

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

mit

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

— Offizielles Organ —

des

Osterreichischen Luftschiffer-Verbandes
Osterreichischen Aero-Clubs
Osterreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt
Vereines für Luftfahrt in Steiermark

Union-Yacht-Clubs
Osterreichischen Motor-Yacht-Verbandes
Osterreichischen 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 12— Schw. Fres.
Einzelnummer 1 Schilling | Einzelnummer 1'20 Schw. Fres.

Jahrgang 1926

Wien, Oktober

Nr. 10

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

Oesterr. Aéro-Club.

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

Oesterr. Flugtechnischer Verein.

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

**Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt
in Linz a. Donau.**

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

Tätigkeitsbericht für die Zeit seit Mai I. J. Von in-
ternen Arbeiten abgesehen, erstreckte sich die Tätigkeit
des Vereines hauptsächlich auf Gründung einer Flugplatz-
gesellschaft und Schaffung eines Flugplatzes auf den
Katzenauer-Gründen. Wiederaufnahme des Salzkam-

mergut-Luftverkehrs unter Ausschaltung der Fernflüge
nach Wien, und Veranstaltung von Udet-Schauflügen, die
eine wesentliche Hebung des Fluginteresses in weiten
Kreisen versprochen. Letztere beide Aktionen blieben aus
finanziellen und anderen Gründen ohne Erfolg. Betreffend
Flugplatzgesellschaft und Flugplatz erreichte der Verein
in einer von der Gemeinde Linz am 22. Juli veranstal-
teten Besprechung die prinzipielle Zustimmung der Ge-
meindevertreter zur Inangriffnahme dieser Arbeiten im
Herbst. Als Grundlage hierfür sollen die bisherigen Vor-
schläge des Vereines und die gelegentlich der Bespre-
chung überreichten Pläne dienen. In der Ausschusssitzung
vom 1. Oktober wurde nunmehr beschlossen, an die Ge-
meindevorstehung mit dem Ersuchen heranzutreten, die
zur Verwirklichung des Jubiläumsbeschlusses nötigen Schritte
ehestens einzuleiten. Gleichzeitig wird versucht werden,
das seinerzeitige Anerbieten der Herren Chefpilot
Guritzer und Ing. van Nees zur Aufnahme von Rund-,
Schau- und Verkehrsflügen innerhalb Oberösterreichs zur
Durchführung zu bringen.

Zeppelin-Eckener-Woche. In das von der Landes-
regierung aufgestellte Arbeitskomitee wurde seitens des
Vereines ein aus vier Personen (Oberst Malina, Hofrat
Nejdl, Professor Architekt Wolfsgruber, Rudolf Schießl)
bestehender Ausschuß gewählt, der seither an allen Ar-
beiten und Beratungen teilnimmt.

Verein für Luftfahrt in Steiermark.
Graz, Technische Hochschule.

Sporthaus Ernst Dörfler,

Gegründet 1867.

Fernruf 6454

Wien, VI.,
Gumpendorferstr. 51

Gediegene Wintersport-Ausrüstung. Erstklassige Skier.
Norweger-Anzüge. Skischuhe, Wollwaren. Alle Reparaturen.

Die Vermessung aus dem Flugzeug im Dienste der Technik und Wirtschaft.

Vortrag, gehalten von Dr. Ing. K. Gürtler am 2. III. 26 im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein, Wien.
(Fortsetzung.)

Bei all diesen Geräten werden zunächst die Platten gegenseitig in diejenige Lage gebracht, welche sie im Moment der Aufnahme inne hatten. Zu diesem Zwecke ist es notwendig, daß pro Stereopaar mindestens 3 auf den Platten abgebildete Geländepunkte der Lage und

sich, im Rahmen dieses Vortrages auf die Geräte näher einzugehen, da über diese ausführliche Spezialliteratur Dr. Dolezal in dem eingangs erwähnten Vortrag und im VI. Bd. des Archivs für Photogrammetrie eingehend beschrieben wurden.

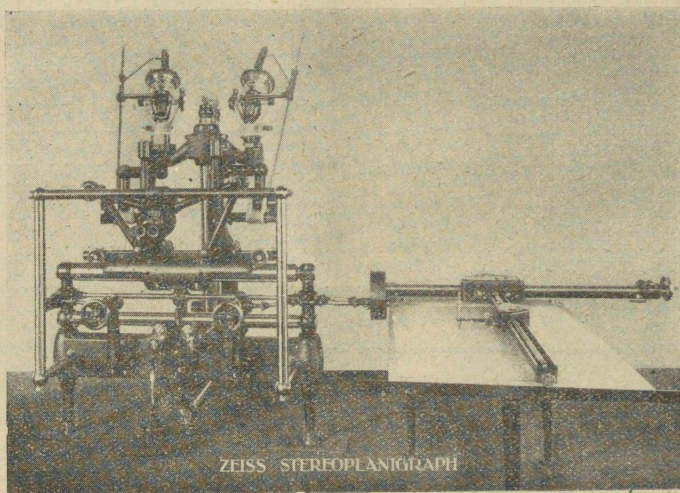


Abbildung 5

Höhe nach bekannt sind. Während man früher gezwungen war, die äußere Orientierung zu rechnen, wird der räumliche Rückwärtseinschnitt in den eben genannten Maschinen auf optisch-mechanischem Wege gewonnen.

Die Grundidee für die Konstruktion des Stereoplanigraphen, mit dem bereits von großen zusammenhängenden Geländeflächen genaue Schichtlinienkarten konstruiert wurden, geht ebenfalls auf eine von Th.

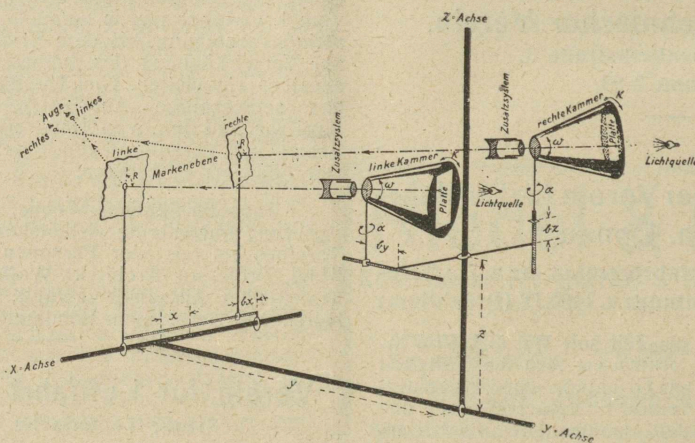


Abbildung 6

Die Auswertung der Aufnahmen erfolgt mit dem Gasserschen und Nistri-Gerät durch das sogenannte Blinkverfahren, während bei der Heyde'schen und Zeiß'schen Maschine das stereoskopische Meßverfahren in seiner höchsten Vollkommenheit angewandt wird. Es erübrigt

Scheimpflug schon im Jahre 1896 erfaßte Idee zurück. Scheimpflug wollte die orientierten Aufnahmen mit Hilfe von Projektionsapparaten in den Raum projizieren und die Schnittpunkte entsprechender Strahlen auf einen im Raum beweglichen Schirm feststellen und kartieren.

Alle Schnittpunkte entsprechender Lichtstrahlen stellen dabei in ihrer Gesamtheit ein räumliches Modell des Objektes dar. Dieses kann durch einen horizontalen Schirm in beliebigen Höhen geschnitten werden. Diese Schnittlinien geben dann die Höhenschichten. Der gegenseitige Abstand der beiden Projektionszentren bedingt den Maßstab des verjüngten Modells. Während jedoch bei der Aufnahme das Gelände von der aufnehmenden Kammer sehr weit entfernt ist, daher durchwegs scharfe Abbildung des Objektes erzielt wird, befindet sich bei der Projektion im verjüngten Maßstab der Schirm in nur geringer Entfernung vom projizierenden Objektiv. Diese Entfernung müßte bei Schrägaufnahmen (Scharfabbildung vorausgesetzt) von Punkt zu Punkt und bei Senkrecht-

modell entlang, wodurch auf einem nebenstehenden Zeichentisch die entsprechende Schichtlinie automatisch aufgezeichnet wird.

Während mit den Geräten von Gasser und Nistri nur lotrechte oder angenähert lotrechte Aufnahmen ausgewertet werden können, und diese Geräte hinsichtlich des Maßstabes Einschränkungen unterworfen sind (nur große Maßstäbe möglich) können mit dem Zeiß'schen und Heyde'schen Gerät Aufnahmen mit beliebig gerichteten Achsen verarbeitet werden. Sie sind lediglich der Bedingung unterworfen, daß die Aufnahmen stereoskopischen Effekt geben.

Im letzten Jahr hat der bekannte Konstrukteur Heinrich Wild (Herbrugg, Schweiz) einen Autographen

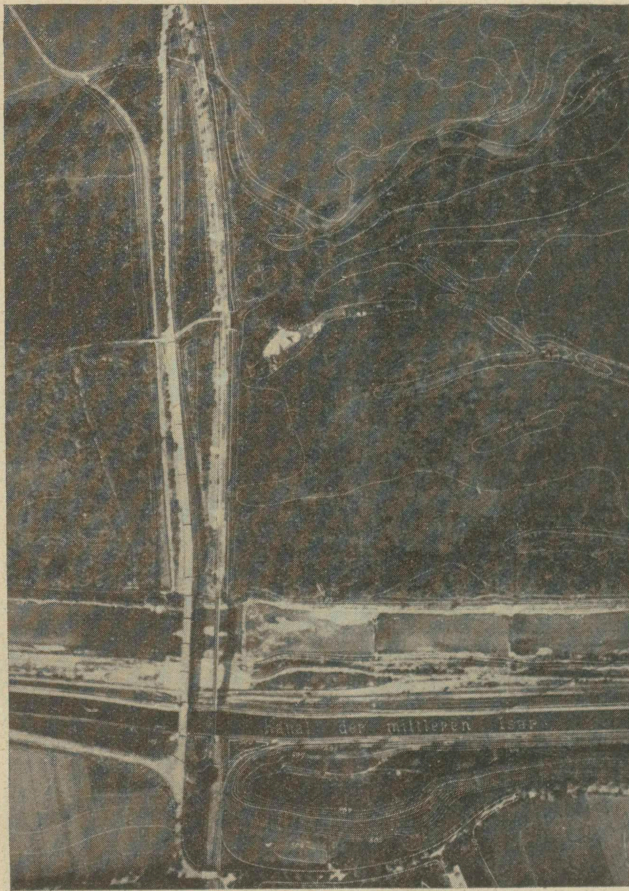


Abbildung 7

aufnahmen mit der relativen Höhe über dem Gelände, d. h. von Schichtlinie zu Schichtlinie wechseln. Es ist also für die verschiedenen Lagen des Schirmes ohne weiteres keine scharfe Projektion zu erreichen. Diese Hauptschwierigkeit wurde durch Dr. Bauersfeld dadurch überwunden, daß er den Projektionsobjektiven ein Linsensystem von veränderlicher Brennweite vorschaltete. Die Brennweite wird hierbei entsprechend dem Abstand zwischen Objektiv und Schirm automatisch geregelt. Die übrigen Schwierigkeiten, welche darin bestanden, daß es bei kleinen Maßstäben nicht möglich war, die Bilder gegenseitig in die entsprechend verjüngte Entfernung zu bringen, schaltete Bauersfeld durch Anwendung stereoskopischer Betrachtung und stereoskopischer Meßmarken aus. Man führt die räumliche Meßmarke ohne hierbei die Höhe zu ändern, auf dem virtuellen Raum-

konstruiert, der insofern Einschränkungen unterworfen ist, als man mit ihm lediglich Aufnahmen auswerten kann, deren optische Achse mit dem Lot bzw. mit dem Horizont keinen größeren Winkel einschließt als $\pm 30^\circ$. Mit diesem Gerät sind bisher nur terrestrische Aufnahmen mit gutem Erfolg ausgearbeitet worden. In Bezug auf Flugzeugaufnahmen hat man hinsichtlich dieses Gerätes noch keinerlei praktische Erfahrungen, da Wild bisher das zugehörige Aufnahmegerät noch nicht konstruiert hat.

Schließlich baute noch die Fa. Goerz-Berlin-Friedenau Aufnahme- und Auswertegeräte nach Angaben des Herrn k. k. Kapitän a. D. Boykow. Herr Boykow will das Gelände derart vermessen, daß er von zwei Flugzeugen zugleich aus Aufnahmen macht. In den beiden Flugzeugen sind Kammersysteme eingebaut, welche auf

elektrischem Wege zu gleicher Zeit ausgelöst werden. An den Flugzeugen sind mittels dünner Drähte fallschirmartige Säcke angebracht. In den Säcken fängt sich der Wind und infolge des scharfen Luftzuges kommen daher die Drähte horizontal zu liegen. Je nach dem Maßstab, in dem das Gelände aufgenommen werden soll, werden die Flugzeuge von einander eine größere oder geringere Entfernung einnehmen und in entsprechendem Verhältnis wird auch die Entfernung der Säcke von den Flugzeugen eingerichtet. Mit dem Kammer-system wird jeweils die Länge des eigenen Schweißes und das andere Flugzeug mit dem zugehörigen Schweiß fotografiert. Die bekannte Länge des Schweißes ermöglicht die Bestimmung der Basis. Mit dem Kammer-system werden außerdem Aufnahmen nach vorwärts, nach abwärts und nach rückwärts gemacht. An besonders äußerst sinnreichen Instrumenten, Triangulatoren genannt, wird die gegenseitige Orientierung der Aufnahmen ermittelt. Die orientierten Aufnahmen werden dann an weiteren besonderen Apparaten ausgewertet. Mit Rücksicht auf die hohen Preise wird das Arbeiten mit der äußerst genialen Apparatur Boykows nur dann wirtschaftlich sein, wenn es sich um die Vermessung ganz großer Gebiete handelt. Nach Angabe Boykows kann bei Verwendung dieser Instrumente zur Vermessung großer Gebiete von terrestrisch eingemessenen Punkten Abstand genommen werden.

Hinsichtlich der Genauigkeit, welche mittels Aufnahmen aus dem Flugzeug bei Geländevermessungen zu erreichen ist, hat das Konsortium Luftbild-Stereographik G. m. b. H. gemeinsam mit Behörden eine Reihe großzügig angelegter Versuche durchgeführt. Zusammen mit dem Bayr. Landesvermessungsamt wurde schon im Jahre 1922 ermittelt, daß gut sichtbare Punkte, deren Koordinaten aus den Flugzeugaufnahmen gerechnet werden, lediglich folgende Fehler aufweisen:

Mittlerer Fehler der Abzissen: $m_x = \pm 0.26 \pm 0.01$ m, der Ordinaten $m_y = \pm 0.25 \pm 0.01$ m, der Höhen $m_z = \pm 0.36 \pm 0.03$ m. Die dazugehörigen Aufnahmen wurden aus einer Höhe von 1500 m über dem Gelände gemacht. In einem weiteren Versuch wurde festgestellt, daß aus sich entsprechend übereinanderlagernden Flugzeugaufnahmen bei einer Strecke von 80 km die Endpunkte einen Fehler von 1 pro mille der ganzen Strecke haben unter der Voraussetzung, daß lediglich zur äußeren Orientierung der ersten Aufnahme terrestrisch eingemessene Punkte vorhanden sind und alle weiteren Punkte aus den Flugzeugaufnahmen gerechnet werden, auf der ganzen Strecke also keinerlei terrestrische Einmessung zur Verfügung steht. Gegen Ende des abgelaufenen Jahres wurde gemeinschaftlich mit Schweizer Vermessungsbehörden eine Kontrollmessung ausgeführt. Die Flugzeugaufnahmen wurden hiebei in einer Höhe von zirka 3000 m über dem Gelände gemacht und aus den Aufnahmen mittels des Stereoplanigraphen eine Karte im Maßstab 1:10.000 konstruiert. Dabei ergab sich, daß im Gelände markierte und auf den Bildern gut sichtbare Punkte auf dem Plan eine Genauigkeit von ± 0.1 m der Lage nach hatten. Die Höhen dieser Punkte waren mit Fehlern von ± 1 m behaftet. Die Basis der Stereoskopbilder betrug hiebei $\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$ der Flughöhe. Auf Grund dieser glänzenden Resultate will die Schweiz die Luftphotogrammetrie zur Grundbuchvermessung der wenig hochwertigen Gebiete in reichem Maße heranziehen.

Um mittels des Stereoplanigraphen aus den Flugzeugaufnahmen Karten mit genügender Genauigkeit kon-

struieren zu können, genügt es, wenn der mittlere Bildmaßstab ungefähr die Hälfte des verlangten Kartenmaßstabes beträgt. Ist also daher ein Plan im Maßstab 1:10.000 verlangt, so werden die Flugzeugaufnahmen aus einer derartigen Höhe über dem Gelände durchgeführt, daß der mittlere Bildmaßstab zirka 1:20.000 beträgt. Unter dieser Voraussetzung benötigt man für die Vermessung eines 100 km² großen Gebietes etwa 25—30 terrestrisch eingemessene Punkte, damit jedes Stereopaar orientiert werden kann. Macht die terrestrische Einmessung Schwierigkeiten (z. B. bei dichter Bewaldung oder schwerer Begehbarkeit des Geländes), so werden die Aufnahmen derart übereinandergelagert, daß man aus einem Paar Aufnahmen, welches mittels terrestrisch eingemessener Punkte orientiert wurde, günstig gelegene Neupunkte konstruiert, die jeweils wiederum zur Orientierung der übergreifenden nächsten Aufnahmen dienen.

Bei der Anlage der Aufnahmen hat man darauf Rücksicht zu nehmen, daß das Gebiet mit einem Minimum an Flugzeit und einem Minimum an Aufnahmen lückenlos überdeckt wird. An Flugzeit darf man für ein 100 km² großes Gebiet, von dem eine Schichtlinienkarte 1:10.000 konstruiert werden soll, zirka 400 Minuten rechnen. Für die Kartenkonstruktion mittels des Planigraphen benötigt man zur Bewältigung der vorliegenden Aufgabe 70 Tage. Hierin ist inbegriffen die Orientierung der Aufnahmen, die Konstruktion der Situation und der Schichtlinien. Vorausgesetzt ist hiebei eine 8stündige Arbeitszeit pro Tag. Die äußere Orientierung der Aufnahmen mittels des Planigraphen wird derart vorgenommen, daß zunächst die beiden Aufnahmen um ihre optische Achse im horizontalen und vertikalen Sinn so lange gedreht und außerdem gegeneinander so lange gehoben bzw. gesenkt, einander genähert bzw. von einander entfernt werden, bis über das ganze abgebildete Gelände stereoskopischer Effekt erzielt ist. Man hat dann ein virtuelles räumliches Modell. Es ist dies eine Arbeit, die nur kurze Zeit beansprucht. Auf dem Zeichenblatt sind die Koordinaten von drei Geländepunkten, die auf den Platten einwandfrei zu erkennen sind, aufgetragen. (Die Punkte müssen natürlich auch der Höhe nach bekannt sein.) Mittels der Entfernung von zweien dieser Punkte wird dann die entsprechende Maßstabkorrektur vorgenommen. Um eine graphisch leicht zu ermittelnde Achse wird das Raummodell so lange gedreht, bis es auf allen drei Punkten der Lage und Höhe nach übereinstimmt. Zur gesamten Orientierung von Senkrechtaufnahmen benötigt man ungefähr 1 Stunde, zur Orientierung von Konvergenzaufnahmen ungefähr 3—4 Stunden und von Schrägaufnahmen ungefähr 4—5 Stunden.

Mit Rücksicht auf die Amortisationskosten der teureren Auswertegeräte kommt ein wirtschaftliches Arbeiten mit diesen nur in Frage, wenn derart umfangreiche Arbeiten vorliegen, daß kontinuierlich gearbeitet werden kann. Unter dieser Voraussetzung wird man zur Konstruktion einer Karte eines 100 km² großen Gebietes im Maßstab 1:10.000 zirka 3 Wochen benötigen.

Die Wirtschaftlichkeit der Vermessung aus dem Flugzeug ist abhängig von dem verlangten Maßstab. Je größer der Maßstab, desto größer die Genauigkeitsansprüche. Wollte man z. B. eine Schichtlinienkarte aus Flugzeugaufnahmen im Maßstab 1:1000 konstruieren und dabei den an diesen Maßstab gestellten Genauigkeitsanforderungen nachkommen, so müßten die Aufnahmen aus einer entsprechend niederen Flughöhe gemacht werden. Hiebei würde man aber eine derart große Anzahl von Aufnahmen erhalten, daß abgesehen von den großen

Schwierigkeiten, die sich aufnahmetechnisch einstellen, die Auswertung dieses Plattenmaterials am Planigraphen eine derart umfangreiche Zeit beansprucht, daß die dabei entstehenden Kosten wesentlich höher sind wie die Kosten der Konstruktion der Karte mittels der bisherigen Methoden. Wird eine Schichtlinienkarte in einem größeren Maßstab als 1 : 5000 verlangt, so muß man die Vermessung aus dem Flugzeug vorerst aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen. Die Kartenkonstruktion in großen Maßstäben ist vielleicht noch zulässig für kleine Gebiete; hierfür ist jedoch der Flug unwirtschaftlich. In allen jenen Fällen, wo die Koordinatenmethode verlangt wird, scheidet die Photogrammetrie ohnehin aus.

Handelt es sich darum, von einem nahezu ebenen Gebiet eine Schichtlinienkarte zu konstruieren mit geringem Schichtlinienabstand, beispielsweise von $\frac{1}{2}$ bis 1 m

linien in ein Luftplanbild bei mittlerem Gelände in 1 Tag ein zirka 0,33 qkm großes Gebiet vermißt. Vorausgesetzt ist hierbei ein Schichtlinienabstand von $\frac{1}{2}$ m. Bei übersichtlichem, wenig gegliedertem Gelände wurde die Leistung bereits im Maßstab 1 : 5000 auf 1 qkm täglich gesteigert. Zur Ausarbeitung benötigt ein Ingenieur (ohne Hilfskraft) je 1 qkm 1 Tag.

Mit berechtigtem Stolz können wir sagen, daß die Deutschen auf dem Gebiete der Vermessung aus dem Flugzeug von jeher führend waren und es heute noch sind. Es würde hier zu weit führen, auf die verschiedenen Arbeiten des Auslandes auf diesem Gebiete einzugehen, besonders da Herr Hofrat Dolezal hierüber eine erschöpfende Darstellung im Archiv für Photogrammetrie gegeben hat.

Der große Wert der Luftphotogrammetrie wird in

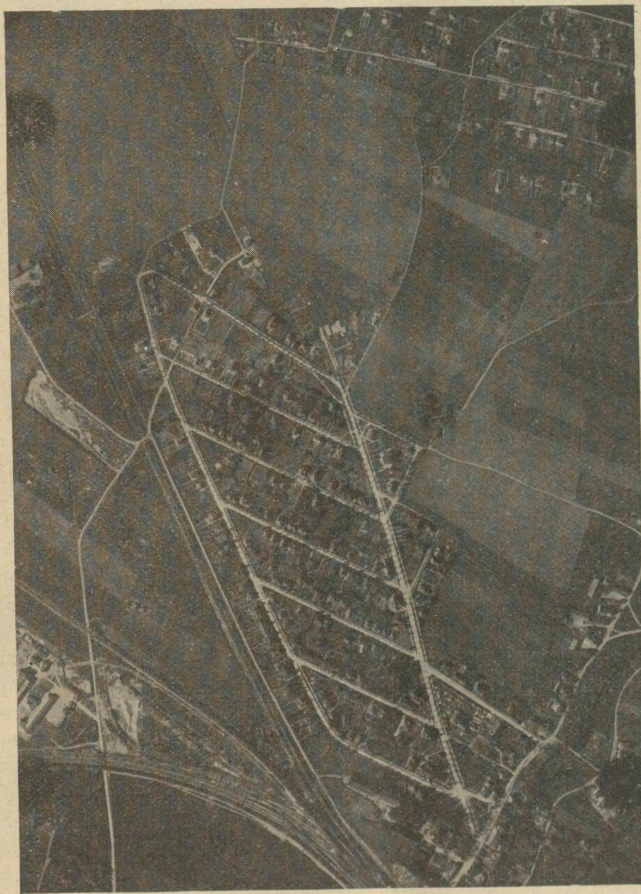


Abbildung 8

(der im allgemeinen einem Maßstab 1 : 1000 entspricht), so ist folgende Kombination dann sehr wirtschaftlich, wenn es genügt, den Plan im Maßstab 1 : 5000, eventuell noch 1 : 4000 zu konstruieren: Man überdeckt das Gelände mit Senkrechtaufnahmen (ohne stereoskopischen Effekt), konstruiert aus diesen Aufnahmen mit dem Entzerrungsgerät ein maßstabhaltiges Luftplanbild und kotiert in diese Aufnahmen im Gelände mittels Flächennivellement eine Anzahl Punkte. Die Schichtlinien werden dann wie bisher durch Interpolation gewonnen. Gegenüber der Tachymetrie hat dieses Verfahren den Vorzug, daß hierbei weder Horizontalwinkel noch Distanzen gemessen zu werden brauchen. Es genügt lediglich die Ermittlung der Höhen. Umfangreiche Arbeiten haben ergeben, daß eine Arbeitsgruppe, bestehend aus 1 Ingenieur, 1 Assistenten und 2 Trägern, zur Einmessung der Schicht-

Deutschland von den Staatsstellen und den Kommunen immer mehr erkannt. Auch der Beirat für das Vermessungswesen in Deutschland hat die weitgehendste Heranziehung der Luftphotogrammetrie für die Herstellung der neuen Wirtschaftskarte von Deutschland im Maßstab 1 : 5000 dringendst empfohlen. Das Ministerium für Handel und Verkehr, Berlin, unterstützt den Ausbau der Luftphotogrammetrie seit dem letzten Jahre bereits finanziell. Für Stadterweiterungs- und Siedlungszwecke hat schon eine Reihe von deutschen Städten Pläne aus dem Flugzeug herstellen lassen, andere Städte haben Aufträge hierzu bereits erteilt. (München, Nürnberg, Frankfurt, Köln, Hamburg, Bremen, Leipzig, Zittau und eine große Anzahl Städte im rheinisch-westfälischen Industriebezirk.)

Der Ausgestaltung der Entwurfsunterlagen für Siedlungs- und Bebauungspläne nach ihrer räumlichen

Wirkung hin ist nämlich bisher verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Entwicklung der Flugzeugaufnahmen hat immer mehr zur Erkenntnis geführt, daß keine andere Darstellung als das Luftbild eine gleich kraftvolle Raumwirkung bei Entwurfsunterlagen zu erreichen vermag. Andererseits besitzen wir im Luftbild eine dokumentarische Wiedergabe der gegenwärtigen Bebauungs- und Bodenverhältnisse bis in die feinsten Details. Ich verweise hier auf die beiden trefflichen Schriften von Regierungsrat Dr. Ewald (Ministerium für Handel und Verkehr, Berlin): „Die deutschen Siedlungen und ihre Veranschaulichung durch das Fliegerbild“, und „das Fliegerbild im Dienste des Siedlungswesen“, ferner auf die Schrift von Alfred Abendroth: „Die Förderung

Einen ungeheuren Vorteil bietet das Luftbild für wasserbauliche Zwecke. Die Bayr. Oberste Baubehörde im Ministerium des Innern bedient sich zum Beispiel der Flugzeugaufnahmen für ihre Zwecke schon seit 1920 und schreibt hierüber u. a.: „Die Flugzeugaufnahmen haben sich als ein sehr gutes Hilfsmittel der Tiefbautechnik erwiesen, insbesondere was Zeit- und Kostenersparnis sowie Genauigkeit betrifft. Sie lieferten zuverlässige Unterlagen für die Projektierung von Flußkorrekturen, Hochwasserdämmen, Wasserkraftanlagen usw. Außerdem werden die Aufnahmen verwendet zur Feststellung vorübergehender Zustände und deren Vergleich und zur Kenntlichmachung des Verlaufes von Katastrophenhochwässern, zur Festlegung des Ueberschwemmungsgebiete-



Abbildung 11

der räumlichen Auffassung im Städtebau durch das Luftbild“.

Die immer mehr zunehmende Industrialisierung bedingt einen ständig wachsenden Zuzug vom Land und von den Kleinstädten in die größeren Industriegebiete. Um die Industrieanlagen entwickeln sich Arbeitersiedlungen im großen Maße. An der Peripherie der Großstädte entstehen außerdem vornehme Villenviertel und einfache Bauten der kleinen Gewerbetreibenden und der Beamten, die nach Arbeitsschluß dem Großstadtverkehr entfliehen wollen. Für die stilgerechte Anlage derartiger Siedlungen ist dem Architekten im Flugbild ein großes Hilfsmittel gegeben. Andererseits sind die Vermessungsbehörden teilweise nicht imstande, mit der Evidenzhaltung der Pläne nachzukommen. Auch hier schafft das Luftbild einen Ausweg.

tes, zur Darstellung von Veränderungen in der Geschiebeablagerung an Flüssen, des Wechsels des Stromstriches, zur Feststellung der Wirkung von Korrektionsmaßnahmen von Wehreinbauten und Wasserableitungen. Die Luftbildaufnahmen leisten daher wertvolle Dienste zur Flußüberwachung jeglicher Art. Auch zur Kenntnis der Gestalt der Seeufer haben sie wesentlich beigetragen.“ Es dürfte bekannt sein, daß man aus größerer Höhe weiter unter das Wasser sieht wie aus geringerer Erhebung über dem Wasserspiegel. Die wissenschaftliche Erklärung hierüber gibt F. Richarz in den Sitzungsberichten der Gesellschaft zur Förderung der gesamten Naturwissenschaften, Marburg, Nr. 1, 10. März 1915.

(Fortsetzung folgt.)

Berichtigung. In der Folge 9 unserer Zeitschrift ist Seite 7, zweite Spalte, 9. Zeile von unten, das Wort „nicht“ zu streichen.

Luftverkehr und Wasserstraßen.

Ein immer dichteres Luftverkehrsnetz spannt sich über die Erde, insbesondere über das hochzivilisierte Europa aus. Wenn auch die Technik des Flugzeug noch nicht als Massenverkehrsmittel einsetzen kann, so ist dies zweifellos nur mehr eine Frage der vielleicht nicht allzu fernen Zukunft. Während früher ein Land, das von Flußläufen durchzogen ist, und Ausgänge nach dem Weltmeer hin hat, infolge der Zweidimensionalität der an die Erde gebundenen Verkehrsmittel hieraus eminente Vorteile gegenüber anderen nicht so günstig ausgestatteten Ländern zog, scheint durch die Luft als Verkehrsträger eine neue, diese seit Urzeiten bestehenden Begriffe umwälzende Epoche eingetreten zu sein. Selbst die neuesten Verkehrsmittel müssen sich aber organisch dem Bestehenden einfügen, d. h. wenn auch das Flugzeug über Gebirge und Gewässer mit einer großen Geschwindigkeit dahinschwebt, wenn ihm keine vorbereiteten Wege wie der Eisenbahn gebaut werden müssen, so ist es doch auch in mittelbarer Beziehung abhängig von dem Gebiet, das überflogen wird und der dort vorhandenen Erdgestaltung.

So ist bei der Entwicklung des Luftverkehrs neben der rein technischen Maschinenfrage die nächst bedeutendste zweifellos die der Bodenorganisation. Bekanntlich versteht man darunter nicht nur die vorgeschriebene Anlage von guten Flughäfen, sondern auch die verkehrspolitische Berücksichtigung der Erdoberfläche beim Ausbau des Streckennetzes. Diese letzte Tatsache ist es, die dem zentral gelegenen Deutschland die Möglichkeit gibt, eine aktive Luftpolitik zu treiben. Wiederholt wurde vom direkten Großluftweg England—Indien in der Presse gesprochen, aber immer wieder in diesem Projekt die Notwendigkeit betont, den Flug über deutsches Gebiet durchzuführen.

Das mag den verwundern, der sich nur die Karte anschaut und hier den sogenannten kürzesten Luftweg von London nach Indien zieht, der nicht über Deutschland führt. Der Grund hierfür liegt eben in der Bodenorganisationsfrage, d. h. ein direkter Luftweg England—Indien würde, zumindest bei einer regelmäßigen Durchführung, infolge der großen Schwierigkeiten des zu überfliegenden Geländes, wie Alpenmassiv und Meere, eine ungeheure Belastung der Sicherheit bedeuten und damit auf die Dauer nicht denkbar sein. Demgegenüber kann sich die über Deutschland geführte Strecke auf die vorhandene gute Bodenorganisation des deutschen Luftverkehrs stützen und so dem Unternehmen die Voraussetzung geben, die heute an einen modernen Luftverkehr gestellt werden.

Bei den ganz großen Strecken, wie z. B. diejenige von London über Berlin bis Moskau, hat sich das unbedingte Erfordernis ergeben, auch die Nacht dem Flugbetrieb nutzbar zu machen, um die Schnelligkeit des Flugzeuges voll und ganz auszuwerten.

Hiedurch kommen nun die ältesten Handelsstraßen, nämlich die Wasserwege, wieder zu ihrer einstigen Bedeutung. Eine der Hauptschwierigkeiten des Nachtluftverkehrs ist die Orientierung. Der glänzende Wasserspiegel eines Stromes wie z. B. die Donau oder der Rhein, bieten daher die besten Vorbedingungen selbst bei dunkelster Nacht. Während beim Nachtluftverkehr über Land in kurzen Abständen für die sogenannte Befeuern der Strecke, als auch für Zwischenlandungen Plätze vorgesehen werden müssen, eine Anlage, die naturgemäß hohe Kosten mit sich bringt, fällt dieses alles

bei Benutzung des Wasserweges fort, da der Führer jederzeit die Möglichkeit hat zu landen. Auf der seinerzeitigen Versuchs-Nachtluftstrecke des Deutschen Aero Lloyd Berlin—Stettin—Kopenhagen entfielen die Hauptkosten auf die Strecke Berlin—Stettin, während von Stettin bis Kopenhagen außer an dem Abflug und Anflug keinerlei Vorbereitungen getroffen werden mußten. Selbst schwerer Sturm und tiefhängende Wolken vermochten nicht die Regelmäßigkeit dieser Ueberseeeflüge zu hindern und manchmal kam es vor, daß das Flugboot in nur 10 m Höhe über den Wellen dahinjagte, eine Leistung, die auf einer Landstrecke unmöglich sein dürfte.

Als internationale Großluftwasserwege in Mitteleuropa würden neben dem Rhein, der die holländischen Häfen dem industriellen Binnenlande sehr viel näher brächte, vor allen neben den großen innerdeutschen Flüssen wie Elbe und Oder, die Donaulinie bis zum Schwarzen Meer in Betracht kommen. Durch die Donaulinie wird für Rußland ein neuer Weg, der besonders für den Frachtenluftdienst in Frage kommen dürfte, eröffnet, denn die großen russischen Ströme Dnjester, Dnjepr und Don führen vom Schwarzen Meer aus zu zentralen Punkten des russischen und ukrainischen Wirtschaftslebens wie Kiew und Nischni Nowgorod. Besonders im Hinblick auf die wohl für einige Zeit noch ungeklärten russischen Verhältnisse mit dem Mangel an notwendigen Verkehrsmitteln dürfte diese Form des Luftverkehrs, die einen nur geringen Kostenaufwand benötigt, russischerseits begrüßt werden.

Technischerseits ist der Grundstein für die erfolgreiche Durchführung dieses Gedankenkomplexes bereits in verheißungsvoller Form gelegt worden. Unter den Flugbooten ist hier an erster Stelle der „Dornier Wal“ die Schöpfung des deutschen Konstrukteurs Dornier, zu nennen, des genialen Mitarbeiters des Grafen Zeppelin. Welche Sicherheit einem Flug mit solchem Boot beizumessen ist, zeigte die stattgefundene Ueberfliegung der Alpen von italienischer Seite aus bis zur Schweizer Bodensee-Grenze. Denselben Typ verwendet die Nordiska Flygrederiet auf der Strecke Danzig—Stockholm, die im Anschluß an die Strecke London—Berlin—Danzig—Moskau betrieben wird und auf der Rekordleistungen erzielt wurden, indem die 600 km betragende Strecke in nur 2 Stunden und 15 Minuten bei vollster Belastung (2000 Kilogramm) zurückgelegt werden konnte.

Weil für den Nachtluftverkehr über See keinerlei besondere Vorbereitungen getroffen werden müssen, ist beabsichtigt, diese Linie auch im Nachtflugverkehr zu betreiben. Als Parallelerscheinung zur Ausnutzung von Flußläufen muß die Tendenz gewertet werden, entlang der Küste Luftverkehrsstrecken einzurichten. So wurde im Vorjahre bereits vom Deutschen Aero Lloyd die Linie Bremen—Hamburg, Stralsund—Stettin—Köslin, Stolp—Danzig—Königsberg dem Verkehr übergeben. Eine weitere eminent wichtige Verbindung wäre die des direkten Wasserluftweges Hamburg—London, die bei der wirtschaftlichen Ausnutzungsmöglichkeit des Walflugbootes und der zweifellos starken Frequenz wohl als erste berufen sein dürfte, sich aus ihren Einkünften zu erhalten.

Zusammenfassend sehen wir, daß dem Flugboot drei große Verwendungsmöglichkeiten für die Zukunft gegeben sind: Der Flug über große Wasserstraßen des Binnenlandes, die Ueberquerung der europäischen Meere

und endlich die Bezwingung des Weltozeans. Wenn bisher nur Anfänge dieser Entwicklung in Erscheinung getreten sind, so liegt das weniger daran, daß die technischen Möglichkeiten nicht vorhanden waren, insbesondere da — wie oben erwähnt — die Bodenorganisationsfrage bei weitem leichter als im Landflugverkehr zu lösen ist, sondern vielmehr waren es politische Momente,

die letzten Endes doch wieder auf die ganze Welt ihre Wirkung ausüben, denn durch diese wird verhindert, daß sich der Erfindungsgeist in Verbindung mit dem technischen Können überall gleich frei entfalten kann, um über die Erschließung der Länder und Binnenmeere hinaus den Weltverkehr durch den transatlantischen Flug anzubahnen und zu verwirklichen.

Der Fallschirm.

Der Umstand, daß in letzter Zeit wieder mehrere Fallschirmabsprünge stattfanden, die einerseits Piloten das Leben retteten, andererseits bei einer Vorführung zu einem tödlichen Unglück führte, gibt uns die Gelegenheit, diesem ältesten aller Luftfahrzeuge neuerdings eine Betrachtung zu widmen.

Unter Hinweis auf unsere Veröffentlichungen in den Folgen 2/1924 und 6/1925 möchten wir die Rolle des Fallschirmes im Friedensluftverkehr betrachten. Es ist bekannt, daß dieses Hilfsmittel vielen Kriegsfliegern das Leben rettete, wie auch, daß die Mehrzahl der Fallschirmabsprünge erfolgreich war, d. h. daß der Fallschirminsasse unbeschädigt landen konnte.

Bei Unglücksfällen wurde meist das Nichtöffnen des Schirmes als Ursache erkannt. Wenn daraus auf eine unrichtige Konstruktion geschlossen wurde, so braucht dies nicht immer zutreffend gewesen zu sein. Nicht selten war die Absprunghöhe eine so kleine, daß die Zeit zur vollen Entfaltung der Fallschirmkalotte fehlte, deren Bremswirkung daher nicht zur Geltung kommen konnte. Man kann hieraus den Schluß ziehen, daß es eine Minimalabsprunghöhe, die kaum unter 600 m liegt, gibt.

Ob hier ein Fortschritt noch möglich ist, soll weder in Abrede gestellt, noch behauptet werden. Dafür sei die Aufmerksamkeit auf einen anderen Umstand gelenkt, der unserer Meinung nach der allgemeinen Einführung des Fallschirmes als Rettungsmittel im Flugverkehr hindernd im Wege steht. Es ist dies die Tatsache, daß ja

alle Verkehrsflugzeuge ihre Gäste in geschlossenen Kabinen befördern. Tritt bei einem solchen Flugzeug die Notwendigkeit des Absprunges ein, so ist es mehr als fraglich, ob die ohnedies schon ängstlich aufgeregten Kabineninsassen sich auch bei Vorhandensein der besten Schirmkonstruktion retten können, weil ihnen der Weg aus der Kabine, wenn schon nicht verschlossen, so doch ganz wesentlich erschwert ist.

Bevor man daher in Analogie mit dem Rettungsgürtel und der Schwimmweste der Seeschifffahrt verlangen darf, wie dies wiederholt vorgeschlagen wird, jeder Fluggast habe über ein geeignetes Rettungsmittel zu verfügen, muß man wohl daran denken, ein solches für Kabinenflugzeuge erst zu schaffen. Es fällt uns nicht ein, die zahlreichen, vermutlich längst schon mit dieser Frage befaßten Erfinder belehren zu wollen, aber wir möchten ihnen doch zu erwägen geben, ob der bisher eingeschlagene Weg, jeden Flugzeuginsassen mit einem Fallschirm zu betheiligen, richtig, bezw. ob er zielführend ist. Vielmehr wird sich die Verwendung des Fallschirmes mehr auf jene Fälle beschränken, wo besondere äußere Ereignisse die Sicherheit der Flugzeuginsassen gefährden, also bei Kriegsflugzeugen, sowie bei Flugzeugen bestimmter Verwendungszwecke und nur dort, wo es sich um keine Kabinenflugzeuge handelt, während bei Verkehrsflugzeugen die Sicherheit der Insassen unbedingt durch die Entwicklung der Flugzeuge selbst auf einen zuverlässigen und absoluten Sicherheitsgrad gewährleistet werden muß.

AUS DER FLUGWELT.

5 neue Weltrekorde eines deutschen Flugbootes. Man erinnert sich, daß zu dem kürzlich veranstalteten Deutschen Seeflug-Wettbewerb in Warnemünde zwei doppelmotorige Rohrbach Metall-Flugboote, Type Ro VII „Robbe“, gemeldet waren, die jedoch infolge von Störungen an den Motoren an den Streckenflügen nicht teilnehmen konnten. Erst am letzten Tage, als bei starkem Wind und einem Seegang in Stärke 4-6 die Seetüchtigkeitsprüfungen stattfanden, hatten die Flugboote Gelegenheit, den Beweis einer außerordentlich hohen Seefähigkeit zu erbringen, der ihnen die Bezeichnung „das Flugboot der Zukunft“ eintrug. Um nun zu zeigen, daß diese Flugboote nicht nur bei Start und Landung, sowie beim Manövrieren in hohem Seegang ausgezeichnetes leisten, sondern auch in Bezug auf Tragfähigkeit und Geschwindigkeit den bisherigen gleichartigen Seeflug-

zeugen überlegen sind, hat die Firma Rohrbach Metall-Flugzeugbau G. m. b. H. bei ihrer Kopenhagener Schwestergesellschaft eine dieser Maschinen auf Höchstleistung gründlich ausfliegen lassen. Hierbei wurden nicht weniger als 5 Weltrekorde, die inzwischen von der Fédération Aéronautique Internationale offiziell anerkannt worden sind, aufgestellt. Von diesen Rekorden gehörte einer bisher den Amerikanern, während die übrigen vier von den Dornier-Werken gehalten wurden. Die neuen Weltrekorde lauten im einzelnen:

1. 500 kg Nutzlast über 100 km mit ca. 186 km.
2. 500 kg Nutzlast über 500 km mit ca. 180 km/std.
3. 1000 kg über 100 km mit ca. 186 km/std.
4. 1000 kg über 500 km mit 180 km std.
5. Distanz über eine Strecke von ca. 518 km mit 1000 kg.

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

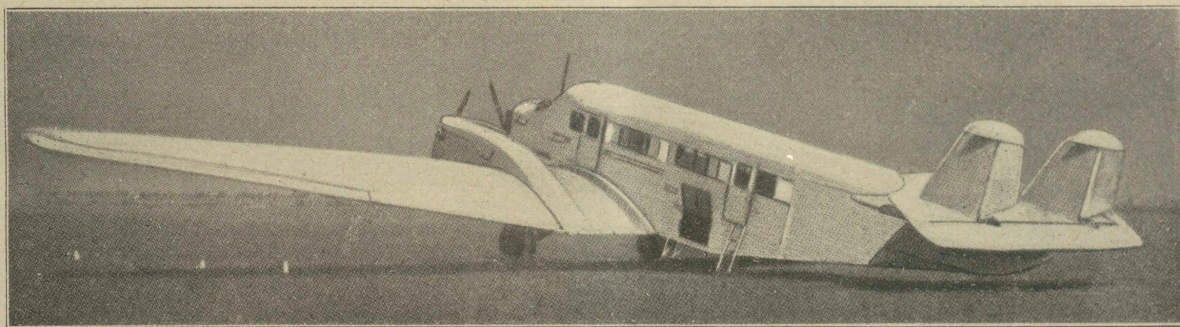
Für die Fachwelt dürfte es von Interesse sein, daß die beim Fliegen der Weltrekorde erzielten Leistungen inzwischen bei neuen Versuchsflügen durch Verwendung anderer Propeller mit günstigerer Wirkung noch überboten sind, und zwar wie folgt: Mit einer Zuladung von 1250 kg, Startzeit 15—20 Sk., Horizontalgeschwindigkeit in Seehöhe mit Normalgas: 201 km/std., Horizontalgeschwindigkeit in Seehöhe mit Höhengas: 217 km/std., Steigzeit von 1000 auf 2000 m 6 Min. Diese Leistungen sind von der D. V. L. bestätigt.

Das Junkers Groß-Verkehrsflugzeug G 31 der Junkers-Werke, Dessau, stellt derzeit das größte deutsche Landflugzeug dar. Es ähnelt in der Form der bekannten Type G 23, besitzt aber einen 3 m breiten Rumpf, der sechsfach unterteilt ist und aus zwei durchgehenden Etagen besteht, wobei die untere Etage als Ladekeller fungiert. Es ist solcherart sowohl für die Bequemlichkeit der Passagiere, als auch für größte Unterbringungsmöglichkeit des Passagiergepäcks, wie auch der Frachtsendungen und Sperrgüter vorgesorgt. Das

chenbelastung eines Flugzeuges ($32,6 \text{ kg/m}^2$). Formeln für Zusammenhang zwischen Spannweite, Flügelfläche, Gewicht und Flächenbelastung sind zahlreich, doch meistens falsch. Die Statistik ergibt eine Beziehung zwischen Gewicht und Flächenbelastung in Form einer Parabel mit dem Exponenten 1,6, wobei größte Streuung bei Raubvögeln auftritt, da der Normalflug mit Antriebsüberschuß erfolgt. Günstiges Seitenverhältnis für Segler, insbesondere Meeressegler, sind bezeichnend; beim Albatros 1:17,65. Das Verhältnis Spannweite zu Länge schwankt wie bei Flugzeugen zwischen 1,75 bis 2,25; Grenzfälle sind beim Flamingo (1,32) und Albatros (3,62). Der Aufriß ist ebenfalls bezeichnend für die Flugart. Profilmessungen an Vögeln sind spärlich (Kapteyn 1910/11, Jankowsky 1910). Es entsprechen etwa die Profile:

- Göttingen 441 — dem Albatros,
- Göttingen 451 — der Polarmöve,
- Göttingen 416 — der Turmschwalbe.

Ersteres ist ein ausgesprochenes Segelflugprofil, letzteres



Junkers Groß-Verkehrsflugzeug G 31

Großflugzeug, mit 3 Motoren von 1000/1200 PS und nahezu 100 m^2 Flächeninhalt, hat einen eigenen Hilfsmaschinenraum mit Motor für Beleuchtung, Schnelltankung, Funkdienst und Anlaßkompressor. Der Passagierraum ist für 15 Personen eingerichtet.

Vogelflug. In letzter Zeit wird dem Studium des Vogelfluges wieder besondere Beachtung geschenkt, hervorgerufen durch das eingehende Interesse für den Segelflug. Wir entnehmen dem Aufsatz von M. Tichonrawof, „Einige statistische und aerodynamische Angaben über Vögel“, nach NfL. Nr. 39, folgende bemerkenswerte Ausführungen: Die strömungstechnischen und mechanischen Untersuchungen der Vögel und ihres Fluges sind für Motor- und Segel-, insbesondere Schlagflügel-Flugzeuge von großer Bedeutung. Sie sind nur möglich durch eine großzügige Statistik, besonders für Vergrößerungsgesetze der Vögel. Zuverlässige Untersuchungen der Vögel und des Vogelfluges sind spärlich (O. und G. Lilienthal, P. Manillard, Marey, V. Tatin, E. H. Hankin, P. Idrac). Die Naturwissenschaftler stehen der Strömungslehre fern, die Aerodynamiker oft der Naturkunde; also ist gemeinschaftliche Arbeit erforderlich. Die Angaben über Flügelfläche, Flächenbelastung, Spannweite und Seitenverhältnis gelten für Normalflug, Gewicht und Flächenbelastung der Raubvögel für Flug ohne Beute. Die Vögel können Flügelfläche, Spannweite Seitenverhältnis und Anstellwinkel im Fluge ändern: Die Turmschwalbe kann die Flügelfläche 1:1,59, das Seitenverhältnis 1:4,47 verkleinern, ihre Schwanzfläche beträgt 16,4 v. H. der gestreckten Flügelfläche. Beim Beuteflug kann sich die Flächenbelastung bis zum Vierfachen vergrößern, sie erreicht beim weißen Falken die Größenordnung der Flä-

Geschwindigkeitsprofil mit kleinen Auftriebs- und Widerstandsbeizahlen. Segler haben dicke Profile (12,5 bis 20,0 v. H.), Nichtsegler dünne Profile (5,0 bis 7,7 v. H.). Schlagfolge beim Ruderflug und Fluggeschwindigkeit sind schwer zu bestimmen, Angaben über diese sind oft unwahrscheinlich.

Die Coppa del Mare für See-, Schul- und Sportflugzeuge wurde auf den 27.—31. Oktober verschoben. Die Coppa del Mare wird im Golf von Neapel ausgeflogen.

Luftverkehr in Polen. Der polnische Aerolloyd wird seinen Betrieb durch die Fluglinie Putzig—Malmö—Kopenhagen erweitern.

Todessturz des Fliegers Dr. Zdenko Lhota. Wie bereits aus den Tagesblättern bekannt, ist am 8. d. der tschechische Flieger Dr. Lhota am Flugplatz in Monte Cello bei den Probeflügen für die Coppa d'Italia tödlich verunglückt. Dr. Lhota, wohl der bekannteste und beste tschechische Flieger, der durch seine ebenso kühne als vollkommen beherrschte Technik überall hochgeschätzt war, stürzte aus einer Höhe von 800 m infolge eines Apparatdefektes mit seinem Mechaniker Kansky ab. Den Mitteilungen zufolge soll durch den infolge Steuerdefektes verursachten Sturzflug die Bespannung des rechten Flügels gerissen sein. Mit Dr. Lhota verliert nicht allein die Tschechoslowakei sondern das gesamte Flugwesen einen der hervorragendsten Flieger.

Die Coppa d'Italia findet vom 11.—15. November statt.

Die Flotte der Deutschen Luft-Hansa. Nach englischen Quellen umfaßt die Flotte der Deutschen Luft-Hansa gegenwärtig folgende Flugzeugtypen: 9 Dornier-

Komet III, 2 Dornier-Komet II, 4 Dornier-Wal, 16 Fokker F. III, 19 Fokker F. II, 2 Albatros L. 73, 1 Albatros L. 59, 48 Junkers F. 13, 19 Junkers G. 24, 10 Junkers A. 20, 3 Junkers K. 16, das heißt insgesamt 133 Flugzeuge von 11 verschiedenen Typen.

Ein Groß-Verkehrslflugzeug, das dreimotorige Armstrong-Withworth „Argosy“, wurde für die Imperial Airways gebaut. Die Maschine hat drei 400 PS Jaguar Motoren mit einem für 20 Passagiere auffallend weit nach vorn gebauten Rumpf. Die Flügel sind Stahlrohr und Holzkonstruktion. Zwischen den Höhenrudern liegen drei nebeneinander eingebaute Seitenrudder. Spannweite ist 27.60 m, Länge 19.80 m, Flügelinhalt 174 m², Nutzlast 2150 kg, Gesamtgewicht 8130 kg, Flächenbelastung 46.7 kg/m², Leistungsbelastung 6.8 kg/PS, Durchschnittsgeschwindigkeit ist 150 km/St., Höchstgeschwindigkeit 176 km/St.



Der Ehrenpreis, gestiftet vom Ministerium für Luftfahrt, für den am 10. Oktober in Rom stattfindenden internationalen Flugwettbewerb „Copa d'Italia“, organisiert vom „Aero-Club d'Italia“.

Caproni Bombenflugzeug CA 73. Ein Doppeldecker mit besonders großem Unterflügel, dickem Profil und stark nach außen geneigten Streben und doppeltem Höhenrudder. Zwei in Tandemanordnung oberhalb dem Rumpf eingebaute Jupiter-Stern-Motoren von je 420 PS treiben je eine zweiflügelige vordere Schraube und eine vierflügelige rückwärts. Die Abmessungen sind: Spannweite 25 m, Länge 15 m, Leergewicht 3400 kg, Nutzlast 2000 kg. Die Maschine nimmt einen Führer, einen Beobachter und zwei Maschinengewehrschützen auf.

Um die internationale Flugversicherung. Bei der Anfang September in Scheveningen stattgefundenen Tagung des Internationalen Transportversicherungsverbandes hat sich die Gruppe der im Flugversicherungsgeschäft arbeitenden Gesellschaften auf Veranlassung der British Aviation Group auch mit den schwebenden Fragen der internationalen Flugversicherung befaßt. Innerhalb des Deutschen Luftpools, dessen Geschäftsführung in Händen der Allianz-Versicherung A.-G., liegt, besteht lebhaftige Neigung dazu, eine internationale Verständigung über die Prämien und Bedingungen im Flugversicherungsgeschäft anzustreben, zumal nachdem einzelne außerhalb des Pools stehende Gesellschaften infolge ungenügender Prämienberechnung bei großen Objekten voraussichtlich erhebliche Verluste erleiden werden.

Luftpostverkehr zwischen Budapest und der Türkei. Die ungarische Post- und Telegraphendirektion teilt mit, daß zwischen der türkischen Postdirektion und der Internationalen Luftverkehrs-A.-G. eine Vereinbarung getroffen wurde, wonach die von Budapest nach Konstantinopel fliegenden Flugzeuge auch nach den übrigen Orten der Türkei und auch nach Syrien und Palästina bestimmte Sendungen mitnehmen. Von Konstantinopel werden die Sendungen mit der gewöhnlichen Post weiter befördert.

Amerika verstärkt seine Luftrüstung. Wie Konteradmiral Mofett, der Leiter des Marinefliegerwesens, mitteilte, werden im laufenden Rechnungsjahr rund zwölf Millionen Dollar für den Ankauf neuer Marineflugzeuge ausgeworfen werden. Die Luftrüstung der Vereinigten Staaten zur See soll um 282 Flugzeuge vermehrt werden, und zwar um 100 Jagdflugzeuge, 47 Beobachtungsflugzeuge, 61 Torpedoabwurf- und Aufklärungsflugzeuge und um 74 Schulflugzeuge. Die neuen Flugzeugmuster werden auf Grund von Ausscheidungswettbewerben ausgewählt, an denen 24 Fabrikanten teilnehmen werden.

Spanien. Vom 24. bis 30. Oktober findet in Madrid der erste Luftfahrtkongreß von Spanien und Lateinamerika statt. Die Tagung wird sich mit dem internationalen Luftrecht, der Entwicklung der Zivilluftfahrt, den Rüstungen in allen Nationen und dem Luftverkehr in Südamerika befassen.

Modellwettfliegen. Vom 27. bis 30. August wurde auf dem Flughafen in Moskau von der Aviachim (dem größten russischen Luftfahrtverein) das erste allrussische Modellwettfliegen veranstaltet, an dem sich 126 Modelle von 50 Modellbauern im Alter von 17 bis 18 Jahren beteiligten. Unter den Modellen waren verschiedene Ein- und Zweidecker-Rumpfmuster und auch zweimotorige Enten zu sehen. Den ersten Preis erzielte über die längste Strecke eine zweimotorige Ente von Schubin, Tula, welche 410 m in 1 Minute 20 Sekunden zurücklegte. Den zweiten Preis gewann Kirstein, Tambow, dessen Ente 403 m erreichte und auch den längsten Dauerflug von 3 Minuten 1 Sekunde ausführte, wobei es auf 50 m stieg. Von den Rumpfmustern erzielte den ersten Preis das Hochdeckermodell Kozloffs, das 130 m in 18 Sekunden durchflog. Besonderes Interesse erweckten die bei Bodenstart vorgeführten sehr schönen Schleifenflüge, sowie Loopings einzelner Modelle.

4250 Kilometer ohne Zwischenlandung durchflogen die Brüder Arrachart auf ihrer Fahrt von Paris nach Bassorah. Zur Verwendung kam ein Henry Potez-Flugzeug mit 600 PS Renaultmotor, und wurde die große Flugstrecke in der Zeit von 26 h 30 min. bewältigt, was einer Reise-Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 161 km/Stunde entspricht.

Das Flugzeug, Type 28 (und fast Type 25 entsprechend), besitzt ein Gesamtfluggewicht von 4700 kg, bei einem Flächenausmaß von zirka 62.8 qm, so daß sich daraus eine spezifische Flächenbelastung von 75 kg/qm, und unter Zugrundelegung der Motorleistung eine spezifische Leistungsbelastung von 8 kg/PS ergibt. Dieser Erfolg, der gleichzeitig einen Welt-Streckenrekord darstellt, beweist neuerlich die hohe Entwicklung der französischen Luftfahrt.

Riedel & Beutel

Kaufhäuser für Herren- u. Damen-Modewäsche

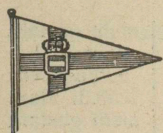
Lieferanten des Union Yacht Club.

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

Für Segelsport:

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

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



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Einladung

zum

Ordentlichen Seglertag

am Sonntag, den 28. November 1926, um 10 Uhr vormittags, im Elektrotechnischen Institut der Technischen Hochschule, Wien, IV., Gußhausstraße.

Tagesordnung:

1. Berichte der Aemterführer,
2. Voranschlag für 1927/28.
3. Wahl des Präsidiums.
4. Satzungs-Aenderungen.
5. Beschlußfassung über die Satzungen der Jugendabteilungen.
6. Allfälliges.

Der Schriftführer:
Schultze h.

Der Vorsitzende:
Frische h.

Wien, am 13. Oktober 1926.

Der Vorstand hat die Wettfahrttermine für 1927 wie folgt festgesetzt:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| Matsee | 31. Juli—3. August |
| Grundsee | 31. Juli—3. August |
| Traunsee | 5.—10. August |
| Attersee | 13.—20. August |
| Wolfgangsee | 22.—27. August |
| Wörthersee | 23.—29. August |
| Mondsee | 30. August—3. September |
| Millstättersee | 1.—4. September |
| Stammverein | 15., 21. und 22. Mai |
| „ | 17. und 18. September |

Der Deutsch-österreichische Länderwettkampf 1927 findet vom 29.—31. Juli am Starnbergersee statt.

Für den Vorstand des Union Yacht Club:
Der Schriftführer: Schultze h.

Wien, am 13. Oktober 1927.

Atterseewoche 1926.

Interne Wettfahrten.

Klubhaus-Handicap am 8. August.

Eigner und Yacht	Wind: W S Stk.: 1-2 m/sek. Bahnlänge: 8,5 sm Ges. Zeit Ber. Zeit	Eigner und Yacht	Wind: W-S Stk.: 1-2 m/sek. Bahnlänge: 8,5 sm Ges. Zeit Ber. Zeit
Dr. H. Hein, Ingeborg	nicht gestartet	F. Gumpinger, Lilly II	3.25.06 3.25.06 IV.
Pöll-Irresberger, Senta	aufgegeben	Dr. G. Langer u. Ing. H. Schachermeyer, Hedy	3.34.33 3.34.33 IX.
C. Fischer, Libelle	„	A. Sturm, Tilly XVII	3.31.54 3.31.54 VI.
Dr. R. Johnny, Ly	4.48.00 4.42.00 Trp.	Dr. H. Kunz, Orplid	3.32.22 3.32.22 VII.
R. Holzapfel, Nix	nicht gestartet	Ing. O. Gottlieb u. Dr. F. Ruckenstein, Molch	aufgegeben
Dr. A. Naber, Hugin	„	Ing. C. Auteried, Pia	3.32.09 3.32.09 III.
Ing. O. Peter, Grane II	„	Dr. Ing. K. v. Tayenthal, Sonntagskind	nicht gestartet
Ing. V. Thausing, Teja	„	O. Treßler, Halunk	„
M. Schmidt, Kismet VI	—		
Dr. A. u. Dr. E. Moritz, Erin	aufgegeben		
Assim Tourgoud Bey, Trix	3.44.42 3.32.42 VIII.		
Dr. A. Frisch, Nina II	nicht gestartet		
Ing. Th. Hitschmann, Sküss	aufgegeben		
R. Urban, Mozzo	nicht gestartet		
O. Winds, Toni III	„		
H. v. Stulier, Welle	„		
Pöll-Irresberger, Wiking I	aufgegeben		
R. Siedek, Venus	nicht gestartet		
Kutzimanno-Werthner, Helga	„		
O. Winds, Sindbad V	„		
Dr. V. Hauser, Husch-Husch	„		
Ing. H. Vogt, Erika	„		
Ing. R. Wälder, Rudi VIII	„		
A. M. Stengel, Rih	aufgegeben	Ing. W. Bräutigam, Malepartus	1.42.36
U. Y. C. T. S., Traunsee II	3.13.52 3.01.52 II.	F. Gumpinger, Lilly II	1.37.27 IV.
O. v. Meiß-Teuffen, Mah Jongg	3.49.51 3.37.51 X.	Dr. G. Langer und Ing. H. Schachermeyer	
Dr. O. Frh. v. Trauttenberg, Pierrot II	nicht gestartet	Hedy	1.32.51 I.
A. C. Angerer, Röntakwinta	„	Dr. H. Kunz, Orplid	1.33.54 II.
O. Grill, Woglinde II	„	H. Schulze, Falkenstein II	nicht gestart.
R. Salcher, Saelde	„	Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckenstein, Molch	1.37.32
Gretl	3.11.56 2.59.12 I.	Ing. C. Auteried, Pia	1.40.44
Dr. A. v. Frisch, Nina II	nicht gestartet	Dr. Ing. K. v. Tayenthal, Sonntagskind	1.36.13 III
Ing. Th. Hitschmann, Sküss	aufgegeben		
Ing. W. Bräutigam, Malepartus	3.28.55 3.28.55 V.		

Wettfahrt um den „August Dehne-Erinnerungspokal“ am 10. August.

Eigner und Yacht	Wind: W Stk.: 2-3 m/sek. Bahnlänge: 4,25 sm
Ing. W. Bräutigam, Malepartus	1.42.36
F. Gumpinger, Lilly II	1.37.27 IV.
Dr. G. Langer und Ing. H. Schachermeyer	
Hedy	1.32.51 I.
A. Sturm, Tilly XVII	1.33.54 II.
Dr. H. Kunz, Orplid	1.38.30
H. Schulze, Falkenstein II	nicht gestart.
Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckenstein, Molch	1.37.32
Ing. C. Auteried, Pia	1.40.44
Dr. Ing. K. v. Tayenthal, Sonntagskind	1.36.13 III

Gewinnerin des Pokals: „Hedy“.

Wettfahrten um die Jollenmeisterschaft.

Eigner und Yacht	13. August	14 August
	Wind: W Stk.: 2-3 m sek. Bahnlänge: 6 sm	Wind: W Stk.: 2-3 m sek. Bahnlänge: 4,25 sm
Assim Tourgoud Bey, . Trix	1.44.10 IV.	1.47.37-5
O. Winds, . . . Sindbad V	nicht gestart.	1.11.49
Dr. V. Hauser, Husch-Husch	1.31.28 II.	1.07.08 II.
Ing. R. Walker, . . . Rudi VIII	2.03.29	1.11.02 IV.
U. Y. C. T. S., Traunsee II	nicht gestart.	1.11.41 V.
Ing. H. Auchentaller, Traweng	2.15.00	nicht gestart.
Dr. R. Friedinger - Pranter, Maus IV	2.08.19	1.18.59
Dr. A. v. Frisch, . . . Nina II	1.43.20 III.	1.14.37
Dr. H. v. Frisch, Zauberflöte	nicht gestart.	nicht gestart.
Ing. Th. Hitschmann, Sküss	2.21.13	"
Dr. Ing. A. Danninger, Rudi I	nicht gestart.	"
H. v. Stulier, . . . Welle	1.53.23 V.	1.09.23 III.
Pöll-Irresberger, . . . Wiking I	1.53.29	1.14.05
R. Siedek, . . . Venus	nicht gestart.	1.11.21
O. Winds, . . . Toni III	1.26.36 I.	1.05.56 I.
Dr. A. Naber, . . . Hugin	nicht gestart.	nicht gestart.
E. Michalek, . . . Lisl III	2.10.37	1.16.18
Ing. O. Peter, . . . Grane II	nicht gestart.	nicht gestart.
H. Schulze, Kl. Falkenstein I	2.03.59	"
Ing. V. Thausing, . . . Teja	2.15.29	"
St. Herz, . . . Swift	aufgegeben	"
Dr. R. Johanny, . . . Ly	nicht gestart.	"
Gretl	1.58.52	1.14.21-5

Gewinnerin des Meisterschafts-Pokales: „Toni III.“

Wettfahrten am 18. August.

Eigner und Yacht	Wind: W-NO Stk.: 1-3 m sek. Bahnlänge: 20 sm
------------------	---

Sonderklasse.

Ing. W. Bräutigam, . . . Malepartus	8.30.37 I.
F. Gumpinger, . . . Lilly II	8.38.43
Dr. G. Langer und Ing. H. Schachermeyer, Hedy	8.42.10
A. Sturm, . . . Tilly XVII	nicht gestart.
Dr. H. Kunz, . . . Orplid	8.43.25
H. Schulze, . . . Falkenstein II	nicht gestart.
Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckensteiner, Molch	8:36.10 III.
Ing. C. Auteried, . . . Pia	aufgegeben
Dr. Ing. K. v. Tayenthal, . . . Sonntagskind	8.31.45 II.

Gewinnerin des „Halunk-Pokales“: „Malepartus“.

40 qm - Rennklasse.

Kutzimanno-Werthner, . . . Helga | 8.43.08 I.
Endgültige Gewinnerin des „Woglinden-Preises“: „Helga“

35 qm - Rennklasse.

O. v. Meiß-Teuffen, . . . Mah Jongg	9.00.35 III.
Dr. O. Frh. v. Trauttenberg, . . . Pierrot II	nicht gestart.
A. C. Angerer, . . . Röntakwinta	8.29.12 disq.
H. Kustermann, . . . Rakete XVIII	nicht gestart.
O. Grill, . . . Woglinde II	aufgegeben
R. Salcher, . . . Saelde	8.32.52 I.
Ing. A. v. Rosmini, . . . Wildfang	8.44.29 II.

Gewinnerin des „Helga-Pokales“: „Saelde“,

22 qm - Rennklasse.

Dr. A. und Dr. E. Moritz, . . . Erin	nicht gestart.
Assim Tourgoud Bey, . . . Trix	8.25.38 I.
Dr. H. Hein und H. Schwabe, . . . Hanna	aufgegeben
Dr. V. Hauser, . . . Husch-Husch	8.59.31 Hav.
F. Böhler, . . . Thjalfi	nicht gestart.
Ing. H. Vogt, . . . Erika	8.32.55 III.
Ing. R. Walker, . . . Rudi VIII	8.29.23 II.
U. Y. C. T. S., . . . Traunsee II	nicht gestart.
Gretl	8.41.35

Engültige Gewinnerin des „Scamp-Pokales“: „Trix“.

20 qm - Rennklasse:

Dr. A. v. Frisch, . . . Nina II	8.19.38 I.
Ing. Th. Hitschmann, . . . Sküss	aufgegeben
Dr. Ing. A. Danninger, . . . Rudi I	nicht gestart.
H. v. Stulier, . . . Welle	8,24 48 II.
Pöll-Irresberger, . . . Wiking I	8.25.10
R. Siedek, . . . Venus	

**Wettfahrt um den „Totila-Preis“
am 20. August.**

Eigner und Yacht	Wind: S-NO Stk.: 1-2 m sek. Bahnlänge: 22 sm
	O. Treßler, . . . Halunk
Ing. W. Bräutigam, . . . Malepartus	9.25.02 IV.
F. Gumpinger, . . . Lilly II	9.21.56 III.
Dr. G. Langer und Ing. Schachermeyer, Hedy	9.37.19
A. Sturm, . . . Tilly XVII	9.25.40 V.
Ing. O. Gottlieb und Dr. F. Ruckensteiner, Molch	9.35.09 VI.
Dr. H. Kunz, . . . Orplid	nicht gestart.
H. Schulze, . . . Falkenstein II	"
Ing. C. Auteried, . . . Pia	8.21.30 II.
Dr. Ing. K. v. Tayenthal, . . . Sonntagskind	aufgegeben
O. v. Meiß-Teuffen, . . . Mah Jongg	nicht gestart.
Dr. O. Frh. v. Trauttenberg, . . . Pierrot II	"
A. C. Angerer, . . . Röntakwinta	"
R. Salcher, . . . Saelde	"
H. Kustermann, . . . Rakete XVIII	8.11.08 I.
Ing. A. v. Rosmini, . . . Wildfang	aufgegeben

Gewinnerin des „Totila-Preises“: „Rakete XVIII.“



Start zum Länderwettkampf.

U. Y. C., Stammverein.

Eigner, Klub	Yacht	19. September	25. September	26. September	Panpreis	Punkt- preis
		Wind: NOS Stk.: 0-2 m sek. Kurslänge: 2,5 sm. Gesegelte Zeit	Wind: S-SO Stk.: 0-1 m sek. Kurslänge: 2,5 sm. Gesegelte Zeit	Wind: SO Stk.: 1 m sek. Kurslänge: 5 sm. (die 5qm-Renn- klasse 2,5 sm.) Gesegelte Zeit		
22 qm-Rennklasse.						
Dr. Fr. v. Reitter, U. Y. C. A. S.	Ferry	2.02.17	1.24.07	2.10.03		
C. Brunner, W. S. R. C.	Woglinde	1.56.25 I.	1.20.49	2.10.34		
R. v. Halle, U. Y. C. St. V.	Rudi VIII		1.13.28 I.	1.49.40 I.		Rudi VIII*)
10 qm-Rennklasse.						
W. Riedel, U. Y. C. St. V.	Willy (P)	1.57.41 I.	1.23.18 III.	2.06.40 II.		
A. Sturm, U. Y. C. St. V.	Bimi II	2.07.11 III.	1.38.20	2.19.28		
Ing. R. Schlenk, U. Y. C. St. V.	Pan			2.12.30		
Ing. H. Imendörffer, U. Y. C. St. V.	Spatz	2.28.19	2.02.57	nicht gezeit.		
K. L. Müller, U. Y. C. St. V.	Kismet V	2.08.34	1.21.38 II.	2.17.15		
Dr. R. Johann, U. Y. C. St. V.	Ly (P)	1.57.52 II.	1.21.10 I.	2.06.07 I.	Ly	Ly
Ing. V. Thausing, U. Y. C. St. V.	Hexl (P)	2.07.23	nicht gezeit.	2.09.46 III.		
K. Krpalek, U. Y. C. St. V.	Meteor	aufgegeben	nicht gest.	nicht gezeit.		
5 qm-Rennklasse.						
Ing. W. Drexler, U. Y. C. St. V.	Putzile-Murl II	2.20.01 I.	1.33.33 I.	1.08.53 I.		Putzile
M. Schmidt, U. Y. C. St. V.	Wo	2.37.13	1.58.19	1.24.55		
Ing. V. Thausing, U. Y. C. St. V.	Wahtawah	2.36.25	1.49.03	1.24.52		
R. Franke, S. V. Fl.	Fidde	2.25.58	1.37.00 III.	1.23.56 II.		
H. Ruhmannseder, S. V. Fl.	Hansl	2.22.20 II.	1.38.06	1.24.42		
K. Otte, S. V. Fl.	Heini	2.23.45 III.	1.35.19 II.	1.24.41 III.		
H. Noser, S. V. Fl.	Hanni	2.38.09	nicht gest.	1.24.53		
Fr. Rollinger, S. V. Fl.	Ly	2.39.24	1.38.45	1.30.13		
J. Dehek, S. V. Fl.	Louisa	2.42.16	2.03.25	1.34.51		

Die mit P bezeichneten Yachten konkurrieren um den Panpreis 1926.

*) Außerdem Schnellkeitspreis.

Ergebnisse der Wörthersee-Woche 1926.

Yacht	Eigner und Verein	23. Juli	24. Juli	25. Juli	26. Juli	27. Juli
		Wind: O Stk.: 2-3 m Sek. Gesegelte Zeit	Wind: O Stk.: 2-3 m Sek. Gesegelte Zeit	Wind: S-SW Stk.: 4-5 m Sek. Gesegelte Zeit	Wind: N Stk.: 0-3 m Sek. Gesegelte Zeit	Wind: SO Stk.: 0-2 m Sek. Gesegelte Zeit
35-qm-Rennklasse.						
Saelde	R. Salcher, U. Y. C. Z. W.	2.12.49	2.07.24	1.53.15	2.23.40 I.	aufgeb. ²⁾
Röntakwinta	A. C. Angerer, U. Y. C. Z. W.	2.11.09 I.	2.04.28 I.	1.32.33 I.	2.34.48	2.45.57 I. ¹⁾
Wildfang	R. v. Sax, U. Y. C. Z. T.	2.19.09	2.09.33	1.43.39	2.27.36 II.	2.57.27 II.
Seraphita	Ing. A. v. Rosmini, U. Y. C. Z. W.	—	—	—	nicht gest.	nicht gest.
22-qm-Rennklasse.						
Sif	K. Treitl, U. Y. C. Z. W.	1.34.19 III.	1.30.54 II.	1.10.53 IV	1.51.52	aufgegeben ¹⁾
Windspiel	Dr. Grientschnig, U. Y. C. Z. W.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.
Frechdachs	V. Herbst, U. Y. C. Z. W.	1.34.50	1.32.06 III.	1.12.03	1.56.51	1.17.57 IV.
Orplid II	Dr. A. Kunz, U. Y. C. Z. A.	1.34.38 IV.	1.33.51 IV.	1.10.10 III.	1.47.59 III.	nicht gest.
Fanfu II	L. Winds, W. S. u. R. C.	1.30.02 I.	ausgeschl.	1.07.38 I.	1.46.53 II.	1.17.12 II. ¹⁾
Schelm	L. Gunzer, U. Y. C. Z. W.	1.33.02 II.	1.35.12	1.07.50 II.	1.48.31 IV.	1.17.37 III. ²⁾
Husch-Husch	Dr. Hauser, U. Y. C. Z. W.	1.36.02	1.30.17 I.	1.13.40	1.41.00 I.	1.17.06 I. ³⁾
Ivola II	F. Clementschitsch, U. Y. C. Z. W.	1.43.41	aufgegeben	1.19.19	aufgegeben	aufgegeben
Lisbeth	M. Ferch, U. Y. C. Z. W.	1.45.27	1.40.06	1.24.10	1.57.47	aufgegeben
Strolch II	Dr. Felsner, U. Y. C. Z. W.	1.37.40	aufgegeben	nicht gest.	2.03.12	nicht gest.
ng II	A. Ferch, U. Y. C. Z. W.	1.49.47	1.41.30	—	—	1.51.03

¹⁾ I. Punktpreis, Preis der Kurkommission Pörschach, Flottenvereinspokal. ²⁾ II. Punktpreis. ³⁾ III. Punktpreis.

⁴⁾ IV. Punktpreis.

20-qm-Renschwertklasse,

Ingo	L. Riedl, U. Y. C. Z. W.	1.28.52	1.30.30	1.05.35 I.	1.50.17	nicht gest.
Toni III	V. Feinig, V. S. V.	1.27.26 I.	1.25.17 I.	1.06.35	1.46.05 I.	nicht gest. ¹⁾

¹⁾ Punktpreis und Sonderpreis, gestiftet von Herrn Hagenauer vom Kgl. Bayer. Yachtklub.

15-qm-Rennklasse.

Alraune II	Dr. Bayer, U. Y. C. Z. W.	1.37.24 I.	1.32.05 I.	1.15.05 I.	1.47.15 I.	nicht gest. ¹⁾
Lisl V	H. Ebner, U. Y. C. Z. W.	1.49.43	1.39.01	aufgegeben	2.09.40	1.49.34 I.
Mücke II	Ing. Radanovics, U. Y. C. Z. T.	1.50.18	1.47.48	1.21.39	2.22.57	nicht gest.

¹⁾ Punktpreis und Sonderpreis der Landesregierung Kärnten.

5-qm-Rennklasse.

Herta	F. Mayer, S. V. F.	1.00.44 II.	1.04.36 I.	1.57.05	1.21.56	1.40.55 I. ²⁾
Gerta	H. Mayer, S. V. F.	0.57.48 I.	1.07.50	1.49.58 I.	1.19.50 II.	1.44.51 II. ¹⁾
Berta	K. Romanseder, S. V. F.	1.02.30	1.07.20 II.	1.51.6	1.17.34 I.	1.50.31
Lerta	R. Salcher, U. Y. C. Z. W.	aufgegeben	1.11.13	1.50.21 II.	1.20.55	1.45.07

¹⁾ I. Punktpreis und Sonderpreis, gestiftet von Herrn Med. Rat. Dr. Baßer. ²⁾ II Punktpreis.

6-m-R-Altersklasse.

Cobra	J. Schur, V. S. V.	2.17.32	2.09.08	aufgegeben	2.24.09 II.	2.30.01 II. ¹⁾
Gefion III	Dr. E. Schreiner, U. Y. C. Z. W.	2.16.46 I.	2.06.24 II.	1.35.19 I.	2.25.35	2.27.06 I.
Rarahu	Otto Wirth, U. Y. C. Z. W.	2.17.02 II.	2.02.45 I.	1.36.54 II.	2.23.23 I.	2.37.28 ²⁾
Gorla	H. Breitegger, U. Y. C. Z. W.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.	nicht gest.

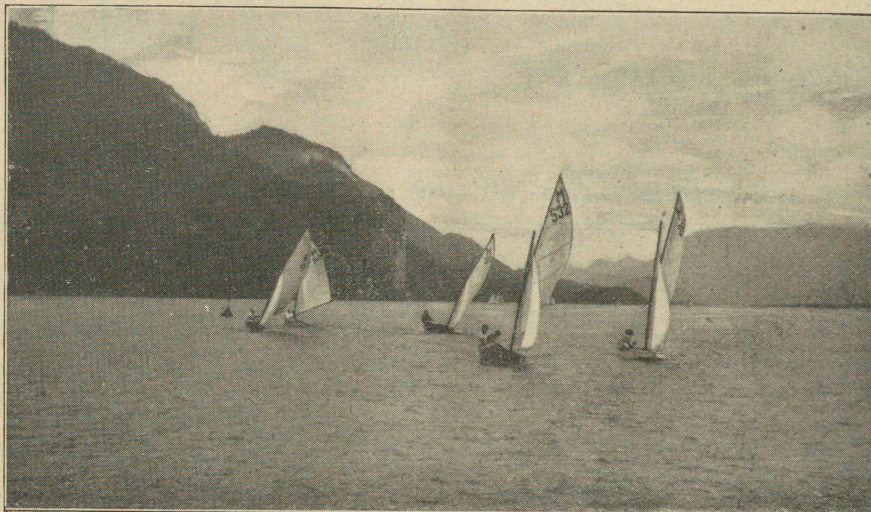
¹⁾ I. Punktpreis und am 25. 7. den Wörtherseepokal endgültig gewonnen. ²⁾ II. Punktpreis.

U. Y. C. Wolfgangsee.

Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestandes. Wolfgangsee-Woche 1926.

Ein Vierteljahrhundert: ein Zeitabschnitt, der zu rückschauender Betrachtung ebenso Anlaß gibt, wie zum Ausblick in die Zukunft. Diesmal freilich ist der Rückblick getrübt durch die Jahre des Kampfes und der Not, Jahre, in denen sich zeigen mußte, ob Turnen und Sport ihr Endziel erreicht haben, Geist und Körper zu stählen. Der Sportbetrieb mußte ruhen und erst in den letzten Jahren konnte er wieder aufleben. Auch heute noch sind die Verhältnisse ungünstig, aber der Aufschwung deut-

Gemeinde St. Gilgen. Von Klubmitgliedern spendeten Preise: Herr Hans Schulze, Herr E. A. Scheidt, Herr Max Friedmann, die Herren Hermann und Richard Peter, Herr Dr. Paul Strohschneider, Frl. Hanni und Herr Otto Fleischmann, Herr Prof. Dr. Hans Frisch und Herr Prof. John Qu. Adams. Ferner war von den Damen und den Junioren des U. Y. C. Wolfgangsee je ein Preis gespendet worden.



Zum Start.

Photo F. Gastberger, St. Gilgen.

lich erkennbar. Der Mitgliederstand des Klubs nimmt zu, namentlich ist eine größere Zahl von Junioren eingetreten, so daß die Gründung einer eigenen Jugendabteilung bevorsteht. Die Flotte des Klubs nimmt zu, natürlich vorwiegend in den kleineren Klassen, der 15- und 20 qm-Rennklasse.

Die bedeutungsvollste Leistung des Klubs im abgelaufenen Zeitraum war die Errichtung einer eigenen Werkstätte, die es gestattet, zwei Sonderklassenboote gleichzeitig zu überholen. Der Bau wurde ermöglicht, indem einige vermögendere Mitglieder das Geld uneigennützig vorstreckten.

Der Jahrestag der Gründung wurde festlich begangen, indem vor allem die Wettfahrten reichlich mit schönen und wertvollen Preisen ausgestattet wurden. Die Landesregierung Salzburg widmete einen sehr geschmackvollen massivsilbernen Pokal, ebenso die

Das Startbild gewann wesentlich durch die Widmung eines Steuermannspreises, der für den durchschnittlich besten Start gegeben wurde.

Außerdem gelangte am Tage des Seglervereins „Nibelungen“ der von diesem gestiftete „Nibelungenpokal“ zur Aussegelung.

Endlich stand der „Herbert Waerndorfer Erinnerungspreis“, ein Wanderpreis, zur Verfügung.

Von anderen Seen hatten zu den Jubiläumsregatten gemeldet: Herr H. J. Vogt („Erika“) des U. Y. C. As., Herr D. Assim Tourgoud Bey („Trix“) des U. Y. C. As., der U. Y. C. Traunsee („Traunsee II“), Herr H. v. Stülner („Welle“) des U. Y. C. Ts., Herr R. Siedek („Venus“) des U. Y. C. As., Herr Sachs („Sechserl IV“) des U. Y. C. Ms., Herr H. Breisky („Hiasl“) des U. Y. C. Ms.

Tatsächlich gestartet sind: 6 Boote der Sonderklasse, 1 der 22 qm-Rennklasse, 3 der 20 qm-Rennklasse, 7 der 15 qm-Rennklasse, 3 der 10 qm-Rennklasse.

Da am ersten Regattatage, dem 21. August, an welchem der Nibelungen-Pokal in der 15 qm-Rennklasse ausgesegelt werden sollte, nur schwacher Wind, teils sogar Flaute herrschte, konnte kein Boot den Kurs innerhalb der vorgeschriebenen Höchstzeit von 2 Stunden 40 Minuten durchsegeln und es mußte die Wettfahrt am 27. August wiederholt werden. Den Pokal gewann „Albatros II“ des Herrn Dr. Paul Strohschneider, U. Y. C. Wgs.

Im Uebrigen waren die Regatten vom Wetter ganz außerordentlich begünstigt. Es herrschte durchwegs „Brunnwind“, der Schönwetterwind des Wolfgangsees, manchmal recht kräftig und böig — umso besser für flotten Sport. Namentlich zur Zeit des Starts pflegte eine scharfe Brise einzusetzen, die den Start, besonders der so überaus leichtwendigen 15er lebhaft und interessant gestaltete, so lebhaft, daß einige kleinere Havarien die Folge waren.

Die Startverspätungen waren folgende:

	Tag	21.	22.	23.	25.	26.
Lotos III	—	1:38	7:16	—	—	—
Falkenstein II	—	—	—	—	—	—
Sleipner	—	—	—	—	—	—
Freya	—	—	—	—	—	—
Jugend	—	—	—	—	—	—
Trix	—	—	—	—	—	—
Venus	—	—	—	—	—	—
Zauberflöte	—	—	—	—	—	—
Libussa II	—	—	—	—	—	—

	Tag	21.	22.	23.	25.	26.
Skadi II	—	—	—	—	—	—
Wildfang II	—	—	—	—	—	—
Albatros II	—	—	—	—	—	—
Grane II	—	—	—	—	—	—
Klein-Falkenstein I	—	—	—	—	—	—
Nöck II	—	—	—	—	—	—
Sechserl IV	—	—	—	—	—	—
Hiasl	—	—	—	—	—	—
Swift	—	—	—	—	—	—

Den Steuermannspreis erhielt demnach „Albatros II“, der bei der Regatta abwechselnd von Dr. Paul Strohschneider und dessen Sohn Harald gesteuert wurde. Es gereicht dem Klub zur Befriedigung, daß gerade dieser Preis seinem langjährigen Oberbootsmann zugefallen ist. Die besten durchschnittlichen Zeiten für einen Start waren: „Kl. Falkenstein“ 6.2“, „Albatros“ 7.6“, „Swift 11.2“ und „Wildfang 13.4“.

Die größeren Verspätungen beim Start sind teils auf Rückruf zurückzuführen, teils auf Irrtum hinsichtlich der Startlinie. Die Boje mußte nämlich diesmal in sehr tiefem Wasser verlegt werden und wurde durch den Wind, da der Wasserspiegel in starkem Fallen begriffen war, so weit abgetrieben, daß sich die Steuermänner nicht nach ihr richten konnten, wie sie es bei unserer früheren Peilung gewohnt waren. Bei der nächsten Wettfahrt wird der Uebelstand durch Anordnung eines verschiebbaren Peilungsmastes behoben sein, was diesmal nicht mehr möglich war.

Die gesegelten Zeiten waren folgende:

I. Sonderklasse.

Unter-scheid.-Nr.	Eigner, Klub	Yacht	21. August	22. August	23. August	25. August	26. August	27. August
S 59	Franz Hopfner, U. Y. C.-Wgs.	Lotos III	—	3.21.33	—	1.57.15	2.27.45	—
S 88	Hans Schulze, U. Y. C.-Wgs.	Falkenstein II	5.09.24	2.06.30	1.37.13	1.56.48	2.15.32	—
S 120	Franz Seemann, U. Y. C.-Wgs.	Sleipner	—	3.20.09	2.07.41	2.04.22	2.39.10	—
S 32	H. Peter, U. Y. C.-Wgs.	Freya	4.40.44	3.19.23	2.06.47	1.55.41	2.31.22	—
S 41	J. Q. Adams, U. Y. C.-Wgs.	Jugend	5.58.29	2.10.51	1.50.57	1.51.28	3.25.10	—

II. 22 qm-Rennklasse.

J 147	D. Assim Tourgoud Bey, U. Y. C.-As.	Trix	—	1.55.02	0.59.02	2.03.10	1.41.40	—
-------	-------------------------------------	----------------	---	---------	---------	---------	---------	---

III. 20 qm-Rennklasse.

Z 266	R. Siedek, U. Y. C.-As.	Venus	—	1.46.41	0.53.44	1.53.00	1.30.36	—
Z 213	H. v. Frisch, U. Y. C.-Wgs.	Zauberflöte	4.19.21	1.48.27	0.58.00	2.06.21	1.44.13	—
Z 236	D. W. Becker, U. Y. C.-Wgs.	Libussa II	4.23.20	ge kentert	1.11.41	2.21.46	1.54.03	—

IV. 15 qm-Rennklasse.

M 540	A. Helmberger, S. V. Nibelungen	Skadi II	4.27.00	2.30.00*)	1.09.15	2.10.50	1.50.35	1.53.11
M 532	J. Haidacher, S. V. Nibelungen	Wildfang II	4.49.11	2.41.36	0.59.26	2.17.35	1.57.07	—
M 370	Dr. Strohschneider, U. Y. C.-Wgs.	Albatros II	4.23.07	2.24.05	1.11.14	2.11.04	1.56.45	1.50.30
M 263	O. Peter, U. Y. C.-Wgs.	Grane II	4.49.43	2.35.05	0.59.29	2.39.22	2.12.32	1.55.51
M 371	H. Schulze, U. Y. C.-Wgs.	Kl.-Falkenstein I	4.13.06	2.17.01	0.57.45	Havarie	1.42.45	—
M 144	P. Odelga, U. Y. C.-Wgs.	Nöck II	4.26.13	2.25.41	1.16.43	Havarie	2.07.58	—
M 119	W. Sachs, U. Y. C.-Mos.	Sechserl IV	—	2.08.30	0.56.30	2.06.28	1.49.58	—

V. 10 qm-Rennklasse.

IV. 284	H. Breisky, U. Y. C.-Mos.	Hiasl	—	2.14.44	1.09.35	2.27.00	2.03.01	—
IV. 141	St. Heß, U. Y. C.-Wgs.	Swift	—	2.34.25	1.04.43	2.35.08	2.10.02	—

*) Ausgeschlossen wegen Berührung einer Boje.

*) 111 Schlußpunkte zugezählt, da aufgegeben.

Da die Windverhältnisse beim eigenen Platze des Klubs zu ungünstig sind, um dort zu starten, hatte Herr Schulze wie alljährlich seine Uferanlagen zur Verfügung gestellt und überdies an einem Ende des Platzes ein eigenes Häuschen errichten lassen, so daß die Starter

und Zielrichter ungestört amtieren konnten. Diese Vorsorge, für die der Klub Herr Schulze zu großem Dank verpflichtet ist, erwies sich sehr nützlich, da es nur dadurch möglich war, bei dem starken Besuche namentlich des ersten und letzten Regattatages, diese

minutiösen (richtig: „sekundiösen“) Obliegenheiten klaglos zu erfüllen.

Den offiziellen Kern der eigentlichen Festveranstaltungen bildete die außerordentliche Generalversammlung, welche Sonntag, den 22. August, im Gemeinderats-Sitzungssaale der Gemeinde St. Gilgen stattfand, Herr Schulze hielt über Einladung des Vorstandes die Festrede, woran sich die Wahl von Ehrenmitgliedern schloß, die per akklamationem erfolgte. Es wurden gewählt: der Vorstand des Vereines, Herr Prof. Dr. Hans Frisch und Primarius Dr. Paul Strohschneider, die beide, letzterer die ganze Zeit als Oberbootsmann, seit 25 Jahren im Klub tätig sind, Herr Primarius Dr. Max Strohschneider und Herr Hermann Peter.

Dank des Interesses, das die Gemeindeverwaltung von St. Gilgen unter Führung des Herrn Bürgermeisters Windhager, sowie die Einwohnerschaft dem Klub und seinem Ehrentage entgegenbrachten, konnte diese Festfeier einen überaus prächtigen Rahmen erhalten. Am Vorabend hatte die Bürgerkapelle eine musikalische Retraite veranstaltet, an welche sich ein Empfangsabend (mit Tanz natürlich) in Fischers „Seepost“ anschloß. Früh des Sonntags prangte der ganze Ort im Fahnschmucke, unter Böllerschüssen wurde auf den Masten des Klubs, der großen Segelboote usw. die Flaggen gala gehißt und an die Generalversammlung schloß sich eine gut vorgetragene Platzmusik. Die für diesen Abend geplante Seebeleuchtung mußte wegen Regens auf den nächsten Abend verschoben werden, der dann allerdings besonders schön war. Schwarze Nacht bedeckte das spiegelglatte Wasser des Sees, als auf vierzehn Höhen der Umgebung mächtige Höhenfeuer aufflammten und gleichzeitig große Flammenbrände inmitten der Seefläche sichtbar wurden. Nun wurde es lebendig. Eine große Platte mit der Musik fuhr hinaus und von allen Seiten kamen beleuchtete Ruder- und Motorboote herbei. Die Uferanlagen und Häuser erstrahlten im Glanze Tausender von Lichtern. Der Knall und das Zischen von Raketen kündeten ein Feuerwerk an, das, mitten auf dem spiegelglatten Wasser abgebrannt, wundervolle Lichteffekte bot.

Alles Menschenwerk aber überbot der größte Regisseur: die Natur: Als das Lichtmeer eben im Verblasen war, brach der Vollmond durch die Wolken, die ihn bis dahin verdeckt hatten, und übergab die Landschaft mit seinem zauberhaft milden Scheine. Zugleich erhob sich eine leichte Brise, die den See im Mondlichte silbern glitzern ließ.

Wohl selten hat ein abendliches Seefest so prachtvollen Abschluß gefunden.

Einen Glanzpunkt der Festveranstaltungen bildete die Geschwaderfahrt nach St. Wolfgang, an der fast alle Segel- und Motorboote des Klubs teilnahmen, die großen Yachten mit der Flaggen gala in den Wanten. Eine reizende Ovation bereitete der Ferienhort St. Wolfgang dem Klub: Als das Geschwader

geschlossen die Enge vor dem Ferienhort durchfuhr, erwartete die Ruderflotte des Hortes, vollbesetzt, Boot an Boot, das Geschwader, und die große Freitreppe war dicht besetzt. Ein Kommando, und die Ruder wurden zum Salut erhoben. Gleichzeitig erscholl aus fast 600 jungen Kehlen das dreifache: „Hipp, hipp, hurrah!“ Es wurde herzlichst erwidert, worauf sich die Ruderflotte den Seglern anschloß, um vor St. Wolfgang nochmals, diesmal in Staffeln angeordnet, den Salut zu leisten.

Vom Klubsteg in St. Wolfgang, wo die Boote vertäut wurden, fuhr man mit Motorbooten ins Hotel „Weißes Rössel“, auf dessen wundervoller Terrasse eine Jause eingenommen wurde. Für die Jugend war ein Saal reserviert, wo sie bei den Klängen eines Quartetts dem Tanze huldigen konnte. Dann kam für die Motoren die schwere Arbeit des Schleppens. Ein Großteil der Segler aber verzichtete hierauf und benützte die Abendwinde zur Heimfahrt. Nicht für alle aber genügten sie und so mußte noch in finsterner Nacht schließlich doch geschleppt werden.

Den Abschluß der Festlichkeiten bildete die feierliche Preisverteilung, die gelegentlich des Banketts in Ramsauers Hotel „Post“ stattfand. Die Hufeisentafel mit 85 Gedecken war mit Alpenblumen überreich geschmückt, unter der Decke des Saales zogen sich kreuz und quer die Signalflaggen, an der Stirnseite die offiziellen Flaggen, gegenüber der Tisch mit den Preisen — ein schönes und lustiges Bild. Nach dem Braten wurde Pfirsichbowle in Glasbechern kredenzt, die, aus böhmischem Kristallglas gefertigt, handgraviert die Flagge des Klubs und die Daten des Festes zeigen. Sie verblieben den Gästen als dauernde Erinnerung*).

Bei den Festlichkeiten konnten Vertreter fast aller alpenländischen Seen begrüßt werden, der österreichischen wie der bayrischen. Von offiziellen Persönlichkeiten hatte der Landeshauptmann von Salzburg, Dr. Rehr, sein Fernbleiben entschuldigt, die Vertreter der Gemeinde St. Gilgen waren erschienen. Ferner der Präsident des Vereines Ferienhort, Reg.-Rat Hoch, sowie Hofrat Ottel, Min.-Skr. Dr. Leinwather und Direktor Baumgartner des Ferienhortes.

Einer Ansprache des Präsidenten Prof. Dr. von Frisch folgte eine launig gehaltene, aber sehr ernst gemeinte Rede des Herrn Sektionschefs Baron Alter, die im wesentlichen die nationale Bedeutung des Sports behandelte und verständnisvollen Beifall fand.

Bald darnach trat der Tanz in seine Rechte: das Fest war zu Ende, ein Vierteljahrhundert Vereinsgeschichte abgeschlossen.

Uns bleibt der Wunsch: möge der „U. Y. C. Wgs.“ das nächste Vierteljahrhundert sportlich und gesellschaftlich noch glanzvoller beschließen! F. A.

*) Solche Gläser können beim Vorstand oder Schriftführer des Klubs zum Preise von S 4.— bestellt werden.

Yachtwerft Gebr. Engelbrecht, Berlin-Cöpenick

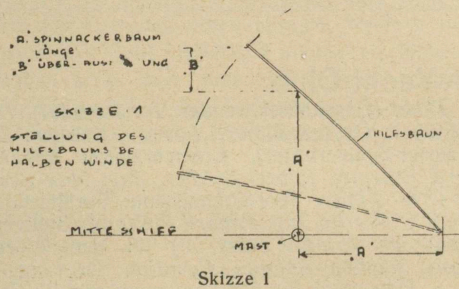
Bestehend seit 1890 — Telegrammadresse: Engelbrechtwerft, Cöpenick

Segel-Motor-Yachten und Boote für Sport wie gewerbliche Zwecke

Die Uebersausnutzung des Vorsegeldreiecks bei Segelyachten.

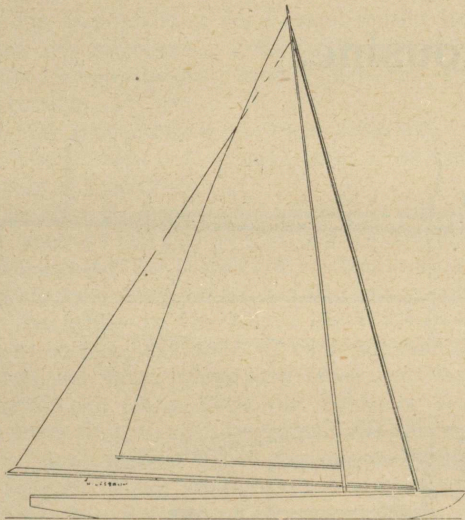
Zur Berliner Herbstwoche tauchte eine neuartige Schotführung des Raumballons auf bei dem 45 qm-Kreuzer „Pusch-Paule“, die es gestattet, auch mit einem wesentlich über die normale Größe hinausgehenden Kreuz-Raumballon zu kreuzen und ihn noch vorteilhafter bei geraumem Wind zu verwenden, wie der Erfolg des Bootes, welches vorher nicht überragend war, gezeigt hat.

Diese Vorrichtung besteht aus je einem an jeder Seite des Bootes angebrachten Hilfsbaum, der im Angriffspunkt der Fock auf Deck drehbar ist und in Dirken aufgehängt ist.



Skizze 1

Nach meiner Auffassung ist dies eine durch die Vermessungsbestimmungen nicht beabsichtigte, unzulässige Vergrößerung der Vorsegel, was aus Skizze 1 her-

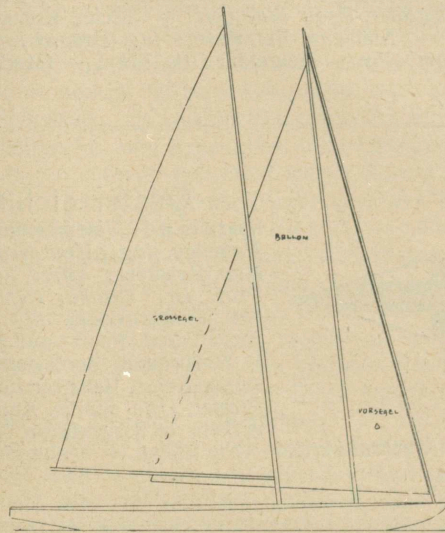


Skizze 2

vorgeht, ein Vorsegel hiermit weiter ausgebaut wird, als es mit dem Spinnacklerbaum möglich wäre.

Wie weit dies zu Auswüchsen führen kann, sei an den beiden Skizzen gezeigt.

Zu Skizze 2: Man kann bei einem 30er oder einem anderen Boot das Vorsegeldreieck so einrichten, daß es bis zum Masttop geht, man kann ferner die Hilfsbäume (Skizze 1) bis über das Heck eines Bootes hinausführen und dadurch erreichen, daß der daran gefahrene Ballon, wie die Skizze 2 zeigt, größer als die sonst übliche Segelfläche wird, so daß man auch ohne Großsegel, wie in dem gezeichneten Falle, schon 7.50 qm mehr hat.



Skizze 3

Zu Skizze 3: Man stellt 2 Masten auf, was in den Vermessungsvorschriften nicht verboten ist, benutzt den vorderen für das Vorsegeldreieck und den achteren für das Großsegel, so daß man nach der Skizze bei einem 30er, 48, 50 qm Amwindsegelfläche hat, die durch Weiterauseinanderstellen der Masten noch vergrößert werden kann.

Vielleicht gibt dieser kurze Artikel der Technischen Kommission Veranlassung, die Vermessungsvorschriften und Baubestimmungen so zu ändern, daß solche Auswüchse unmöglich sind.

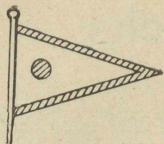
Adolf H a r m s, Tempelhof.

Georg Belitz †. Der bekannte Segler und Wassersportschriftsteller Georg Belitz ist am 4. Oktober an einem Schlaganfall gestorben. Um die Entwicklung des deutschen Segelsportes und des Deutschen Seglerverbandes hat sich Belitz große und bleibende Verdienste erworben, durch die ihm in allen Seglerkreisen ein dauerndes dankbares Gedenken bewahrt werden wird.

Janauschk Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff



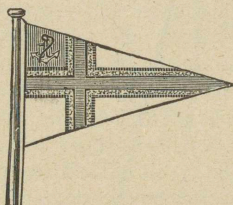
Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

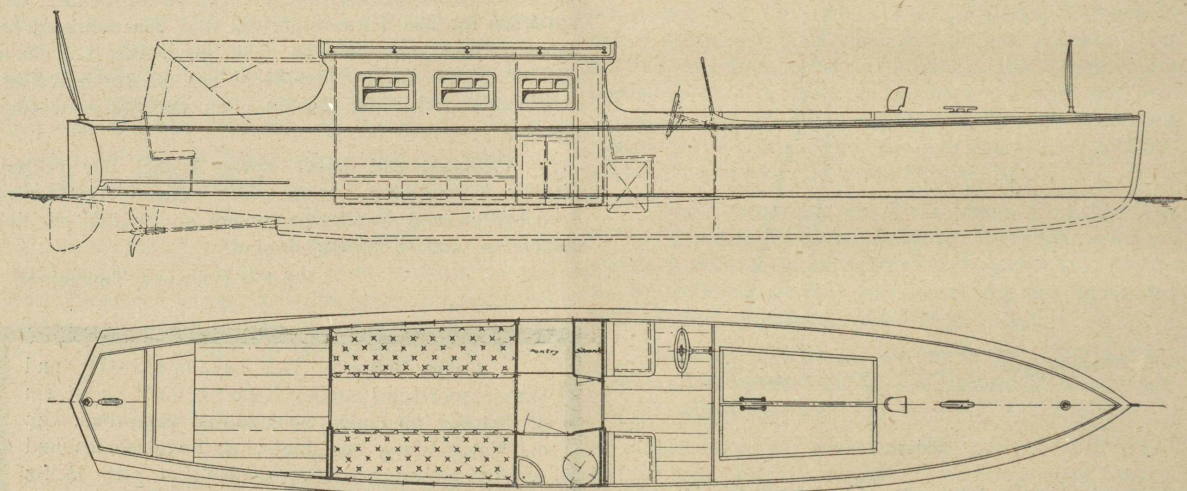
Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: Direktor *Karl Brenneis*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Julius Curjel*, *Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer *Robert Salcher*, *Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner*, *Dir. Willy Herbst*, *Fritz Eppel jun.*, *Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny*, *Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humhal*, *Ing. Max Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zährl*. — 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*. — Schrif.führer: *Doktor Richard Löwy*. — Kassier: *Dr. Emil Kun*. Beisitzer: *Alfred Foest-Monshof* (Kassier-Stellvertreter), *Kommerzialrat Robert Koch*, *Prof. Dr. Ottokar Nemceek*, *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). — Zug- und Bootswart: a) für die Donau: *Dr. Richard Löwy*, b) für den Wörthersee: *Anton Schur*. Beisitzer der Sportkommission: *Kapitän Antonio Cosulich*, *Dr. Ing. Ludwig Richter*, *Otto Winds*, *Kapitän Pietro Zar*. — Delegierte für den Landesverband für Fremdenverkehr in Klagenfurth: *Kapitän Antonio Cosulich*, *Davis Fleischmann*, *Otto Winds*, *Pietro Zar*. — Generalsekretär: *Otto Zährl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon 55.505, 55.506

12 m-Reiselimousine.



Wem die langsame Kreuzeryacht nicht zusagt und wem das schnelle, aber offene Autoboot nicht paßt, weil es keine Uebernachtungsmöglichkeiten bietet, wird automatisch zur Reiselimousine greifen müssen. Sie ist zwar ein Kompromiß, aber bei geschickter Konstruktion und entsprechender Bauausführung ein guter Kompromiß. Eine besonders hübsche Limousine können wir in den untenstehend wiedergegebenen Rissen und dem beigefügten Lichtbild unseren Lesern vor Augen führen. Das Fahrzeug ist von Dipl.-Ing. Bruno Engelbrecht entworfen und auf der Yachtwerft Gebr. Engelbrecht für

Herrn Fritz Schüler, Werder a. Havel, gebaut worden. Die Abmessungen sind:

Länge über alles	11.80 m
größte Breite	2.10 m
Länge i. d. CWL.	11.65 m
Breite i. d. CWL.	1.90 m

Die Verdrängung beträgt nicht ganz 3½ Tonnen. Die Außenhaut besteht aus Stahl, die Inneneinrichtung ist in Mahagoni ausgeführt. Das elegante Boot läuft mit einem 65 PS-Maybach-Motor etwa 31 km in der Stunde.

KANUSPORT.

Mit Faltboot und Zelt.

Wie leistet man Hilfe bei Unfällen?

Mit Erlaubnis des Verlages Quelle & Meyer, Leipzig, bringen wir einen kurzen Abschnitt dem Buche „Mit Faltboot und Zelt“ von Paul Walter.

Dann und wann kommt es vor, daß man Zeuge eines Eootsunfalles ist. Gehört dieses Boot zu einer Wandergruppe, so werden die Rollen der einzelnen Teilnehmer zweckmäßig schon zuvor verteilt sein; andernfalls mag folgende Regelung brauchbar erscheinen.

1. Man versucht zunächst, den Schiffbrüchigen vom Boot aus zu retten. Er darf dabei sich nicht an die Breitseite des Rettungsbootes hängen, sondern nur ans Heck, damit das Boot stabil und manövrierfähig bleibt. Zweckmäßig wirft man dem Schwimmer sofort die Bootsleine zu, nachdem diese mit einem Sitzring, Rückenissen oder wenigstens der Rückenlehne verbunden wurde.

2. Wenn der Gekenterte nicht ohne fremde Hilfe schwimmen kann, begibt man sich ins Wasser. Man steht hierzu ganz auf und hüpfert mit Schlußsprung vorsichtig über Bord, um eine zweite Kenterung zu verhindern. Beim Zweisitzer legt der Zurückbleibende gleichzeitig das Paddel flach auf, um für die Schwankung des Bootes eine Hemmvorrichtung zu schaffen. Es gibt auch Fahrer, die gelernt haben, eine Flanke über Bord zu machen.

3. Ein weiteres Boot der Gruppe bemüht sich mit Auffangen des gekenterten Bootes. Manchmal freilich wird dieses schon irgendwo hängen geblieben sein, ehe man es erreicht.

4. Wer Kameraden in Not nicht beispringt — nötigenfalls unter Einsatz des eigenen Lebens — ist damit für sein Lebtage geächtet!!

Der echte Faltbootler sollte nicht nur schwimmen, sondern auch rettungsschwimmen können. Er müßte wissen, daß der beste Griff bei bereits bewußtlosen Menschen der Kopfgriff ist, daß der Nackengriff sehr ermüdet. Er müßte die Grundlagen der Wiederbelebung verstehen; im folgenden seien sie kurz zusammengefaßt.

Hals und Brust freimachen; Mund und Nase mit den Fingern und einem Tuch von Schlamm reinigen. Körper übers Knie legen; Oberkörper abwärts, Gesicht zur Erde, einige Schläge auf Rücken, damit Wasser aus Lunge abfließt. Wenn Brustkorb sich noch hebt, dann

Arme und Beine nach dem Herzen zu frottieren. Andernfalls folgendes: Körper bäuchlings zu Boden legen, Kopf seitwärts drehen. Selber hinknien, so daß Körper des Ertrunkenen zwischen den eigenen Schenkeln liegt. Hände auf den Rücken (untere Rippen) des anderen, Daumen müssen sich an der Wirbelsäule fast berühren. Nun sich vorneigen, damit Körpergewicht auf den anderen drückt; gleichzeitig diesem die Brust zusammendrücken: es entsteht hörbare Ausatmung. Nach zwei Sekunden Rückkehr; es entsteht Geräusch der Einatmung. So fortfahren bis zum Erfolg, der unter Umständen erst nach Stunden eintritt. Arzt rufen lassen. Sobald Atmung wieder im Gang ist, Haut massieren; dann den Kranken einwickeln, heißen Tee geben, *i n b e o b a c h t e n* und nötigenfalls die künstliche Atmung wiederholen.

Insektenstiche verlangen Salmiakgeist, wie er in jeder Drogerie geführt wird. Schlangenbisse führen kaum je zu schädlichen Folgen, wenn man sich danach gründlich unter Alkohol setzt; die konzentrierteste Form ist hier die beste. Ausschneiden? Unter keinen Umständen in diesem Zustande weiterfahren.

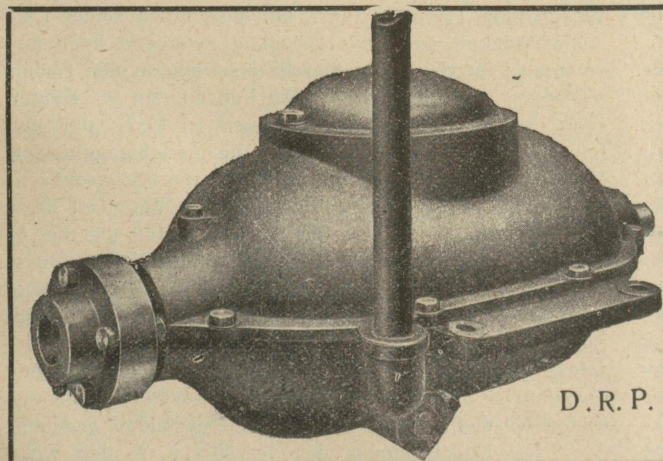
Sonnenbrand ist nicht so harmlos, wie er oft angesehen wird; wenn große Partien der Haut verbrannt sind, führt dies oft zu Herzschwächen, manchmal zu raschem Tode. Nicht alle Personen sind gleich empfindlich gegen Sonnenstrahlen. Wer es in hohem Maße ist, gehe nicht ohne prophylaktischen Schutz aufs Wasser; als solcher empfiehlt sich Ultra-Zeozon, Bibiana usw. Das Einschmieren, wenn der Sonnenbrand eintritt, nutzt wenig mehr, wenn es auch etwas lindern mag. Vor Kühlung durch Wasser ist zu warnen; Oel lindert manchmal.

Die Seekrankheit bei Kabellewasser ist eine üble Sache, gegen die es kaum ein Heilmittel gibt.

Die Augen brauchen Sonnenschutz in Form einer Brille mit entsprechenden farbigen Gläsern.

Wasserblasen sind nicht schlimm. Man kann sie mittels einer ausgeglühten Nadel aufstechen; wenn dies aber nicht dringend erwünscht scheint, warte man ruhig ab, bis sie sich von selbst öffnen.

Eine kleine Taschenapotheke leistet gute Dienste; es gibt deren recht brauchbare in den Sportgeschäften.



D. R. P.

„NIXE“

Bootswende-Getriebe

für 4- bis 300-PS.-Bootsmotoren

Motorboot-Zubehör

„NIXE“ Bootswendegerieße-Fabrik

NICKEL & KÜHNE, BERLIN N 65

Reinickendorferstraße 100

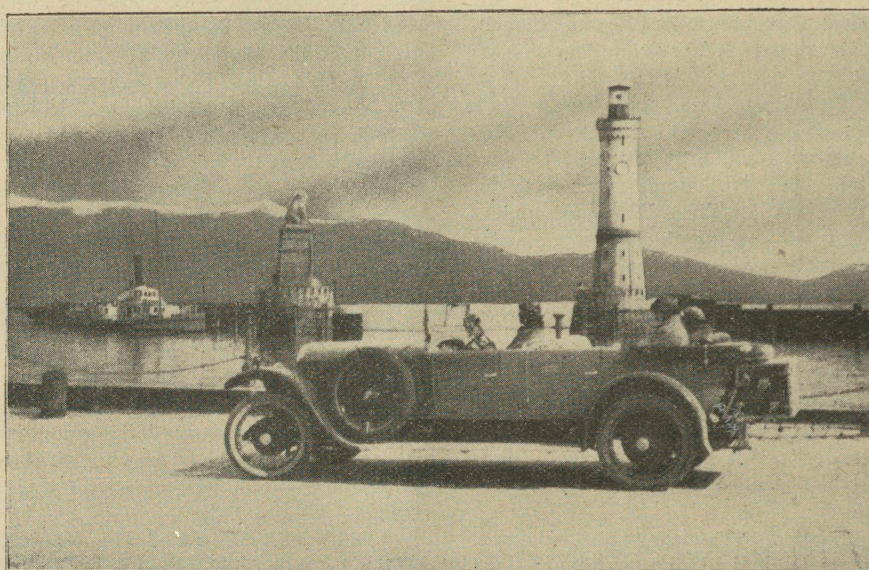
Tel.-Adr.: Nixegerieße Fernruf: Hansa 1431

AUTOMOBILWESEN.

Autorennen.

Wohl nicht zum ersten Male ist dieses Thema im Lichte der Kritik besprochen worden. Wenn es aber gerade in der heutigen Zeit aktuell erscheint, hiezu Stellung zu nehmen, so geschieht dies insbesondere im Hinblick auf die wirtschaftliche Atmosphäre, die nicht allein bei uns, sondern auch in anderen Staaten der Automobilindustrie nicht leichte Lebensbedingungen schafft. So lange das Automobil in seiner ersten Entwicklung vornehmlich ein Sport- bzw. Luxusfahrzeug war, waren Autorennen einerseits zur Vervollkommnung der Wagen, insbesondere lebenswichtiger Teile derselben, andererseits aus propagandistischem Interesse von unbedingt hohem Werte. Vor allem waren hiedurch die Fabriken

richte, sondern nach Billigkeit im Preis und Gediegenheit in der Ausführung. Es wird von vorneherein eine gewisse Durchschnittstypen verlangt, die insbesondere hinsichtlich der Geschwindigkeit nicht allein von dem bürgerlichen Bedürfnis des durchschnittlichen Herenfahrs, sondern auch durch unsere Straßenverhältnisse in bescheidener Weise begrenzt ist. Andererseits wird der gediegenen Ausführung schon aus dem Grunde besondere Beachtung geschenkt, weil die vielfach benützten Zahlungserleichterungen bei der Anschaffung des Wagens eine gewisse Langlebigkeit, schon der Amortisation wegen, erfordern. Mehr noch wird darüber hinaus, bei uns wenigstens, das Automobil nur dann Volksgut



Mit ADM in Lindau am Bodensee

veranlaßt, sich fortlaufend im Sinne der Weiterentwicklung mit der Behandlung von Spezialaufgaben zu befassen, ohne im groß angelegten Serienbau erstarren zu können.

Daß bei einer gewissen Höhe der Entwicklung des Automobils Auslagen in einem solchen Ausmaße, wie dies die Teilnahme an einem Rennen erfordert, in keinem Verhältnis zu dem erreichbaren wirtschaftlichen Gegenwert stehen, ist unschwer einzusehen.

Aus der Vergleichung der Rennergebnisse der letzten Zeit ist in Anbetracht der hervorragenden und nur geringfügig differierenden Leistungen der verschiedenen Wagen schwer zu entscheiden, ob die bessere Leistung dem Wagen oder dem Fahrer zuzuschreiben ist. Daß unter solchen Umständen lediglich ein Reklamewert für den Nichtfachmann überbleibt, läßt die Anzeichen einer gewissen Rennmüdigkeit bei verschiedenen Firmen und Sportkreisen ganz begreiflich erscheinen. Vor allem kommt hiezu noch der Umstand, daß sich der Hauptabsatz heute, wo das Automobil nicht allein mehr Sportfahrzeug, sondern vornehmlich Stadt- und Tourenwagen und Geschäftswagen ist und in der Entwicklung liegt, auch in Europa ein Volksverkehrsmittel zu werden, nicht nach den Spitzenleistungen einer Spezialtype

werden, wenn der Kauf desselben einer Art Kapitalanlage in bestimmten Formen gleicht.

Von diesen Erwägungen ausgehend, verlieren die Autorennen vollends ihre Bedeutung und sinken zu einer, noch dazu sehr kostspieligen, Reklame herab. Es genügt demgegenüber vollauf, wenn ein Wagen von Tirol mit Umwegen ins Burgenland und von Gmünd nach Villach ohne Havarien fährt, um hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit genügend hoch gewertet zu werden, so daß man nicht erst in den Sudan zu fahren braucht. Sowohl dem Fabrikanten als Käufer (von Herrensportfahrern abgesehen) ist klar, daß nur rein wirtschaftliche Erwägungen die ausschlaggebenden Motive eines Autokaufes sind und nicht die Prestigehähen, die die betreffende Firma errungen hat, die noch dazu auf Spezialrennwagen erzielt wurden, durch die nur in ganz vereinzelt Fällen eine Befruchtung des Automobilbaues als solchen möglich ist. Daß bei dem derzeit erreichten Stande im Automobilbau bei Wegfall der Züchtung von Rennmaschinen ein Stillstand oder Rückschritt in der Entwicklung des Wagens nicht zu befürchten ist und Verbesserungen nach wie vor Eingang finden werden, ist schon aus Prestige Gründen gegeben.

Die Ueberwindung der derzeitigen, in den wirt-

schaftlichen Verhältnissen mitbegründeten Stagnation im Automobilgeschäft kann nur durch eine Umstellung zu wirtschaftlichen Produktionsmethoden und Verbilligung des Wagens wirksam unterstützt werden. Dazu sind vor allem auch Sparmaßnahmen auf der ganzen Linie erforderlich, und daß dabei die Rennkosten sehr ins Gewicht fallen, ist begreiflich. Denn die Rennen kosten Geld, viel Geld. Es ist wohl nicht zu hoch gegriffen, die Kosten eines Rennens für eine Firma einschließlich einer Spezialkonstruktion und der notwendigen Spesen, auf einige Hunderttausend Schilling zu veranschlagen. Die Kosten bei verschiedenen Rennen im Jahre summiert, ergeben eine ganz wesentliche Belastung, die nicht allein die Gesamtproduktion verteuern muß, sondern in Zeiten wirtschaftlicher Beengtheit auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt nicht mehr vertretbar ist. Wenn diese in der Tat unproduktiven Auslagen den Firmen erspart werden, könnte nicht allein die Betriebsführung in der Verbesserung der Produktionsmethoden fortschreiten, sondern auch durch Verbilligung des Verkaufspreises und Gewährung von Zahlungserleichterungen der Absatz

wesentlich gehoben werden. Gerade bei einer kleinen Produktion ist die Verteilungsquote der Rennkosten auf den einzelnen Wagen eine nicht unwesentliche. Dazu kommt noch, daß die Rennleistung an sich ja nicht wirksam ist, sondern erst recht der entsprechenden Reklame bedarf, um zur Geltung zu kommen. Daß eine solche in richtigen Grenzen für einen an sich guten Wagen auch allein genügt, beweisen so manche Firmen, die ohne Rennpreise die besseren Geschäfte machen. Die Richtigkeit dieser Erwägungen zeigen die amerikanischen Verhältnisse. Es ist leicht zu ersehen, daß dort, trotz des gewiß nicht geringeren sportlichen Geistes und den Bestrebungen zur Vervollkommnung des Wagens, viel weniger Rennen gefahren werden als in Europa. Ja, daß gerade die führende Automobilindustrie die ist, die sich von allen Spezialleistungen von vorneherein abstrahiert und auf die Erzeugung einer möglichst unverwüsthlichen und möglichst billigen Durchschnittstypen festgelegt hat und dabei groß, berühmt und reich geworden ist, nämlich Ford. Für ihn war, in berechtigter Weise, dem Volke dienen, ein gutes Geschäft.

Zur Popularisierung des automobilistischen Nutzfahrzeuges plant der Salzburger Automobil-Club eine Propagandafahrt mit Nutzfahrzeugen aller Art durch die Alpenländer. Der Start dürfte Graz, das Ziel Innsbruck sein. Der Oesterr. Automobil-Club dürfte dem Projekt günstig gegenüberstehen. Diese Idee des Salzburger Automobil-Clubs ist zweifellos zu begrüßen und dürfte geeignet sein, den Absatz von Nutzfahrzeugen zu beleben.

Der große Preis von Deutschland. Der große Preis von Deutschland, um den in Form eines international ausgeschrieben Rennens am 11. Juli auf der Avus in Berlin gekämpft wurde, brachte gleichzeitig der deutschen Automobilindustrie verdiente Lorbeern.

Der schon frühzeitig einsetzende Massenbesuch der Avus zeigte das allseitig für diese Veranstaltung vorhandene Interesse weitester Kreise und lückenlose Besetzung der Tribünen und dichteste Besetzung der Stehplätze war zu Beginn des Rennens zu bemerken.

Das Rennen führte über die beträchtliche Strecke von 400 km, und konnte man von Anbeginn an das Ergebnis als maßgeblich für Güte und Konstruktion des Siegers betrachten.

Punkt 17 Uhr begann das Rennen, das von den 46 gemeldeten nur von 38 Wagen ausgefahren wurde. Der

leider bei Beginn der vierten Runde einsetzende Regen, der bald wolkenbruchartige Form annahm, forderte ein Todesopfer und mehrere Verletzte, da bei dem von den Fahrern eingehaltenen Tempo von durchschnittlich 150 Stundenkilometern die Kurven einfach zu Problemen wurden.

Nachstehend die Wertungsliste:

1. Carraciola auf 2 Liter Mercedes 2:54:17,8;
2. Riecken auf 3 Liter NAG;
3. Cleer auf 3 Liter Alfa-Romeo;
4. Clause auf 2 Liter Bignan;
5. Klöble auf 1,5 Liter NSU;
6. Prinz Schaumburg auf 2 Liter OM;
7. Scholl auf 1,5 Liter NSU;
8. Islinger auf 1,5 Liter NSU;
9. Santer auf 2 Liter OM;
10. Müller auf 1,5 Liter NSU;
11. Backasch auf 1,5 Liter Brennabor;
12. Reichstein auf 1,5 Liter Brennabor;
13. Feldmann auf 2,1 Liter Hansa;
14. Orska auf 3 Liter NAG;
15. Mitzlaff auf 1,5 Liter Brennabor;
16. Urban-Emmerich auf 1,5 Liter Talbot;
17. Wälti auf 1,5 Liter Bugati 3:31:17,8.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Die Flugpraxis. (Handbuch für Flugschüler.) Von Alfred Gymnich, Fluglehrer (Bibl. für Luftschiffahrt- und Flugtechnik, Bd. 25), 214 Seiten mit 131 Abbildungen. Preis in Ganzl. geb. RM. 8.—. Berlin W. 62, 1926. Richard Carl Schmidt & Co. — Das Buch als Einführungs- und Lehrbuch für den Flugbegeisterten gedacht, behandelt in nach Möglichkeit zusammengefaßter Form das Wesentliche der Materie. Durch zahlreiche bildliche Darstellungen ergänzt, vermag es den an sich umfassenden Stoff in Haupttrichtlinien übersichtlich zu gliedern. Ueber die allgemeine Einleitung des Fliegerberufes an sich zur Tätigkeit der Fliegerschule und Praxis des Fliegens führend, behandelt es noch den Kunstflug, sowie Meteorologie und Navigation. Die allgemein verständliche Darstellungsweise vermag über den umfangreichen und nicht leichten Stoff die entsprechenden Kenntnisse zu vermitteln, so daß das vom Verlag gut ausgestattete Buch seinen Zweck erreichen dürfte.

Zeitschrift für das gesamte Luftrecht. Herausgeber Dr. Otto Schreiber, Bd. 1, Heft 1, 1926. Verlag Walter Gruyter & Co., Berlin W. 10. — Die Herausgabe dieser ganz besondere Aufmerksamkeit verdienenden Schrift geschah von der Erwägung aus, möglichst alle oft verstreut erschienenen Arbeiten, die die Schaffung eines weltgleichen Luftrechtes anstreben, zur Klärung des umfangreichen Stoffes zu erfassen. Die Weltluftfahrt ist heute nicht mehr eine rein technische Frage, sondern vornehmlich eine rechtliche. Gerade am Beginn der ebenso schnellen als länderumspannenden Entwicklung der Luftfahrt muß den Bedürfnissen dieses Verkehrsmittels rechtlich die Bahn frei gemacht werden, da Luftfahrt nur auf internationaler Basis betrieben werden kann. Aus dem Inhalt wäre hervorzuheben die Abhandlung von I. S. Pereterski über „Die Entwicklung des Luftrechtes in der Sowjetunion“ und die besonders gründliche Abhandlung von Dr. O. Schreiber „Der Entwurf eines inter-

nationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten". Unter Berücksichtigung des Luftfahrtkongresses in Brüssel und der Staatenkonferenz in Paris 1925 verdient diese Abhandlung besondere Beachtung im Hinblick auf die beschlossene Schaffung eines Sachverständigenausschusses aus den einzelnen Staaten zur Bildung eines in den beteiligten Staaten gleichlautenden Luftprivatrechtes. Ein wertvoller Schriftenanzeiger sowie das Konferenzergebnis von Paris, die Bestimmungen des Luftpostverkehrs in Deutschland und die Verordnung über den Luftverkehr in Italien beschließen das für die Weiterbehandlung und Bearbeitung dieses Stoffes unentbehrliche Heft.

Unterwegs mit Pinsel und Stift. Malerische Architekturreindrücke, wiedergegeben von H. C. C. Wach. Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin SW. — Eine Sammlung von 40 Graphiken architektonischer Baudenkmalern, die in ausgezeichneter Technik die lebensvolle Erfassung des Geschauten wiedergeben. Der Künstler hat festzuhalten versucht und verstanden, was an seinem Wege liegend in ausdrucksvoller Form seine Aufmerksamkeit erregte. Nicht einem speziellen Thema gewidmet, sondern vielfältige historische Stilformen zusammenfassend, gewinnt die Sammlung harmonische Einheit durch die Einstellung und poesievolle Auffassung des Künstlers, die durch die sorgsame und sachliche Wiedergabe auch dem Beschauer eine geschlossene Bildwirkung vermittelt. Mit Kunstdruckpapier vom Verlage vornehm ausgestattet, kann diese Sammlung als ein sehr empfehlenswertes Werk bezeichnet werden.

Taschenbuch für erste Hilfe bei Unglücksfällen. Von Dr. K. Marloth. Verlag Curt Kabitsch, Leipzig. Preis 60 Pf. — Ein schmales Heftchen in Taschenformat, das in wenigen Schlagworten das Verhalten bei verschiedenen Unglücksfällen gibt und, durch Bilder illustriert.

Sportmädels. Roman aus dem Turn- und Sportleben der deutschen Frau. Von Hugo v. Waldeyer-Hartz. Verlegt bei Koehler & Amelang, Leipzig. — Wir stehen mitten in einer Bewegung, in der das Streben nach Gesundheit, nach wahrer Schönheit und Erziehung alle Kreise erfaßt und insbesondere im Leben der Frau eine befreiende Reform aus ungesunden Ansichten ausgelöst hat. Eine Fülle von Büchern über Gesundheitspflege und Körperkultur haben uns die letzten Jahre beschert und da ist es nur begrüßenswert, daß in dem vorliegenden Buch der durchaus geglückte Versuch unternommen wurde, aus dem Sportleben heraus einen Roman des gesunden, wahren und nicht minder herzfreudigen Lebens zu schaffen. Aus sportfreudigem Denken heraus geschrieben, ist auch der Stil des Buches wahr, kräftig, lebendig und gestaltet oft in sehr schönen Schilderungen Episoden, die in glücklichster Weise das sportbewußte kräftige Selbstgefühl der Frau mit der unbeschränkten Innigkeit des reinen Herzens vereinigen. Wir hoffen, daß sich das hübsch ausgestattete Buch großer Wertschätzung erfreuen wird.

Moderne Kleinschiff- und Bootsmotoren. Von Harry E. Merville. Ein Handbuch für Motorbootbesitzer und -führer. Mit 34 Abbildungen. Verlag Georg Siemens, Berlin W. 57. Preis in elegantem Leinenband Mk. 5.—. — Der in Wassersportkreisen gut bekannte Verfasser gibt in sehr übersichtlicher und zweckvoller Darstellung in großen Zügen einen Begriff von den Konstruktionsgrundlagen des modernen Motors und einen Ueberblick über die wichtigsten und zur Zeit vorhandenen Motorentypen. Von besonderem Wert ist dabei die eingehende Berücksichtigung der Schwerölmotoren für kleine Leistungen, die für den Bootsbetrieb der Zukunft von außerordentlicher Bedeutung sein werden. Aus dem sonstigen Inhalt heben wir hervor: Die technischen und physikalischen Grundlagen des Motors — Viertaktmotoren — Zweitaktmotoren — Die Arbeitsbedingungen an Bord — Der Motor im Boot — Der Propeller — Wendegetriebe und Umstellschraube — Die Pflege des Motors — Betriebsstörungen — Außenbordmotoren — Moderne Motorentypen etc., so daß es als empfehlenswertes Buch bezeichnet werden kann.

Führer durch die Rhein-Ruhr-Häfen auf etwa 160 Seiten, versehen mit reichem Bildmaterial, enthält alles Wissenswerte über die Häfen. Eine geschichtliche Einführung zeigt dem Leser, wie die Häfen sich aus ihren ersten Anfängen zu der heutigen Größe entwickelt haben. Im II. Teil wird die heutige Bedeutung der Häfen eingehend geschildert, während der III. Teil eine ausführliche

Rundfahrt durch die Häfen mit Angabe aller sehenswerten Einrichtungen enthält. In einem statistischen Anhang wird die Verkehrsentwicklung sowie der Umschlag in dem wichtigsten Gerätearten vor und nach dem Kriege dargelegt. Der bestens empfehlenswerte Führer ist in allen Buchhandlungen, sowie in der „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zum Preise von Mk. 2.40 erhältlich.

Körperliche Uebungen für Aeltere. Von I. Späriker. Wilhelm Limpert-Verlag, Dresden A. Mit Beiträgen von C. Böhlke und Prof. Dr. A. Lange, 224 Seiten, 300 Abbildungen, Preis 4 Mark. — Unser Zeitalter des Sportes führt die Jugend zu einer begrüßenswerten Erziehung. Eine Fülle von Büchern weist hierfür die verschiedensten Wege. Kein einziges behandelt die Verhältnisse für Aeltere. So ist es ein dankenswertes Unterfangen des Autors, in einer angepaßten Zusammenfassung von Uebungen die Segnungen der einzelnen Sportgebiete auch den Aelteren zu erschließen, um auch die körperliche Frische im Alter bewahren zu helfen. Das Buch ist mit großer Einsicht und Einfühlung zusammengestellt und behandelt nahezu alle Sportgebiete. Es kann als einzigartiges Buch seiner Art bestens empfohlen werden.

Der Brandtaucher von Dietrich Maydorn, als Heft 167 der Sammlung „Meereskunde“ Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. erschienen (Heftpreis 1 Mark). In sehr interessanten Ausführungen wird vom Verfasser der erste Plan eines Unterbootes des bayr. Freiwilligen W. Bauer dargestellt. Das mit vielen Bildern ausgestattete Heft gibt einen Ueberblick über die Entwicklung dieses ersten, im Jahre 1887 aus der Ostsee gehobenen Unterseebootes Deutschlands.

Alle besprochenen Bücher sind durch Oskar Wilhelm Lechner, Alfred Bermann's Nachflg., Wien, I., Johannesgasse 17, zu beziehen.

Amansis faltbootwerft

Salzburg, Griesgasse 4 / Telephon 784/8

Siegerboote
bei allen österreich. und den bedeutendsten ausländischen Regatten 1925

Beste Tourenboote

Billige Preise



Alleinvertreter für Wien und Musterlager:
2. Bezirk, Sterneokplatz Nr. 7 — Fernruf 33-8-17

Abonnieren Sie die

AERO-REVUE

Illustrierte Monatsschrift. — Offizielles Organ des Schweizer Aero-Club. — Sammlung der offiziellen Mitteilungen des Schweizer Luftamtes. — Einzelheft Francs 1.20. — Jahres-Abonnement (12 Hefte) Francs 12.—

A.-G. AERO-REVUE, ZÜRICH
Sihlstraße 43, Tel. Sel. 36-64

Administration und Vertretung für Oesterreich:
„Flugzeug und Yacht,“ Wien, I., Elisabethstraße 3

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