für Luftfahrer, Berlin, entnehmen, Oberst Tizard in einem vor der Royal Aeronautical Society in London gehaltenen Vertrage „Ist die Handelsluftfahrt Luxus?“ beschäftigt, und zwar von der These ausgehend: jede Tätigkeit, bei der mehr verbraucht als hervorgebracht wird, ist Luxus, wenn sie nicht die Aussicht in sich trägt, größere Früchte in der Zukunft zu erzeugen. Bei dem im Hinblick auf den erforderlichen Kostenaufwand berechtigten Thema wurde die Ansicht vertreten, daß die Luftfahrt kein Luxus sei; Voraussetzung ist aber, daß die Handelsluftfahrt ein wesentlicher Bestandteil des Wirtschaftslebens einer Nation und gleichzeitig ein Faktor für die Landesverteidigung ist. So lange die Handelsluftfahrt noch Zuschüsse erfordert, spielt sie für die Verteidigung keine große Rolle. Für Handelszwecke gebaute Flugzeuge haben im Luftkriege nur untergeordnete Bedeutung. Wichtig ist dagegen die Entwicklung einer großen und leistungsfähigen Luftfahrzeugindustrie und die Einbürgerung des Luftfahrzeugs als normales Verkehrsmittel. Beides wird erst der Fall sein, wenn der Luftverkehr zur Wirtschaftlichkeit gelangt. Der einzige Weg, der zu diesem Ziele führt, ist selbstverständlich Verbesserung der Flugzeuge und Motoren. Die Zukunft hängt also von der Versuchstätigkeit ab; als solche im großen Maßstabe ist der heutige Luftverkehr aufzufassen.

Bezüglich der Sicherheit im Luftverkehr gab der Vortragende zu, daß er zwar noch unsicher, aber keineswegs gefährlich sei, jedenfalls kaum so gefährlich, wie etwa Bergsteigen oder Motorradfahren. Zum Vergleich mit der Eisenbahn brachte er einige interessante Zahlen: Während der letzten fünf Jahre wurden in England 40.000 Fluggäste befördert, von denen 6 getötet wurden. Im Jahre 1922 wurden in Großbritannien 1,2 Milliarden Eisenbahnfahrkarten verkauft; wenn auch hier auf 40.000 immer 6 getötete Fahrgäste kämen, würde die Gesamtzahl im Eisenbahnverkehr 180.000 betragen, während sie in Wirklichkeit nur 78 betrug. Hier scheint ein krasser Widerspruch vorzuliegen. Der Vergleich hinkt jedoch insofern, als die Eisenbahnreisenden im Durchschnitt we-

sentlich kürzere Strecken reisen, als die Luftreisenden. Der Vergleich muß daher auf die Passagiermeilenzahl abgestellt werden. Man erhält dann auf je 170 Millionen Passagiermeilen einen tödlich verunglückten Reisenden, während im Luftverkehr auf 1,3 Millionen bereits ein tödlicher Passagierunfall kommt.

Dieser Vergleich ist es jedoch weniger, der die Öffentlichkeit vom Luftverkehr vielfach noch zurückhält. Viel wichtiger ist die Höhe der Versicherungsprämien. Für einen Flug von London nach Paris beträgt die Prämie 10 sh für 100 Pfd. Wer sich also mit 5000 Pfd. versichern will, muß 2½ Pfd. oder mehr als ein Drittel des Flugpreises an Versicherungskosten aufwenden. Dieser Betrag ist außerordentlich hoch, wenn man bedenkt, daß es möglich ist, für 6 d sein Leben mit 1000 Pfd. gegen Eisenbahn- oder sonstige Verkehrsunfälle zu versichern. Es gibt viele Tausende von Leuten, die auf ihren täglichen Fahrten in London jährlich 3000 Meilen reisen und sich für 1000 Pfd. zu einem Satze versichern, der für je 500 Meilen nur einen Penny beträgt, während der Luftreisende bereits für 2 Meilen einen Penny aufzuwenden hat. Dieses Mißverhältnis hält die Geschäftswelt natürlich davon ab, das Luftfahrzeug als gewöhnliches Verkehrsmittel zu benutzen — und zu bewerten. Und darauf kommt es an. Die Rückständigkeit der Versicherungsgesellschaften geht auch aus einem Lebensversicherungsprospekt hervor, in welchem es heißt, daß der Todesfall „durch Selbstmord, Krieg oder Flugunfall oder im Zustande der Trunkenheit“ nicht unter die Versicherung fallen soll. Wie verkehrt diese Zusammenstellung ist, wird dadurch bewiesen, daß während der letzten fünf Jahre an Passagieren und Besatzungsmitgliedern zusammen 29 Personen verunglückten, während in der gleichen Zeit in Großbritannien 18.000 Personen Selbstmord begingen.

Wegen der besonderen Gefahren der Luftversicherung bildeten sich in den einzelnen Ländern auch Vereinbarungen zur gemeinsamen Uebernahme des Risikos, die sogenannten Luftpools. Nach der bereits im Jahre 1919 gegründeten „Aviation Insurance Association“, der führende Lloydsversicherer und große englische Gesellschaften beitraten, gründete im Jahre 1922 der Deutsche Transport-Versicherungs-Verband den „Deutschen Luft-Pool“. Weitere Pools wurden auch in den nordischen Staaten sowie in Frankreich und Italien ins Leben gerufen. Ihre Hauptaufgabe erkannten alle diese Institutionen bald in der Sammlung von Erfahrungsmaterial und gibt Lloyds in London seit einigen Jahren ein besonderes Luftschiffregister heraus, das u. a. auch die Piloten registriert mit genauen Angaben über die bisherige Tätigkeit der Führer und ihres Verhaltens bei Unfällen. Auch die nordischen Pools sammeln erschöpfendes statistisches Material. Auf Grund dieser vergleichenden Zusammenstellung wird sich zweifellos auch eine gewisse Normung im Flugzeugbau herausbilden, die ebenfalls Unterlagen für Richtlinien zu einer internationalen Bauvorschrift geben werden.

Seit einem Jahr bemüht sich der Internationale Transport-Versicherungs-Verband darum, eine enge Zusammenarbeit der einzelnen Pools und einen Erfahrungs- und Meinungs-austausch unter ihnen herbeizuführen. Selbstverständlich kann in der Luftversicherung nur eine internationale Regelung eine gesunde Grundlage nicht allein für diesen jungen Versicherungszweig, sondern auch für die Handelsluftfahrt gewährleisten und in wesentlicher Weise die Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr erreichen helfen, deren dieselbe heute noch entbehrt.

Die große Parade der königlich englischen Luftstreitkräfte.

Die große Parade der königlich englischen Luftstreitkräfte fand am 3. Juli 1926 am Flugplatz in Hendon statt, und so schön der Tag an sich für den Zuschauer war, so wenig schön war er für die Piloten, welche bei dem ziemlich starken Nord-Ost-Wind alle Mühe hatten, die Formationen geschlossen zusammen zu halten. Nichtsdestoweniger wurde in der Vorführung der hohe Standard gezeigt, auf welchem die königlich englischen Luftstreitkräfte heute stehen und konnte von einer Art Revue der alten rühmlichen Kriegsfahrzeuge, wie solche die früheren Paraden mit sich brachten, nicht mehr gesprochen werden. Es waren Flugzeuge aufgeboden worden, welche vollkommen auf der Höhe modernster Flugtechnik standen.

Verglichen mit den früheren Paraden war diesmal weniger das luftartistische Moment betont, dafür die Vorführungen länger und durchgearbeiteter. Die Zwischenpausen waren mit Vorführungen des Auto-Giro und Pterotactyl ausgefüllt, für welche sich großes Allgemeininteresse zeigte. Die Vorführungen gliederten sich in fünf Hauptteile:

I. Abschnitt.

1. Einleitung der Parade durch einen Dauer- und Verlässlichkeitsflug mehrerer Schwadronen Nachtbombenwerfer über eine große Distanz.

2. Zusammenarbeit zwischen Flugzeug und Landtruppen, Aufnahme von Nachrichten und Abgeben solcher etc.

3. Luftakrobatik, vorgeführt von jungen Offizieren verschiedener Luftgeschwader. Es wurde besonders bemerkt, daß diese jungen Offiziere schon aus der Nachkriegszeit stammen und ihre außerordentlichen Leistungen zeigten, auf welcher Höhe die Fliegekunst in der englischen Armee gehalten wird.

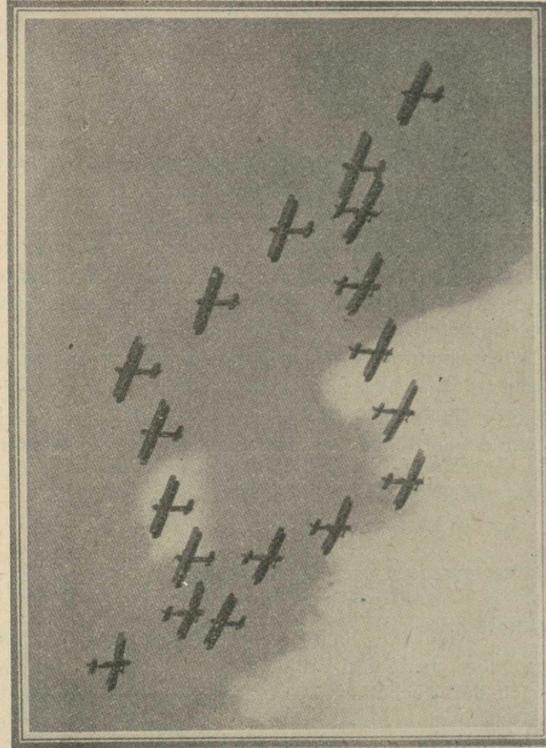
Besonders die vielfachen Vorführungen von Loopings und den bekannten Kunstflugstücken einzelner Flieger waren sehr beachtenswert.

II. Abschnitt.

Vorführung der Kämpfergeschwader im Geschwaderflug, Evolutionen aller Art unter gleichzeitigem Zusammenarbeiten der verschiedenen Einheiten.

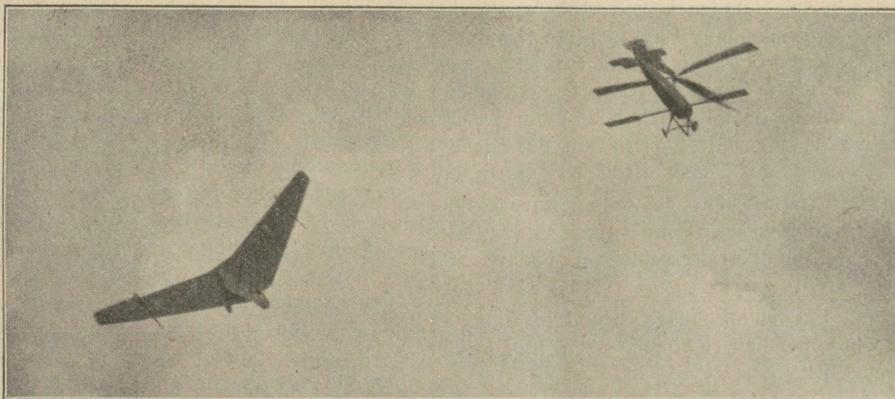
III. Abschnitt.

Die große Parade der neuesten Flugapparate. Dieses Ereignis war vielleicht das interessanteste des Tages. Unter den sechzehn Maschinen war unter Nr. 1 der



Geschwaderflug

„Pterotactyl“ eine auffällige Neuerscheinung. Diese Maschine erinnert an ein prähistorisches Flugtier, ist eine schwanzlose Maschine mit pfeilförmig zurückgezogener Tragfläche, deren verstellbare Enden nicht nur die Verwindung, sondern auch die gesamte Steuerung besorgen. Es war erstaunlich, welche Agilität und Steuerfähigkeit diese Maschine entwickelte und herrschte die Ansicht vor, daß dieser Typ besonders für Wasserflugzeuge Bedeutung gewinnen könnte. Die Maschinen von Nr. 2 bis 14 waren moderne Schnellflugzeuge verschiedener Konstruktionen und Firmen, die nahezu durchwegs konstruktive Neuheiten aufwiesen, alle in der Richtung, die Fluggeschwindigkeit zu erhöhen. Nr. 15 war die große und moderne Passagiermaschine, für die Imperial Airways von Armstrong-Witworth-Argosy gebaut.



Pterotactyl und Auto-Giro im Fluge

Die mit drei Jaguar-Motoren ausgestattete Limousine faßt zwanzig Passagiere und wird den Dienst zwischen Kairo und Karrachi versehen. Nr. 16 war ein Auto-Giro, System Cierva, mit 130 PS Clerget-Motoren. Diese Maschine hat — wie bekannt — ober dem üblichen Rumpf an Stelle von starren Tragflächen ein um eine vertikale Achse drehbar ausgebildetes Flächensystem in Art einer 4flügeligen Schraube, welche aber nicht durch den Motor, sondern durch den Fahrtwind in Rotation versetzt wird.

Diese Maschine repräsentierte sich ebenfalls mit aner kennenswerten Flugleistungen.

IV. Abschnitt.

Eine besonders imposante Vorführung war der Geschwader-Bombenflug. Für diese Evolution wurde ein ganzes Dorf auf dem Flugplatz errichtet sowie auch ein Kriegsschiff in normalen Dimensionen gebaut. Diese Scheinobjekte wurden aus verschiedenen Höhen in ziel sicherem Bombenflug vor den Zuschauern vernichtet.

Radiotelephonmanöver. Diese Manöver zeigten, wie die einzelnen Geschwadermaschinen von ihrem Kommandanten V. Abschnitt.

mandoflugzeug aus radiotelephonisch befehligt wurden. Die Befehlgebung wurde gleichzeitig durch Lautsprecher am Paradedfeld für den Zuschauer hörbar gemacht, so daß die Exaktheit der Kommandoausführungen des Geschwaders vom Publikum genau kontrolliert werden konnte.

Zusammenfassend zeigte die Parade nicht allein die machtvolle Entwicklung, welche Englands Luftfahrt bereits erreicht hat, sondern auch das unmittelbare Interesse, das die gesamte Öffentlichkeit an dieser Entwicklung nimmt. Erst dieses Interesse bildet die Grundlage nicht allein des Forschers und Konstrukteurs, sondern auch der für die Luftfahrtarbeitenden Industrien und eine anspornende Bestätigung für den Flugtechniker bei seinen Arbeiten, das Bewußtsein haben zu können, die Unterstützung und den Dank einer ganzen Nation hinter sich und seinen Bemühungen zu wissen, nicht aber mangelndes Interesse oder die übliche Scheelsucht als unübersteigbare Schranken vor sich zu sehen.

Ueber Sicherheitsvorkehrungen im Luftverkehr.

Nicht nur den Verbesserungen der Flugleistung, sondern auch der Erhöhung der Flugsicherheit widmet sich der Techniker in rastloser, zielbewußter Tätigkeit. Es liegt nun einmal in der menschlichen Unvollkommenheit begründet, wenn hin und wieder durch das Zusammentreffen eigenartiger Verhältnisse ein Unglück entsteht, und bleibt davon keines der modernen Verkehrsmittel, sei es Schiff, Eisenbahn oder Flugzeug, ausgenommen. Während jedoch bei Bahn- oder Schiffsunfällen das große Publikum das Wesen dieses Verkehrsmittels versteht, und sich dadurch selbst über die inneren Zusammenhänge eines eingetretenen Unglücksfalles ins Klare kommen kann, demgemäß auch sein Vertrauen zur Sache bei dieser objektiven Betrachtung keine unnötige Erschütterung erleiden wird, trifft dies dann nicht zu, wenn es sich um einen Flugunfall handelt.

Schon die Art der Berichterstattung ist meistens mangelhaft. So wird häufig von einem Absturz gesprochen, auch wenn es sich um ein bei der Landung havariertes Flugzeug handelt. Während nun aber ein Flugzeugabsturz einen Unfall darstellt, dessen Ursache vielleicht auf einen Fehler des Flugzeuges oder eines verwendeten Baustoffes zurückgeführt werden kann, auf einen Fehler, der in der Hauptsache auf größter Pflichtverletzung eines der mit dem Bau und der Kontrolle des Flugzeuges betrauten Organe beruht, und somit sehr wohl geeignet wäre, das Vertrauen der Öffentlichkeit im schlechten Sinne zu beeinflussen, liegt einer Landehavarie eine Ursache zugrunde, welche mit der Sicherheit des Flugzeuges und des Fluges oft nichts gemein hat.

Da nun der Luftverkehr zu seiner Entwicklung nicht nur des Verständnisses, sondern auch des Vertrauens breiter Bevölkerungsschichten bedarf, tut Aufklärungsarbeit not.

Presse und Fachmann müssen Hand in Hand an der Schaffung einer fachlich richtigen, streng objektiven Berichterstattung arbeiten.

Im Hinblick auf das Unglück, welches am 1. Juli d. J. einem Coudron-Verkehrsflugzeug (Serie C 61 bis,

mit 1 Hispano 180 PS u. 2 Salmson zu je 260PS) etwa 170 km westlich von Prag, in der Nähe von Rozvadov bei Primda, zustieß, und das leider mehrere Todesopfer forderte, dürfte es, wie auch unter Zugrundelegung der einleitenden Zeilen nicht uninteressant sein, über die Sicherheitsvorkehrungen im Luftverkehr einiges auszusagen.

Flugzeugabstürze, hervorgerufen durch Konstruktionsfehler oder Materialmängel, können heute als praktisch restlos vermeidlich bezeichnet werden, da sowohl die Berechnungen der Flugzeuge als auch die ihnen zugrunde liegenden Annahmen unter behördlicher Aufsicht stehen, ebenso wie die richtige und sachgemäße Bauausführung durch staatliche Organe überprüft wird. Das Flugzeug an sich stellt demnach eine verkehrssicheres Vehikel dar, dem volles Vertrauen entgegengebracht werden kann.

So wie aber bei jedem Verkehrsmittel, ist auch der Luftverkehr einer Reihe von Einflüssen ausgesetzt, deren widerwärtige, unerwartete Häufung zu Katastrophen führen kann.

Hier steht an erster Stelle das schlechte Wetter. Nicht, daß etwa unsere Flugzeuge demselben nicht gewachsen seien! Aber Erschwerung der Orientierung, Ermüdung des Piloten sind Feinde der Sicherheit. Diese beiden Feinde sind vielleicht unsere größten in diesem Belange, von Katastrophen abgesehen, die als vis major anzusprechen sind, und denen wohl nie ein Mensch begegnen wird können. Hieher gehören die äußerst seltenen Fälle von Blitzschlag und ähnlichen Erscheinungen entseelter Naturgewalten.

Die Sicherheit des Fluges hängt im wesentlichen von der Erhaltung der richtigen Fluglage im Raume, von der richtigen Navigation des Flugzeuges und von der geeigneten physischen und psychischen Verfassung des Piloten ab.

Einen außerordentlichen Prozentsatz aller Flugunfälle verursacht unbeabsichtigtes Durchsacken, das dann eintritt, wenn die Fluglage in bezug auf den Anstellwinkel über ein gewisses Maß hinaus verändert

wird. Dies veranlaßt unter normalen Umständen kein Pilot, am allerwenigsten ein erfahrener, wie solche allein für den Luftverkehrsdienst in Betracht kommen. Wird aber die Aufmerksamkeit des Flugzeugführers durch andere Dinge von der Beobachtung der Flugzeuglage abgelenkt, tritt zum Beispiel Motordefekt ein und muß der Pilot über unwirtlichem Fluggelände zur Notlandung ansetzen, sieht nun in der Ferne ein geeignetes Stückchen Erde, um seine Passagiere wohlbehalten absetzen zu können, und zieht nun das Flugzeug übermäßig, um noch dorthin zu kommen, so kann ihm, wenn derselbe übermäßig ermüdet ist, ein Steuerfehler in dem erwähnten Sinne unterlaufen.

Durch einen Flugunfall solcher Art (Weihnachtsabend 1924 mit einer Maschine der Imperial Airways) angeregt, ging man an die Konstruktion einer Vorrichtung, welche jede gefährliche Verlangsamung der Fluggeschwindigkeit oder gefährliche Aenderung der Fluglage in Bezug auf den Anstellwinkel von vornherein verhindern sollte. Eine solche Konstruktion liegt in dem Anti-Stall Gear (Sackflugschutzgerät) von Savage-Bramson vor. Mit absoluter Sicherheit erhält durch dieses der Pilot noch vor Erreichung eines gefährlichen Zustandes nicht nur eine Warnung, sondern die Steuerung erhält selbsttätig die Tendenz zur Korrektur in einem solchen Maß, daß es nur mit voller Absicht des Flugzeugführers möglich ist, das im Moment richtige Steuermanöver (Steuerknüppel vordrücken) zu verhindern. M. L. Bramson selbst sprach darüber am 21. Mai d. J. in Berlin vor der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“.

Ist somit diese Möglichkeit eines Unfalles ausgeschaltet, so bliebe noch immer jener Gefahrenbereich, der primär oder sekundär durch widrige Wetterlage hervorgerufen wird.

Vor allem niedrige Wolkenbänke zwingen den Führer, eine geringe Flughöhe einzuhalten. Kommt nun bei solcher Gelegenheit ein Motorendefekt hinzu, so liegt ein ähnlicher Fall vor, wie wir ihn weiter oben skizziert haben. Der Pilot sieht sich zur Notlandung gezwungen, hat aber infolge der geringen Flughöhe eine sehr beschränkte Auswahl im Landeterrain. In der kurzen, bis zum Eintritt gefährlicher Bodennähe verfügbaren Zeitspanne ist aber die Möglichkeit der Behebung eines Motordefektes (der an sich zufälligerweise nur geringfügig sein kann) nicht gegeben. Hätte jedoch das Flugzeug eine größere Flughöhe eingenommen, so wäre die Behebung (oftmals sogar die selbsttätige Behebung) des Motordefektes weit aussichtsreicher.

Frägt man, warum sich der Pilot heute bei niedrigen Wolkenbänken immer noch in Erdsicht (bei oft kaum 200 m Höhe) bewegt, so wird einem durch den erfahrenen Flieger die Aufklärung zuteil, daß bei einem Flug in den Wolken der Pilot keine zutreffende Schätzung über die Lage des Flugzeuges besitzt und demgemäß aus Sicherheitsgründen die Erdsicht bevorzugt. Da nun die Orientierung mittels Kompasses in zureichendem Maße gelöst erscheint, wäre nur noch eine Vorrichtung erwünscht, welche den Piloten auch ohne Erdsicht jederzeit über seine Fluglage belehrt. Dieses Instrument ist als Fliegerhorizont von Ansehung bekannt und bewährt.

Käme noch beim Fliegen in unsichtigem Wetter und insbesondere in den Alpen die Gefahr des Anfliegens von Bergmassiven infolge verfehlter Orientierung oder Defektes des Höhenmessers im Verein mit unzutreffender Orientierung des Fliegers. Aber auch hier wurde mit vorbildlicher Tatkraft ein Instrument geschaffen, das dem Piloten nicht bloß seine absolute oder relative Flug-

höhe zeigt, welche Aufgabe jeder Höhenmesser in praktisch zureichendem Maße erfüllt, sondern es ist durch dieses Instrument dem Piloten möglich, sich jederzeit über die unter ihm fortgleitenden Bodenniveauschwankungen zu unterrichten. Schließlich ist es bei Neukonstruktionen auch möglich, die Landegeschwindigkeit durch Anwendung von Schlitzflügeln derart zu verringern, daß hiedurch sowohl Notlandungen als auch Normallandungen in bedeutendem Maße erleichtert werden, was insbesondere den Piloten nicht unwesentlich entlastet.

Wenn man noch bedenkt, daß dem Piloten außer einem Reservemann noch eine zureichende Anzahl von weiteren Instrumenten zur Verfügung steht, die ihm die Beobachtung aller für die Flugsicherheit wichtigen Momente ermöglicht, und die sich zum Teil gegenseitig unterstützen und korrigieren, so wird man zugeben müssen, daß eigentlich alles getan ist, die Luftreise sicher und pünktlich zu gestalten.

Daß aber — wenn auch äußerst selten — doch noch Flugzeugunglücke eintreten, soll nicht dazu beitragen, der ganzen Institution des Luftverkehrs die erforderliche Sicherheit abzuspochen, sondern darf man erwarten, daß das Publikum in aller Ruhe die Untersuchungsergebnisse und die entsprechende Aufklärung abwartet.

Es gehört aber zur vornehmsten Aufgabe aller in Flugverkehrsangelegenheiten maßgeblichen Behörden, nicht nur eine derartige Untersuchung durchzuführen und deren ungefälschte Wiedergabe in der Presse zu unterstützen, sondern vor allem dafür Sorge zu tragen, daß alle jene Vorkehrungen, welche geeignet sind, die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen, auch von den Fluggesellschaften getroffen werden. Eine, derartigen Erwägungen entsprungene, Herausgabe laufender Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen in Luftfahrzeugen bilden im Verein mit dem ständig auf der Höhe der Erkenntnis zu haltenden Bauvorschriften für Flugzeuge das beste Mittel zur Verhütung von Unfällen, wie dies schon jetzt, bei obligater Verwendung der vorgenannten Instrumente in sehr zureichender Weise in Anwendung gebracht werden kann.

Es wird vielleicht die Öffentlichkeit noch interessieren, zu erfahren, daß besonders Amerika große Geldmittel auch weiterhin für alle Bestrebungen zur Erhöhung der Flugsicherheit bereitstellt. So besteht dort der Daniel Guggenheim-Fond für die Förderung aeronautischer Interessen, der neuerlich einen Betrag von 150.000 bis 200.000 Dollar für einschlägige Arbeiten zur Verteilung bringen will.

Nach einem Gutachten von Major R. H. Mayo, dem Consulting Engineer and Representant des Fonds liegt das Problem der Sicherheit in der Verbesserung folgender prinzipieller Fehler des heutigen Systems:

1. Die Landungsgeschwindigkeit ist viel zu groß und der Auslauf zu lang,
2. ist der Gleitwinkel viel zu flach und daher das Landen auf kleinen Feldern schwer,
3. sollte der Steigwinkel nach Verlassen des Erdbodens größer sein, und
4. der Geschwindigkeitsverlust (das „stall“) und damit hervorgerufene Steuerlosigkeit.

Es dürfte, wie schon erwähnt, eine Konkurrenz ausgeschrieben werden, welche in Amerika abgehalten wird. Als Experten kommen Vertreter aller Länder in Betracht, die alle gemeinsam an den Preisbewerbsregeln mitarbeiten sollen. Man beabsichtigt insbesondere:

1. Verbesserung der für den Flug erforderlichen Instrumente betreffend den Radiodienst, sowie geeignete Kontrolle für Flügel im Nebel,

2. Verbesserung aerologischer Untersuchungen,

3. Verbesserung der Zugänglichkeit von Motoren im Fluge,

4. Schaffung von geeigneten Mitteln zur Vermeidung eines Zusammenstoßes in der Luft, und schließlich

5. Entwicklung eines feuer- und splittersicheren Rumpfes.

Wenn wir auch arm an realem Vermögen geworden sind, so ist doch unser Geist nicht erlahmt, und unter zielbewußter Führung und Förderung wird auch Oesterreichs Technikerschaft das seine dazu beitragen.

F—s.

Der französische Luftverkehr im Jahre 1925.

Der französische Luftverkehr im Jahre 1925 zeigt gegen das Vorjahr wieder eine wesentliche Steigerung, insbesondere auf der Strecke Paris—Amsterdam, auf der er sich verdreifachte. Diese Vermehrung ist zum größten Teil auf die Verlängerung der Linie nach Schweden zurückzuführen. Bezüglich der Linie der CIDNA nach dem Westen, die bekanntlich wegen des Verbots, Deutschland zu überfliegen, über die Schweiz und Tirol gelegt werden mußte, wird zugegeben, daß das Ueberfliegen des Arlbergmassivs und der Verkehr im Inntal technische Schwierigkeiten bereitete, daß aber die Regelmäßigkeit dennoch bemerkenswert gewesen sei. Gut bewährt hat sich auch die Marokkolinie, die bis Dakar verlängert wurde, während die Verbindung Alicante—Algier nur geringe Ergebnisse zeitigte. Hier wurde der Verkehr, der nur mit größten Opfern an Material aufrechterhalten werden konnte, am 1. Jänner d. J. eingestellt. Er soll erst wieder aufgenommen werden, wenn ein neues Seeflugzeugmuster zur Verfügung steht, mit welchem sich selbst bei schlechten Wetterlagen die 400 km lange Strecke über See ohne Schwierigkeiten überwinden läßt. Es soll dann versucht werden, das Mittelmeer unmittelbar zwischen Barcelona und Algier zu überfliegen. Die kürzere Seestrecke zwischen Antibes und Ajaccio hat sich im letzten Jahre besser bewährt; der Verkehr war regelmäßig und wurde in steigendem Maße in Anspruch genommen.

Gesamtergebnis für 1919 bis 1925.

		1919			
a) Französische	.	265.784	588	8.440	939
b) Ausländische	.	117.000	626	7.014	68
Summe		382.784	1.214	15.454	1.007
		1920			
a) Französische	.	853.959	1.771	77.038	15.661
b) Ausländische	.	799.310	5.040	74.291	2.114
Summe		1.653.269	6.811	151.329	17.775
		1921			
a) Französische	.	2.353.455	10.619	261.890	34.844
b) Ausländische	.	448.425	5.821	24.994	1.327
Summe		2.801.880	16.440	286.884	36.171
		1922			
a) Französische	.	2.798.366	9.502	556.370	167.680
b) Ausländische	.	744.845	7.556	141.155	806
Summe:		3.543.211	17.058	697.525	168.446

		1923			
a) Französische	.	3.387.195	11.638	969.001	328.440
b) Ausländische	.	465.086	7.637	104.415	706
Summe:		3.852.281	19.275	1.073.416	329.146
		1924			
a) Französische	.	3.647.826	16.729	877.591	532.777
b) Ausländische	.	852.835	8.013	414.908	1.208
Summe:		4.500.661	24.742	1.292.499	533.985
		1925			
a) Französische	.	4.712.888	19.768	949.135	890.545
b) Ausländische	.	877.743	8.042	473.106	1.468
Summe:		5.590.631	27.810	1.422.241	892.013

Interessant ist das aus der Tabelle zu ersehende Zurückdrängen des Anteiles der ausländischen Gesellschaften am französischen Luftverkehr vom Jahre 1920 ab. Daß dies selbstverständlich nicht nationale Motive zur Ursache hat, ist klar, sondern beruht darauf, daß 1925 bereits 5 französische Luftverkehrsgesellschaften mit einer beachtenswerten Frequenz, wobei die Compagnie générale d'Entreprises aéronautiques führend und die CIDNA. an zweiter Stelle steht, den Dienst versehen gegenüber zwei ausländischen, der Imperial Airways und der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij. Den hervorragenden Anteil am französischen Luftverkehr nimmt der Kolonialdienst, der etwas mehr als die Hälfte der gesamten Flugkilometer deckt; zirka 30 Prozent des Personentransportes, unbegreiflicherweise nur etwas weniger als $\frac{1}{10}$ des Güterverkehrs, dafür aber mehr als $\frac{9}{10}$ des Postverkehrs.

Eine Hauptursache der erfolgreichen kontinuierlichen Entwicklung der französischen Zivilluftfahrt liegt außer in der kommerziell richtigen Führung der einzelnen Unternehmen, noch in dem **harmonischen Zusammenarbeiten der französischen Luftverkehrsunternehmen mit der Fachpresse, die in der Lage ist, tatsächlich Wegbereiter des Luftverkehrs zu sein.** — Dieses Zusammenarbeiten von Fachpresse und Luftverkehr in Frankreich hat sich zum Unterschied der Taktik der Luftverkehrsgesellschaften in anderen Staaten als richtig und erfolgreich erwiesen, in erster Linie wohl deshalb, weil die Leser der Fachpresse in stetem, engstem Kontakt über die Entwicklung, Aufgaben und Bedeutung des Luftverkehrs die verstehenden, verständigen und

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

verläßlichen Kreise bilden, aus denen sich der Luftverkehr alimentiert und weiters die Tagespresse, gestützt auf die Fachpresse und deren authentischen Mitteilungen, diesen Kreis ständig zu erweitern in der Lage war. — Wenn wir diesen, auf konkreten Unterlagen basierenden Tatsachen einige Zeilen widmeten, so geschah dies, um auf Fehler der Luftverkehrsgesellschaften anderswo hinzuweisen, die losgelöst von der Fach-

presse und deren Verankerung in Fachkreisen, eigene, selbständige Wege zu gehen für besser hielten und demgemäß nun auch die Folgen zu tragen haben. Sie sind, ohne organischen Aufbau von den Kreisen aus, die sich eben schon für das Flugwesen interessieren, trotz größter Propagandaspesen ohne lebendigen Kontakt und Zustrom geblieben und auch ohne die Existenzkraft, um im Wirtschaftsleben zu einem Bedürfnis zu werden.

Beitrag zur Kosmonautik.

Von O. P. Fuchs — Wien.

In Folge 5 dieser Zeitschrift erschien eine Arbeit von Dr. Franz Hoefft unter dem Titel „Die Eroberung des Weltalls“, deren Inhalt die Möglichkeit eines interplanetaren Verkehrs bestätigt. Immer dichter wird die Zahl der exakten, rechnungsgemäßen Beweise, immer näher stehen wir der Realisierung dieses Planes und die Zeit ist nicht ferne, in welcher das erste Raumvehikel als Bote kultureller Entwicklung ins unermeßliche All wandert.

An prinzipiellen und konstruktiven Möglichkeiten herrscht in diesem Belange kein Mangel. Ich verweise unter anderem auf Franz A. Ulinski's Arbeit „Das Problem der Weltraumfahrt“, welche auszugsweise durch Veröffentlichung in der Zeitschrift „Der Flug“ (Oesterr. Flugtechn. Verein, Wien, Sonderausgabe Dezember 1920) einem breiteren Leserkreis zugänglich gemacht wurde. Wenn auch die darin angeführten Prinzipien der Weltraumfahrt zum Teil oberflächlich behandelt wurden, und dabei gelegentlich Irrtümer unterliefen — (siehe unter anderem den in der Einleitung enthaltenen Satz bezüglich des Raketenprinzipes: „... wäre über der Grenze der Atmosphäre eine derartige Reaktionswirkung nahezu effektlos“) — so bietet sie doch eine Fülle interessanter Anregungen. Von grundlegender Bedeutung sind die Veröffentlichungen Goddards, Oberths, Hohmanns und Valièrs.

Die Reaktionswirkung dürfte beim heutigen Stand technischer Erfahrung die besten Aussichten bieten, zur Verwirklichung der ersten Raumfahrt herangezogen zu werden, aber selbst unter Zugrundelegung eines einzigen Prinzipes gibt es immer noch mehrere Alternativen in bezug auf dessen praktische Anwendung.

Herr Dr. Hoefft spricht im zweiten Absatz seiner erwähnten Arbeit davon, dem Körper eine Anfangsgeschwindigkeit von 11.200 m/sec. zu erteilen, um ihn ins Unendliche zu bringen und zieht damit nur eine Art des Startes, nämlich den mit Flugbahn senkrecht zur Erdoberfläche, als Beispiel heran, dürfte vermutlich in diesem Falle auch noch stillschweigend angenommen haben, daß es sich um ein Raumschiff handelt, da andernfalls der Begriff Anfangsgeschwindigkeit nicht notwendigerweise mit diesem Nachdruck in Anwendung gebracht worden wäre.

Ich habe einige Startmöglichkeiten, sowohl von Raumschiffen als auch Raumschiffen analytisch behandelt, um insbesondere der Frage nach Ökonomie nahezukommen. Beispielsweise ist es durchaus nicht gleichgültig, ob der Start senkrecht oder unter einem kleineren Winkel zur Erdoberfläche angenommen wird, da vor allem eine zirka 300 Kilometer starke Luftschicht zu durchschneiden ist. Außerdem gestattet die

Wahl eines Flugwinkels kleiner als 90 Grad unter Umständen wesentlich kleinere Geschwindigkeiten.

Einige, meinen diesbezüglichen Erwägungen zugrunde liegende Berechnungen seien hier wiedergegeben, zu welchen die nachstehenden physikalischen Definitionen die Basis sind:

I. Das II. Newton'sche Prinzip:

$$P = Ma = \frac{G}{g} a$$

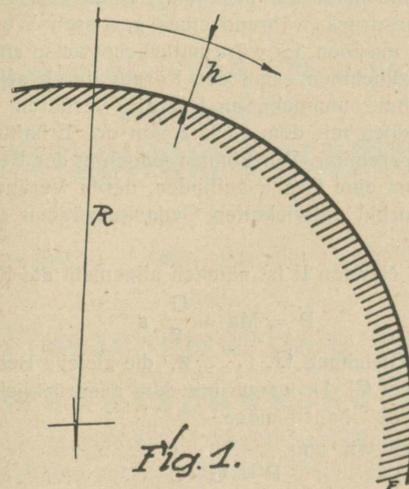
II. Die Zentrifugalkraft:

$$C = \frac{Mv^2}{r} = \frac{Gv^2}{gr}$$

III. Die Flugweite l beim schiefen Wurf unter dem

$$\text{Winkel } \alpha: l = \frac{v^2 \sin 2\alpha}{g}$$

Nehmen wir an, ein irdischer Körper bewege sich horizontal — sein Schwerpunkt habe also in jedem Zeitpunkt denselben Abstand vom Erdmittelpunkt — mit der Geschwindigkeit v , so beschreibt er (mit Rücksicht auf die sphäroidische Formung der Erde nur angenähert) ganz oder zum Teil einen Kreisbogen, dessen Radius R gleich dem Erdradius r plus der Flughöhe h gleichgesetzt werden kann. (Fig. 1.)



Mit Rücksicht auf unsere rein prinzipiellen Erwägungen und auf Grund des voraussichtlichen Mißverhältnisses zwischen den Größen r und h möge es gestattet sein, an Stelle von R den Wert des Erdradius r in die Berechnungen einzusetzen.

Der beobachtete Körper unterliegt somit einer Zentrifugalkraft

1.)
$$C = \frac{Mv^2}{r} = \frac{Gv^2}{gr}$$

Nach Gl. 1) ergibt sich für den mit der Geschwindigkeit v bewegten Körper vom Gewichte G eine Gewichtsabnahme von

$$2.) \quad G_v = G - \frac{Gv^2}{gr}$$

während vollkommene Gewichtlosigkeit erreicht wird, wenn

$$3.) \quad C = G = \frac{Gv^2}{gr}$$

wird. Es muß dann sein

$$4.) \quad \frac{\left(\frac{Gv^2}{gr}\right)}{G} = 1 = \frac{v^2}{gr}$$

Diese „kritische Geschwindigkeit“, bei welcher demnach jeder Körper sein Gewicht zur Gänze verliert, ist erreicht bei

$$5.) \quad v^2 = gr, \text{ bzw. } v = \sqrt{gr}$$

Aus dem vorstehend Gesagten ergibt sich, daß das Gewicht von Körpern eine Funktion ihrer Horizontalgeschwindigkeit ist, und demnach die Schwerloswerdung sehr wohl durch Erzielung von Geschwindigkeit in horizontalem Sinne erreicht werden kann. Auch im Weltraum sind übrigens nur Bewegungen um Attraktionszentren möglich, ein Umstand, der bei Aufstellung der Flugbahnen im Raume gebührend berücksichtigt werden soll!

Daß demnach auch mehrere physikalische Grundgleichungen in dem erwähnten Sinne revidiert werden könnten, um der Konsequenz und Exaktheit dieser Wissenschaft Genüge zu tun, möge an einem, dem vorliegenden Thema naheliegenden Beispiel gezeigt werden.

Aus den Gl. 2) u. 5) haben wir entnommen, daß ein bewegter Körper an Gewicht verliert. Um jedoch den ursprünglich ruhend gedachten Körper auf diese Geschwindigkeit zu bringen, mußten wir ihm eine gewisse Energiemenge zuführen, das heißt, einen gewissen Beschleunigungsdruck während eines gewissen Weges auf den Körper ausüben. Es wäre natürlicherweise ein Trugschluß, anzunehmen, daß der Körper durch seine Gewichtsabnahme nunmehr an Energie verlieren würde, wäre dies doch mit dem Gesetz von der Erhaltung der Energie unvereinbar. Wir können jedoch in der Beschleunigung selbst eine Größe auffinden, deren Veränderlichkeit den vorhin entwickelten Gedankengängen entsprechen würde.

Nach Newton II ist nämlich allgemein die Kraft

$$6.) \quad P = Ma = \frac{G_r}{g_r} a$$

in welcher Gleichung G_r, \dots, g_r die gleiche Bedeutung wie vorhin in Gl. 1), jedoch mit dem ausdrücklichen Zusatz „in Ruhe“ haben möge.

Setzen wir nun

$$7.) \quad P = G - C$$

so ergibt sich, unter Aussetzung von a aus Gl. 6) nach

$$8.) \quad a = \frac{P}{\left(\frac{G_r}{g_r}\right)} = \frac{Pg_r}{G_r} = P \frac{1}{M}$$

$$9.) \quad G - C = G - \left(\frac{G_r v^2}{g_r r}\right)$$

und ebenso

$$10.) \quad a = \frac{G - C}{M} = (G - C) \frac{1}{M} = \left[G - \left(\frac{G_r v^2}{g_r r}\right) \right] \frac{g_r}{G_r}$$

also

$$a = g_r - \frac{v^2}{r}$$

Nach den vorherigen Erwägungen können wir jedoch auch

$$11.) \quad a = g,$$

setzen, worin g , nunmehr die Akzeleration der Schwere für einen bewegten Körper darstellt.

Wir haben also die selbstverständliche Annahme so gestellt, daß die Masse konstant bleibt, also auch die zugeführte Energie voll und ganz erhalten bleibt.

Nach der physikalischen Grundgleichung für den schiefen Wurf nach oben (und die Folgerungen sind nunmehr auch für den Start von Raumschiffen und Raumeschoßen anzuwenden), wäre die Flugweite

$$12.) \quad l = \frac{v^2 \sin 2\alpha}{g}$$

worin g als unveränderlicher Wert aufscheint. Dies entspricht jedoch nicht, da g in Abhängigkeit zu v , und unter Annahme eines Flugwinkels auch in Abhängigkeit zum Flugwinkel steht.

Der Einfluß von g als Funktion von v geschieht nach Gl. 10), worin

$$a = g_r = g - \left(\frac{v^2}{r}\right)$$

ist, und die Berücksichtigung des Flugwinkels nach

$$13.) \quad a_r = g_{rr} = g - \left(\frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r}\right)$$

Es wird sonach

$$14.) \quad l = \frac{v^2 \sin 2\alpha}{a_r} = \left[g - \left(\frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r}\right) \right]^{-1} v^2 \sin 2\alpha$$

Nach v , das hier in unbequemer Doppelgestalt erscheint, aufgelöst, ergibt sich

$$l = \frac{v^2 \sin 2\alpha}{\left[g - \left(\frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r}\right) \right]} \quad \text{bzw.} \\ \frac{1}{\sin 2\alpha} = \frac{v^2}{g - \left(\frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r}\right)}; \quad \frac{\sin 2\alpha}{1} = \frac{1}{\left[g - \left(\frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r}\right) \right]} = \\ = \frac{\left[g - \frac{v^2 \cos^2 \alpha}{r} \right]}{v^2} = \frac{g}{v^2} - \frac{\cos^2 \alpha}{r}$$

durch beiderseitige Addition von $\frac{\cos^2 \alpha}{r}$ ergibt sich

$$\frac{\sin 2\alpha}{1} + \frac{\cos^2 \alpha}{r} = \frac{g}{v^2}$$

und daraus

$$15.) \quad v = \sqrt{\frac{g}{\left(\frac{\sin 2\alpha}{1} + \frac{\cos^2 \alpha}{r}\right)}}$$

Wird hingegen v aus der nicht zutreffenden Gl. 12) abgeleitet, so erhält man

$$16.) \quad v = \sqrt{\frac{gl}{\sin 2\alpha}}$$

also einen unterschiedlichen Wert.

Wir können unter Zugrundelegung eines Raumschiffes mit konstant zur Verfügung stehender Reaktionskraft das Vehikel unter einem optimalen Flugwinkel starten, der sich auch im Flug als nach der Zeit funktionell abhängig erweist, bei welchem die Abnahme der Akzeleration durch Vergrößerung des Krümmungsradius der Flugbahn sich in Wirkung mit der — durch ebendieselbe Radienvergrößerung ausgelöst — Verkleine-

zung der Zentrifugalwirkung die Wage hält. Man gelangt auf diesem Wege, und unter Heranziehung weiterer Faktoren auf Geschwindigkeiten, welche kleiner sind, als jene, deren man bedarf, um ein Raumschiff etwa senkrecht zu starten. Um eine abgeleitete Ziffer zu geben, möge die kritische Bodengeschwindigkeit unter Zugrundelegung eines mittleren Erdradius mit zirka 6,370.000 m gegeben werden nach Gl. 5) zu

$$v = \sqrt{9,81 \cdot 6,370.000} = 7801 \text{ m/sec}$$

Ob jedoch die Wahl des Startes unter einem optimalen Flugwinkel kleiner als 90 Grad unbedingt günstiger als der Senkrechtaufflug ist, möchte ich nicht unbedingt zu diesem Zeitpunkt bejahen. Es besteht vorläufig nur die Vermutung, da unter anderem im Bereich der At-

mosphäre in ökonomisch fruchtbringender Weise die Erfahrungen der Flugtechnik (Tragflächen) verwertet werden könnten, was im Raum selbst ohne Belang, bei Start und Landung hingegen vorteilhaft ist.

Meine bisherigen Arbeiten, ebenso wie die Resultate von Ing. Franz Kofler, Innsbruck, lassen die Wahl eines kleinen Flugwinkels (wobei das Raumschiff sich nach einer besonderen Spirale — der Raumkurve — vom Mutterplaneten löst) als empfehlenswert erscheinen.

Die etwas verwickelte Natur der gegenständlich berührten Dinge läßt es mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nicht zu, vorläufig Näheres in exakter Form darüber zu bieten; sind diese Zeilen doch nur als Fortsetzung der interessanten Ausführungen Dr. Hoefft's gedacht.

AUS DER FLUGWELT.

Der Leichtflugzeug-Wettbewerb in Frankreich wird in Orly vom 9. bis 15. August ausgeflogen.

Der Leichtflugzeug-Wettbewerb in England wird vom 10. bis 17. September zu Lympne abgehalten. Der Wettbewerb soll über 3000 km führen und wird der Betriebsstoffverbrauch im Verhältnis zur Nutzlast gewertet werden.

Der französische Wettbewerb für Leichtflugzeuge findet vom 9. bis 15. August statt. Veranstaltet wird der Wettbewerb von der Association Française Aérienne unter der Patronanz des Leiters des Französischen Luftamtes. Bei dem Wettbewerb wird hauptsächlich die Flugökonomie bewertet und sind Totalpreise von 150.000 Fr. ausgesetzt. Anmeldungen sind bis 28. Juni an die Association Française Aérienne, 40, Quai des Celestins, Paris (4e) zu richten.

Funktechnik als Lehrfach für Fliegerschulen. Die besondere Wichtigkeit einer Funkverbindung zwischen Flugzeug und Festland hat die Deutsche Luft-Hansa veranlaßt, ihr gesamtes Personal in ihrer Staakner Fliegerschule im Funkdienste auszubilden. Zum ersten Male werden in diesem Jahre alle großen Verkehrsflugzeuge mit allermodernsten Luftfahrtfunkgeräten ausgestattet sein.

Funkstationen auf Flugzeugen — eine internationale Vorschrift. Die internationale Luftfahrtkommission bestimmt in ihren neuesten Vorschriften, daß jedes dem öffentlichen Verkehr dienende Luftfahrzeug, das einschließlich der Besatzung mehr als fünf Personen aufnehmen kann, mit Funkgerät (Telegraphie oder Telephonie) versehen sein muß, wenn es ohne Zwischenlandung mehr als 160 Kilometer zurückzulegen oder mehr als 25 Kilometer Seestrecke zu überfliegen hat. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Luftfahrzeuge werden hinsichtlich der Verwendung von Funkgerät in zwei Klassen eingeteilt:

- A. Flugzeuge, die mehr als fünf oder weniger als zehn Personen einschließlich der Besatzung aufnehmen können; und
- B. Flugzeuge, die zehn oder mehr Personen aufnehmen können.

Zur Zeit wurde die Verwendung von Funkgerät nur für Flugzeuge der Klasse B. vorgeschrieben.

Vom 1. Jänner 1927 an dürfen diese Flugzeuge für ihren Verkehr lediglich Telegraphie verwenden und muß das Funkgerät durch ein mit Zulassungsausweis versehenes besonderes Besatzungsmitglied bedient werden. Die dem Luftverkehr dienenden Funkstellen (an Land und an Bord) dürfen lediglich Sendungen, die mit dem Dienst und der Sicherheit der Luftfahrzeuge im Zusammenhang stehen, senden und empfangen. Im Notfall, wenn es die Sicherheit des Luftfahrzeuges erfordert, kann auch Funktelephonie benutzt werden.

Amerika. In Amerika ist jetzt ein Gesetz zur Ueberwachung des Luftverkehrs — die Bingham Parker Bill — zur Annahme gekommen. Es sieht vor, daß der Luftverkehr unter die Aufsicht einer besonderen Stelle beim Departement of Commerce gestellt wird, die hinsichtlich Zulassung von Flugzeugführern und Flugzeugen, Materialprüfung und Verkehrsregelung große Vollmachten erhalten soll. Die Vergebung eines Monopols für den Luftverkehr ist nach diesem Gesetz untersagt, ebenso die Zulassung fremdländischer Luftverkehrslinien innerhalb Amerikas.

Ein Flugzeug für 50 Passagiere mit fünf Jupiter-Motoren von je 450 PS beabsichtigt Fokker im Auftrage eines amerikanischen Unternehmens zu bauen. Der Rumpfraum ist in 2 Etagen eingeteilt, wovon der obere die Schlafkabine enthalten soll.

FLUGPLATZ ASPERN

**Reparatur- und Montage-
Werkstätte**

WIATKOWSKI & OLBRICH

übernimmt Arbeiten für

Flugzeuge / Automobile / Motore
sowie

**Flugzeugwartung im
Monatspauschale**

bei verlässlich fachmännischer Durchführung und kulantesten Bedingungen



Werkstätten:

**Groß-Enzersdorf
b. Wien**

Flugplatz Aspern

Vom russischen Flugwesen. Sowjetrußland entfaltet auf dem Gebiete der militärischen, friedlichen, wie sportlichen Luftfahrt eine nicht genug anzuerkennende Tätigkeit. Wir hatten bereits Gelegenheit, über das russische Segelflugwesen zu berichten und wollen heute einige neue russische Klein- und Verkehrsflugzeuge betrachten, indem wir ihre wichtigsten Abmessungen in Form nachstehender Tabelle wiedergeben.

T y p e	Spannweite m	Länge m	Höhe m	Flügeltiefe m	Gesamttragflächenareale m ²	Motor-Gattung und -leistung	kg		Belastung		
							Leergewicht	Zuladung	Tragflächen-	Leistungs-	
R. W. S. 6 Verkehrs-H. D.-K. 1	16 ^{7/8}	10 ^{7/2}	3 ⁷	3 ⁵	40	Salmson oder B. W. W. 170 oder 185	1.180	710	1.940	49 ³	12 ³
Klein-H. D., M. L. 3	8 ⁴	5 ²	1 ²	1 ⁶	12 ^{7/2}	2-Zylind. In- dian, 7 PS	88	83	171	13 ³	24 ³
Arietta, Klein-T. D.	9 ¹	5 ³	1 ⁴	1 ⁵	14 ⁸	Blackburn 18 PS	175	98	273	18 ^{4/5}	15 ^{1/5}
Leicht-T. D.-S. 1	7 ⁵	5 ⁰	1 ⁵	1 ⁰ - 1 ⁷	10 ⁸	Anzani 35 PS	198	122	320	32	9 ^{1/5}
Verkehrs-D. D.	11 ²	8 ⁰	2 ⁵	1 ^{5/8}	35	Hispano Suiza 300 PS	1.100	710	1.820	52	1 ^{0/8}
U. W. P. Verkehrs-H. D.	13 ²	8 ^{4/2}	2 ⁷	2 ⁴	24 ^{1/4}	Luzifer 100 PS	620	460	1.690	44 ⁷	10 ⁸

Praktische Heldenehrung. „Taten ehren mehr als viele Worte“ — dies blieb in Hamburg nicht nur Gedanke, sondern wurde zur wahrhaft kameradschaftlichen Tat durch die Stiftung des Flieger-Ehrenzimmers im Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

Die Nennungen für den deutschen Seeflugzeug-Wettbewerb 1926 umfassen: Drei Flugzeuge der Luftfahrzeug-Ges. Stralsund, davon zwei mit BMW 240 PS, eines Bristol Jupiter 400 PS; ein Caspar-Flugzeug mit Hispanomotor; zwei Rohrbachflugzeuge mit BMW 230 PS; zwei Junkers-Flugzeuge mit je einem Junkers 280/310 PS und einem Bristol Jupiter 425/530 PS; vier Heinkel-Flugzeuge mit einem Napier-Lion 450 PS, bezw. Gnome-Rhone Jupiter 420 PS und zwei BMW 230 PS; ein Flugzeug von Ernst Gerbrecht in Werden-Ruhr mit drei Thulin-Motoren zu je 110 PS.

Dorotheum — Automobilabteilung

Wien, I., Hegelgasse 21

Telephon 74-1-43

Telephon 74-1-43

BELEHNUNG

von Kraftfahrzeugen

AUTO-KREDITE

auf Automobile und Motorräder, deren Weiterbenützung ermöglicht ist; auch zum Ankaufe von Kraftfahrzeugen aller Art



Statische und sonst. Berechnungen

insbesondere für Flugzeugbau, sowie Ausarbeitung von Konstruktionsplänen werden zur einwandfreien Ausführung übernommen. Zuschr. a. d. Redaktion.

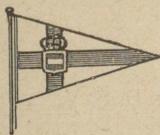
Die Administration der Zeitschrift besorgt das Einbinden von Jahrgängen unserer Zeitschrift. Preis S 3.—.

Ceschka-Hüte

entsprechen der Forderung wahrer Eleganz

Spezialist in Lederdresshüten und Kappen

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



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Union-Yacht-Club, Zweigverein Attersee.

Einladung

zur

ordentlichen Generalversammlung
am **Dienstag, den 17. August, um 4 Uhr nachmittags,**
im **Klubhause in Attersee.**

Tagesordnung:

- Die satzungsmäßige.
- Mitgliederaufnahmen.
- Allfälliges.

Bei Beschlußfähigkeit findet eine halbe Stunde später eine außerordentliche Generalversammlung statt, die dann ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Allfällige Anträge müssen mindestens 8 Tage vorher beim Ausschuß schriftlich eingebracht werden.

Zur Aufnahme vorgeschlagene aktive Mitglieder müssen längstens bis 20. Juli angemeldet werden.

Die Anmeldescheine sind beim Schriftführer erhältlich.

Für den Ausschuß des Union-Yacht-Club Attersee:

Der Schriftführer: Dr. Hubert Kunz.

NB. Die Anschrift des Schriftführers lautet jetzt: Dr. Hubert Kunz, Wien, VIII., Friedrich Schmidt-Platz 7.

Union-Yacht-Club, Zweigverein Traunsee.

Der U. Y. C. Traunsee ladet zu seinen Wettfahrten ein, die kurz vor den Jubiläumswettfahrten des U. Y. C. stattfinden.

Er ist bereit, alle auswärtigen Yachten, die an der Traunsee-Woche teilnehmen, kostenlos von Gmunden zu den Jubiläumswettfahrten auf dem Attersee zu schaffen.

Ausschreibung der Traunsee-Woche 1926.

Bahn:

Vor Gmunden, nach Wahl der Schiedsrichter, 3 bis 7 Seemeilen. Mindest zwei Meldungen, sonst entfällt die Wettfahrt dieser Klasse.

Besatzung:

Die erlaubte Höchstzahl ist zulässig.

Ruderführung:

Nur von Mitgliedern anerkannter Vereine.

Preise:

In jeder Wettfahrt Pflichtschilder als Klassenpreise, außerdem Ehrenpreise nach Punktwertung und als Nebenpreise. Für die 35 qm-Klasse: „Traunkirchenpreis“ und „Preis der Kurkommission Gmunden“.

Für die 15 qm-Klasse der „Traunseepokal“ als Herausforderungspreis.

Einsätze:

S 10.— für jede Wettfahrt, nur für den „Traunseepokal“ je S 20.—. Bei Meldung vor dem 16. Juli die Hälfte.

Meldeschuß:

22. Juli 1926, 8 Uhr abends.

Meldestelle:

Union-Yacht-Club „Traunsee“, Gmunden, Ob.-Oest.

Programme:

Im Klubhaus ab 25. Juli 1926, wo auch alle näheren Bestimmungen über die Wettfahrten bekannt gemacht werden.

A. Verbandswettfahrten.

I. Sonntag, den 25. Juli 1926.

- ½7 Uhr: 6 m R., 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse.
- ½15 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.

II. Montag, den 26. Juli 1926.

- 10 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.
- 15 Uhr: 6 m R., 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse (Traunkirchenpreis).

III. Dienstag, den 27. Juli 1926.

- ½7 Uhr: 6 m R., 35 qm-, 22 qm- und 20 qm-Klasse.
- ½15 Uhr: 15 qm-, 10 qm- und 5 qm-Klasse.

IV. Wettfahrten der 15 qm-Klasse um den Traunseepokal.

1. Mittwoch, den 28. Juli, ½15 Uhr.
2. Donnerstag, den 29. Juli, 10 Uhr.
3. Freitag, den 30. Juli, ½15 Uhr.

B. Vereinswettfahrt.

Sonntag, den 1. August, 15 Uhr: Klubhandicap.

Union-Yacht-Club „Traunsee“

Bestimmungen für den „Traunsee-Pokal“.

1. Der U. Y. C. Zv. Traunsee stiftet einen Herausforderungspreis, genannt „Traunsee-Pokal“, für die 15 qm-Rennklasse, um den alljährlich im Rahmen der „Traunsee-Woche“ in drei besonderen Wettfahrten gekämpft werden soll.
2. Der Wettbewerb ist offen für alle vom D. S. V. anerkannten Vereine oder deren Zweigvereine. Jeder Verein oder Zweigverein kann sich mit einer oder höchstens mit zwei Yachten, die bei ihm eingetragen sein müssen, an den Wettfahrten beteiligen.
3. Jeder Verein oder Zweigverein, der sich um den Preis bewerben will, hat diese Absicht dem U. Y. C. Zv. Traunsee spätestens eine Woche vor Meldeschluß der „Traunsee-Woche“ bekanntzugeben. Vor Meldeschluß sind die teilnehmenden Yachten von ihren Vereinen ordnungsgemäß zu melden.
4. Als Eigentum erhält den Preis der Verein oder Zweigverein, der ihn zweimal gewonnen hat.
5. Er wird alljährlich einmal in drei besonderen Wettfahrten nach folgendem Punktsystem ausgesegelt: Es zählt jedem Boote, das die Wettfahrt einwandfrei beendet, der
 1. Platz 8 Punkte,
 2. Platz 5 Punkte,
 3. Platz 3 Punkte,
 4. Platz 2 Punkte,
 5. Platz 1 Punkt.

Den Vereinen wird in jeder Wettfahrt nur das bessere Boot angerechnet, die größte Summe der Punkte ergibt den Gewinner. Bei Punktgleichheit entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze, bei vollständiger Gleichheit die letzte Wettfahrt.

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

7. Der Steuermann muß ordentliches Mitglied des Vereines oder Zweigvereines sein, für den seine Yacht startet. Bezahlte Mannschaft ist ausgeschlossen.
8. Der Preis wird dem siegreichen Verein alljährlich ausgehändigt, doch haftet derselbe für seine rechtzeitige Rückstellung längstens drei Wochen vor Meldeschluß der nächsten „Traunsee-Woche“.
9. Bei Aufhören der 15 qm-Rennklasse wird der Preis vom Stifter auf eine andere Klasse übertragen. Geschieht dies nicht bis zur nächstjährigen Ausseglung, so fällt der Preis an den letzten Gewinner.
10. Die Auslegung dieser Bestimmungen ist im Zweifel dem Ausschuß des U. Y. C. Zv. „Traunsee“ vorbehalten.

Union-Yacht-Club Mondsee.

**Ausschreibung
der Segelwettfahrten auf dem Mondsee 1926.
A. Verbandswettfahrten.**

Art:

Offene Verbandswettfahrten.

Verein:

Union-Yacht-Club Mondsee.

Tag und Stunde:

28., 29. und 30. August, 10 Uhr vormittags.

Bahn:

Am Mondsee, laut Programm.

Klassen:

22 qm-Binnenjollen, 20 qm-, 15 qm- und 10 qm-Rennklassen.

Besetzung und Ruderführung:

Nach Vorschrift des D. S. V.

Preise:

- a) Klassenpreise nach Vorschrift des D. S. V.
- b) Ehrenpreise laut Programm.
- c) Für die 15 qm-Rennklasse: Mondsee-Pokal als Punktwanderpreis.

Einsätze:

Pro Wettfahrt:
 22 qm-, 20 qm-, 15 qm-Klassen 4 Schilling,
 10 qm-Klasse 3 Schilling.

Meldeschluß:

14. August, 12 Uhr mittags.

Meldestelle:

Jakob Sturm, Mondsee.

Unterscheidungsnummern:

Nach Vorschrift des D. S. V.

B. Interne Vereinswettfahrten.

Art:

Interne Wettfahrten.

Verein:

U. Y. C., Mondsee.

Klassen, Tage und Stunden:

28. und 29. August, 3 Uhr nachmittags: Wettfahrten der Ausgleichsklassen (offen für die Ausgleichsklassen mit Vergütung).

30. August, 3 Uhr nachmittags: Wettfahrt um den Dreadnought-Pokal (offen für alle Klassen mit Vergütung nach dem Segellängenmeßverfahren).

31. August, 9 Uhr vormittags: Wettfahrt um den Falkenstein-Preis (offen für die 15 qm-Rennklasse und 22 qm-Binnenjollen ohne Vergütung). Bahnlänge 10 Sm.

1. September, 10 Uhr vormittags: Klubhaushandicap (offen für alle Klassen mit Vergütung).

Ruderführung:

Nur durch Mitglieder des U. Y. C.

Preise:

- a) Klassenpreise nach Vorschrift des D. S. V.
- b) Wanderpreise laut Ausschreibung.
- c) Ehrenpreise laut Programm.

Einsätze:

3 Schilling per Boot und Wettfahrt.

Meldeschluß:

14. August, 12 Uhr mittags.

Meldestelle:

Jakob Sturm, Mondsee.

Besondere Bestimmungen:

1. Die Wettfahrten werden nach den Bestimmungen des D. S. V. gefahren.
2. Die Schiedsrichter haben das Recht, die Wettfahrten zu verschieben, abzukürzen oder abubrechen.
3. Ehrenpreise werden nur ausgesetzt, wenn mindestens zwei Boote in der Klasse gemeldet sind.
4. Jede Yacht, welche an den Mondsee-Wettfahrten ordnungsgemäß teilgenommen hat, erhält ein Erinnerungsschild.

Auszug aus den Bestimmungen für die Wanderpreise.

Mondsee-Pokal:

Für die Verbandswettfahrten der 15 qm-Rennklasse. Der Sieg wird nach Punkten bewertet. Der Pokal geht in den endgültigen Besitz desjenigen Bootseigners über, welcher ihn zum dritten Male (ohne Rücksicht auf die Reihenfolge) gewonnen hat.

Bisherige Sieger: 1908 L. Richard, 1909 R. E. Flatz, 1910 Fr. Lina Friese, 1911 E. Schleiffelder, 1912 E. Schleiffelder, 1913 E. Friese, 1922 R. Siedek, 1923 H. Schulze, 1924 W. Sachs, 1925 W. Sachs.

Falkensteinpreis:

1925 von Herrn H. Schulze gestiftet. Eine Wettfahrt über 10 Sm. Bahnlänge, offen für die 15 qm-Rennklasse und 22 qm-Binnenjollen ohne Vorgabe. Der Preis geht endgültig in den Besitz desjenigen Bootseigners über, welcher ihn zum zweiten Male (ohne Rücksicht auf die Reihenfolge) gewonnen hat.

Bisherige Sieger: 1925 W. Sachs.

Dreadnought-Pokal:

Eine Wettfahrt, offen für alle Klassen mit Vergütung nach dem alten Segellängenmeßverfahren. Der Pokal muß in zwei aufeinanderfolgenden Jahren von derselben Yacht gewonnen werden, worauf er in den endgültigen Besitz des letzten Eigners übergeht.

Sieger 1925: Pirat.

Riedel & Beutel

Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche
Lieferanten des Union Yacht Club.

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

Für Segelsport:

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

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

Das Jubiläum des Union-Yacht-Club.

Eine Begrüßung von
Professor Dr. Hans v. Frisch.

In wenigen Tagen beginnen die großen Wettfahrten, der sportliche Teil der Jubiläumswettfahrten des Union-Yacht-Club. Vierzig Jahre sind es her, seit eine kleine Zahl segelkundiger Herren mit der Errichtung dieses Klubs, des ältesten seiner Art in Oesterreich, die Kunst des Segelns in Oesterreich begründet hat, und was diese Männer, allen voran Edward Drory, der erste Präsident des Union-Yacht-Club, in kluger Voraussicht damals geschaffen haben, dessen dürfen sich jetzt hunderte und tausende freuen — wir können ernten, was jene gesät.

Und das Pflänzchen ist schnell gewachsen und gut gediehen; der Union-Yacht-Club ist heute nicht nur der weitaus größte Seglerverein in Oesterreich, sondern auch eines der stärksten Mitglieder des Deutschen Seglerverbandes. Schon unter Drorys nicht minder segelfreudigem Nachfolger, dem Präsidenten Professor Doktor Gustav Lott wuchs die Zahl der Zweigvereine wie die der Mitglieder mächtig an, vor allem aber nahm die Flotte gewaltig zu, nicht nur an Zahl, sondern auch an Güte und Seetüchtigkeit. So war der Bestand des Vereines längst gesichert, als die schweren Kriegsjahre hereinbrachen; und sie konnten ihm umso weniger anhaben, als er unter der umsichtigen Führung des gewandten dritten Präsidenten Dr. Hans Freiherrn v. Friebitz stand, der außer der Reorganisation des Clubs im Innern auch den Anschluß an den Deutschen Seglerverband durchführte.

Aus mehr als einem Grunde ist dieses Fest des Union-Yacht-Club von der Sportwelt Oesterreichs freudig zu begrüßen. Vor allem darum, weil es sich hier um ein Fest des Segelsports handelt, um jenen immer

nur von verhältnismäßig wenigen betriebenen Sport, in dem sich die besten Bräuche und Sitten des Sportlebens von Geschlecht zu Geschlecht traditionell erhalten, um jenen Sport, der sozusagen rein geblieben ist, der weder verdorben ist durch Professionisten noch verseucht durch Politik. Im Segelsport herrscht noch Unbefangtheit und Fröhlichkeit, draußen auf den glitzernden Schwammkämmen im goldenen Sonnenschein ist kein Boden für Mißgunst und Hader!

Und noch aus einem Grunde kann die Sportwelt Oesterreichs zufrieden sein mit ihrem Segelsport: sind es doch die flinken Segler, die den Zusammenschluß mit dem Deutschen Reich schon seit Jahren restlos durchgeführt haben. Wir sind ein großer Verband und nahezu 5000 Yachten mit etwa 25.000 Mitgliedern segeln unter einer Flagge! Und wenn wir demnächst unsere Sportkameraden aus dem Reiche am Start begrüßen, so können wir mit stolzer Genugtuung feststellen, daß die Segler, die uns Deutschland zum Wettkampf sendet, zu den besten gehören, die es herauszustellen vermag.

Möge ihnen und ihren Yachten das herrliche blaue Wasser des Attersee behagen! Es ist das schönste Segelrevier, das wir in Oesterreich haben, und der Zweigverein Attersee, in dessen bewährte Hände die Veranstaltung der Jubiläumswettfahrten vom Vorstande des Union-Yacht-Club gelegt worden ist, ist der stärkste und angesehenste unserer Zweigvereine.

So werden alle Vorbereitungen, die in Menschenhand liegen, aufs beste getroffen werden; hoffen wir, daß auch die überirdischen Mächte das ihrige tun und daß auf den blauen See und seine weißen Segel auch ein blauer Himmel freundlich herunterblicke!

Allein über den Atlantic.*

Von Alain Gerbault.

Durch den Golfstrom. — Eine Begegnung auf hoher See.

Vier Tage hielt der Sturm noch an. Unter dem 22. August lese ich in meinem Tagebuch:

„Um 3 Uhr: Hagel. Um 5 Uhr nimmt der Wind an Stärke zu. Wogen gehen über Deck. Um 8 Uhr stärkerer Seegang. 10 Uhr heftiger Windstoß und Regen. Mittags 12 Uhr sehr bewegte See. Backbord-Toppnant bricht, Großsegel platzt in den Nähten. 3 Uhr heftiger Windstoß. 4 Uhr Sturm und schwere See. Schiff hält sich bewundernswert. Windrichtung W., SW. Kurs NW. Mangel an Kartoffeln. Hatte zum Abendessen nur fünf Stück, mußte mich mit Reis begnügen. Um 7 Uhr Orkan, der Sturm pfeift und heult höllisch; bin gezwungen, bezulegen. Im W. sehr dunkler, drohender Himmel. Streiche den Klüver. Der Sturm tobt dermaßen, daß der Klüver dabei zerreißt. Das Wasser ist jetzt wärmer. Ich muß mich im Golfstrom befinden.“

Am nächsten Tag hatte ich Pech. Ich war wieder einmal beim Segelausschiffen, als ich um 10 Uhr einen

1.50 Meter langen Fisch bemerkte. Ich harpunierte ihn, verlor aber dabei das Gleichgewicht und mußte meine Harpune opfern, wollte ich mich nicht der Gefahr aussetzen, über Bord zu gehen. Nun war es für die Zukunft mit dem Fischfang aus. Ich werde mich so gut wie ausschließlich mit Reis ernähren müssen.

Glücklicherweise fielen zahlreich fliegende Fische auf Deck. Das entschädigte mich einigermaßen für den Verlust meiner Harpune. Der Sturm hatte 20 Tage gewütet. Ich war patschnaß und schluckte dauernd Chinin.

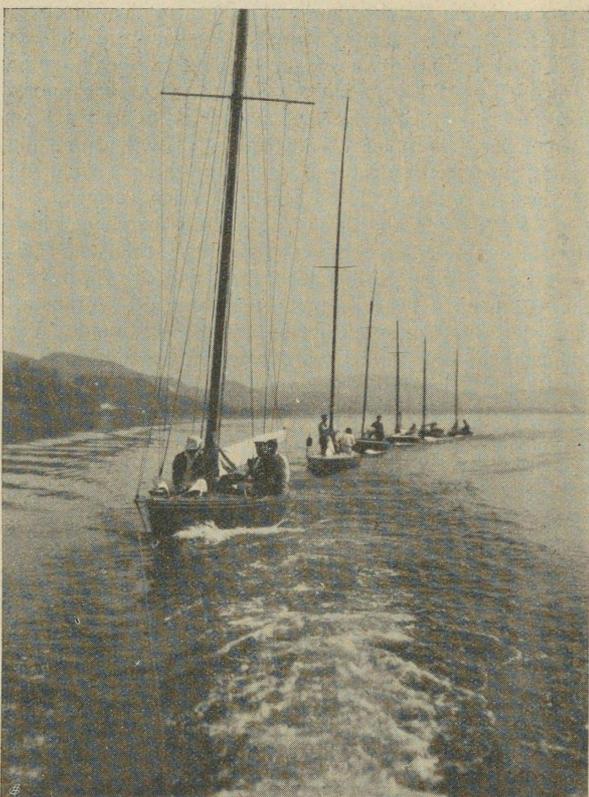
Wenn ich mir all das ins Gedächtnis zurückrufe, so komme ich zu folgendem Schluß: Hätte sich noch eine Welle, wie jene vom 20. August, auf die „Firecrest“ gestürzt, so wäre sie sicher als Wrack hunderte von Meilen von der großen Dampferstraße entfernt umhergetrieben. Doch bin ich überzeugt, es wäre mir trotz allem gelungen, sie doch noch nach New York zu lotsen, indem ich nämlich aus den Trümmern des Mastes einen Notmast hergestellt und ein viereckiges Segel benutzt hätte. Vermutlich hätte ich dann zwei oder drei Monate länger gebraucht, um die amerikanische Küste zu erreichen.

*) Wir entnehmen diesen Aufsatz dem hochinteressanten Werke „Allein über den Atlantik“ von Alain Gerbault mit besonderer Erlaubnis des „Ava“-Verlages Hamburg. Wir können dieses überaus spannend geschriebene Buch über eine sportliche Hochleistung allen unseren Lesern wärmstens empfehlen.
Die Red.

Aber, um einen Seemannsausdruck zu gebrauchen: diese große Welle war die „Schön-Wetter-Welle“ gewesen. Sie deutete den Höhepunkt des Sturmes an und verkündete das Nahen günstigeren Wetters. Ununterbrochen 20 Tage lang hatte die „Firecrest“ gegen Gewitter und Stürme gekämpft. Zuletzt noch gegen jenen Orkan, der beinahe der Reise ein vorzeitiges Ende bereitet hätte. Das Ringen mit dem Ozean hatte aber auch seine Spuren an dem Kutter hinterlassen!

Im Zickzack liefen die Risse über seine Segel. Das eine Verdeck war von einer Welle fortgerissen worden. Das Ersatz-Bugsprit verminderte die Takelage des Bugs dermaßen, daß seine übliche Anordnung aus dem Gleichgewicht gebracht war.

Ich war stolz auf mein Schiff! Auf Geschwindigkeit konstruiert, hatte es den Beweis erbracht, daß es



Aus der Wörtherseewoche 1925

ein hervorragendes Fahrzeug für Kreuzfahrten war. Spuren meiner Tätigkeit als Matrose waren an Segel und Takelwerk deutlich zu sehen! Dessen ungeachtet war an Bord alles in bester Ordnung.

Da es der „Firecrest“ möglich war, den Weg nach W. gegen die Stürme und den Golfstrom zu erzwingen, war sie gen N. abgetrieben und befand sich nun auf der Höhe der Insel Nantucket, 360 Meilen östlich davon entfernt.

Ich durchquerte den Golfstrom und näherte mich nun der Route der großen Passagierdampfer, die von New York nach den europäischen Häfen fahren. Ich erwartete, ihre Rauchfahnen und zahlreiche Lichter aufzutauchen zu sehen, sofern sie mich nachts überholten. Es wurde nun kälter, und daran erkannte ich, daß ich den Golfstrom endgültig passiert hatte.

Meine Segel wurden zusehends brüchiger. Am 25. August, als ich eben die Reifseile des Beilegesegel-

werkes ausbessern wollte, wurde dieses von einem böartigen Windstoß völlig zerfetzt. Ich mußte es einholen und in die Kabine schaffen, um es dort zu reparieren.

Selbstredend ist auf hoher See ein Gewitter kein Ereignis von erschütternder Bedeutung. Es darf einen nur nicht überraschen in einem Augenblick, wo man allzu reichlich Leinwand gehißt hat. Sonst heißt es eben, rasch die Segel streichen; oder, um einen alten Seemannsausdruck zu gebrauchen, es gilt, den Windstoß zu grüßen!

Bis mittags hatte ich das Beilegesegel wieder in stand gesetzt und die Oertlichkeit mit Hilfe des Chronometers und Sextanten festgestellt. Ich befand mich auf 62° westlicher Länge und 38° nördlicher Breite.

Demnach war ich von Westen abgetrieben und mußte daher möglichst nach Norden halten, um aus der Gegenströmung des Golfstroms herauszukommen. Nach dem Gewitter blies starker Westwind. Der Himmel klärte sich auf und ließ leuchtend blaue Streifen sehen. Die „Firecrest“ hielt sich tadellos unter dem Beilegesegel. Spät am Nachmittag nahm der Wind ab, und so konnte ich wieder das Großsegel hissen.

Am nächsten Morgen, dem 26., fand ich zwei fliegende Fische auf dem Deck. Zum letzten Mal konnte ich mir ein gutes Frühstück aus ihrem schmackhaften Fleisch bereiten. Der Wind war nun nach Nordwest umgeschlagen. Ich änderte meinen Kurs und steuerte jetzt WSW. Den Tag verbrachte ich damit, alles in Ordnung zu bringen und das Großsegel zu nähen, das wieder an den Nähten auseinandergeplatzt war. Nachts herrschte vollkommene Windstille.

Am nächsten Tag sah ich zum ersten Male auf meiner Reise eines der sonderbarsten Meeresphänomene: eine Wasserhose. Ungefähr eine Meile von mir entfernt wirbelte ein Windstoß vorüber und führte eine niedrigziehende schwarze Wolke mit sich. Indem die Wolke mit dem Meeresspiegel zusammenstieß, stieg eine korkenzieherförmige Wassersäule hoch und faßte strudelnd im Wasser Fuß. Das war ein großartiges Schauspiel. Doch war es mir unmöglich zu unterscheiden, wo das Wasser anfing und wo die Wolke aufhörte, noch, wie eigentlich das ganze unter donnerähnlichem Getöse vom Wind entführt davonzog.

Obwohl ich mich weit nördlich befand, folgten die Goldbrassen noch immer meinem Schiff. Am 27. August erlegte ich eines der Tiere durch einen Schuß mit dem Karabiner; es sank wie ein Stein. Die fliegenden Fische waren verschwunden, und da ich meine Harpune eingebüßt hatte, war ich gezwungen, mich mit Reis, Kartoffeln und Speck zufriedener zu geben.

Am nächsten Tag hatte ich günstigen Wind. Ich hißte das Vorstagegel, konnte so ein Stück westwärts zurücklegen und befand mich um 12 Uhr mittags auf 65° 40' Länge.

Meer und Fische sind jetzt ganz andersfarbig. Ich bin sicher aus dem Golfstrom heraus. Das Log, das ich schleppe, funktioniert nicht mehr. Wahrscheinlich ist es vom Salz verstopft und müßte in siedendem Süßwasser aufgeköcht werden. Ich näherte mich sichtlich dem Land, da die Seevögel nun zahlreicher auftraten.

Heute Nacht, den 28. August, sichtete ich zum erstenmal ein Schiff, das vollbeleuchtet westwärts dahinfährt. Nach einigen Monaten vollkommener Einsamkeit war es ein sonderbares Gefühl, andere Schiffe auf See anzutreffen. Ich empfand, daß ich nun nicht mehr

alleiniger Herr des Ozeans sei und sah dem Passagierdampfer etwas wehmütig nach.

Tatsächlich befand ich mich auf der von Dampfern befahrenen Straße, denn bereits am nächsten Morgen trat ein anderer in mein Gesichtsfeld. Ich hißte meine Flagge, stolz, den Fremden zeigen zu können, daß es in Frankreich noch Matrosen gibt. Die „Firecrest“ hatte eine gar tapfere Fahrt hinter sich, und es war mein Wunsch, daß mein Vaterland der Ehre teilhaftig werde. Als der Dampfer nahe genug herangekommen war, signalisierte ich mit den Armen. Ich sandte folgende Botschaft:

„Yacht ‚Firecrest‘, 84 Tage von Gibraltar unterwegs.“

Das Signalisieren war äußerst umständlich; denn die See ging sehr hoch, und ich mußte mich im Takelwerk mit den Beinen und Füßen festhalten, während ich die Arme bewegte. Der Dampfer schien meine Nachricht nicht zu verstehen: er verringerte seine Geschwindigkeit und kam näher heran.

Von der Kommandobrücke aus rief mich der Kapitän durch ein Megaphon zuerst in schlechtem Französisch, dann in ebensolchem Englisch an und trug, was ich wollte. Da ich kein Sprachrohr hatte, rief ich ihm zu, daß ich ihn nicht aufhalten wolle. Bat ihn aber, mich in New York zu signalisieren. Ich setzte noch hinzu, daß ich mich auf einer Segeltour befände, ganz zufrieden und glücklich sei und nichts bedürfe. Da aber nahezu eintausend Auswanderer sich alle auf einmal verständlich machen wollten, konnte ich mich nicht begreiflich machen.

Die Passagiere schienen sehr erregt und erstaunt zu sein, mein kleines Schiff samt seinem einsamen Herrn zu sehen: alle redeten laut und wirr durcheinander. Wenn ich mir heute vergegenwärtige, daß ich damals fast keine Kleidung trug und von der Sonne völlig braun gebrannt war, begreife ich ihr Erstaunen.

Vergebens bemühte ich mich, ihnen durch Signale mitzuteilen, daß sie ihren Weg fortsetzen sollten, ich sie nicht brauchte. Der Dampfer kam gefährlich nahe heran und stoppte. Der große Schiffsrumpf fing mir den Wind ab, sodaß ich nicht mehr vorwärts konnte, und wir langsam aufeinander zutrieben.

Die Wellen warfen die „Firecrest“ gegen die Stahlwände des Dampfers. Jetzt war die „Firecrest“ in weit größerer Gefahr, zu Schaden zu kommen, als jemals zuvor in irgend einem der bestandenen Stürme. Es wurde mir ein Tau zugeworfen und ich befestigte es am Mast. Ich bat nun, mich ein wenig vorzuziehen, damit ich mich aus dieser gefährlichen Nachbarschaft entfernen könne. Aber zu meinem größten Erstaunen setzten sich die Maschinen des Dampfers wieder in Gang und man schickte sich an, die „Firecrest“ zu schleppen. Vergebens schrie ich ihnen zu, daß ich ohne Hilfe New York erreichen wolle. Zuletzt war ich genötigt, das mir vorher zugeworfene Tau mit einem Messer durchzuschneiden. Aber da ich jetzt wieder Fahrt

hatte, gehorchte das Boot dem Steuerdruck und es gelang mir, mich von dem Dampfer loszulösen.

Ich glaubte, nun Ruhe zu haben, bemerkte aber, daß ein Boot klargemacht und herabgelassen wurde. Ich braßte auf und wartete der kommenden Dinge. Zwei junge griechische Offiziere, in goldstrotzenden Uniformen wie südamerikanische Generäle, saßen im Boot. Sie schienen reichlich Angst zu haben, bei dem starken Wellenschlag zu mir an Bord zu kommen; nahmen aber endlich einen Anlauf und rollten beide vor meine Füße.

Einer von ihnen fragte mich, warum ich denn nicht gesteuert hätte, als die „Firecrest“ noch längst des Dampfers lag. Er fügte hinzu, daß ein Kapitän immer am Ruder bleiben müsse. Ich antwortete ihm, wenn er ein echter Matrose wäre und nicht nur ein Maschinist in einem auf dem Wasser fahrenden Zug, so wüßte er, daß ein Segelschiff ohne Wind nicht gesteuert werden könne. Auch hätte ich den Atlantischen Ozean nicht allein durchquert, um darin Unterricht zu empfangen, wie ich mein Schiff zu steuern hätte.

Dann sagte ich ihnen, daß es gar nicht meine Absicht gewesen sei, sie aufzuhalten. Sondern ich hätte lediglich gewollt, sie möchten meine Botschaft nach New York weitergeben. Daraufhin schrieb ich meinen Namen und den meines Schiffes auf ein Stück Papier, das ich ihnen überreichte.

Sie sagten mir dann, sie hätten Lebensmittel und Wasser mitgebracht und fragten mich, ob ich sie brauchen könne. Ich erwiderte, daß ich genug Lebensmittel hätte, aber dennoch das annehmen würde, was sie mir so liebenswürdig anboten. Der eine der jungen Offiziere fragte mich noch, ob ich meine Lage wissen wolle und schrieb mir auf ein Stück Papier: 41° Breite und 60° 30' Länge. Nun hatten meine eigenen Beobachtungen aber 66° 40' Länge ergeben, und ich war sehr erstaunt, eine Differenz von 200 Meilen festzustellen. Sie beharrten aber auf der Richtigkeit ihrer Festlegung. Natürlich konnte ich glauben, mein Chronometer sei nicht mehr zu brauchen, nachdem es so lange auf der See durchgerüttelt worden war. Darum, obwohl ich vollstes Vertrauen zu meinen nautischen Kenntnissen hatte, trug ich beide Abmessungen in mein Bordbuch ein. Später konnte ich mich davon überzeugen, daß die meinige die richtige war; niemals aber werde ich zu wissen bekommen, ob die beiden jungen Offiziere sich geirrt hatten oder ob der Dampfer selbst während seiner Fahrt von seinem Kurs abgewichen war.

Als meine Besucher mich wieder verlassen hatten, um sich an Bord ihres Schiffes zurückzugeben, nahm ich die mir mitgebrachten Lebensmittel näher in Augenschein. Sie konnten für mich nicht in Betracht kommen, da sie aus drei Flaschen Kognak und Konserven bestanden, die ich nicht mag.

Gleich darauf entfernte sich der Dampfer. Sämtliche Auswanderer jauchzten mir zu, und ich antwortete mit einem Grüßen der Flagge.

Bald war der Horizont wieder frei, und ich atmete auf, wieder allein zu sein.



Janaushek Grammophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



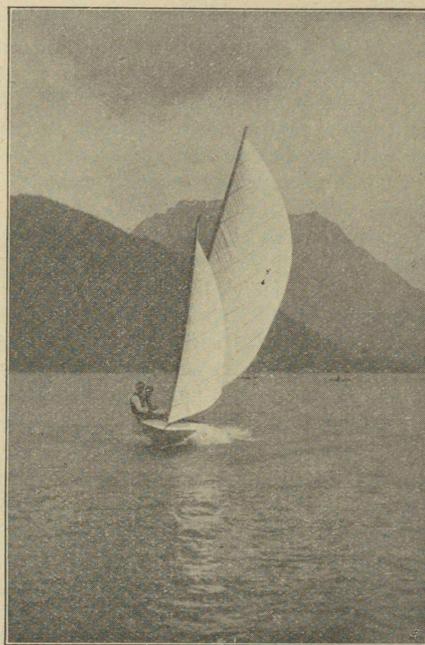
Kann sich in Oesterreich die Schiffbauindustrie entwickeln?

Von Carl Ludwig Strnad.

Der Handelsschiffbau hat im letzten Jahrzehnt in allen Seehandelsstaaten zugenommen, während der Sportschiffbau durch die Folgen der Nachkriegszeit und durch die Abnahme der Sportlust etwas zurückgegangen ist. Ueberraschend ist die Zunahme im Bau großer Passagier- und Frachtdampfer, anscheinend ist man zur Einsicht gekommen, daß der Großbetrieb, also die Benützung sehr großer Schiffe, geringere Betriebskosten macht und dadurch lukrativer ist. Der Bau ganz großer Segelschiffe ist derzeit eingestellt, da die Neuerungen auf dem Gebiete der Technik das Segelschiff ganz von der See verdrängen und es ausschließlich nur als Sportschiff verwenden lassen. Auch für die Küstenschifffahrt findet das Segelschiff keine Verwendung mehr, weil es vielfach durch die weit schnelleren Motorboote und Küstendampfer ersetzt wird.

Für den eigentlichen Großschiffbau kann nun unser Land nicht in Betracht kommen, fehlt ihm doch das Wichtigste hiezu, der Zugang zum Meere, aber die Entwicklungsmöglichkeit unserer Wasserstraße, der Donau, die wachsende Sportlust und die günstigen Segelreviere unserer Alpenseen geben der Schiffbauindustrie die Berechtigung und ein reichliches Arbeitsfeld. Es beginnt sich der Segel- und Rennbootsport auf den heimischen Gewässern zu beleben und sichtbar zu machen. Lähmend wirkt zwar die momentane, durch die Wirtschaftskrise bedingte Geldknappheit und die ziemlich hohen Anschaffungskosten eines Bootes, welches noch dazu große Anforderungen betreffs der Erhaltung an die Tasche des Eigners stellt, doch werden auch diese Schwierigkeiten durch die Liebe zum Sport überwunden. Unser großer Bruderstaat, das Deutsche Reich, war uns nun gerade auf dem Gebiete des Rennsegelsportes in jeder Hinsicht überlegen und ist es teilweise auch heute, verfügt es doch über eine leistungsfähige Schiffbauindustrie, über hervorragende Konstrukteure und über eine große Sportgemeinde. Die siegreichsten Boote unserer Regatten waren noch, bis vor wenigen Jahren, deutscher Konstruktion und deutscher Arbeit. In Oesterreich sind nun in den letzten Jahren einige größere Werften entstanden, doch hat sie entweder die Wirtschaftskrise hinweggerafft oder zu einem Scheidesein verurteilt. Durch die erfreuliche Zunahme des Wassersportes in den letzten Jahren hat nun ein größer angelegtes Unternehmenssicher sein Betätigungsfeld, wenn noch der Wassersportgedanke breitere Kreise der Bevölkerung erfaßt. Die Möglichkeit, sich ein Ruderboot anzuschaffen, wird auch dem Minderbemittelten durch die durch maschinelle Fabriksarbeit verbilligte Produktion geboten werden, während für den kapitalstärkeren das Rennsegelboot erschwinglicher als bisher im Inlande erzeugt wird. Wien hat in seiner nächsten Nähe eine Wasserfläche von nicht zu unterschätzender Bedeutung, die den Wienern eigentlich erst kürzlich neu geschenkt wurde, nämlich den Neusiedlersee. Es kann sich nicht so schnell eine größere Stadt rühmen, in ihrer nächsten Nähe eine so große, für den Wassersport besonders geeignete Fläche zu haben. Für das Segelboot ist hier die geeignete Fläche. Die kleine Flotte, die unten am Neusiedlersee liegt, hat heuer auch wieder Zuwachs erhalten. Durch die anlässlich des 40jährigen Jubiläums des Union-Yacht-Clubs stattfindenden Regatten haben die österreichischen Werften auch mehr Neubauten erhalten,

da der Klub bestrebt ist, seinen seinerzeitigen Bootsstand wieder zu erreichen. Die weitaus am besten besetzte Klasse ist die 10 qm-Klasse, nach diesen kommen die Fünfehner und Zwanziger, auch der Zweiundzwanziger wird bei den Regatten am Attersee und auf den übrigen Seen mehrere Kollegen erhalten. Fast alle diese Boote werden aus Edelholz erzeugt, das aus überseeischen Ländern eingeführt werden muß, doch steht uns auch in der heimischen Lärche, Fichte und Kiefer ein durch seinen Harzreichtum unverwüstliches Plankenholz zur Verfügung. Leider umfaßt die Segelzeit auf den österreichischen Seen nur die zwei großen Ferialmonate, in welchen wohl fleißig Rennen gesegelt werden, doch wirkt diese verhältnismäßig kurze Zeit einem größeren Aufschwung des Sportes auf den heimischen Seen hemmend



15 qm Jolle
erbaut 1926 von der Oesterreichischen Schiffbau-A. G., Gmunden

entgegen. Auf jeden Fall aber beweist ein heißer Samstagnachmittag oder ein Sonntag, durch die Fülle der verschiedenen Boote auf der Alten Donau, daß die Entwicklung des Wassersportes Fortschritte macht und noch größere machen könnte, wenn ein entsprechendes Segelrevier vorhanden wäre. Schon aus diesem Grunde ist Erweckung des Neusiedlersees aus seinem Dornröschenschlaf zu begrüßen und man kann heute schon sagen, daß er sich zu einem besonders für Wien bedeutungsvollen Regattaplatz entwickeln wird. Die gefrorene Fläche des Neusiedlersees würde auch die Möglichkeit bieten, den bisher bei uns unbekanntem Eissegelsport zu pflegen. Die geringe Tiefe beseitigt die große Gefahr des Einbrechens und macht den See für diesen Zweck noch anziehender. Dringt dieser dem Oesterreicher noch fremde Sport durch, so kann er ebenso zur Mode werden, wie es innerhalb weniger Jahre der Skisport wurde. Es wäre die Aufgabe der Schiffbauindustrie und aller um den Sport interessierten Kreise, für das Eissegeln Freunde

zu werben, wodurch wieder ein reiches Arbeitsfeld eröffnet werden könnte. Die größte Verbreitung hat das Eissegeln in Schweden, welches infolge seiner klimatischen Verhältnisse dazu fast auserwählt erscheint, doch finden sich auch auf den Berliner Seen viele Eisyachten und Segelschlitten ein, da draußen im Reich dieser Sport im Aufblühen ist.

Das „Motorrad“ auf dem Wasser könnte das Kleinboot mit dem Außenbordmotor werden. Die Außenbordmotore müßten wohl aus Deutschland bezogen werden, doch ließe sich auch hier bei zunehmender Nachfrage leicht Abhilfe schaffen. Ein derartiges Außenbordmotorboot mit einem $2\frac{1}{2}$ PS-Motor (10—12 km Stundengeschwindigkeit), 8 Personen fassend, kann in bester Ausführung bereits um S 1800.— geliefert werden. Der Motor ist sehr leicht zu bedienen und erfordert keine größere Fachkenntnis. Dieses Boot ist infolge seiner Ausdauer für Tourenzwecke und Ausflüge besonders geeignet und absolut betriebssicher.

Das Volksverkehrsmittel auf dem Wasser und der billige Zukunftstyp ist das Kleinautoboot, welches eine österreichische Werft schon um S 4700.— in bester Ausführung liefert. Das Motor- und Kleinautoboot nimmt drüben in Amerika denselben Aufschwung, den das Auto genommen hat. Trotzdem die Brennstoffpreise drüben geringer sind als bei uns, werden aber die meisten der Neubauten mit Dieselmotoren versehen. Leider weist aber der Motorbootbau der Autofabrikation gegenüber den großen Nachteil auf, daß selbst bei kleineren Booten ein Serienbau nicht gut möglich ist, weil ebenso wie hier auch drüben der Eigner Sonderwünsche stellt. Nur bei offenen Booten sind die Differenzen geringer.

Alle Bemühungen unserer Werften würden aber erfolglos sein und bleiben, wenn nicht auch der Wassersport in der Heimat festen Fuß faßt. Zur Pflanzung des Segel- und Motorbootes fehlen uns nicht die Bedingungen, unser Vaterland ist reich an Seen und schiffbaren Flüssen. Zur Ausübung des Wassersportes brauchen wir aber auch eine tüchtige und leistungsfähige Schiffbauindustrie, damit die Boote nicht mehr aus dem Auslande kommen müssen, sondern im Inlande weit billiger hergestellt werden. Der österreichische Sportler wird einsehen lernen, wie zuträglich seiner Gesundheit der bisher am wenigsten geübte Sport ist. Der Ruder-

sport stärkt den Menschen, macht ihn gelenkig und gesund. Welche Erholung aber kann doch das Segeln bieten! Es besteht vielfach zwar die irrierte Ansicht, daß das Segeln lediglich ein Vergnügen ohne körperliche Anstrengung sei; diese Ansicht ist nun nicht immer richtig. Das Segeln erfordert den ganzen Mann, und wer einmal Regatten gesegelt, wird es beweisen können. Der Motorsport kann den beiden ersteren Wassersportarten nicht beigesellt werden. Er ist derselbe Sport wie der Autosport auf dem Festlande, doch hat er den größeren Vorteil der staubfreien Luft.

Nach dem hier Vorgebrachten läßt sich leicht beweisen, daß auch im kleinen Staate Oesterreich für die Schiffbauindustrie Platz ist und daß aus diesem Industriezweige für Land und Staat noch mancher Vorteil erwachsen wird.

Obwohl die Lage durchaus nicht rosig ist und im Inlande wenige Neubauten größerer Yachten und Motorboote zu vergeben sind, so mag es doch zum Zeichen dienen, daß unsere Schiffbauindustrie nicht gewillt ist, während dieser schlechten Zeit ihre Hände ruhen zu lassen und auf eine bessere Zukunft zu warten, sondern daß es einer österreichischen Werft gelungen ist (Oesterreichische Schiffbau-Aktiengesellschaft, Wien-Gmunden), eine Serie von internationalen Segelbooten für holländische Rechnung in Auftrag zu bekommen. Vor Vergabe dieser holländischen Aufträge wurden auch die Preise der großen deutschen Industrie eingeholt, aber Oesterreich konnte konkurrieren und erhielt den Auftrag, der den Beweis ergibt, daß auch das verwöhnte Ausland in unsere noch junge, erst im Entstehen begriffene Schiffbauindustrie Vertrauen setzt und bereit ist, uns zu beschäftigen. Für den Export von Schiffen kommen ferner Oesterreichs unmittelbare Nachbarn in Betracht, und zwar Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Griechenland, welches letzteres unserer Schiffbauindustrie großes Interesse entgegen bringt. Jugoslawien wird auch seine Militärpontons bei uns bauen lassen.

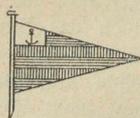
Oesterreichs Aufgabe ist es nun, Präzisionsarbeit zu leisten und Schiffe zu bauen, die im Auslande Zeugnis ablegen von österreichischem Können und Schaffen im Zeichen des Wiederaufbaues einer Industrie, die uns durch den Umsturz fast verloren gegangen wäre.



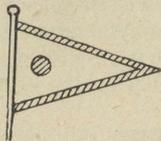
8 m Klasse.

Die Coppa del Mediterraneo. Der Regio Yacht-Club Italiano hat seine Wettfahrten um die Coppa del Mediterraneo ausgeschrieben und entnehmen wir denselben daß diese für die internationale 8 m-Klasse offen sind. Diese Wettfahrten werden an drei verschiedenen Tagen ausgefahren. Der Sieger wird nach der höchsten Punktzahl bestimmt, wobei zur Punktberechnung auch die

Zahl der Meldungen von Einfluß ist. Die Rennen führen über mindestens 12 Seemeilen, die mittlere Geschwindigkeit des Siegers darf nicht unter drei Seemeilen liegen. Für das Rennen sind die Bestimmungen der Internationalen Yacht-Racing-Union maßgebend und werden dieselben unter Leitung des Regio-Yacht-Club Italiano durchgeführt.



Wiener Segel- und Ruderklub



Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

Schnellboot

mit mindestens 70 km-Stunde f. mehrstündige Fahrten

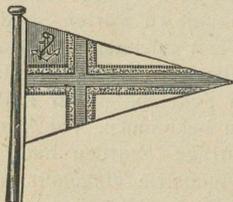
gesucht.

Zuschriften a. d. Verw. d. Bl. unter „Motorboot“.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Karl Benneis*. — 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 Humnal, Ing. Max Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zähl*. — Geschäftsstelle: Wien, IV. Bezirk, Schwindgasse 8. — Tel.: 55.505, 55.506.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Club.



Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dr. Paul Hohenau, 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 Klagenfurt: *Kapitän Antonio Cosulich, Davis Fleischmann, Otto Winds, Pietro Zar*. — Generalsekretär: *Otto Zähl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon 55.505, 55.506

Zar. — Generalsekretär: *Otto Zähl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon 55.505, 55.506

KANUSPORT.

Wanderfahrten.

Von Dr. Max Kulmer.

(Schluß.)

8. Immer ordentlich verheften! Einerlei, ob man sich kurz oder lang aufhalten will. Das vielfach beliebte halb oder ganz an Land ziehen ist nach Tunlichkeit zu vermeiden. Das Fahrzeug leidet immer darunter und muß schließlich doch verheftet werden, will man nicht die unangenehmsten Ueberraschungen erleben. Kann man irgendwo eine Zille gar nicht verheften, so darf man sie nicht aus dem Auge lassen. Zum Verheften soll eine mindestens 10 m lange halbzöllige Leine oder Kette mitgenommen werden. Als Landungsplatz, besonders zum Uebernachten, suche man, wenn immer möglich, jene Stellen auf, wo die Fahrzeuge der Einheimischen liegen. Dort wird man gegen Schiffswellen, aber auch gegen Diebstahl und Ueberfälle am besten geschützt sein und gegebenenfalls auch sachkundige Hilfe finden. Ueberhaupt wird jeder, der schon mit Menschen in der Fremde einigen Umgang gehabt hat, fast überall an den engeren Gestaden des Donaustromes mit den dort lebenden Leuten in punkto Redlichkeit, Hilfsbereitschaft und Wasserkundigkeit die besten Erfahrungen machen. Das legt dem Wanderer aber auch Pflichten auf. Nie soll man vergessen, daß ein ungünstiger Eindruck oder gar „übler Geruch“, den der eine zurückläßt, allen Nachfolgenden irgendwie angerechnet wird. Gar mancher, der entrüstet wäre, wenn man ihm zu Hause über Mein und Dein die zartesten Andeutungen machen würde, glaubt in Gottes freier Natur mit fremden Heu, Stroh, Fischen, Wild, Holz etc. weit weniger diffizil sein zu können. Andere wieder glauben sich verpflichtet, überall, wo sie hinkommen, die Luft mit häßlichem Geschrei oder stümperhaftem Musi-

zieren erfüllen, in Schwimmhosen bessere Lokale besuchen zu müssen u. s. f. Man könnte einen eigenen Knigge für Wandervögel dieser Art schreiben. Es genügt aber zu sagen, daß Sportleute gegen jedermann fair sein sollen, ein unübersetzbares Wort, das alles zusammenfaßt.

* * *

Im Sinne der vorangeführten, sehr beachtenswerten Ausführungen über Wanderfahrten auf der Donau wäre es äußerst begrüßenswert, wenn aus dem Kreise erfahrener Wassersportler auch über andere Paddelreviere die Erlebnisse und Beobachtungen allen Sportkreisen durch Veröffentlichungen zugänglich gemacht würden. Gerade unsere Alpenflüsse, die neben ihrer Schönheit dem wirklichen Wanderfahrer auch nicht unerhebliche Aufgaben stellen, sind in ihrer Befahrung nahezu individuell zu behandeln und würden hier die einmal gemachten Erfahrungen nicht nur zur Belebung des Sportes im allgemeinen, sondern auch zur Erhöhung des Genusses solcher Wanderfahrten beitragen. Haben wir doch eine Menge kleiner Flüßchen, die bisher überhaupt als nicht befahrbar gelten und doch für Einzelgänger im Paddelsport wunderbare Reservationen darstellen.

Es wäre erfreulich, wenn recht viele unserer Paddler die eine oder andere ihrer schönen Sommerreisen und die dabei gemachten Erfahrungen zur Empfehlung und Orientierung seiner Sportkollegen veröffentlichen würden.

Die Redaktion.

Aufruf an alle Selbstbauer!

Mit großer Mühe hatte sich unser, an irdischen Glücksgütern keinesfalls gesegneter Muckendorfer Kajakklub ein wohlgezimmes Bootshaus am Donaustrand geschaffen, das jetzt sogar schon elektrisches Licht, einen Ofen und einen kleinen Schlafraum für bescheidene Gäste enthält. Doch an Booten herrschte bei uns größter Mangel. Außer einem alten, schweren Scharpiekajak namens Hecht, dreisitzig, gefürchtet beim Uebertragen, besaßen wir anfänglich nur einen selbstgebauten starren Leinenzweier und einer solchen Einer.

Die erste schwere Enttäuschung erlebten wir mit unserem selbstgebauten Schiffelein vorjahrs bei der Wiener Kreisregatta, wo wir „den Kaffee nachführten“, das heißt, hinter den I. R. K.-Booten durchs Ziel gelangten. Woher sollten wir aber bei unserem großen Dalles Schwedenboote hernehmen? Da konnte nur der Eigenbau helfen.

Nachdem wir einen guten Schwedenboot-Riß aufgetrieben hatten, gings mit Feuereifer ans Bauen.

Als auch eine Hobelbank, das erforderliche Werkzeug und die notwendigen Brettchen, Leisten, Nägel, Leinwand, besorgt waren, errichteten wir am Dachboden unseres Wohnhauses die Helling.

Binnen 3 Abenden hatten wir die Querspannten und Sentlatten hergestellt. Dann gings ans Zusammenbauen, Lackieren und Ueberziehen mit der Leinwand. Das Spachteln bereitete uns, da wir es erst mühselig lernen mußten, anfänglich keine besondere Freude. Ebenso wenig das Lackieren, welches auch gelernt werden muß. Endlich war es geschehen, und fiebernd vor Erwartung trugen wir unser erstes Boot zur Bahn und nach Erreichung der Station zum Donaustrom hinunter. Mit größter Vorsicht wurde eingestiegen und siehe da, es ging damit großartig stromauf. Einige Regentage wurden dann zur Erbauung des zweiten und dritten Schwedenbootes benutzt.

Nun trat ein rapider Umschwung in unserem Verein ein. Denn wo wir mit unseren Schwedenbooten hinkamen, wurden wir bewundert und ausgefragt.

Das war für die Donaubewohner etwas ganz Neues: „Boote, mit denen man fast mühelos stromauf fährt, mit dem Gesicht nach vorne, ohne Schinderei wie beim Stromaufrudern.“

Bei der vorjährigen zweiten Wiener Kreisregatta errangen wir mit einem selbstgebauten Boote gegen stärkste Konkurrenz der besten Berufsbootbauer-Boote auf der Kurzstrecke den 1. Preis, während wir uns auf der Langstrecke infolge Paddelbruches mit dem 2. Preis begnügen mußten.

Was unsere allgemeine Erfahrung mit den Schwedenbooten betrifft, glauben wir, daß es gegenwärtig nichts besseres gibt.

Beim ärgsten Sturm und Hochwasser waren wir draußen, sogar unsere Damen sind in den höchsten

Dampferwellen gefahren. Freilich dürfen unsere Mitglieder erst nach Ablegung einer Prüfung (mit Kenterübungen) ins Schwedenboot.

In Vorstehendem habe ich geschildert, wie sich unser Verein lediglich durch Selbstbau hinaufgearbeitet hat. Wir haben schon ziemlich viel Erfahrung, aber noch lange nicht genug. Ich will aber auch den anderen Kameraden, die es wünschen, unsere Erfahrungen zugute kommen lassen. Deshalb werde ich in einigen Artikeln unsere bisherigen Erfahrungen schildern, und zwar möglichst allgemeinverständlich. Es wäre noch zu erwägen, eine Broschüre herauszugeben, in welcher alle diese Erfahrungen, unterstützt durch eine reichhaltige Anzahl klarer und übersichtlicher Zeichnungen und Skizzen, gesammelt allen Interessenten zur Verfügung stehen. Dies geht jedoch nur dann, wenn sich eine entsprechende Anzahl von Subskripten findet, welche das Büchlein auch sofort nach dem Erscheinen abnehmen wird. Ich bitte daher alle Kameraden, mir bejahendenfalls Mitteilung zukommen zu lassen. Alle Kameraden, besonders aber die Grazer und Linzer bitte ich, fleißig dazu Stellung nehmen zu wollen und möglichst scharfe Kritik zu üben, sowie über den verrückten Apotheker aus Muckendorf und seine schlechten Methoden fest zu schimpfen, aber gleichzeitig zu schreiben (selbstverständlich im Kanusport!), wie es besser gemacht wird. Ich bin eben Apotheker und treibe erst seit zwei Jahren den Bootsbau, dabei paddle, angle und photographiere ich mit gleicher Vorliebe, kann also nicht allzu viel Erfahrung im Bootsbau haben. Ich gedenke zunächst den ganzen Bauvorgang für das Schwedenboot zu schildern und dann die Bauelemente des Faltboots zu beschreiben (speziell die verschiedenen Verbindungen). Auch Paddelherstellung folgt. Alle Anleitungen werden so gehalten sein, daß man darnach und nach jedem guten Riß ein Faltboot oder ein starres Boot bauen kann.

Wenn durch schärfste, sachliche Kritik und Mitteilung der gemachten Erfahrungen jeder Paddler zum Gelingen des vorangeführten Werkes seinen Teil beiträgt, werden wir bald eine schöne Flottille von selbstgebauten guten und vor allem billigen Paddel-Booten haben. Keinem Paddler aber wird es schaden, wenn er dabei auch die richtige Handhabung von Werkzeugen lernt und dann gelegentlich von Havarien auf der Fahrt helfend beizuspringen in der Lage ist.

Also auf ans Werk!

Josef Cassel,
Wien, XVIII., Scheidstraße 11.

Segelboot

Nationale Jolle, 22 qm, fast neu, sehr günstig zu verkaufen. Zur Besichtigung bei Bachschwöllner, Bootsbauer, Obere alte Donau, Telefon 43-7-85

Amansis Faltbootwerft

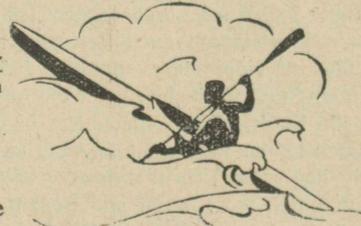
Salzburg, Griesgasse 4 / Telefon 784/8

Siegerboote

bei allen österreich.
und den bedeutendsten
ausländischen
Regatten 1925

Beste Tourenboote

Billige Preise



Alleinvertreter für Wien und Muste rlager:

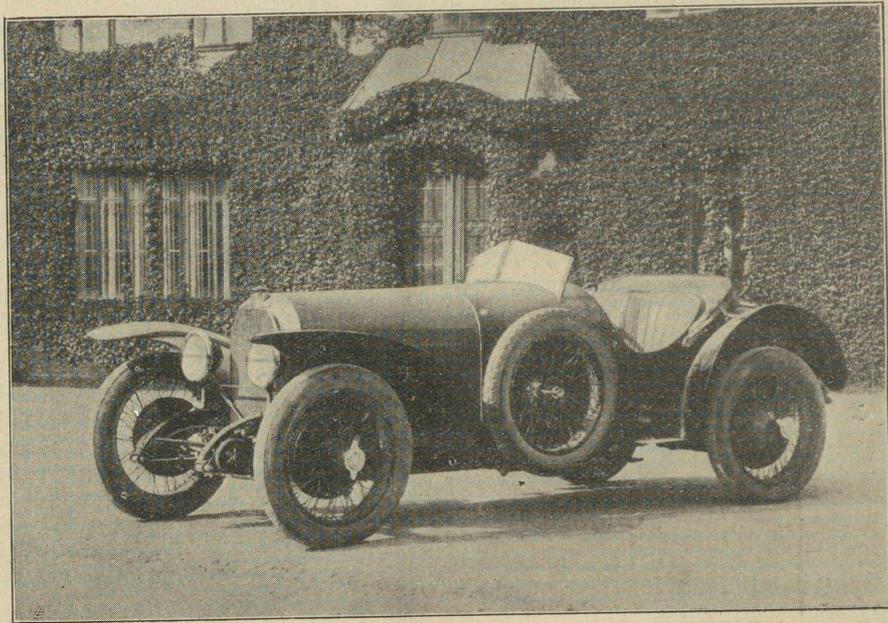
2. Bezirk, Sterneekplatz Nr 7 — Fernruf 30-8-17

AUTOMOBILWESEN.

Zur Wirtschaftlichkeit im Automobilwesen.

Auf Grund der in Folge 6 dieser Zeitschrift an gleicher Stelle erschienenen Ausführungen über den Automobilbau in Amerika, insbesondere der für unsere Begriffe ungeheuren Jahresproduktion von 4,325.000 Wagen, drängt sich unwillkürlich die Frage nach den Ursachen dieses enormen Bedarfes auf. Bei Beurteilung dieser Verhältnisse übersieht man allzu leicht jene Momente, die für Amerikas Wirtschaftslage speziell typisch sind und von irgend einem anderen Land nie erreicht werden können. Als erstes Moment kommen für diesen Bedarf die bestehenden Verkehrsverhältnisse in Amerika in Betracht, die zum Unterschied von sämtlichen europäischen Staaten ein Minimum des Eisenbahnverkehrsnetzes pro Quadratkilometer aufweisen. Amerika besitzt in erster Linie kolossale Eisenbahndurchgangslinien, aber ohne jenen Lokalverkehr, wie er in Europa infolge der gedrängteren Siedlungsverhältnisse sich als notwendig erwies.

spielt Faktoren nahezu weg. Dazu kommt noch, daß dem amerikanischen Produktionsbetrieb zufolge, die Eisen- und Stahlerzeugung jene Rentabilität erreicht hat, die den Automobilbau in einem weiteren Urprodukt äußerst günstig beeinflusst. So sehen wir, daß der infolge der lokalen Verhältnisse durch das Fehlen eines engen Eisenbahnnetzes hervorgerufene Bedarf nach einem raschen Verkehrsmittel durch die eigenen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes unterstützt wurde und einer aus dem Bedürfnis heraus entspringenden organischen Entwicklung und mit der Verbesserung in der Herstellung auch fortschreitenden Verbilligung des Automobilbaues nichts im Wege stand. Zu dem kommt noch, daß die konsolidierten staatlichen Verhältnisse Amerikas durch den Wegfall jeder Zollschranken der einzelnen Union-Staaten bewirken, daß der amerikanische Fabrikant vollständig freizügig für einen beinahe ganzen Welt-



Der neue ADM 3-Literwagen von Daimler

Dieser Lokalverkehr blieb in Amerika eben dem freizügigen Automobile vorbehalten, und zwar nicht so sehr wegen der besseren materiellen Verhältnisse der Bewohner, sondern aus rein wirtschaftlichen Gründen. Es ist vollständig klar, daß bei den in große landwirtschaftliche Betriebe geteilten Bodenbesitz des flachen Landes nicht zu jeder Farm eine Eisenbahn geleitet werden konnte und bei den außerordentlich territorial ausgebreiteten Weltstädten auch der außerhalb derselben Wohnende bei einer ein bestimmtes Flächenmaß überschreitenden Stadt wirtschaftlicher ein Automobil von auswärts in die Stadt, als die Eisenbahn benützt. Diesen Verhältnissen kamen zudem die in Amerika außerordentlich günstig liegenden Urproduktionsverhältnisse zugute. In diesem Land, wo Gummi und Benzin Landesprodukte darstellen, deren Billigkeit durch keinen Einfuhrzoll und Frachtgebühren beeinflusst wird, fallen bereits zwei, für die Automobilhaltung in Europa sehr gewichtige, kost-

teil ohne Hindernisse zu arbeiten imstande ist, und die Hebung der Automobilindustrie lediglich von der spezifischen Tüchtigkeit des betreffenden Unternehmens abhängig ist.

Daß es dabei selbstverständlich erscheint, daß bei dem strengen Konkurrenzkampf auf die Dauer lediglich die beste und billigste Marke sich behaupten kann, ist ohneweiters klar. Betrachten wir unter diesen Voraussetzungen unsere europäischen Verhältnisse, so erblicken wir ein im Kleinstaatensystem vollständig zersplittertes Wirtschaftschaos, wo wenige Stunden Eisenbahnfahrt bereits Zollschranken und eventuell noch nationale Hindernisse der freizügigen Entfaltung irgend einer Produktion entgegenstehen. Dazu kommt noch, daß, wenigstens für Westeuropa, Benzin und Kautschuk unter teuren obgenannten Verhältnissen importiert werden müssen, und schon dadurch nicht allein der Erwerb, sondern auch die Betriebshaltung eines Kraftfahrzeuges für den Eigner

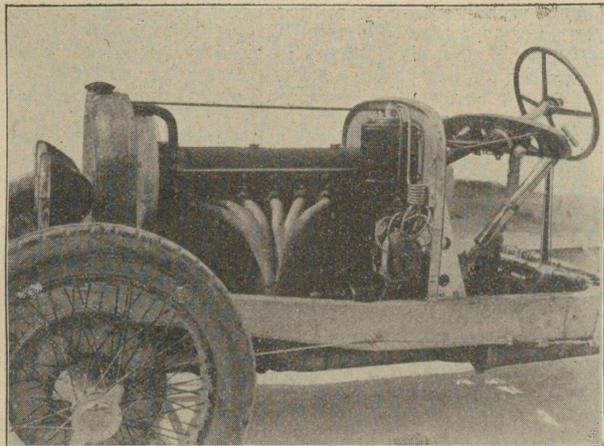
wesentlich höher stellen, als in Amerika. Durch das gekennzeichnete Kleinstaatensystem ist es auch unmöglich, daß sich führende und im Großbetrieb rentabel arbeitende Automobilindustrien nach amerikanischem Begriffe herausbilden können. Es ist unmöglich, daß jeder Viermillionenstaat seine eigene Automobilindustrie, Lokomotivfabriken usw. usw. besitzen und alimentieren kann; abgesehen von der dadurch in allen Kleinstaaten parallel geleisteten Doppelarbeit kommen solche Industrien über den rein handwerklichen Rahmen nie hinaus.

Wir sehen denn auch, daß in Amerika jeder bessere Angestellte und Arbeiter sich einen Wagen zu halten imstande ist, der für ihn tatsächlich nicht ein Luxus, sondern ein Bedürfnis als Verkehrsmittel darstellt, und zwar entwickelte sich ebenfalls diesen Bedürfnissen entsprechend in Amerika ein mittelstarker Wagen als Durchschnittstyp, der ebenso große Streckenleistungen, als auch minderwertigere Fahrstraßen zu bewältigen vermag. Dem gegenüber bildete sich in den europäischen Staaten lediglich aus Gründen der Billigkeit das Bedürfnis nach einem Kleinwagen, wodurch die bisher einheitlicher gehaltene Produktion nach verschiedenen Bauprogrammen geteilt wurde. Daß trotz größter Ersparungen und konstruktiver Zusammenfassung der Kleinwagen wesentlich teurer ist, als der mittelschwere,

und viel leistungsfähigere amerikanische Wagen, liegt ebenfalls in den eingangs erwähnten Verhältnissen begründet. Zu dem kommt noch, daß die Mehrzahl der Kleinwagen lediglich eine Verkleinerung des großen Wagens darstellen, ohne spezifische neue Konstruktionsideen des Kleinautobaues zum Ausdruck zu bringen.

Der amerikanische Wagen wurde ohne Einschränkung einer einseitigen Steuerpolitik der Typus eines verhältnismäßig leichten Fahrzeuges mit stark bemessenem Motor, wodurch das Verhältnis des Wagens zur Nutzlast und Geschwindigkeit äußerst günstig wurde, währenddem sich in manchen europäischen Staaten ein großkarrossierter Wagen mit einer lächerlichen Motoranlage abfinden mußte, um den Schein von Wohlstand vorzutäuschen und trotzdem der Steuerpolitik nicht allzu unbegrenzte Möglichkeiten zu bieten.

Für uns in Oesterreich liegen die Verhältnisse zudem so, daß sich nur ganz erstklassige Leichtautos als Tourenwagen infolge unserer vorwiegenden Gebirgsstraßen eignen. Bei uns kann sich nur ein, dem amerikanischen Wagentyp angepaßter mittelschwerer Wagen erfolgreich durchsetzen, speziell dann, wenn die Voraussetzungen einer gemäßigten Steuerpolitik und Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage die Grundlage hierfür bilden.



Der neue ADM 3-Literwagen von Daimler

Die große deutsche Automobil-Ausstellung Berlin 1926 findet in der Zeit vom 29. Oktober bis einschließlich 7. November statt, und verspricht — nach den ein-

langenden Berichten zu schließen — eine deutliche Kundgebung und Manifestierung der Lebensfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu werden. Als Veranstalter fungiert — ein erfreuliches Zeichen von verständnisvoller Zusammenarbeit — nicht nur, wie bisher der Automobil-Club von Deutschland und der Reichsverband der Automobilindustrie, sondern auch der Deutsche Automobilhändler-Verband, der in der Ausstellung durch zwei Herren vertreten sein wird. Mit Rücksicht auf die schweren wirtschaftlichen Verhältnisse hat man jedoch beschlossen, die Maximalgröße des Ausstellungsraumes für Personenwagen von 120 auf 100 qm herabzusetzen.

Der neue Austro-Daimler Sport-3-Literwagen
ADM ist ein neuer Beweis der hochentwickelten österreichischen Automobiltechnik. Wir geben in den nachstehenden Zeilen die wichtigsten Daten desselben an wie folgt: Motor: Blockmotor, 6zylindrig, 76 mm Bohrung, 110 mm Hub, Zylinderinhalt 2994 ccm, 11,44 Steuerpferde, 100 Bremspferde. Der Wagen erreicht als Zweisitzer auf guter, ebener Straße zirka 135—145 km/Stunden, auf der Rennbahn bis zu 160 km/Stunden, wogegen der viersitzig karrossierte Wagen auf guter, ebener Straße, und unter Voraussetzung einer extra leichten Karosserie zirka 130 km/Stunden fährt. Wir bringen zwei Abbildungen über diesen Wagen, dessen besonders vornehme Ausstattung ganz in der Linie der ADM-Wagen liegt.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Die Grundlagen des praktischen Schiffbaues, von Ing. Franz Judaschke, Verlag Richard Carl Schmidt & C., Berlin, 1925. — In prägnanter Kürze, die an keiner Stelle aber als solche empfunden wird, versteht es der Verfasser, dem vielsagenden Titel gerecht zu werden. Von den primärsten Begriffen, und dabei sinngemäß von den Grundsätzen der Stabilität ausgehend, vermittelt er das Wichtigste und Wissenswerteste, wobei im Schlußkapitel begrüßenswerterweise unter dem Titel Typenbildung und Schiffstile auch Kunstgeschichte und Schiffsarchitektur Aufnahme gefunden haben. Eine Behandlung der Berechnungsgrundlagen der Schiffswiderstände wäre vielleicht noch erwünscht gewesen. Eine große Anzahl gut gewählter Text-Abbildungen sowie die gute Ausstattung, die der Verlag in gewohnter Weise dem Buche zuteil werden ließ, werden demselben viele Freunde bringen.

Die Erreichbarkeit der Himmelskörper. Dr. Ing. Walter Hohmann, Verlag R. Oldenburg, München-Berlin, 1925. — Weniges ist es, das bislang über Raumfahrt geboten wurde. Dieses vorliegende Werk ist sicherlich eine wertvolle Vermehrung dieser Spezialliteratur. Als Ingenieur aufs Ganze gehend, hat Hohmann die universellen Grundlagen zu seinem Gedankengang gemeistert, und wenn er hier und da in der analytischen Behandlung nicht den elegantesten Lösungsweg ging, so tut das dem Wert des Buches keinen Abbruch. Durch die Art des dem Buche zugrunde gelegten Gedankenganges, die wissenschaftlich interessanten Untersuchungen nach den Raumfahrt-Phasen zu trennen, gibt dem Buche übersichtliche Klarheit. Die gute, saubere Ausstattung des Textes und die klare Wiedergabe der instruktiven Abbildungen wirken — besonders bei der reichhaltig wissenschaftlichen Darstellungsweise — äußerst angenehm.

Leider werden beim heutigen Stand der Verbreitung dieses neuen Anwendungsgebietes der Technik nur Wenige den Wert der Hohmann'schen Arbeit zu würdigen wissen, es ist aber zu hoffen, daß die Veröffentlichung derselben nicht unwesentlich befruchtend wirken wird. Jenen aber, welche sich mit der Materie der Kosmonautik befassen, empfiehlt sich das Buch von selbst.

Die Kraftwagenstraße, von Dr. Ing. Rudolf Schenck, Zementverlag G. m. b. H., Charlottenburg. — Es ist zu begrüßen, wenn ein namhafter Fachmann mit einem Buche vor die Öffentlichkeit tritt, das geeignet ist, dem Straßenbauer, aber auch dem Automobilfahrer mit reichhaltigem, auf der Basis eines gut fundierten Wissens ruhenden Erläuterungen und Vorschlägen zu dienen. Eine fühlbare Lücke wird in der Literatur durch vorliegendes Werk ausgefüllt, da es nicht bloß straubentechnisch Gutes vermittelt, sondern vor allem den Kraftwagen in seinem Verhältnis und Wirken zur Straße ausführlich und instruktiv behandelt. Besonders Oesterreich hat alle Ursache, der Arbeit Schencks volles Augenmerk zuzuwenden. Eine reichhaltige bildliche Darstellung erleichtert die Aufnahme des Inhaltes, und im Verein mit der gefälligen äußeren Ausstattung wird es zum begehrten, gerne zur Hand genommenen Ratgeber Vieler werden.

Das Flugzeug, von Artur Fürst. Wege zum Wissen, Bd. 27, Ullstein-Verlag, Berlin. — Es kann nur begrüßt werden, wenn durch leicht faßliche, allgemein verständliche Darstellung flugtechnisches Verständnis einem großen Kreis vermittelt wird, was dieses Büchlein sicher erreicht. Möge es durch große Verbreitung der Luftfahrt neue Freunde werben.

„Mit fröhlichen Gesellen über Land und Wellen“, von Paul Risch, 200 Seiten, Großoktav, mit Zeichnungen von A. Werner, Verlag P. Risch, Berlin-Reinickendorf-Ost 4, Thumerstraße 6. Preis Mk. 3.—. — Die sonnige Ferienreise eines lustigen Kleeblattes. Ein Buch voll bezaubernder Heiterkeit, ungezwungen aus dem Leben heraus geschaut, mit echtem deutschen Humor. Aus einem übertollen Herzen geschrieben, spricht es auch zum Herzen und nimmt uns in fröhlichem Vergessen des Alltages zum Selbsterleben dieser Ferienfahrt mit. Wahre Erlebnisse wirken auch in ungesuchter echter Sprache wahr, um so mehr, wenn sie herausgeschrieben sind aus echter Liebe zur Natur und zum Sport. Gerade unsere Wassersport-Literatur ist ungemein arm an guten Fahrterzählungen, welche Selbsterlebtes anderen miterleben läßt in einer guten freundlichen Feierstunde und die unserer Jugend neben der Liebe zum Sport auch den männlichen Humor lehrt. In diesem Sinne ist dieses Buch wohl eines der besten und wir können es allen unseren Sportkreisen aufs wärmste empfehlen. Der Sport verbindet so wie der Beruf, umsomehr, wenn, wie in diesem Buche, der Geist guter Kameradschaft gepflegt und geschildert wird. — Wohl manchem unserer Segler zieht die Sehnsucht hinaus aufs Meer zum Erleben und an fremde Küsten — ohne seinen Wunsch erfüllen zu können. Er nehme dieses Buch zur Hand und fahre mit auf eine sonnige Ferienreise.

„Ikarus“. Im Fluge durch die große Welt. Herausgeber Dr. Erich Mehne. Luftfahrt Verlag G. m. b. H. in Verbindung mit der Union Deutsche Verlagsgesellschaft Zweigniederlassung Berlin, Berlin SW 19, Krau-

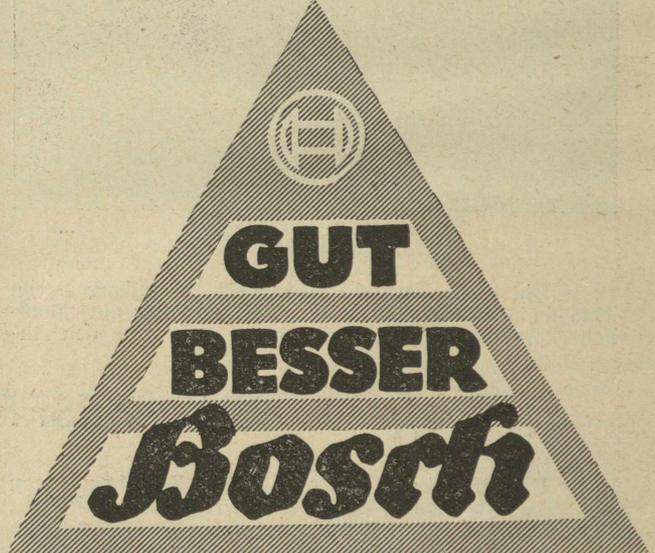
senstraße 35—36. Preis Mk. 1.—. — Diese Monatsschrift hat sich durch hervorragende literarische Qualität und künstlerische Ausstattung sehr schnell in die Reihe unserer ersten Zeitschriften gestellt. Das Maiheft eröffnet mit einer Darstellung des ältesten weiteren Kreises noch unbekanntes Dokument der Flugdichtung, die in das 3. Jahrtausend vor Christus zurückreicht und bisher nur den Gelehrten zugänglich war, das Epos von „Etanas Himmelfahrt“, aus der bei Ninive ausgegrabenen Tonplattenbibliothek des Königs Asurbanipal. Illustrierte Streifzüge durch die weite Welt, Kunst- und Wissensgebiete vereinigt führende Namen wie: Hermann Hesse, Peter Supf, Kurt Erich Meurer u. v. a.

In gleich ausgezeichneter Weise repräsentiert sich das Juniheft des „Ikarus“ mit einem Artikel des bekannten Fliegers Mittelholzer und sehr guten Luftbildaufnahmen. Die mit hervorragenden Kunstblättern ausgestattete Zeitschrift, in der das Luftfahrtgebiet durch Wissenschaft und Kunst in der sinnigsten Weise ergänzt wird und dadurch zu einem ungleich größeren Kreise zu sprechen vermag, muß als eine erstklassige Zeitschrift bezeichnet werden, die wirklich bestens empfohlen werden kann.

Schiffsregister 1926 von S. Luensee, Verlag Eckardt & Messtorff, Hamburg. Preis 4 Mark, das den Sportseefahrer über Herkunft und alle wissenswerten Eigenschaften eines begehrenden Fahrzeuges orientiert. Da auch aus unseren Sportkreisen Seereisen unternommen werden, können wir auf dieses zu Orientierungszwecken dienende Bordbuch verweisen.

Flaggenbuch der deutschen Seeschifffahrt. Verlag Bonner Fahnenfabrik, Bonn a. Rh., Preis 3 Mark. Auch dieses Bordbuch ist für Sportseefahrer ein sehr willkommenes Behelf zur Feststellung der Zugehörigkeit, sowie der Flaggensignale. Alles auf 24 Tafeln in farbigem Druck gehalten, bringt das Buch alle Spezialflaggen sowie das Flaggenalphabet und ist nur zu bedauern, daß dasselbe nicht, wie beabsichtigt war, auch durch die Sportflaggen und -Ständer ergänzt wurde. Das Buch, das über Einladung der Marineleitung herausgegeben wurde, wird manchem ein angenehmer Berater sein.

Erich Prager-Mandowsky
Wien, IV., Taubstummengasse 8, Tel. 52448
Großhandlung und Füllstelle für Autoöle
Spezialität:
Gargoyle Mobiloil und Elektro-Motorit
Prompte Zustellung auf telef. Anruf
Tel. 52448



**GUT
BESSER
Bosch**

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

7158 f

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