

BEZUGSPREISE:
für Oesterreich
jährlich K 180.—
halbjährlich K 95.—
Einzelnummer K 16.—

**ÖSTERREICHISCHER
MOTOR
DER FLUG**

BEZUGSPREISE:
für Deutschland
jährlich K 300.—
für das übrige Ausland
jährlich K 400.—

ILLUSTRIERTE ZEITSCHRIFT
FÜR AUTOMOBILISMUS, FLUG,
MOTORBOOTSPORT

MOTOREN-INDUSTRIE
WISSENSCHAFT, TECHNIK,
HANDEL UND GEWERBE, SPORT

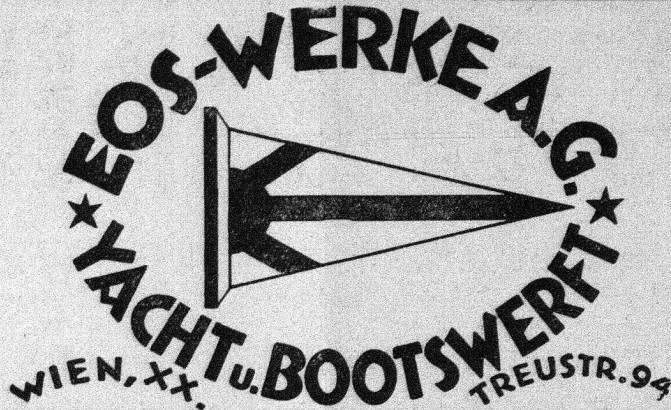
Verwaltung: Wien VIII., Josefstädterstrasse 87. Fernsprecher Nr. 30-0-83.



7-m-Serienboot
Ein flottes Sport- und Tourenboot der „Eos“-Werft

**Automobil-
Spezialwerkstätten :**

Uebernahme von Reparaturen jeder Art, Garagierungen, Verkauf von Personen- und Lastautos, Anhängern und Motorpflügen.



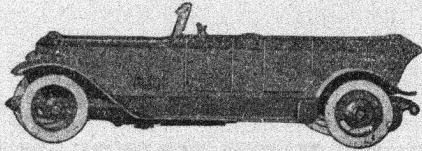
Lastauto-Transporte :

mit gummibereiften Fahrzeugen u. Benzinbeistellung. Auf Wunsch ausführliche Offerte.
Kulante Bedingungen.

TOSKANA-GARAGE

Wien, IV. Bez. Ges. m. b. H. Alleegasse 29
Tel. 59-5-18.

Eigene Reparaturwerkstätte.



Uebernahme von Garagierungen.
An- und Verkauf von Autos aller Marken.
:-: Tag- und Nachtdienst. :-:

SCHÖN & BIEDERMANN

Inhaber: Arnold Schön

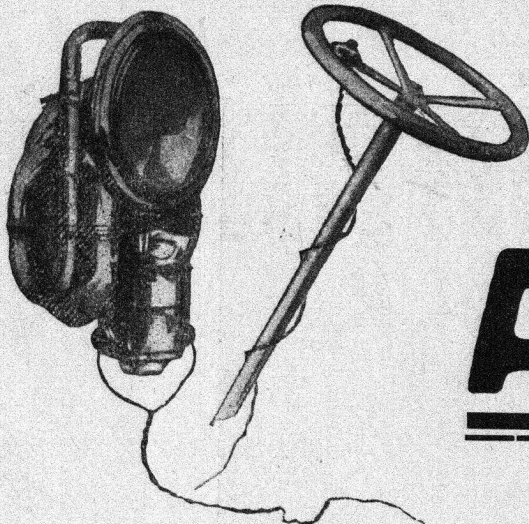
Wien, II., Pazmanitengasse 28

Fernsprecher 40219

Erzeugung und Reparatur von

**Kühler, Reservoirs
Autobeleuchtung**

(Scheinwerfer, Laternen, Karbidbeleuchtung usw.)



Neu!

Patent!

Die
elektrische
Autovox

(mit elektrisch betriebenem Gebläse)

Die Huppe des vornehmen Wagens!

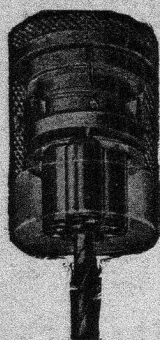
Generalvertretung:

Hugo Gross & Bruder, Wien III., Marxergasse 3

AUTO-PNEUS

ED. HERZ, WIEN IV., GUSSHAUSSTRASSE 2
FERNSPRECHER II/27

EIGENE MODERNST EINGERICHTETE REPARATUR-WERKSTÄTTE.



Selbstspannendes

Grönkvist

Bolierfutter

SKF

Kugellager - Gesellschaft m. b. H.

Wien IV., Wiedner Hauptstr. 23-25

Prag I., Rytiřská 24

Budapest, Konrad v. Pirkner & Co., IX., Ullői-utca 55.

Spezial-Autowinde „RUSCHA“



Einzig praktischer u. einfachster
Wagenheber
(ohne jeden Gußbestandteil)
Patent angem. Muster gesch.
wieder sofort lieferbar.

RUDOLF SCHAFRANEK

Autozubehör, Auto-Öl und -Fett
Wien IX., Hahng. 7. Tel. 21135

„ESA“ KLEINAUTO

3/8 PS, Zweisitzig

Gewicht, komplett 380 kg

AUTO-FABRIK
EGON SEILNACHT

ATZGERSDORF, ERLAAGASSE 18-20

TELEPHON; ATZGERSDORF 137

„AWA“ PNEUSPARER

*Macht aus vier
Mänteln acht
Mäntel.*



AWA APPARATEBAU

J. TOMICZEK & CO.

III. SECHSKRÜGELGASSE 10

TELEFON 437

Der „AWA“ Pneusparer ist ein bewährter, zuverlässiger Elektro-Vulkaniseur (in allen Staaten patentiert). Er repariert den Mantel direkt an der Felge. Dem Automobilisten spart er Mühe, Zeit und Geld. Vorführung und Prospekte kostenlos.

Alleinvertreter für einzelne Länder und Bezirke werden gesucht.

Es gibt nur einen automatischen Benzinsparer!

Das ist der

„Primoris- Benzinsparer“

Wortmarke ges. gesch.

**Konkurrenzlos. Vollständig automatisch.
25 bis 45% garantiert erzielbare Ersparnis.**

Für jede Vergaserkonstruktion. Für alle Brennstoffe. Für alle Fahrzeug- und Stabilmotoren. Keine Massenfabrikation. Jeder Apparat genauest einreguliert. Patente in allen Kulturstaaten angemeldet.

Zahlreiche Atteste liegen zur Einsicht auf. Verlangen Sie Prospekt und Preis bei kurzer Beschreibung Ihres Motors. (Type, Pferdestärken, Tourenzahl, Vergaser). Eigene Versuchsanstalt u. Einbauwerkstätte.

Primoris Ges. m. b. H., Wien IV., Suttnerplatz 5.
(früher Rainerplatz)

Auto- und motortechnische Spezialitäten nach eigenen und fremden Patenten.

Drahtanschrift: Sparprimor, Wien.

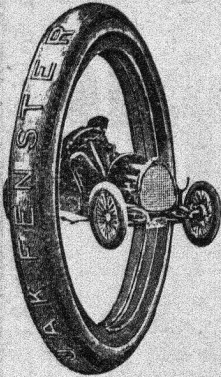
Fernruf: 58-5-09 (interurban.)

Kapitalskräftige Vertreter für überall gesucht!

IFRA
WIEN IV.

FABRIKSNEUE u. GEBRAUCHTE
AUTOMOBILE
AUTOPNEUS
VOLLGUMMI
TELEPHON: 5221

Karl Schilhab
I·WOLLZEILE 40



JAK. FENSTER

Wien IV., Margarethenstr. 22.
Telephon 53-8-28.

Auto-Pneumatiks

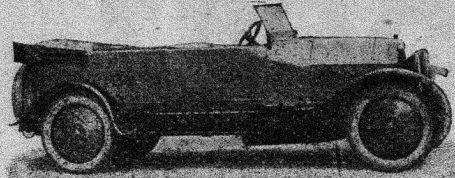
alle Dimensionen, erstklassige
Fabrikate.

Automobile

zum kommissionsweisen Verkauf.

Automobil-Karosserie-Fabrik DEBELAK & Co.

Wien X., Patrubangasse 4 (Favoritenstraße 175)



Ausführung von Autokarosserie-Umarbeitungen aller Modelle billigst und
rasche Lieferung.

Ein- und Verkauf von Autos, Uebernahme aller Reparaturen.



Der neue
BOSCH
MAGNET

ROBERT BOSCH Ges. m. b. H. **WIEN III.**
Untere Weißgärberstraße 20. Telephon 1589 u. 10289
Budapest VIII., Vas-utocza 16. Telefon Jozsef 113-39

AUTO-PNEUS PNEU DUNLOP

Allwöchentlich frische Ware
in allen Dimensionen.

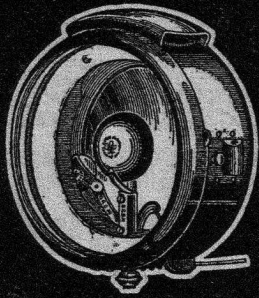
KIEFER & Co.

Aelteste und modernste Pneu-Reparatur-Anstalt

Wien I., Karlsplatz 3

Gegründet 1909.

Telephone: 53-2-15 und 2455/II.



Automobil-Beleuchtungen

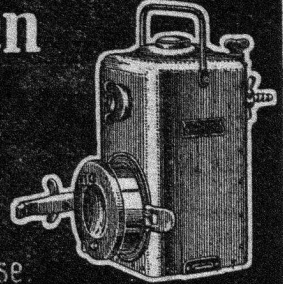
RIEMANN

HERM. RIEMANN, CHEMNITZ-GABLENZ

Brüssel 1910 Grosser Preis



Turin 1911 2 Grosse Preise



MARS

DAS FÜHRENDE DEUTSCHE

MOTORRAD

2 ZYLINDER, 7 PS.

EINGETROFFEN!

ALLEINVERTRETER FÜR ÖSTERREICH:

ALOIS WUTTE, WIEN VII., ZIEGLERGASSE 7.
TELEPHON 30-4-68.

A D L E R Automobile

R. BAYER, Gesellschaft m. b. H.
Wien, IX/4, Franz Josefsbahnstraße 45

Telephon 13801

Neue Wagen prompt lieferbar. Großes Lager von gebrauchten modernen Adler-Automobilen unter Garantie. Große Reparatur-Werkstätte für Autos aller Systeme. Modernste Garage f. 60 Wagen

NEUE AUTOMOBILE

prompt lieferbar

Spezial-Ausführung in
Sport- u. Touren-Autos

Bootskarosserien
u. Torpedo-Façon

AUTOHAUS ANTON KARNER WIEN

I. AKADEMIESTRASSE 4
VIII. LEDERERGASSE 17

WERKSTÄTTEN:

IX. SOBIESKIGASSE 17

TELEPHONE: 11-1-79, 4056/VIII, 17456.

V A R T A



A-Accumulatoren WELTMARKE

überall erhältlich oder direkt bei

Österreichische VARTA- ACCUMULATOREN G. M. B. H.

Wien IV., Waaggasse Nr. 17-19

LADESTATION UND REPARATURWERKSTÄTTE
IM HAUSE

Fabrik: Hirschwang, Niederösterreich

AUTOMOBIL-REPARATUR-WERKSTÄTTE
A. ORASCHEM & A. SCHAUER

WIEN, III. BEZIRK, HAUPTSTRASSE 90

Reparaturen von Personen- und Lasten-Autos unter fachmännischer Leitung. Gewissenhafte und rasche Ausführung zu billigsten Preisen



Generalrepräsentant für die ehem. öst.-ung. Monarchie

Ing. IG. TAUSSIG
WIEN

XVIII/1, Herbeckstraße 122.
 Tel.: 15236, 3205/2, 3205/4.

Reparatur-Werkstätte
 sämtl. Systeme.

Ein- und Verkauf sowie Übernahme von kommissionsweisem Verkauf von Automobilen. Stets großes Lager in Autopneus und sämtl. Gummiwaren.

Automobil-Reparaturanstalt und Garage
G. & L. BRAND, WIEN

Fernspr. 8244 VI., Haydngasse 5 Fernspr. 8244

Fachmännische Ausführung sämtlicher Reparaturen und Rekonstruktion aller Systeme in unserer mit allen Hilfsmaschinen bestens ausgestatteten Reparatur-Anstalt und Garage
EIGENE ZAHNRÄDERFRÄSEREI

Rumpler & Ringer

Personen-, Touren-, Sport- u. Lastenautos.
 Ankauf und Kommissionsverkauf von Kraftwagen

Eigene Reparaturwerkstätte
 Wien, I. Bez., Stubenring Nr. 16

Fernspr. 6 von 37-80 - Fernspr. 20-4-69

KARL SCHMID Wien I., Bartensteinstr. 11-13
 Telefon 3376/VI.

Großes Lager sowie Ein- und Verkauf von gebrauchten Automobilen, Motorrädern und Fahrrädern. Okkasionspreise in neuen Kugellagern. Lager von Auto- und Motorradbestandteilen.

Rudolf Smoliner Karl Kratky

Werkstätten f. Auto- und Maschinenbau

Wien, XIX., Heiligenstädterstraße 117.

F. ROITH & Co.

Wien XVII., Ranftlgasse 13

REPARATUREN

von Last- und Personenautos,
 Neuanfertigung von Ersatzteilen
 laut Zeichnung oder Muster

VERTRIEB

von Last-, Luxus- und Geschäftsautos

ÜBERNAHME

von Garagierungen.

PNEUMATIK

Lager aller Dimensionen

MÄNTEL u. SCHLÄUCHE

Größte und modernst eingerichtete

SPEZIALWERKSTÄTTE

mit Dampfvulkanisier-Apparaten

FÜR REPARATUREN

J. & M. PICHLER

Wien V., Ziegelofengasse Nr. 28

Telephon 54489

AUTOMOBILE

AUTOZUBEHÖR

Automobil-Reparaturwerkstätte:

Wien V., Hartmannngasse 1a.

KUGELLAGER u. STAHL-KUGELN

in jeder Dimension und für jeden Zweck prompt ab Lager

F. KVASNIČKA, WIEN XIII., Linzerstraße 47
Telephon 80371.

AVIS!

Wir haben unsere Büros ab heute

Wien II., Ob. Donaustraße 51
eröffnet.

Telephon 47-9-33
und 43-1-74

Telephon 47-9-33
und 43-1-74

Vertrieb von allen Arten

Zündkerzen - Magneten - Lichtanlagen
Scheinwerfer, Bosch Eisemann S u. H etc.

Automobilhandels-Ges. Wilhelm Elbogen & Comp.

Wien II., Obere Donaustraße 51.

AUTO- UND MOTORRAD-ZUBEHÖRE

aller Art, Pneumatiks, Garagen und Reparatur-Werkstätten. Spezialist in Kolbenringen bis zu 500 mm.

JOSEF NIESNER, WIEN, VI.

Schmalzhofgasse Nr. 10.

Fernsprecher Nr. 53-66.

TOMAN & KOMP.

Wien, IV., Prinz Eugenstraße Nr. 30

Telephon Nr. 54386

Nachtlephon Nr. 2703

Permanenter Ein- u. Verkauf von Touren-, Sport- und Lasten - Automobilen

Eig. modernst eingerichtet. Reparaturwerkstätte

MOTORRAD-ZUBEHÖR

PNEUMATIK-AUSRÜSTUNG U. REPARATUR-MATERIAL

MOTORRAD-ZUBEHÖR-VERTRIEB

WIEN I., RATHAUSSTRASSE Nr. 17

Telephon 4133/VI.

Legitime Händler Rabatt.

APOLLO

Autogleitschutz- u. Pneu-Reparatur-Werkstätte

Josef Rath, Wien, XIX, Heiligenstädterstraße Nr. 3. (Ecke Nußdorferstraße.)



Autoreparaturen an Personen- und Lastwagen

Maschinenbau und Maschinenreparatur

Akkumulatorenvertrieb und Ladestation

RICHARD KOREF, Technisches Büro und Maschinengeschäft

Zentrale: WIEN, IX., Servitengasse Nr. 17

Garage: WIEN, IX., Hahngasse 11

Fernsprecher 22.040 und 5084/VIII

Übernahme von General- und Detailreparaturen an Last- und Personautos sowie an Maschinen aller Art. Prompte und fachmännische Durchführung.

Stets größeres Lager in Luxus- und Nutzaautos

PNEUS



PNEUS

Österreichischer Flugtechnischer Verein

Präsidium:

Präsident: Warchalowski August, Generaldirektor.

Vizepräsidenten: Enderes Bruno, Ing., Sektionschef; Hierhammer Heinrich, Vizebürgermeister a. D.; Rebernigg Franz, Ing., Baurat.

Gleit- und Kleinflugzeugsektion:
(Übungsplatz: Perchtoldsdorf bei Wien.)

Akademische Sektion
an der Technischen Hochschule:

Vorsitzender: Gazda Anton, Ing.

Ehrenobmann: Knoller Rich., o. ö. Prof. a. d. Techn. Hochschule.

Sekretariat des Österreichischen Flugtechnischen Vereines: Wien, I., Friedrichstraße 4. Fernsprecher 383.

Österreichische Motorrad-Sport-Kommission

Vorsitzender und Schriftenempfänger: Stingl Josef, Wien III., Eslarn gasse 13.

Haller Richard, Präsident des D. Oe. M. V. cooptiertes Mitglied.

Vorsitzender-Stellvertreter: Karl Lohr, D. Ö. M. V.; Schriftführer: Ing. Rudolf Hendrich, A. M. V.;

Kassier: Hans Dohnal, M. Sektion Wr. R. C. „Sturmvogel“; techn. Referent: Ing. Fritz Tramer, M. K. Klosterneuburg; Beiräte: Erwin Steidtner, Wr. motorsportl. Herrenfahrervereinigung; Karl Mayer, Grazer R. u. Motorsport-Club Schönau; Ing. Erich Goedicke, Motorfahrerverein Baden und Umgebung. — Postsparkassenkonto Nr. 122.503.



Deutschösterreichischer Motorfahrer-Verband

Präsident: Haller Richard; Vizepräsidenten: Lohr Karl, Ingenieur Hendrich Rudolf.

Schriftführer: Karl Haybach, Hans Sannemann; Kasseverwalter: Hans Dohnal; Archivar: Casar Logan; Obmänner der Fachausschüsse: Ing. Rud. Hendrich (Sport); Waldemar Pechan (Fahrt u. Touren); Gustav Schmidt (Redaktion); Dr. Wilhelm Wantuch (Rechtsschutz); August Renner (Wirtschaft); Ernst Rösner (Geselligkeit). — Verbandsvereine: Motorfahrer - Sektion des Wr. R. C. „Sturmvogel“ — Motorfahrer - Sektion des Wr. R. C. „Wiedner Radler 1897“ — Motorfahrer - Klub Klosterneuburg — Motorfahrerverein Baden und Umgebung. — Sekretariat: Wien VII., Neustiftgasse 51. — Bureaustunden: Jeden Dienstag und Donnerstag von 5—7 Uhr. — Postsparkassenk. 61789.

Allgemeiner Motorradfahrer-Verein

Obmann: Josef Kummer; Obmann-Stellvertreter: Waldemar Pechan. Schriftführer: Hermann Medinger, Wien IX., Porzellangasse 19. — Telefon 13-1-71.

Postsparkassen-Konto Nr. 150, 187.

Allgemeiner Automobil-Verband

Schriftenempfänger:

Vizepräsident Orelli

Redaktion: „Österr. Motor“, Wien VIII., Josefstädterstr. 87
Postsparkassen-Konto Nr. 182.955

Motorfahrer-Sektion des Wr. R.-C.

Klubabend **„Sturmvogel“** Verbandsverein
jeden Donnerstag des D.-Ö. M.-V.

Klubheim: Hotel Fuchs, Wien XV., Mariahilferstraße 188

Sektionsleiter: Hans Dohnal.

Sektionsfahrwart: A. Schwandner. Schriftf.: Th. Kästner jun.

Wiener motorsportliche Herrenfahrer-Vereinigung

Präsident: Hans Ulrich; Präsidialmitglieder: Ing. Erich Goedicke, Ing. Oskar Hacker, Direktor Nikolaus von Jakabffy, Ing. Karl Köhler, Erwin Steidtner

Sekretariat: Wien XIII., Glorietteg. 15/II. Fernspr. 84.705

Motorfahrer-Sektion des Wr. R.-C. „Wiedner Radler 1897“

Verbands-Verein des D. Ö. M. V.

Klubheim: Wien IV., Alleegasse 53 (Trojan).

Klubabend jeden Mittwoch 7 Uhr. Anschriften dorthin zu richten. — Sektions-Obmann: Ing. Erich Goedicke.

Verband österreichischer Flieger

Sekretariat:

Wien VIII., Kochgasse 15

Telephon 3245/VI Postsparkassen-Konto Nr. 189.009

Motorfahrer-Klub Klosterneuburg

Verbandsverein des D.-Ö. M.-V.

Obmann: Ing. Fritz Tramer, Obmann-Stellv.: Stefan Mihich. Schriftenempfänger der Obmann, Klosterneuburg, Kierlingerstraße Nr. 26.

Österreichischer Flug-Sport-Club

Gegründet 1911. — Telefon Nr. 82.129

Präsident: Marine-Oberingenieur Paul Eyb

Vizepräsident u. Kassenverwalter: Hauptm. a. D. R. Pflanzner

Sekretariat: Wien VII., Breitegasse 7

Motorfahrerverein Baden und Umgebung

Verbandsverein des D.-Ö. M.-V.

Obmann: Linienschiffsltn. a. D. Dr. Otto Teimer; Obmann-Stellv.: Friedrich Blechner. Klublokal: Restaurant Zimmermann, Baden, Wassergasse. Klubabend jeden ersten Mittwoch im Monat. Anschrift an die Schriftleitung Baden, Pergerstraße 15, Telefon 80

Verband der Auto-Garagen

Wien IV., Alleegasse 29/7

Postsparkassen-Konto: 191.001 Fernsprecher: 55-5-18

Präsident: Friedrich Rotter

Vizepräsident: Leopold Toman

ÖSTERREICHISCHER MOTOR DER FLUG

ILLUSTRIERTE ZEITSCHRIFT
FÜR AUTOMOBILISMUS, FLUG,
MOTORBOOTSPOBT

MOTOREN-INDUSTRIE,
WISSFNSCHAFT, TECHNIK,
HANDEL UND GEWERBE, SPORT

Erscheint am 1. jeden Monats. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet. Verwaltung: Wien VIII., Josefstädterstr. 87, Fernspr 30083
Schriftleitung für Automobilismus: Wien VIII., Josefstädterstr. 87. Schriftleitung für Luftfahrt: Wien I., Friedrichstr. 4.

VIII. Jahrgang

Wien, 1. Juni 1921

Nr. 11/12

Offizielles Organ

des Öst. Flugtechnischen Vereines, der Öst. Motorrad-Sportkommission, des D.-Öst. Motorfahrer-Verbandes, der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung, Allg. Automobil-Verbandes, Allg. Motorradfahrer-Verein, Motorfahrer-Sektion d. W. R. C. „Sturmvogel“, Motorfahrer-Sektion d. W. R. C. „Wiedner Radler“, Motorfahrerklub Klosterneuburg, Motorfahrerverein Baden u. Umgeb., Verb. öst. Flieger, Öst. Flugsport-Club u. d. Verb. d. Auto-Garagen.

Die heimische Motorbootindustrie und der Motorbootsport. Die Schiffswerft der Eos-Werke.

(Mit 11 Abbildungen.)

Es ist ein ausgezeichnetes Wort, das besagt, daß Bedürfnisse erkennen und Bedürfnisse schaffen das Geheimnis allen ökonomischen Handelns sei. Unwillkürlich kommt es einem in den Sinn, wenn man die Arbeit betrachtet, woran die jungen Eos-Werke sich gewagt haben. Nun: Das Bedürfnis nach einer groß angelegten Schiffswerft in dem zusammengeschmolzenen Oesterreich erkannt zu haben und das Bedürfnis nach Wasserfahrzeugen schaffen zu wollen, das war keine sogenannte geistreiche Idee, sondern ein höchst trivialer Gedanke, jedoch von der Selbstverständlichkeit und Treffsicherheit einer Erfindung, die mit einem Hieb einen unbegreiflich lange verborgenen Schatz bloßlegt.

Die Donau durchströmt des Land. Und diese Achse Europas ist sein unzerstörbarer Reichtum. Den Segen nützen aber heißt: Nicht bloß mit seinem Pfunde wuchern, sondern Bedeutung für das Land und für die Welt gewinnen.

Die Eos-Werke schaffen redlich daran. Kaum ein Jahr ist es her, seit sie mit dem Ankauf der „Aviatik“ ausgezeichnete Konstrukteure an sich gefesselt haben. Kaum ein paar Monate sind verstrichen, seit die mächtigen Arbeitshallen zum First geführt und ausgedehnte Gelände an der Donau in Werften verwandelt sind und schon hat die intensive Arbeit gereifte Früchte gezeitigt.

Eine respektable Flotte von Bootstypen verschiedenster Art ist fertiggestellt und teils vom Besteller übernommen, teils zum Verkauf bereit, zum Beisp.: 3 für die obere Donau bestimmte Passagierverkehrsboote, die bei 16.7m Länge, 3.4m Breite und 0.9m Tiefgang an der Schraube 60 Personen Raum bieten und durch einen 70-PS.-Motor eine Geschwindigkeit von zirka 20 km

empfangen. Ferner eine in rumänischen Gewässern schwimmende Motoryacht, die bei 14m Länge mit einem 40-PS.-Fiat-Motor ausgestattet ist, in der Kajüte für einen 6 Personen fassenden Wohn- und Schlafraum Platz hält und bei schönem Wetter dem Eigner und seinen Gästen unter dem Sonnensegel des geräumigen Achterdecks in bequemen Korbstühlen Gelegenheit zur Muße bietet.

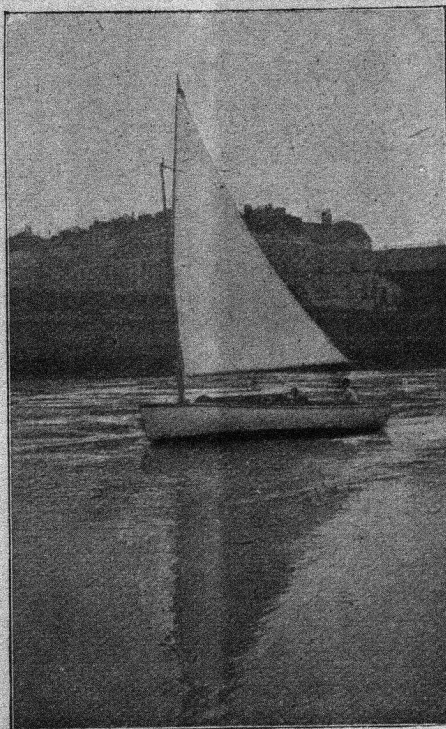
Weiterhin eine Reihe kleinerer Rennboote, ähnlich der 21-englische-Fußklasse, in Wellenbinderform, die in wassersportlichen Kreisen schon großen Anklang gefunden haben, so besonders das 9m lange Rennboot eines bekannten Wiener Sportsmanes, das mit einem 100-PS.-Mercedesmotor ausgestattet, beim Budapester Motorboot-Meeting mit über 45km Geschwindigkeit in die Bahn gehen wird.

Endlich die in Serien gebauten Kanadier-Kanoes, die trotz ihres in Oesterreich ungewohnten Aussehens sich rasch Liebhaber erobern und die mit einer besonderen Formgebung des Docks gebauten Tourenboote, die auf der Wanderung nach Rumänien, der Schweiz und Brasilien begriffen sind. Sie haben eine Länge von 7.9m, eine Breite von 1.6m und einen Tiefgang von 0.68m und sind mit einem 22-PS.-Fiat-Motor ausgestattet, der dem Boote eine Geschwindigkeit von 23km erteilt.

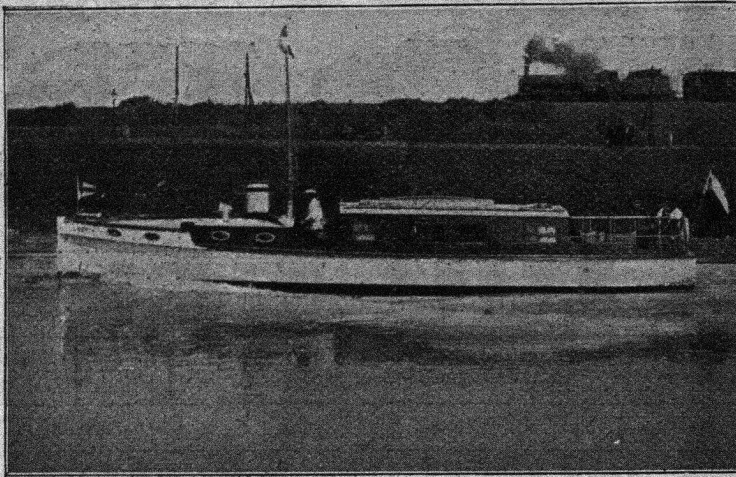
Motoryachten, Motorboote, Segelyachten, Zug- und Fracht-Schiffe —

letztere werden in einer zweiten Werft, die äußerst günstig an der Donau gelegen, Kähne von der kleinsten Zille bis zum größten Frachtschiff hergestellt — Kanadier-Kanoes und Jollen liegen auf Stapel.

Auch Motor-Remorqueure, die eine Länge von 18.7m, eine Breite von 3.60m und einen Tiefgang von 0.85m

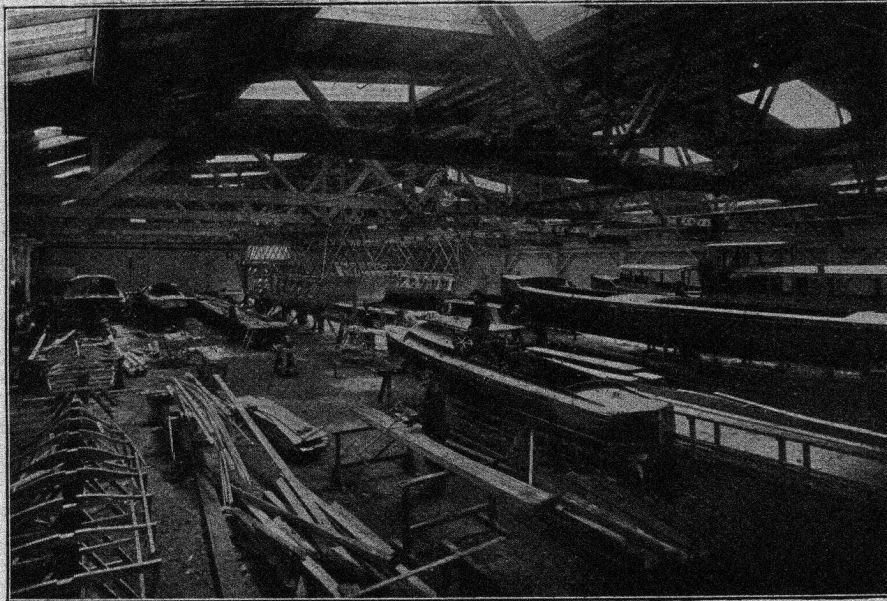


Segelboot mit Hilfsmotor der Eos-Werft.



Motorseekreuzer der Eos-Werft.

folgendermaßen dar: Länge über alles 7 m, Breite 1.45m, Tiefgang an der Schraube 0.45m. Die Außenhaut ist kreuzkrawel mit Leinwandzwischenlage und besteht aus Eiche, unter Wasser mit grüner Unterwasserfarbe gestrichen, über Wasser in der Plicht naturlackiert. Hauptbestandteil wie Kiel und Steven sind aus Eiche, die Kreuzspanten aus Esche, Balkweger, Fußboden und Fußbodenbelag aus Pine und die Scheuerleiste aus Esche hergestellt. Die bis über den Motor reichende Eindeckung zeigt die neuartige Form, die als Spezialität der Eos-Werke angesprochen werden kann. Sie überwölbt einen Kollisions-Schott und dahinter den Benzintank, der von Deck aus zugänglich und gegen den Maschinenraum abgeschottet ist. Auch dieser wird durch eine zweiteilige Luke von Deck aus erreicht. Gegen rückwärts schließt er mit einer Spritzwand ab, worauf die Apparate zur Bedienung des Motors aufmontiert sind, sodaß es dem Fahrer, der die



Halle II der Eos-Werft.

Im Vordergrund Wellenbinder im Bau. Teils fertige, teils in Ausrüstung begriffen,

haben und mit einem Rohölmotor von 120PS. einen Anhang von 400t mit einer Geschwindigkeit von 10,5km befördern können.

Des weiteren das 12.6 m lange Passagierboot mit einem 40-PS.-Motor, Sitzgelegenheiten für 30 Passagiere und einer großen Kajüte als Schutz gegen Witterungsunbilden.

Und ferner: Hauptsächlich für längere Touren auf der Donau geeignete Tourenboote, die möglichste Behaglichkeit bieten und sich rasch und sicher vorwärts bewegen. Das Modell hiezu wurde bei der Preiskonkurrenz des österreichischen Motoryacht-Clubs mit dem ersten Preise prämiert.

Ein ganz besonderes Interesse endlich dürfte dem 7-m-Motorboot zugewendet werden, das die Werft im Serienbau nach Rissen eigener Konstrukteure und im Vereine mit den österreichischen Fiat-Werken baut. Die Hauptabmessungen stellen sich



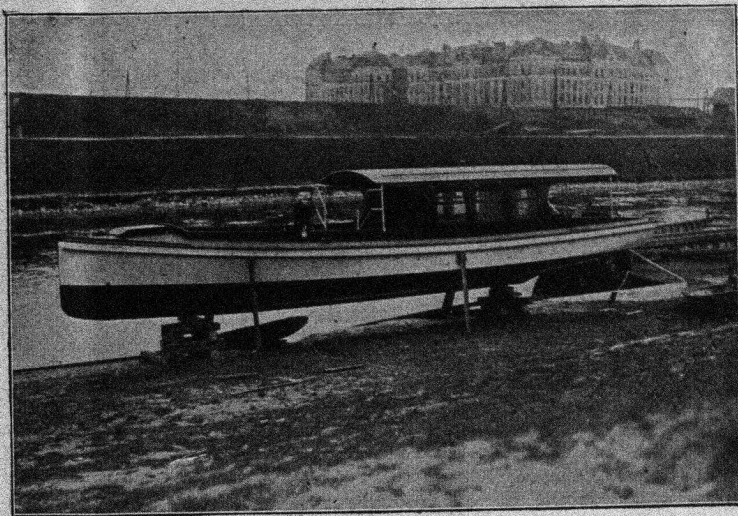
7.9-m-Tourenboot der Eos-Werft.

Steuerung mittels geneigtem Autolenkrad regiert, ermöglicht wird, in aller Bequemlichkeit die zur Bedienung des Motors notwendigen Manöver vorzunehmen. In die Plicht sind gefederte, mit Roßhaar gepolsterte und mit Kunstleder überzogene Lehnstühle für die Passagiere eingelassen. Ein kurzes Achterdeck, worunter die Ruderpinnen und ein Stauraum sich befinden, beschließt das Boot.

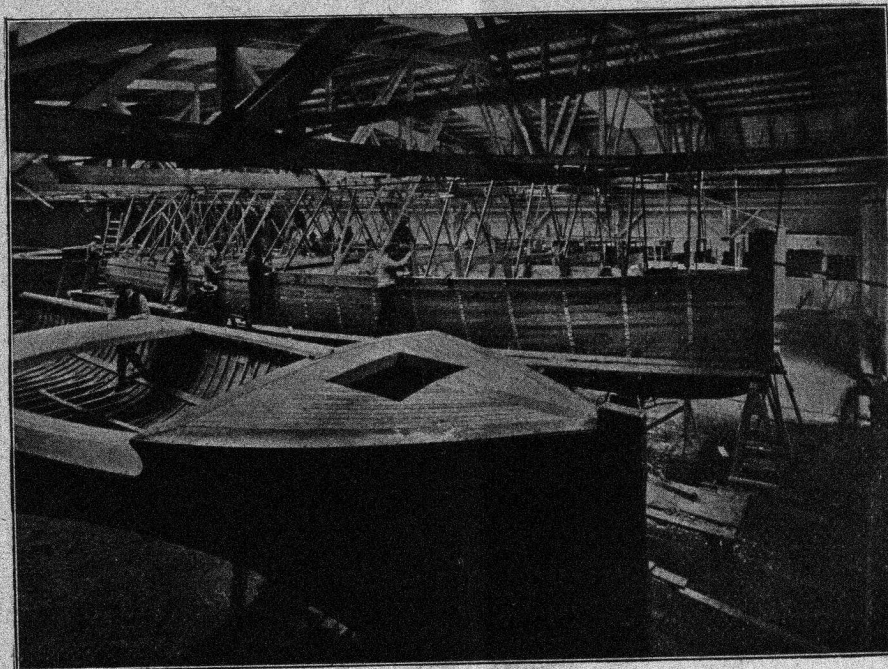
Der 12/18 PS. starke Fiatmotor „Type C“, erteilt dem Boot durch die außerordentlich sorgfältig hergestellte dreiflügelige Schraube aus Bronze eine Geschwindigkeit von zirka 20 km. Der Brennstoffbehälter nimmt 50 kg Benzin auf; der Aktionsradius des Bootes beträgt 180 km.

Insbesondere geeignet für die Verwendung auf der Donau mit ihrer relativ großen Strömgeschwindigkeit weisen die 7-m-Serienboote der Eos-Werft aber auch alle Fähigkeiten zum Befahren von Seen auf.

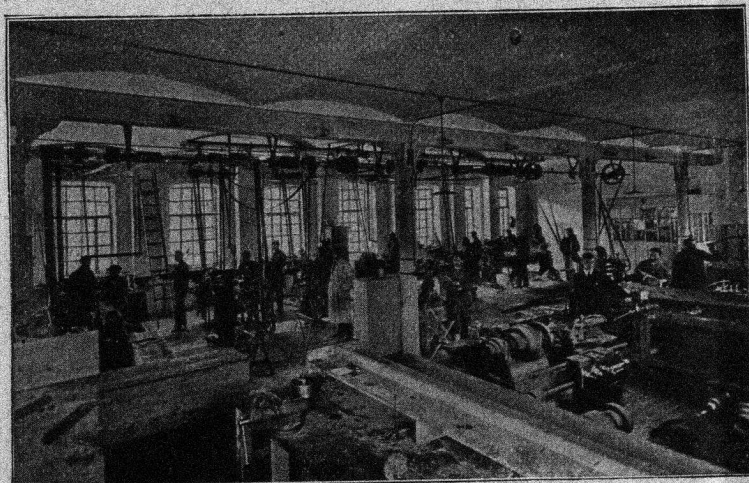
Alle fünf Tage kann ein Fahrzeug vollkommen ausgerüstet vom Stapel gelassen werden. Allein es



Kajütenboot der Eos-Werft vor dem Stapellauf.



Halle I der Eos-Werft.
Passagierboot (60 Personen) im Ausbau, Motorzugboot im Bau.



Mechanische Werkstätte der Eos-Werft.

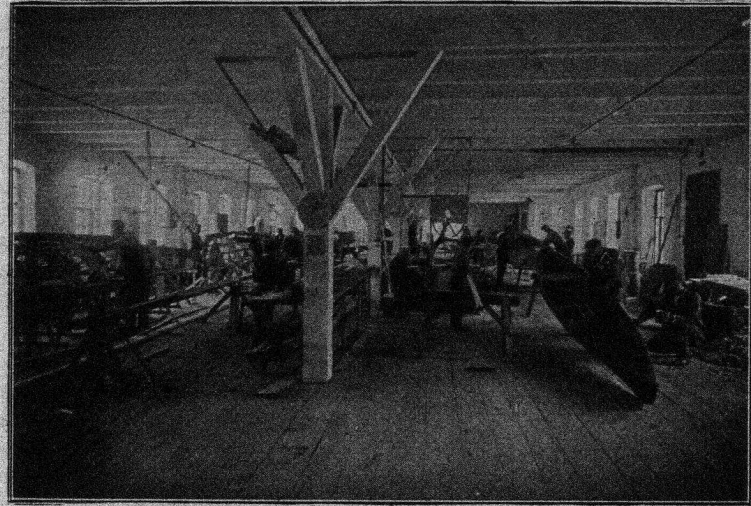
hat den Anschein, als ob bald nicht in fünf Tagen ein Boot, sondern in einem Tage fünf Boote fertiggestellt sein müßten. „Bedürfnisse erkennen“ und Bedürfnisse schaffen, ist das Geheimnis allen ökonomischen Handelns“ . . .

* * *

Anlässlich einer Propagandafahrt, die eine stattliche, durchwegs aus Eos-Fabrikaten bestehende Motorbootflotille vergangene Woche auf der Donau und im Kanäle unternahm, bot sich uns Gelegenheit, die Funktion der Eos-Boote im nassen Elemente, ihre Leistungsfähigkeit und ihren Fahrkomfort durch eigenen Augenschein kennen zu lernen. Hiebei konstatierten wir nicht ohne Staunen die spielerische Leichtigkeit, mit welcher der nur 35-PS.-Austro-Fiat-Motor das mit 35 Personen belastete Fahrzeug stromaufwärts in einem Tempo von etwa 20 km vorwärts bewegte; allerdings mußten sich die als



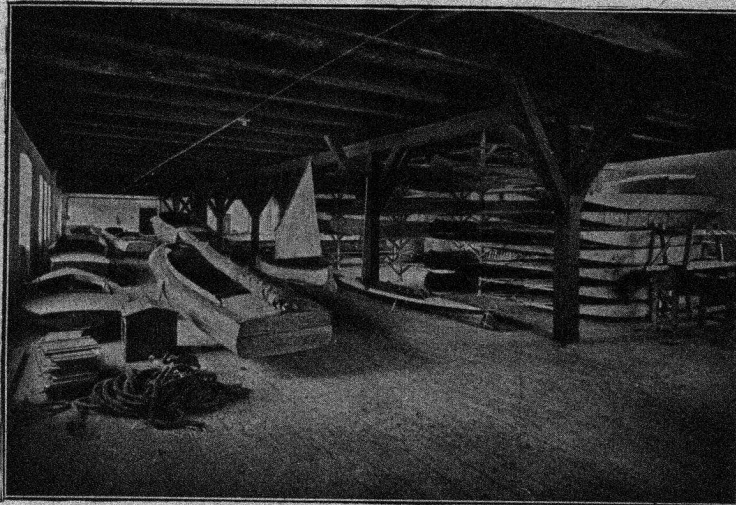
21-Fuß-Boot der Eos-Werft in Fahrt.



Eos-Werft: Kleinbootsbau.

Steuermänner der Passagierboote fungierenden Direktoren — das unsrige hatte Herrn Werftdirektor Brenneis zum Gentlemandriver — gleichsam als mit eigenen Waffen geschlagen bekennen. Ein schon in seinen Konturen hohen Speed verratendes Eos-Sportboot, darin sechs in Windjacken gehüllte Insassen Platz genommen hatten, ließ sich nämlich die Gelegenheit nicht entgehen, sein überlegenes Können und Tempo in eindrucksvoller Weise zu demonstrieren. Bald hielt sich

das Sportboot an der Tête der Flotille, bald wieder an ihrer Queue, bald umkreiste es eines der Boote in tollem



Bootslager der Eos-Werft.

wir, er fände ihn nun in Bälde auch zum Herzen der Wiener.

Tempo, oder jagte es der Kolonne unter begreiflichem Aufsehen des Passantenpublikums am Bootshause des Motor-Yachtklubs nächst der Ferdinandsbrücke an . . . Zum Herzen Wiens hätte der Motorboot-

sport also bereits den Weg gefunden — hoffen

SPORT.

Die Filiusfahrt 1921.

Die zweite „Schmal-Filius-Gedächtnisfahrt“ hat am 22. Mai d. J. stattgefunden und wie alle Veranstaltungen des Dö. M. V. bei Anwesenheit der gesamten motorsportlichen Gemeinde einen glänzenden Verlauf genommen. Die heurige „Filiusfahrt“ trug den Charakter einer Zuverlässigkeits- und Regularitätsfahrt, im Gegensatz zur vorjährigen Veranstaltung, die als reine Gesellschaftsfahrt ausgeschrieben wurde. Vielleicht greift man im nächsten Jahr wieder auf die vorjährigen Propositionen zurück. Unternehmungen, wo die Fahrzeit ausschlaggebend ist, sollen den diversen Schnelligkeitskonkurrenzen des Jahres vorbehalten bleiben. Am Beginn der Saison, wo noch mit der Anwesenheit des gesamten Publikums in Wien gerechnet werden kann, sollte die gemütliche Geselligkeitsfahrt in einer landschaftlich bevorzugten Gegend unter Einschaltung einiger „saftiger Hügel“ als „Alpenersatz“ (Katschberg) beibehalten werden, wobei nur die Absolvierung der Strecke innerhalb einer genügend weitberaumten Frist eine Rolle spielen soll. Eine sinnige Veranstaltung am Ziele, wie Gymkhana-Spiele, Preise für die bestgehal-

tenen Fahrzeuge usw. würde die Konkurrenten und Kiebitze beim Ziele festhalten und es wäre Gelegenheit zur Pflege zwangloser Sportkameradschaft geboten. Mittlerweile könnte die Rennleitung das Resultat verkünden. Wir wissen nicht, ob unsere Vorschläge willkommen sind, sie sollen auch nichts als eine Anregung darstellen, um mitzuhelfen, die alljährliche „Filiusfahrt“ zur größten gesellschaftlichen motorsportlichen Veranstaltung auszubauen.

Am Start.

Auf dem Startplatz in Purkersdorf sammelten sich in den Morgenstunden allmählich eine sehr stattliche motorsportliche Gemeinde an, ein Beweis, daß für derartige Veranstaltungen stets großes Interesse vorhanden ist. Man sah u. a. hier und auf der Strecke den Präsidenten des Verbandes der Automobilhändler, Kommerzialrat Koch, Herrn Curjel von der Sportkommission des Wiener Automobilklubs, Präsidenten Haller des Motorfahrerverbandes, Generaldirektor Belleitz, die Direktoren Czech und Halphen, Ingenieur Rumpler, In-

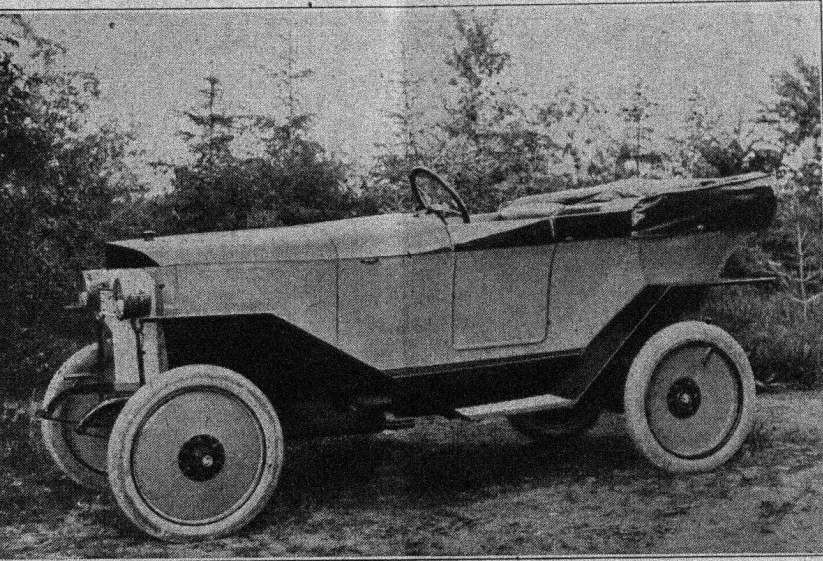
genieur Bartsch, Lembacher, Jakabffy, Rosenthal, Fritz Marsch, Hermann Medinger, Dr. Stepsky, Viktor Kraus, Brand u. v. a. Die startbereiten Maschinen wurden eingehend besichtigt und fachmännisch beurteilt, besonderes Interesse fanden dabei naturgemäß die jüngsten Neuheiten, so das deutsche Mars-Motorrad des Herrn Alois Wutte (Fahrer Brosch) und die drei Cyclecars der österreichischen Konstrukteure Seilnacht (Esa), Perl (Perl) und Rumpler (Ru-An), welche vier Fahrzeuge dann auch in der Konkurrenzfahrt selbst sehr gut bestanden. Um 9 Uhr entließ der Leiter des Wettbewerbes, Ingenieur Sebastian Grünbeck, unterstützt von den Herren Karl Lohr, Werner Stoll und Kuhe (Zeitnehmer), den ersten Konkurrenten, dem in entsprechenden Intervallen 40 weitere Motorradfahrer folgten. Einige fuhren mit Beiwagen, noch mehr aber hatten hinter sich auf einem Notsitz einen Passagier, den „Soeius“, aufgeladen, da diese Mehrbelastung ihnen hinsichtlich der Bewertung ihrer Leistung in der Konkurrenz günstige Chancen verschaffte. Den Beschluß machten die drei Cyclecars, jeder mit zwei Personen besetzt.

Auf der Strecke.

Beinahe hätte die Fahrt schon im nahen Gablitz eine unliebsame Unterbrechung erfahren. Dort rottete sich nämlich ein Teil der Bevölkerung zusammen und wollte die Passage verwehren. Erst nachdem aus Purkersdorf Gendarmerieassistenten eingelangt war, konnte die Einreisebewilligung nach Gablitz durchgesetzt werden.

Die Konkurrenten hatten die 66.5 kg lange Rundstrecke Riederberg—Sieghartskirchen—Asperhofen—Neulengbach—Rekawinkel—Preßbaum—

Au am Kraking—Sieghartskirchen—Ried in einem Durchschnittstempo von 20, bzw. 25 und 30 km — je nach der Stärke des Motors — zu absolvieren. Die Straßen waren zum Teil gut, zum andern Teil aber sehr schlecht, so speziell bei Au am Kraking. Die Organisation auf der Strecke funktionierte ausgezeichnet; in der Kontrollstation Sieghartskirchen waren die Herren Buchfelder, Ingenieur Goedicke und Renner tätig, in Neulengbach die Herren Haybach, Rinderhofer und Stabny, in der Neutralstation Rekawinkel die Herren Rittenauer und Url, während als fliegende Kontrollen die Herren Präsident Haller, Blechner, Dr. Knotek, Hauptmann Mihic und Protti Dienst machten.



Von der Fiskusfahrt.

Das „Esa“-Kleinauto, das wir hier im Bilde bringen, erzielte in der Cyclecar-Kategorie die beste Wertungszahl. Dieser schnittige Wagen — ein Produkt unserer aufstrebenden heimischen Cyclecar-Industrie — der schon im Vorjahre bei verschiedenen motorsportlichen Veranstaltungen Bestleistungen erzielte, wird von der Autofabrik Egon Seilnacht in Atzgersdorf serienweise gebaut.

Am Ziel.

Beim Ziel in Ried vor dem Gemeindegasthaus entwickelte sich in den Mittagstunden dasselbe bewegte Bild, wie ein paar Stunden vorher auf dem Startplatz. Hier amtierten Ingenieur Hendrich, die Herren Legan, Sannemann, Werner Stoll und Zeitnehmer Kuhe. Gleich nach 12 Uhr brachten Radfahrer die Meldung, daß die ersten Konkurrenten bereits wenige Kilometer vor dem Ziel harrten, um den genauen Zeit-

punkt für ihr Eintreffen abzuwarten, um nicht durch ein Zufrühkommen im letzten Moment noch Strafpunkte zudiktirt zu bekommen. Als erster ging um 12 Uhr 21 Minuten Golda über das Zielband und nun folgten rasch nacheinander die anderen, mehr oder weniger durcheinandergewürfelt, doch im großen und ganzen in der Reihenfolge der Startnummern. Den Beschluß machten, wie am Start, die Cyclecars, die alle drei ankamen, als erster Fahrer Stix auf „Esa“. Ingenieur Perl zeigte seine Stoppuhr vor, die stehengeblieben war; dieses ärgerliche Mißgeschick hatte ihm sicherlich Strafpunkte eingetragen, da er ohne Uhr nicht die genauen Zwischenfahrzeiten einzuhalten vermochte. Man sieht, daß bei einer solchen Konkurrenzfahrt ein Wagen, der keinen Defekt erleidet, dadurch in Nachteil kommen kann, daß die Uhr des Fahrers defekt wird.

Insgesamt kamen von 45 Gestarteten folgende 41 in nachstehender Reihenfolge an: Golda (um 12 Uhr 21 Minuten), Kästner (N. S. U.), Engelbrecht, Trexler (Premier), Schubert (Wanderer), Rainer Habsburg (Bianchi),

Johne (Bianchi), Ingenieur Haller (F. N.), Stalzer (Wanderer), Hofbauer (F. N.), Pawel (Frera), Krammer (Hazelwood), Möbmer (Motosacoche), Heidmann (Wolsit), Döller (N. S. N.), Wutsch (Zedel), Steiner (Yes), Horny (Wanderer), Dohnal, Blidung (Indian), Bauer (Frera), Dr. Teltscher (Frera), Schüller (Frera), Bloch, Stöckler (B. S. A.), Böhnel (Stucchi), Temple (Exzelsior), Schuller (Triumpf), Mayer (Moser), Wutte, Fahrer Brosch (Mars), Moritz (Wanderer),

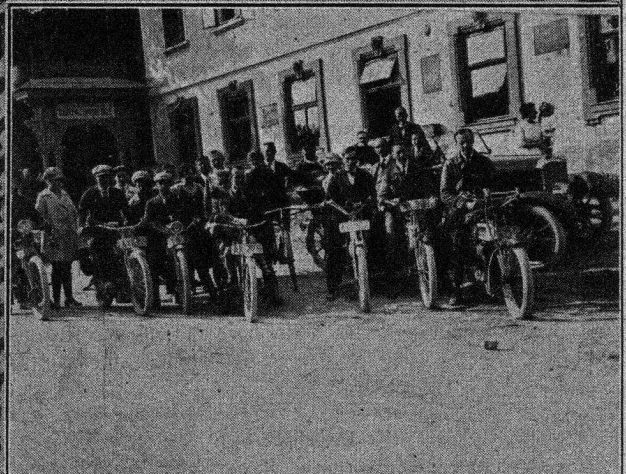
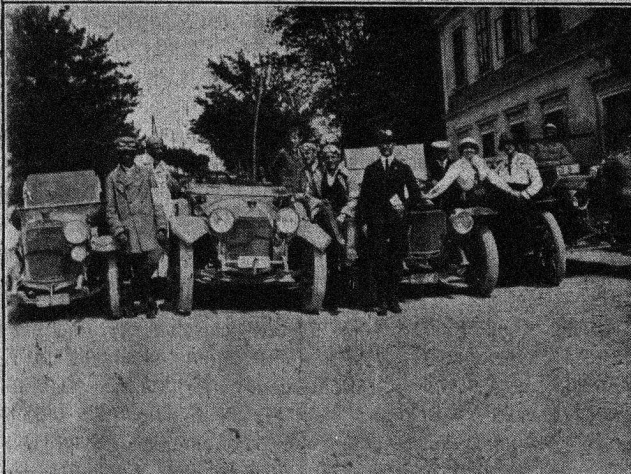
Dirtl (Puch), Priborsky (Laurin-Klement), Spiegler (Frera), Rup. Karner (Douglas), Wegscheider, Czapek, Scholz, Lorenz, Rosenblüh (Exzelsior), Seilnacht, Fahrer Stix (Esa-Wagen), Schweiger (B. S. A.), Ingenieur Perl (Perlwagen), Strachota (Clyno), Ingenieur Rumpler, Fahrer Horny (Ru-An-Wagen). Vier Motorradfahrer, und zwar Knechtl (Rudge Multi), Kubath (Wanderer), Rotter (A.-J. S.) und Hofmüller (Exzelsior) waren ausgeschieden.

Bis zum Redaktionsschluß unserer heutigen Nummer waren die Ergebnisse der Fahrt offiziell noch nicht verlautbart.

Riederberg-Rennen 1921.

Sonntag, den 12. Juni 1921.

Das seit etwa 20 Jahren veranstaltete Riederbergrennen, das im Jahre 1920 nach siebenjähriger Pause wieder zu neuem Leben erweckt wurde, war das automobilistisch-motocyclistische Ereignis des Vorjahres. Das Rennen auf der pittoresken Bergstraße hatte stets eine ungeheure Anziehungskraft und lockte nicht nur alle Motorsportler an, es war auch ein imposanter Aufmarsch riesiger Zuschauermengen zu verzeichnen, die dem sportlichen Kampf den richtigen Rahmen verlieh. Für heuer hat



Von der Füllfahrt 1921.

Phot. Ing. Erich Goedicks.

Bild 1. Die Fahrtleitung: Ingenieur Grünbeck und Präsident Haller. Bild 2. Bekannte Motorsportleute: Bliedung, Strachota, Sannemann, Frau Loyda, Frl. Bliedung. Bild 3. In Erwartung der Konkurrenten am Ziel in Ried. Bild 4. Vier bekannte eifrige Motorradler: Temple, Rainer-Habsburg, Frl. Grete Tasti, Dr. Teltscher-Friedrichskron. Bild 5. Der Motorfahrerverein Baden: Schiffsltn, Theimer, Blechn e, Prottil, Zimmermann. Bild 6. Die Motorfahrersektion der Wiedner Radler mit Staßny, Krammer und Rotter.

der Dö. M. V. die Konkurrenz auf Automobile ausgedehnt. Diese Kategorie wird die Rennattraktion bilden, die das Interesse aller Schaulustigen gefangen nehmen wird. Wir veröffentlichen nachstehend auszugsweise die

Propositionen:

- Strecke: Ried—Riederberghöhe.
- Distanz: zirka 4 km.
- Start: Nächst der Brücke in Ried bei Kilometerstein 25.1.
- Ziel: Riederberghöhe.
- Startbeginn: 9 Uhr 30 Minuten vormittags.

**Allgemeine Bestimmungen:
Konkurrenzen und deren Reihenfolge.**

- A. Fahrräder,
- B. Motorräder,
- C. Cyclecars,
- D. Automobile.

- 1. Nennungsanfang: 19. Mai 1921,
 - 2. Nennungsschluß: 2. Juni 1921, 7 Uhr abends.
 - 3. Nachnennungen: bis 4. Juni 1921, 7 Uhr abends,
- bei ausnahmslos vollem dreifachen Nennungsgeld.
Nennungen am Start und Starte außer Konkurrenz sind unzulässig.
- 4. 10 Nennungen oder kein Rennen A,
 - 25 Nennungen oder kein Rennen B,
 - 5 Nennungen oder kein Rennen C,
 - 10 Nennungen oder kein Rennen D.

Nennungsgeld pro Fahrzeug.

Fahrräder	K 10.—
Klasse I: Motorräder, Kategorie 1 bis 7	„ 200.—
Klasse II: Motorräder mit Beiwagen, Kategorie 8 bis 10	„ 300.—
Klasse III: Cyclecars, Kategorie 11 bis 12	„ 400.—
Automobile, Kategorie 1 bis 2	„ 600.—

Nennungsgeld gleich Reugeld. Für Mitglieder des Dö. M.-V. und seiner Verbandsvereine, bis zwei Fahrzeuge, halbes Nennungsgeld.

Nennungen sind unter Beifügung der Gebühren an das Sekretariat des Dö. M.-V., Wien VII., Neustiftgasse 51, zu richten. Bureaustunden in der Zeit vom 30. Mai bis einschließlich 4. Juni 1921 an allen Werktagen von 5 bis 7 Uhr abends.

Die Nennung hat laut Rennreglement für Motorradsportliche Veranstaltungen in Österreich zu erfolgen.

Jeder Nennende hat bei Abgabe der Nennung für die Startnummer einen Betrag von K 50.— zu erlegen. Dieser Betrag wird, wenn die Nummer sofort nach dem Rennen am Ziele in gutem Zustande zurückgegeben wird, rückersetzt.

Der Rennleitung steht das Recht zu, Nennungen ohne Angabe des Grundes zurückzuweisen; eine Berufung hiegegen ist ausgeschlossen.

Preise:

Riederberg-Wanderpreis, Ehrenpreise, Spezialpreise, Plaketten und Diplome. — Die Verteilung derselben erfolgt am 11. November 1921, anlässlich der Preisverteilung für sämtliche Konkurrenzen des Dö. M.-V.

Reglement.

Das Rennen wird gefahren ad A, nach den Wettfahrbestimmungen des Österreichischen Radsport-Ausschusses (Ö. R.-A.) ad B und C nach dem Rennreglement für Motorradsportliche Veranstaltungen in Österreich; ad D nach dem Rennreglement des Österreichischen Automobilklubs.

Sonstiges.

Durch Abgabe der Nennung unterwirft sich jeder Teilnehmer dem bezüglichen Reglement, bzw. der Ausschreibung und verpflichtet sich, alle Anordnungen der Rennleitung und deren Funktionären unbedingt Folge zu leisten.

Nach Beendigung des Rennens haben die Fahrer samt ihren Fahrzeugen, bei sonstigem Preisverlust, bis zur Erledigung sämtlicher Beschlüsse und Entscheidungen auf einem von der Rennleitung bezeichneten Platze zu verbleiben. Für die Beobachtung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften sowie für Folgen eventueller Akzidents ist jeder Fahrer selbst verantwortlich. Der Dö. M.-V. lehnt bei Rennen und Training für Fahrer und Passagier jegliche Verantwortung und Haftpflicht ab, womit sich Nennender und Fahrer durch Abgabe der Nennung einverstanden erklären. Eventuelle Abänderungen oder Ergänzungen der Propositionen bleiben vorbehalten.

Besondere Bestimmungen.

Motorräder und Cyclecars.

Startberechtigung: Das Rennen ist international und offen für Fahrzeuge sämtlicher Klassen und Kategorien, und zwar:

Klasse I Motorräder:

Kategorie 1 bis 7, laut Rennreglement für Motorradsportliche Veranstaltungen in Österreich, II. Nachtrag aus 1921.

Tandemfahren verboten!

Klasse II Motorräder mit Beiwagen:

Kategorie 8 bis 10, laut Rennreglement für Motorradsportliche Veranstaltungen in Österreich, II. Nachtrag aus 1921.

Klasse III Cyclecars:

Kategorie 11 bis 12, laut Rennreglement für Motorradsportliche Veranstaltungen in Österreich, II. Nachtrag aus 1921.

Automobile.

Startberechtigung: Das Rennen ist offen für alle seit sechs Monaten in Österreich ansässigen Nennenden, mit Wagen bis 31 Zylinderinhalt, und zwar:

- Kategorie 1, Automobile bis inklusive 1.51,
- Kategorie 2, Automobile über 1.51 bis 31.

Die Wagen müssen mit einer mindestens zweiseitigen Karosserie ausgestattet sein, den sicherheitspolizeilichen Bestimmungen entsprechen und einschließlich des Lenkers von zwei erwachsenen Personen besetzt sein.

Wage: Die Fahrer haben sich mit ihren Passagieren um 9 Uhr vormittags bei Verlust des Startrechtes und Nennungsgeldes bei der Wage in Ried (in unmittelbarer Nähe des Startplatzes) einzufinden.

Training: Das Befahren der Rennstrecke behufs Training am Tage des Rennens ist bei Disqualifikation verboten.

Die Qualitätsfahrt des Österreichischen Automobilklubs 1921. Über die vom Österreichischen Automobilklub für die Zeit vom 26. bis 30. Juni ausgeschriebene internationale Qualitätsfahrt läßt sich noch immer kein abschließendes Bild schaffen. Die vorgesehene Mindestzahl von 30 Anmeldungen ist bisher nicht ganz erreicht worden, 27 liegen fix vor, zumindest sechs weitere (der Puchwerke-A.-G.) sind, wie man hört, in sichere Aussicht gestellt, so daß das Zustandekommen der Konkurrenzfahrt gesichert wäre. Der Nennungsschluß mit einfachem Nennungsgeld ist mittlerweile bis 31. Mai, 6 Uhr abends, verlängert

worden. Das Hauptkontingent der startenden Wagen stellen die österreichischen Automobilfabriken, von denen die Waffenfabrik Steyr neun, Gräf & Stift sechs, Austro-Fiat fünf, Austro-Daimler drei, Turiner-Fiat zwei und Wanderer und Waf je einen Wagen genannt haben. Zu bedauern ist das vollständige Fernbleiben der reichsdeutschen Industrie, deren Fabrikantenverband kürzlich beschlossen hat, seinen Mitgliedern mit Rücksicht auf die politische und wirtschaftliche Lage die Abstinenz von allen internationalen Veranstaltungen für heuer zur Pflicht zu machen. Unter den namhaft gemachten Lenkern finden wir erfreulicherweise fast alle die guten Fahrer wieder, die sich in den Alpenfahrten ausgezeichnet haben, so die Herren Hahn, Siercke, Schönfeld, Walter Franz, Walter Delmar, der als der beste ungarische Fahrer gilt, Baron Malberg, Schneeweiß, Hieronimus, Witt-Döring, Architekt Quidenus u. v. a. In technischer Hinsicht beansprucht das Auftreten der Sechszylinder der modernsten Type des Luxuswagen, mit denen Steyr, Gräf & Stift und Austro-Daimler in den Kampf eintreten, die größte Aufmerksamkeit.

Automobil-Gymkhana in Wien. (Am 18. Juni auf dem Sportplatz der Lehrersportvereinigung.) Die vom Wiener Automobilklub in Aussicht genommene Veranstaltung von Gymkhanaspielen, über die wir bereits berichtet haben, ist definitiv gesichert. Es ist der Sportkommission des Klubs gelungen, den sehr günstig gelegenen Sportplatz der Lehrersportvereinigung nächst der Hernalser Hauptstraße für Samstag, den 18. Juni, eventuell sogar für Sonntag, den 19. Juni zu bekommen. Das Programm wird zwölf bis vierzehn verschiedene Geschicklichkeitswettbewerbe für Lenker von Automobilen, Motocycles und Fahrrädern umfassen, die teils im Innenraum des Platzes, teils auf der 333 m langen, ganz neu angelegten Radrennbahn vor sich gehen werden. Mit dem sportlichen Teil wird auch eine Modeschau verbunden sein, für die bereits der Verband der Konfektionäre seine Mitwirkung zugesichert hat und bei der durch Mannequins die neuesten Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände für die autofahrende Damenwelt zur Vorführung gelangen. Die Tribünenloge des Platzes ist gegenwärtig in Erweiterung begriffen und wird Sitzplätze für 3000 Personen enthalten. Die Sportkommission des

Wiener Automobilklubs mit Herrn Julius Curjel als Vorsitzenden hat die wertvolle Mitarbeit einer Reihe von bekannten Autosportleuten gewonnen, so des Präsidenten des Verbandes österreichischer Automobilhändler, Kommerzialrat Robert Koch und des Herrn Alexander Kolowrat.

Kobenzrennen. Die Vorarbeiten für das von uns bereits angekündigte, großangelegte Kobenzrennen sind beendet und werden die Propositionen in der nächsten Zeit veröffentlicht. Die Veranstaltung wird von der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung, gemeinsam mit dem Allgemeinen Motorfahrer-Verein (A. M.-V.), im Rahmen der großen Sportwoche am 3. Juli d. J. durchgeführt werden. Das Rennen ist offen für Fahrräder mit Hilfsmotoren, Motorräder mit und ohne Beiwagen und Cyclecars. Es ist weiters geplant, die Kobenzbergmeisterschaft für Radfahrer auszuschreiben und wurde mit den kompetenten radsportlichen Vereinigungen bereits Fühlung genommen. Mit der Leitung ist das Präsidialmitglied der Wiener motorsportlichen Herrenfahrervereinigung, Erwin Steidtner, der ursprüngliche Anreger dieser Veranstaltung, betraut worden. Das Kobenzrennen findet schon heute das größte Interesse weitester Kreise.

Qualitätsfahrt für Motorräder „Wien—Graz—Wien“. Die Motorfahrersektion des W. R. K. „Sturmvogel“ beabsichtigt heuer anlässlich der großen internationalen Radfernfahrt „Wien—Graz—Wien“ auf der gleichen Strecke eine Qualitätsfahrt für Motorräder auszuschreiben. Als Termin wurde der 17. Juli festgesetzt. Über diese überaus interessante Veranstaltung werden wir noch ausführlich berichten.

Motorbootrennen in Wien. Der Motoryachtklub von Österreich wird für Samstag, den 2., und Sonntag, den 3. Juli ein internationales Motorbootrennen auf der Donau ausschreiben. Man hat eine derartige sportliche Veranstaltung hier bisher nur einmal, und zwar im Jahre 1906 im kleinsten Rahmen, gesehen. Für das Rennen in Wien werden besonders auch Teilnehmer aus Budapest erwartet, wo am 12. Juni ein Rennen „Rund um die Margaretinsel“ stattfindet.

TECHNISCHE MITTEILUNGEN.

Der automatische Patent-Brennstoffsparer „Primoris“. Eine wahre Heilsbotschaft bedeutet es in dieser Zeit der Brennstoffteuerung für den Autobesitzer, wenn er von der Möglichkeit hört, den Benzinverbrauch um 25%, ja unter Umständen um 45% herabzusetzen und dadurch ein Bedeutendes an Betriebskosten zu ersparen. Die Erfindung des automatisch wirkenden Patent-Brennstoffsparens „Primoris“ bedeutet die Verwirklichung dieser Möglichkeit.

Um das Prinzip zu verstehen, auf welchem er beruht, muß man sich folgendes vor Augen halten: Damit der Motor gut anspringt, braucht er ein reiches Gemisch. Soll er seine Tourenzahl und Leistung erhöhen, muß ihm auch eine größere Gemischmenge zugeführt werden. Damit steigt die Strömungsgeschwindigkeit der Luft und der Unterdruck in der Saugleitung vor der Drossel. Diese Steigerung des Unterdruckes hat aber zur Folge, daß mit der Veränderung der Gemischmenge eine gleiche des Mischverhältnisses nicht Hand in Hand geht, vielmehr wächst bei zunehmendem Unterdruck die Menge des eingesaugten Brennstoffes in größerem Verhältnis als die der Luft, das heißt das Gemisch wird zu reich.

Dieser unerwünschten Anreicherung des Brennstoffgemisches durch Zuführung von Zusatzluft vorzubeugen, ist der Zweck des Sparers.

Soll der Sparer brauchbar sein, dann muß er auch automatisch wirken, denn weil ja die verschiedenen Belastungszustände des Fahrzeugmotors: Anfahren, Leerlauf, Manövrieren, Vollbelastung, in ihrer besonders für den Stadtbetrieb charakteristischen Variabilität die diesen Zuständen eigenen Unterdruckverhältnisse in der Saugleitung und damit auch eine verhältnismäßige Zufuhr der Zusatzluft bedingen, so muß sich auch der Sparer ihnen „automatisch“ anpassen können.

Der automatisch wirkende Brennstoffsparer „Primoris“ beruht auf dem eingehenden Studium der Unterdruckverhältnisse in den Saugleitungen des Motors. Die Versuche dazu wurden an Speziallaboratorien zweier Hochschulen Deutschlands vorgenommen. Durch seine gediegene und sinnreiche Konstruktion paßt er sich automatisch den beim Fahrzeugmotor vorkommenden Belastungszuständen genauest an und erzielt dadurch in Verbindung mit modernen Vergasern Ersparnisse an Benzin von rund 25%, in Verbindung mit den

älteren Vergasermodellen sogar bis 45%. Eine Vorstellung von der Größe der Ersparnis macht man sich erst, wenn man z. B. in Erwägung zieht, daß ein Großmotorflug, an dem genaue Brennstoffmessungen vorgenommen wurden, in 100 Arbeitstagen nicht weniger als zirka K 180.000.— an Benzin kosten erspart. Aus dem Brennstoffverbrauch von Kraftwagen und den angegebenen Prozenten, die man am Brennstoff erübrigt, läßt sich leicht errechnen, daß unter Umständen bei Verwendung des

Sparers sogar ein in Frage gestellter Autobetrieb fortgeführt werden kann durch diese wesentliche Verbilligung der Betriebskosten.

Die mit dem automatischen Patent-Brennstoffsparener „Primoris“ durchgeführten zahlreichen praktischen Versuche zeigen, daß er in stande ist, eine Ökonomie des Betriebes herbeizuführen, die vor seiner Verwendung nicht annähernd erreicht wurde.

NOTIZEN.

Eine Wiener Automobilausstellung. Der großen Wiener Messe im Monate September soll eine Automobilausstellung, die in der Rotunde, wahrscheinlich aber in den Hofstallgebäuden Platz finden wird, angegliedert werden. Die näheren Bestimmungen über die Art und den Umfang der Ausstellung werden nach Anhörung der Interessentengruppen erlassen werden.

Deutsche Automobil-Ausstellung Berlin 1921. Die Zahl der Aussteller ist seit Veröffentlichung der vierten Liste auf über 250 gestiegen, wovon schon jetzt allein auf Kraftfahrzeuge 70 Stände entfallen. Diese Zahlen werden bis zum Meldeschluß natürlich noch eine wesentliche Erhöhung erfahren.

Neuer Sachverständiger. Herr Arnold Schön, Inhaber der Firma Schön & Biedermann, Wien II., Pazmanitengasse 28, wurde vom Handelsgericht zum Sachverständigen in Automotoren, Beleuchtung und Beleuchtungsgegenständen ernannt.

Linett-Automobilfabrik, Gesellschaft m. b. H., Wien III., Geusaugasse 11. Die Gesellschaft teilt in einem Rundschreiben mit, daß sie ihre Tätigkeit bereits aufgenommen hat und ausschließlich Kleinautomobile erzeugen wird. Herr Ingenieur Alfred Raimann zeichnet als geschäftsführender technischer Direktor, Herr Ernst Herlinger als kaufmännischer Direktor und Herr Ingenieur Ernst Körting als Prokurist.

13. Internationale Automobil-Ausstellung in Prag. (Unter dem Protektorat des Präsidenten T. G. Masaryk vom 28. bis 5. Juni 1921.) Der nach dem Kriege zweite Prager Automobilsalon, dessen Eröffnung am 28. Mai erfolgte, wird einen neuen erfreulichen Fortschritt in der Reihe der tschechischen Automobilausstellungen bedeuten, denn die vorjährige Anzahl der

Aussteller, die einen Rekord bedeutete, wird diesmal bedeutend überflügelt werden. Es sind zwar nicht alle Hoffnungen des veranstaltenden Klubs erfüllt worden, der heuer mit einer starken Beteiligung der Entente-Firmen rechnete, insbesondere soweit ihnen die Handelsverträge die Einfuhr ihrer Erzeugnisse ermöglichen; immerhin sind alle Länder vertreten, deren Automobilindustrie Weltruf genießt. Der Beteiligung aus den Entente-Ländern wehrt der Einfuhrzoll, welcher in Verbindung mit ihrer hohen Valuta vorbeugend wirkt; eine Reihe reichsdeutscher Firmen hielt scheinbar die Frage der Sanktionen ab. Nach Informationen konnte man mit einer größeren Beteiligung rechnen. Wir geben ein Verzeichnis der österreichischen Firmen, welche auf den Ausstellungsständen ihre Erzeugnisse vorführen werden, und zwar: Daimler, Fiat, Steyr, Puch, Gräf u. Stift, Waf, Froß-Büssing, Saurer, Perl, Baja. Auf dem Ausstellungsplatze werden täglich vormittags und nachmittags zwei Kapellen konzertieren, auf der Ausstellungsrennbahn, die hinter dem Industriepalast errichtet ist, werden täglich von 4 bis 6 Uhr nachmittags Vorführungen von Motorwagen stattfinden. Diese Neuheit wird sicher zur Belegung der Ausstellung beitragen und das Interesse in den breitesten Schichten des sportliebenden Publikums erwecken und dem Automobilismus und Motorsport eine Reihe neuer Freunde gewinnen.

Auto-Karosserie-Leder. Die seit dem Jahre 1877 hier bestehende Leder-Engros-Firma F. Freund & Co., Wien II., Negerlegasse 6, hat den Alleinverkauf der Auto-Karosserie-Leder der rühmlichst bekannten Fabrik Coupjienne A.-G. übernommen und hält in diesem Artikel in allen Farben ständig Lager. Die Qualität des Coupjenneschen Erzeugnisses ist bezüglich Wetterbeständigkeit und Haltbarkeit allen Fachleuten als vorzüglich bekannt.

Offizielle Mitteilungen

des Oest. Flugtechnischen Vereines, der Oest. Motorrad-Sportkommission, des D.-Oe. Motorfahrer-Verbandes, der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung, Allg. Automobil-Verbandes, Allg. Motorradfahrer-Verein, Motorfahrer-Sektion der Wr. R.-C. „Sturmvogel“, Motorfahrersektion d. W. R. C. „Wiedner Radler“, Motorfahrerklub Klosterneuburg, Motorfahrerverein Baden u. Umgebung, Verbandes öst. Flieger, Oest. Flugsport-Club und des Verbandes der Autogaragen.

Deutschösterreichischer Motorfahrer-Verband.

Die offiziellen Verbandsabende finden nunmehr jeden ersten Donnerstag im Monat im Restaurant „Hubertus“, Wien VI., Mariahilferstraße, statt.

Von Mitgliedern eingeführte Gäste willkommen.

Allgemeiner Motorradfahrer-Verein.

Herr Ingenieur Rudolf Hendrich hat seine Stelle als Obmann zurückgelegt. An seiner Stelle wählte die Generalversammlung am 6. Mai i. J. Herrn Joseph Kummer.

In der Vorstandssitzung vom 18. Mai i. J. wurde beschlossen, aus dem Dö. M.-V. als Verbandsverein auszuscheiden.

Den Mitgliedern des A. M.-V. wird es freigestellt, auch weiterhin Einzelmitglieder des Dö. M.-V. zu bleiben.

Neuaufnahmen: Louis Kronecker (N. S. U.), Karl Suchanek (N. S. U.), Dr. Oskar Ehrenfest (Standard), Joseph Kummer, Erich Alt, Louis Schusche (N. S. U., 7/9 PS.), Franz Sutter (N. S. U.), Otto Anlauf (N. S. U.), Franz Loringer (N. S. U. 7/9 PS.), Hugo Löwy (N. S. U. 4 PS.).

Wiener motorsportliche Herrenfahrer-Vereinigung.

Die erste Klubpartie der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung findet Sonntag, den 5. Juni d. J. unter Führung des Herrn Teltscher-Friedrichskron statt. Treffpunkt 9 Uhr vormittags, Hietzingerplatz vis-à-vis Hopfner, Fahrstrecke:

Kalksburg — Hochrotherd — Heiligenkreuz — Alland — Schwarzensee — Großau — Vöslau — Baden — Gumpoldskirchen — Mödling — Wien.

Neue Mitglieder: Frau Therese Temple, Wien, Herr Rudolf Temple, Wien, Ingenieur Anton Gazda, Perchtoldsdorf bei Wien, Ingenieur Hans Hauler, Direktor-Stellvertreter der Monosfahrzeug-A.-G., Wien.

Motorfahrer-Klub Klosterneuburg.

Am 6. Mai d. J. fand im Klubheim „Leopoldskeller“ die diesjährige ordentliche Generalversammlung des „M.-K. Klosterneuburg“ statt.

Der Vorsitzende, Obmann Ingenieur Fritz Tramer, gab, nach Konstatierung der Beschlußfähigkeit, in Form eines Jahresberichtes einen kurzen Überblick über die Ereignisse seit Gründung des Klubs. Er erwähnte unter anderem die Beteiligung desselben am „Circuit Gugging“, wo fast sämtliche Mitglieder der Rennleitung angehörten, ferner das in Aussicht genommen gewesene Kilometerrennen auf der Kuchelauer Hafestraße, das durch die Ungunst der Witterung, vor allem aber durch den Mangel an Entgegenkommen seitens der Donau-Regulierungskommission fallen gelassen werden mußte. Ferner gedachte er des leider viel zu früh dahingegangenen verdienstvollen Mitgliedes und Schriftführers, Herrn Franz Gudiens, den ein unerbittliches Schicksal grausam dahinraffte.

Nachdem der Bericht der Kassarevisoren zur Kenntnis der Versammlung gebracht worden war, wurde auf Antrag des Vorsitzenden dem Kassier, Herrn Viktor Berky, einstimmig die Entlastung erteilt und ihm der Dank für seine Tätigkeit ausgesprochen.

Die hierauf stattgefundenen Neuwahlen ergaben folgendes Ergebnis: Obmann: Stephan Mihitsch, Obmann-Stellvertreter: Franz Reiß, Schriftführer: Julius Pesamosca, Kassier: Viktor Berky, Delegierter in den Dö. M.-V.: Julius Pesamosca, Delegierter für die Ö. M.-Sp.-K.: Ingenieur Fritz Tramer.

Letzterer hatte schon im voraus erklärt, eine eventuell auf ihn entfallende Wiederwahl zum Obmann wegen starker anderweitiger Inanspruchnahme unter keinen Umständen annehmen zu können.

Der Jahresbeitrag wurde mit K 240.— festgesetzt, wobei der Bezug des offiziellen Kluborganes, des „Österreichischen Motors“, inbegriffen ist. Er ist bis längstens 15. Juni d. J. zu erlegen.

Die Generalversammlung verlieh ihrem Bedauern darüber Ausdruck, daß im heurigen Jahre keine einzige Unternehmung im Stile der vorjährigen Filisfahrt, also auf rein gesellschaftlicher Grundlage, geplant sei, da nur dadurch das Interesse für den Sport in weiteren Kreisen geweckt werden könne. Sie faßte ferner den Beschluß, mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse von jeder sportlichen und sonstigen Veranstaltung abzusehen und auch die Klubabende nur fallweise abzuhalten, wovon die Mitglieder jedesmal separat verständigt werden; es ist dabei die Abhaltung von Vorträgen fachlichen Inhalts in Aussicht genommen.

Verband deutschösterreichischer Flieger.

Generalversammlung vom 23. April 1921.

Obmann Ingenieur Benno Fiala eröffnet die Versammlung mit einem kurzen Rückblick auf die letzte Vergangenheit der Fliegerei in Österreich und verweist darauf, es bestehe nun

begründete Aussicht, daß die schwerste Zeit vorüber sei. Der Vorstand hat mehrfach versucht, die Ereignisse einer für uns wertvollen Erledigung zuzuführen, traf aber meist auf die Hindernisse, die aus dem Friedensvertrag entstehen. Ob sich noch im Verlaufe des Jahres 1921 ein bedeutenderer Luftverkehr in Österreich entwickeln wird, darüber könne sich wohl im Augenblick noch niemand mit Sicherheit aussprechen; gewiß sei nur das eine, und das bedeute viel: Wir gehen unbedingt einer Besserung der Verhältnisse entgegen.

Kassier Sigmund hält den Kassabericht, der unter Bezugnahme auf das Protokoll der Revision bei gleichzeitiger Erteilung des Absolutatoriums zur Kenntnis genommen wird. Doktor Dubowsky beantragt, die Mitgliedsbeiträge unverändert weiter zu belassen, jedoch dem neuen Vorstand die Ermächtigung zu einer Umlage zur Hereinbringung der Zeitungskosten zu erteilen, falls diese steigen sollten. Zur Begründung verweist er darauf, daß gerade jetzt alle Mitglieder das größte Interesse daran haben, über die Ereignisse aufgeklärt und am Laufenden erhalten zu werden, was nur durch ein Fachblatt erfolgen könne. Der Antrag wird einstimmig ohne Debatte angenommen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung wird dahin erledigt, daß der abtretende Vorstand bei gleichzeitigem Dank für seine Arbeit wieder gewählt wird, und zwar: Obmann: Fiala, Obmann-Stellvertreter: Kuntner, Beisitzer: Krschka und Friedam, Kassier: Sigmund, Sekretär: Dubowsky. In die Kontrollkommission werden gewählt: Proksch, Barwig, Ersatzmann: Karl Kaudela. Schiedsgericht: Magerl, Haslinger, Gulz, Ersatzmann: Schreier.

Über Antrag Fialas wird eine Kommission gewählt, die versuchen soll, für den Verband wenigstens ein Schulflugzeug zu erhalten. Mitglieder dieser Kommission: Fiala, Haslinger, Kaudela.

Obmann Fiala schließt um 8 Uhr die Versammlung mit dem Dank an die Mitglieder für ihr Erscheinen.

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 20. Mai unter Hinweis auf die Bewilligung der Generalversammlung folgendes beschlossen: Rückwirkend ab 1. April 1921 wird von allen Mitgliedern ein Zeitungsbeitrag von derzeit K 5.— pro Monat eingehoben. Es wird gebeten, den Betrag von K 45.— als Zeitungsbeitrag für 1921 ehestens an das Postsparkassenkonto zu überweisen. Bei allen Mitgliedern, welche mit dieser Einzahlung im Rückstande bleiben, muß, mit Rücksicht auf die Kosten, der Bezug der Zeitschrift durch den Verband eingestellt werden.

Österreichischer Flugsportklub.

Mitgliedsbeiträge pro 1921. Einzahlung wolle mittels des separat eingesendeten Erlagscheines bewerkstelligt werden.

Hilferuf. Wir bitten unsere Mitglieder, den in der Nummer 9/10 des „Österreichischen Motor“ im Briefkastenteil enthaltenen Hilferuf zu lesen und etwaige Spenden direkt an die Redaktion des „Österreichischen Motor—Der Flug“, Wien VIII., einzusenden.

Wiener Trabfahren. Anmeldungen zur gemeinsamen Fahrt zu den Juni-Trabrennen bis längstens 5. Juni an unser G. S. Die einzelnen Tage sind: 14., 16., 18., 19., 21., 23., 25., 26., 29. und 30. Juni.

DER FLUG.

Die Nimführsche Segelflugmaschine.

Von Hauptmann d. R. J. V. Berger, Bibliothekar des Oesterr. Flugtechnischen Vereines.

Nachstehende kritische Betrachtungen eines hervorragenden Fachmannes dürften, fürchten wir, geeignet sein, das schöne, in manchem Laiengehirn noch bestehende Bild der mit einem dichten Schleier von Sagen und Mythen geschickt umwobenen Segelmaschine zu zerstören. Es würde uns aufrichtig freuen, wenn uns diese Sorge durch eine sachliche Darstellung mit Anführung überprüfbarer, konkreter Tatsachen über Leistungen und Konstruktion des patentamtlich geschützten Apparates genommen werden könnte.

Die Red.

Als Meteorologe hat Dr. Nimführ seinerzeit an wissenschaftlichen Ballonaufstiegen teilgenommen und ist so zur Aeronautik, später zum Flugwesen gelangt. Zahlreiche fachschriftstellerische Arbeiten haben seinen Ruf als Theoretiker begründet. Ihr wertvolles Ergebnis dürfte die Lehre vom „Drucksprung“ sein, deren wesentlichstes folgender Satz ausdrückt: Wird eine Fläche durch die Luft bewegt, so entsteht unter ihr ein Überdruck, auch Staudruck genannt, ober ihr ein Saug- oder Unterdruck, den Unterschied beider bezeichnet Nimführ als „Drucksprung“ und sieht in ihm die Ursache des dynamischen Fluges.

Diese Lehre ist richtig und hat in Fachkreisen eine wohlthätige Wirkung ausgeübt, weil sie alle früher bestandenen Fehlemeinungen und Irrlehren ausrottete. Man hätte deshalb berechtigterweise annehmen dürfen, daß Dr. Nimführ im Zeitpunkt, als er den Schritt von der Theorie zur Praxis zu tun entschlossen war, die Lehre, vom Drucksprung zur Grundlage seiner Konstruktionen machen und sich bemühen würde, diesen Wert nach Möglichkeit zu steigern. Mit Erfolg ist dies bekanntlich beim Handley Page-Flügel geschehen.

Statt dessen hat sich Nimführ auf die Nachahmung der als Segelflug bekannten Abart des Vogelfluges verlegt. Schon vor Ausbruch des Krieges führte er ein Modell seines Flugzeuges Fachleuten und Interessenten vor, welches bezüglich der Tragflächen wesentlich von der sonst üblichen Bauart abwich. Während des Krieges und eine Zeitlang nach demselben hat sich Nimführ im Ausland, vornehmlich in Holland, aufgehalten, wo es ihm gelungen zu sein scheint, Kapital für sein Projekt zu gewinnen. Nach diesem Erfolg kehrte er wieder nach Wien zurück und eröffnete hier ein Bureau, welches jedoch fast ausschließlich auf dem Gebiete der Propaganda arbeitete. Fachkreise wurden besonders dadurch stutzig gemacht, daß Dr. Nimführ Anträge von ernster Seite, gegen Beistellung von Werkstätte, Personal und Material an die Anfertigung seines Flugzeuges zu schreiben, ohne stichhaltige Begründung abwies.

Dagegen hat er Männer, welche in österreichischen Luftfahrerkreisen Ansehen genießen, heftig angegriffen und Leute zu Vorträgen gewonnen, welche ein eigenes Urteil in flugtechnischen Dingen nicht besitzen.

Da ich das Nimführsche Modell vor dem Kriege zu sehen Gelegenheit hatte, kann ich darüber berichten. Die Tragflächen des als Eindeckers hergestellten Modells wiesen folgende Abweichungen von der üblichen Bauform auf:

1. Haben sie statt der stangenförmigen Holme und parabolischen Rippen ein System von gelenkig miteinander verbundenen, gekreuzten, doppelarmigen Hebeln, bekannt als „Nürnberger Schere“.

2. Tritt an Stelle der straffen Stoffbespannung ein aufblasbarer Luftsack.

3. Sind die Tragflächen am Rumpfe drehbar.

Von diesen Eigenarten erhofft sich Nimführ folgendes:

1. Mit Hilfe der Nürnberger Schere soll nicht nur das Tragflächenareale während des Fluges geändert, sondern auch der Raumbedarf im Hangar auf ein Minimum herabgemindert werden.

2. Der aufblasbare Luftsack findet sich bei jedem Vogel. Er bewirkt bei unwesentlicher Gewichts- eine wesentliche Volumszunahme, hat daher eine ebensolche Abnahme des spezifischen Vogelgewichtes zur Folge, sobald er, was stets vor Antritt eines Fluges erfolgt, gefüllt wird. Dem gleichen Zweck sollten die Tragflächenluftsäcke dienen.

3. Im Segelflug erhält sich der Vogel dadurch im Gleichgewicht, daß er die Flügel dem wechselnden Winddruck entsprechend, instinktiv vor- oder rückwärts dreht. Gleiches will Dr. Nimführ mit seinen drehbaren Tragflächen erreichen. Den Impuls zur Drehung der Flügel bewirkenden Vogelinstinkt ersetzt Nimführ durch einen Apparat, welchen er „mechanisches Gehirn“ nennt. Im Wesen besteht dieser Apparat aus einer elastischen, in einer Kapsel festgehaltenen Metallmembran, welche dem Winddruck zugänglich ist. Insolange dieser normale Größe besitzt, bleibt die Membrane flach. Wächst oder vermindert sich der Winddruck, so krümmt sich die Membrane nach der Seite des geringeren Widerstandes. In jedem Falle wird ein Stromkreis geschlossen und derart einem auf der Tragflächenachse (Drehachse) sitzenden Elektromotor der Impuls zur Drehung nach vorne oder rückwärts erteilt. Da das mechanische Gehirn auch an der Vorder- und Unterseite angebracht werden soll, kann es auch auf die Nürnberger Schere oder auf Verwindungsklappen wirken. Jedenfalls muß zugegeben werden, daß dieser Apparat genial erdacht und theoretisch geeignet erscheint, das Flugzeug automatisch zu stabilisieren.

In der Praxis stellen sich indes den Nimführschen Ideen folgende Hindernisse in den Weg:

1. Die Flugsicherheit jedes Drachenflugzeuges ist hauptsächlich durch eine kräftige Konstruktion der Tragflächen, durch straffes Anziehen des Bespannungstoffes (Metallfläche) und durch solide Verbindung von Tragfläche und Rumpf zu erzielen. Das Nimführsche Projekt steht mit allen diesen Bedingungen im Widerspruch.

2. Die Luftsäcke des projektierten Flugzeuges sind Außen-, jene der Vögel Innenorgane. Infolgedessen werden die Säcke nicht eine Herabsetzung, sondern im Gegenteil eine Vermehrung des spezifischen Apparatgewichtes nach sich ziehen. Außerdem geben sie Anlaß zu einer Steigerung (nicht unbeträchtlich) des schädlichen Widerstandes, vermehren also den Kraftbedarf.

3. Eine weitere Vermehrung dieses Bedarfes tritt ein, weil die Tragflächenluftsäcke häufig, nach Angabe des Erfinders zirka 1200mal in der Minute, aufgeblasen und ebenso oft natürlich wieder luftleer gepumpt werden müssen.

Mitglieder des Flugtechnischen Vereines! Zahlet den Mitgliedsbeitrag pro 1921 (siehe offizielle Mitteilungen) mit dem dem Aprilhefte beigelegten Erlagschein.

4. Die drehbaren Flügel erfordern eine komplizierte und zugleich schwere elektrische Ausrüstung und tragen natürlich auch zur Erhöhung des Kraftbedarfes bei.

Die Erhaltung des Gleichgewichtes um die Längs- und Querachse erfolgt wesentlich rationeller durch richtige Betätigung der Steuer- und Verwindungsorgane, welche von jedem geübten Flieger ohnedies instinktiv gehandhabt werden.

Eine rechnungsmäßige Ermittlung der Tragflächenbeanspruchung, wie das für das Aufblasen und Entleeren der Luftsäcke, dann das für die Flügeldrehung erforderlichen Mehrbedarfes an Motorkraft ist nicht möglich, weil Dr. Nimführ sein

Projekt weder konstruktiv, noch rechnerisch durchgearbeitet, geschweige denn in einer Werkstatt ausgeführt hat.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß es bei diesem Projekt hinsichtlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Fliegens nicht am besten bestellt ist. Deshalb befremdet es jeden Flugtechniker, wenn Dr. Nimführ behauptet, mit großer Sicherheit und geringem Kraftbedarf fliegen, ferner auch ohne Anlauf starten und ohne Auslauf landen zu können. Was daher der Fachmann über die Nimführsche Segelflugmaschine zu halten hat, ist aus meinen Ausführungen ohneweiters zu entnehmen.

Die Entwicklung der Rumpfkonstruktion.

Von Ober-Ing. F. Schieferl.

Mit zwei Abbildungen.

Da der Drahrumpf im modernen Flugzeugbau allmählich durch den Sperrholzrumpf, bzw. durch reine Metallkonstruktionen verdrängt wird, lohnt sich bereits ein Überblick über die Entwicklung der Rumpfkonstruktion, bzw. über die Ursachen, die zu dieser Entwicklung geführt haben.

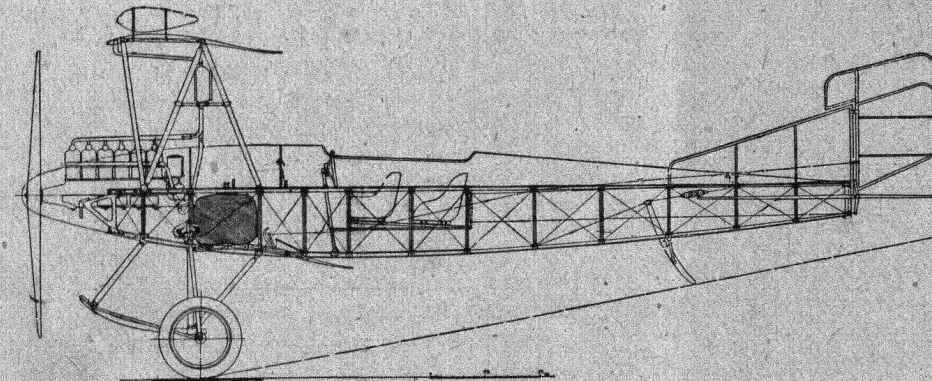


Fig. 1: Lohner-Type E 1914.

Die älteren Eindeckerrümpfe hatten infolge ihres primitiven fachwerkartigen Aufbaues polygonalen Querschnitt, und zwar wurde ein auf der Spitze stehendes Dreieck oder ein Rechteck, bzw. Trapez, mit schwach ausfallenden Seiten bevorzugt. Mit Ausnahme des alten Antoinette-Rumpfes, der mit Zickzackstreben versteift war, waren alle übrigen Rümpfe mit Draht abgespannte Holzkonstruktionen. Ober- und Untergurt des Fachwerkes, in diesem Falle als Holme bezeichnet, waren durch hölzerne Streben abgestützt. Die Strebenenden befanden sich in metallenen Schuhen oder zwischen Blechbeschlägen, welche Augen zur Aufnahme der Verspannung besaßen, wenn nicht die Köpfe der Beschlagschrauben selbst, für Befestigung der Spanndrähte dienten und zu diesem Zwecke entsprechend ausgebildet waren. Blériot verzichtete auf Beschläge und verwendete den bekannten „U“-förmigen Bügel, an dessen Enden Gewinde geschnitten waren. Die freiliegenden Ecken des Bügels dienten zum Einhängen der Drahtschlingen der Verspannung.

Ursprünglich, wohl nur zum Schutze des Piloten, später aber auch zur Verminderung des Luftwiderstandes, der vielen Drähte und Streben wurden die Rümpfe mit Ballonstoff be-

spannt. Diese Bespannung, die heute aus zellomerter Leinwand besteht, trägt nur den Charakter einer Verschalung, sie gehört daher nicht zur Festigkeitskonstruktion. Die Teilung in tragende Konstruktion und Verschalung soll aber nach Möglichkeit vermieden werden, da man dadurch zumeist schwere Konstruktionen erhält. Die tragende Konstruktion soll dagegen so ausgebildet sein, daß sie keiner Verschalung bedarf. Das letztere läßt sich aber ohneweiters durch die Anwendung von Vollwandträgern an Stelle der Fachwerke erreichen.

In Figur 1 und 2 sind als Beispiele zwei Flugzeuge dargestellt, von welchen das eine (Figur 1, Lohner-Type E 1914) mit einem Drahrumpf mit Leinwandbespannung, das andere (Figur 2, WKF-Kampfzweisitzer 1918) mit einem Sperrholzrumpf versehen ist.

Der auffallende Unterschied in der Dimensionierung der Rumpfhölme entsteht nicht nur infolge der wesentlich größeren Rumpfhöhe in Figur 2, sondern auch dadurch, daß durch die Sperrholzbeplankung des Rumpfes die Knickgefahr der Holme zwischen den Knotenpunkten vermindert wird. Die Sperrholz-

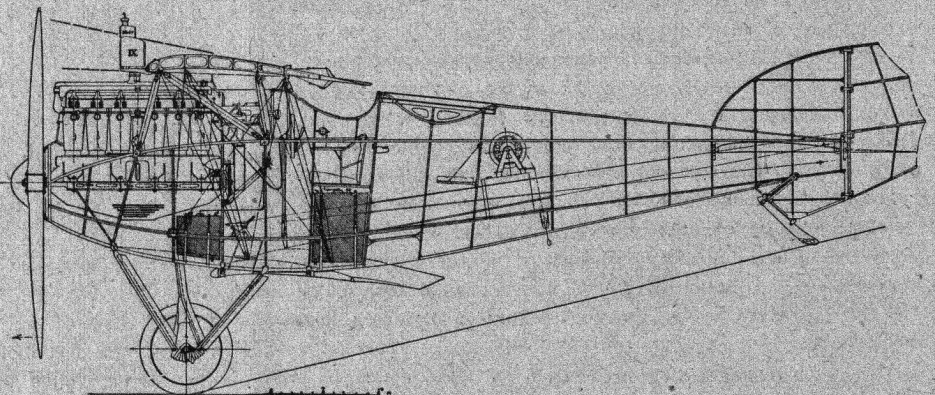


Fig. 2: WKF. Kampfzweisitzer 1918.

beplankung, die auf dem abgezahnten Rumpferippe aufgeleimt und mit kleinen Stiftchen genagelt wird, erfordert bloß abwickelbare Rumpfformen, gibt aber ansonsten dem Konstrukteur die größtmögliche Freiheit in der Wahl der Rumpquerschnitte. Der Sperrholzrumpf erleichtert auch die Anbringung der zahlreichen Einbauten, die ein modernes Flugzeug enthält, da zu deren Befestigung der Vollwandträger nur lokal verstärkt

werden muß, während bei Drahrümpfen die Wahl der Befestigungspunkte an die Holme und Streben, bzw. deren Knotenpunkte gebunden ist.

Obzwar nun der Sperrholzrumpf in bezug auf leichte Herstellung, kurze Arbeitszeit, geringes Gewicht und hohe Festigkeit allen Anforderungen durchaus entspricht, läßt die Haltbarkeit (Wetterbeständigkeit) der Holzrümpfe alles zu wünschen übrig.

Diese offenbare Schwäche aller Holzkonstruktionen führte bald zur Anwendung von Stahlrohren an Stelle der Holme und Streben, jedoch blieb bei den ersten Ausführungen die Draht-

verspannung, während erst später richtige Strebenfachwerke angewendet wurden.

Obzwar erst in den Anfängen der Entwicklung, hat sich doch der Metallflugzeugbau, bei dem sowohl die Flügel als auch die Rumpfkonstruktion ausschließlich aus Metall besteht, zu einer achtenswerten Höhe emporgerungen, ihm scheint die nächste Zukunft zu gehören. Der „Blechrumpf“ beginnt bereits den Sperrholzrumpf zu verdrängen, und zwar nicht nur bei kleinen Verkehrsflugzeugen, sondern auch bei vielmotorigen Großflugzeugen.

Eröffnung des Luftdienstes London—Amsterdam—Hamburg.

Am 12. April flog das erste Fokkerflugzeug des neuen Verkehrstyps F.III von Amsterdam nach Croydon. Die Maschine verließ Amsterdam um 11.15 und landete 1.34, so daß die 270 Meilen in 2 Stunden 19 Minuten zurückgelegt wurden. Diese Zeit stellt, wie die englische Presse allgemein festgestellt hat, eine Rekordzeit für diese Strecke dar. Die Leistungsfähigkeit dieser Maschine wird dadurch besonders gekennzeichnet, daß zwei Tage früher der Flieger Wouters, der mit einem Havillandflugzeug von England über Belgien kam, auf der Strecke Brüssel—Amsterdam zwei Stunden Verspätung hatte.

Die offizielle Eröffnung des regelmäßigen Flugdienstes der Linie London—Amsterdam—Hamburg fand in feierlicher Weise am 14. April auf dem Flugplatze in Schiphol (bei Amsterdam) statt, und wurde im Beisein des Prinzen Heinrich der Niederlande, des Ministers von Waterstaat, Herrn König, des Ministers van Oorlog et Marine, General Pop und einer großen Zahl staatlicher und städtischer Autoritäten vorgenommen.

Um 2.17 startete das erste Flugzeug für den Dienst nach England. Prinz Heinrich eröffnete die Luftlinie persönlich, ähnlich wie beim Stapellauf eines Schiffes, indem er die Blöcke, welche beim Probegedrehen des Motors vor die Räder gelegt werden, mittels einer daran befestigten Kette persönlich wegzog und damit dem Flug die Bahn freigab. Noch hingen die Blicke aller Anwesenden an dem in die höheren Regionen ent-

schwebenden Flugzeug, da landete das am selben Tage von England aus gestartete Flugzeug, ebenfalls ein Fokker F.III. und brachte den Beweis der Pünktlichkeit des Betriebes. Wenige Minuten darauf erfolgte die Abfahrt des zweiten Flugzeuges mit der Bestimmung Hamburg.

Von seiten der Marine und Militärbehörden wurde die Feierlichkeit dadurch erhöht, daß die Marine ein Geschwader von fünf und das Heer von sieben Fokkerflugzeugen entsendete, die im geschlossenen Geschwaderflug ankamen, in Formation landeten und später in gleicher Weise wieder abflogen; diese Manöver wurden in glänzendem Stile ausgeführt.

Es muß besonders hervorgehoben werden, daß während des Tages der Eröffnung ein besonders starker Nordostwind mit sehr starken Böen herrschte, kurz ein Wetter, bei dem normalerweise viele Flugzeuge nicht starten würden. Das Flugzeug nach Hamburg begegnete unterwegs schweren Hagelböen und führte trotzdem seinen Flug glatt aus.

Sowohl die Fokkerflugzeuge als auch die Militärbeobachtungsflugzeuge haben bei dieser Gelegenheit bewiesen, daß sie als Schlechtwettermaschinen ersten Ranges anzusehen sind.

Der Eröffnungstag des nun wieder regelmäßigen Flugdienstes wurde allgemein als ein Ehrentag der Fokkerflugzeuge anerkannt.

Welche Forderungen müssen an ein Luftverkehrsunternehmen gestellt werden?

Der Verband deutscher Flugzeugindustrieller hatte am 11. Februar zu einem Vortragsabend eingeladen, der außerordentlich wertvolle Anregungen zutage förderte. Geheimer Oberregierungsrat Bredow, der jetzige Leiter des Reichsluftamtes, war selbst erschienen und bezeugte dadurch, wie sehr ihm daran gelegen sei, mit der Industrie Fühlung zu gewinnen, und von ihr über die Verhältnisse unterrichtet zu werden. Er äußerte zudem während der Aussprache, daß die gegebenen Anregungen von den Behörden beachtet werden müßten, was bei einem Teile davon auch bereits geschehen sei. Er glaubte zusagen zu dürfen, daß das Reichsluftamt im Einvernehmen mit den Vertretern der Luftreedereien in Erörterungen darüber eintreten wird, inwieweit die Luftverkehrsunternehmen zuzulassen sind.

Die Verhandlungen wurden durch Direktor Goetze vom Verbands der D. F. geleitet, der den Grundcharakter der Veranstaltung mit den Worten zeichnete: Was uns hier zusammenführt ist der Wunsch, alles zusammenzuhalten, was an fliegerischen Interessen lebt, über die schwere Zeit hin.

Den Vortrag hatte Direktor Kasinger vom V. D. F. J. übernommen.

Bisher ist jedes Unternehmen, welches über Flugzeuge verfügt, zum Verkehr zugelassen worden. Es war nicht, wie

andere Verkehrsunternehmungen, einer Prüfung unterworfen, ob es einen zuverlässigen, im Interesse der Öffentlichkeit liegenden Verkehr gewährleistet. Von welcher Bedeutung der innere Aufbau einer Luftverkehrsunternehmung ist, ist aus den der Eröffnung des Verkehrs vorangehenden Arbeiten erkennbar. Bei Auswahl der Strecke darf nur die wirtschaftliche Notwendigkeit maßgebend sein. Der Vorteil des Luftverkehrs liegt in seiner Schnelligkeit, die nur auf großen Strecken zum Ausdruck kommt. Die für den Betrieb bestimmten Flugzeuge müssen absolut einwandfrei und zuverlässig sein. Zur Durchführung eines regelmäßigen Verkehrs benötigt man einer nahezu 200%igen Reserve. Erstklassiges Flug- und technisches Personal, Betriebsstoffe und Ersatzteile müssen gesichert werden. Die Hauptbedeutung muß der Bodenorganisation und Einrichtung von Flugplätzen zugesprochen werden, verbunden mit einem Sicherheit gewährenden Nachrichtendienst (Telephon-, Telegramm- und Funkenverkehr). Bei Durchführung des Betriebes ist vor allem

Mitglieder des Flugtechnischen Vereines! Zahlet den Mitgliedsbeitrag pro 1921 (siehe offizielle Mitteilungen) mit dem dem Aprilhefte beigelegten Erlagscheine.

Wert zu legen auf die sorgfältige Pflege der Flugzeuge, die technische verkehrsmäßige Weiterbildung der Flugzeugführer, Weiterausbildung des Hilfs-, Wetter- und Nachrichtendienstes. Insbesondere aber ist das gute Ineinanderarbeiten des ganzen Apparates, besonders auch des kaufmännischen und verkehrsmäßigen zu beachten.

Die Prüfung eines Verkehrsunternehmens, die im Einvernehmen zwischen Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen und Reichspostministerium erfolgen müßte, muß sich auf folgende Punkte erstrecken:

1. Ob die geplante Luftverkehrslinie den verkehrspolitischen Zielen des deutschen Luftverkehrs angepaßt ist.
2. Amtliche Prüfung der vom Unternehmer angewendeten Flugzeuge.
3. Regelmäßige Wiederholung dieser Prüfung.
4. Förderung einer gewissen Regelmäßigkeit: in den Sommermonaten mindestens 90%, in den ungünstigen Wintermonaten entsprechend weniger.

Von der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.

Selbst die Fachwelt scheint sehr geneigt, sich in Fragen des Luftverkehrs unrichtige Vorstellungen zu machen. Es ist dies natürlich in erster Linie auf den fast vollständigen Mangel zahlenmäßiger Angaben über den regelmäßigen Flugbetrieb zurückzuführen. Mit desto größerem Interesse vernimmt man daher einige Zahlen vom deutschen Luftverkehr, der, obwohl wirklich nicht unter den günstigsten Verhältnissen sein Dasein fristend, dennoch Hoffnung auf eine rosigere Zukunft der Lufttransportmöglichkeiten eröffnet.

Das zweite Betriebsjahr zivilen deutschen Luftverkehrs, als dessen Beginn der 5. Februar 1919 angesehen werden kann, ist abgeschlossen. Es hat technisch und betriebstechnisch reiche Erfahrungen und die Gewißheit einer gewonnenen hohen Betriebsicherheit erbracht, die auf Grund internationaler Beobachtungen etwa zwischen 93 und 98% sich bewegt, wenn man das Verhältnis zwischen den flugplanmäßig vorgesehenen und den tatsächlich durchgeführten Flügen errechnet. Auf der Linie Stavanger-Bergen z. B. wurden von 192 geplanten Flügen 178 gleich 93% glatt erledigt, während die Deutsche Luftreederei mit 6208 durchgeführten bei nur 122 ausgefallenen Flügen die hohe Zahl von 98% in der Zeit vom 5. Februar 1919 bis 25. November 1920 erreichte, ein Ergebnis, das nicht zum geringsten Teil neben der Zuverlässigkeit der Motoren der Tüchtigkeit der Flugzeugführer und der gewissenhaften treuen Arbeit des Werkstätten- und Pflegepersonals zu danken ist. Auch von der Zahl der in diesen fast zwei Jahren vorgekommenen Unfällen im Flugbetriebe der genannten Reederei ausgehend, ergibt sich eine erfreuliche, vertrauenerwerbende Sicherheit. Es ereigneten sich drei leichte Unfälle, gleich 0,048% und ein schwerer gleich 0,018%.

Der 25. November, mit dem die obige Statistik abgeschlossen ist, fordert insofern einen Meilenstein, als er der Deutschen Luftreederei den einmillionsten Flugkilometer brachte, eine Strecke, entsprechend dem 25fachen Umfang des Erdäquators.

Auf diesem betriebstechnisch so erfreulichen Bilde lastet aber als ein Schatten die unzulängliche Betriebswirtschaftlichkeit, ein außerordentlich ernstes Kapitel, in das Dr. v. Rieben gelegentlich eines sehr bemerkenswerten Vortrages Einblicke gab, die zu denken geben. Auf den ersten Blick scheint es befriedigend, wenn man hört, daß 5545 Passagiere und rund 33.000 kg Post befördert wurden. Stellt man diese Frequenzziffern jedoch den 6208 Flügen gegenüber, so ergibt sich im Durchschnitt eine

5. Nachweis eines gewissen wirtschaftlichen Hintergrundes, der die Durchführung der gestellten Aufgabe gewährleistet.

6. Zulassung zur Mitnahme von Post muß abhängig gemacht werden von

- a) Nachweis der zufriedenstellenden Zurücklegung einer Strecke von mindestens 10.000 km im Sonderflugverkehr;
- b) Nachweis des erforderlichen Flugzeugparks, der Reserven und Ersatzteile;
- c) Ausstattung der Flugzeuge mit den erforderlichen Navigationsinstrumenten;
- d) Nachweis des erforderlichen Stabes des Flug- und technischen Personales, deren Zahl der Verkehrsaufgabe entsprechen muß;
- e) Nachweis einer genügenden zweckentsprechenden Bodenorganisation.

Die vom Vortragenden gegebenen Anregungen bildeten den Gegenstand einer langen, inhaltsreichen Wechselrede, deren Ergebnisse hoffentlich die dringend zu wünschende Ausarbeitung von Vorschriften im angegebenen Sinne bewirken werden.

Nutzlast pro Flug von rund 5 kg Post und 0,8 Passagieren, in summa also, die Person zu 75 kg angenommen, eine Nutzlast von 65 kg pro Flug. Die im Betriebe befindlichen Flugzeuge verfügten durchschnittlich über 150 kg Tragfähigkeit für zahlende Nutzlast. Diese ist also nur mit 43% im Durchschnitt ausgenutzt worden.

Noch trauriger sehen die entsprechenden Zahlen aus, die der anfangs August eröffnete Betrieb auf der Strecke des „Europa-Nordwest-Fluges“ (Malmö-Hamburg-Amsterdam) bei 304 Flügen über 82.000 km gezeitigt hat: 76 Passagiere, 1660 kg Post, 775 kg Pakete ergeben eine beförderte Gesamtlast von 8115 kg. Die Tragfähigkeit der eingesetzten Flugzeuge betrug insgesamt 45.600 kg. Sie ist auf dieser Strecke also nur mit 18% ausgenutzt worden.

Was heißt dies nun aber wirtschaftlich? Es werden für diese 8115 kg Nutzlast 60.800 PS. insgesamt eingesetzt, das heißt 7,4 PS für 1 kg, während nur 1,3 PS bei voller Ausnutzung der Tragfähigkeit erforderlich gewesen wären.

Angesichts dieser Zahlen kann es nicht Wunder nehmen, daß der deutsche Luftverkehr nur mit größten Opfern aufrecht erhalten werden kann. Gewiß sind die Voraussetzungen für ihn zur Zeit nicht günstig. Die Flugstrecken sind verhältnismäßig noch zu klein, um einen Zeitgewinn erbringen zu können, der die hohen vor allem Passagierflugtarife erträglich erscheinen läßt. Die Strecken stehen im allgemeinen durchweg in ungleichem Wettbewerb mit den Tag und Nacht verkehrenden Eisenbahnen. Erst die großen internationalen und Welt-Luftverkehrslinien (Ozean) werden das wirtschaftliche Problem lösen können. Bis dieser Zeitpunkt aber erreicht ist, muß eine wesentlich erhöhte, tätige Interessenahme der durch die Presse mobil zu machenden breiten Öffentlichkeit, muß die Postverwaltung durch weitherzige Erleichterungen und Fürsorge, muß auch der Staat durch millionenwerte Subventionierung der Betriebsstrecken den um seine Existenz ringenden Luftverkehr über Wasser halten. Umgebaute alte deutsche Heeres- oder Marineflugzeuge dürfen nach Entendiktat über die Grenzen nicht hinausfliegen. Zivile Verkehrsneubauten (wenn das Bauverbot endlich einmal aufgehoben sein wird) werden unter Mark 400.000.— bis 500.000.— kaum zu haben sein. Neue Kapitalinvestitionen enormer Höhe werden also erforderlich. Wo sollen diese Mittel herkommen?

Auch der Technik sind hiedurch die Wege vorgeschrieben. Betriebs-, Flug- und Landesicherheit sind voll erreicht. Es

heißt jetzt billige Flugzeuge zu bauen, die bei verringertem Betriebsstoffverbrauch größere Lasten über weitere Strecken schleppen. Nach den wertvollen Angaben Dr. v. Riebens brauchten die Verkehrsflugzeuge 1918/1920, um je 100 kg Nutzlast über 650 km tragen zu können, 250 l Betriebsstoff zu Mark 1500.— (Tragfähigkeit pro Flugzeug 150 kg).

Für 1921 vorliegende Typenentwürfe (wenn wir bauen dürfen!) sichern bereits die Beförderung von je 100 kg Nutzlast über 800 km Strecke bei 56 l Verbrauch zu Mark 336.— (Tragfähigkeit pro Flugzeug 400 kg).

Hinzutretender größerer Komfort in den Kabinen würde auch seinerseits durch Hebung der Frequenz zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit, also zur Senkung des Tonnen-Kilometer-

preises, bzw. zur Steigerung der Nutzlast-Kilogrammzahl pro 1 PS, beitragen. Auch das Senken des absoluten Betriebsstoffpreises muß unter allen Umständen erstrebt werden. Dr. von Rieben gab an, daß der Betriebsstoff an den Gesamtausgaben der Deutschen Luftreederei in 1919 mit 10,3%, in 1920 dagegen mit 31,6% (!) beteiligt gewesen sei.

Angesichts dieser gesamten schwierigen Lage scheint eine Forderung mehr und mehr in den Vordergrund zu rücken: enger Zusammenschluß der lebensfähigen Luftverkehrsgesellschaften auf dem Boden einer großen, einheitlichen Interessengemeinschaft unter Abstoßung lebensunfähiger Gebilde, und zur Ausschaltung eines mordenden Konkurrenzkampfes, den wir uns im Luftverkehr nicht leisten können.

Rundschau.

Internationale Flugschau in Wien. Da der Nennungsschluß im Hinblick auf die umfangreichen organisatorischen Arbeiten mit Samstag, den 4. Juni, 12 Uhr mittags, festgelegt wurde, kann erst im Wege der Tagespresse bekanntgegeben werden, ob die Veranstaltung abgehalten wird. Von den eingeladenen Flugzeugfirmen haben bloß zwei, nämlich Caproni-Werke und Società Idrovoltanti Alta Italia, definitiv abgesagt, während sich der größte Teil der übrigen Bedenkzeit vorbehalten hat. Bis zur Stunde, das ist zwei Wochen vor Nennungsschluß, wurde erst seitens Italiens und zweier Nachfolgestaaten ernstes Interesse für eine Teilnahme bekundet. Es versteht sich jedoch von selbst, daß, wie schon wiederholte Male betont wurde, an die Durchführung des großzügigen Projektes nur dann geschritten werden kann, wenn der Veranstaltung tatsächlich internationaler und nicht bloß nationalstaatlicher Charakter gesichert erscheint.

Flugfeldbesichtigung des Flugtechnischen Vereines. Samstag, den 28. Mai, veranstaltete die Gleit- und Kleinflugzeugsektion gemeinsam mit der akademischen Sektion eine Exkursion aufs Asperner Flugfeld, wo unter Führung der Herren Orelli und Kostival eine Besichtigung der Anlagen und Flugzeuge stattfand. Dank dem Entgegenkommen der italienischen Flugfeldbesatzung unter ihrem lebenswürdigen Kommandanten Frescan konnten sämtliche Ententeapparate, darunter ein SVA mit Motorprobe, eingehend besichtigt werden. Vom Flugtechnischen Verein begrüßten Vizebürgermeister a. D. Hierhammer und Technischer Oberrat Nikel die erschienenen Gäste, worunter sich nebst Damen auch eine Reihe von Vertretern motorsportlicher Vereinigungen und Verbänden verbanden. So bemerkten wir u. a.: Präsident Haller vom Motorfahrerverband, vom Präsidium der Herrenfahrer-Vereinigung Ingenieur Köhler und Steidner, von der Motorsektion der „Wiedner Radler“ Obmann Ingenieur Goedicke u. a. m. Die Akademische Sektion, die diesmal leider nicht in so imposanter Zahl wie im Vorjahr erschienen war, war durch ihre Leitung mit den Feldpiloten cand. ing. Weber und cand. ing. Buchholzer an der Spitze vertreten. Auch eine Gruppe von Mittelschülern nahm an der Exkursion, die trotz des sehr zweifelhaften Wetters guten Besuch aufwies, mit großem Interesse teil. Nach Schluß der Besichtigung erschien noch eine zweite Gruppe von Herren, darunter Sektionsrat Dr. Scheimpflug vom Ausschuß des Flugtechnischen Vereines auf dem Flugfeld, wo eine zweite Besichtigung stattfand.

Die Versuche mit Petroczy's Hubschrauber scheinen, nach einem Londoner Funkspruch zu schließen, in jüngster Zeit wieder fortgesetzt zu werden. Der Sekretär des Rates für die

englische Zivilluftfahrt teilte nämlich mit, daß das Schraubenflugzeug des ehemaligen österreichisch-ungarischen Fliegeroffiziers v. Petroczy bei den amtlichen Proben eine Höhe von 160 Fuß erreicht und sich in der Luft erhalten habe. Aus der lakonisch kurzen Meldung läßt sich leider nicht entnehmen, ob es sich im vorliegenden Falle um einen frei schwebenden Apparat oder um einen am Erdboden gefesselten handelt. Die vom jetzigen ungarischen Luftverkehrsdirektor während des Krieges im Wiener Luftfahrarsenal mit Professor v. Karman gebaute Maschine war als Ersatz für Fesselballone gedacht und demgemäß durch eine Kabelleitung Elektromotor-Aufstiegstelle am unabhängigen Flug gehindert. Die oben erwähnte Leistung wurde unseres Wissens schon seinerzeit beim ärarischen Hubschrauber erzielt, würde also nichts Neues bedeuten. Immerhin ist die Tatsache der Beschäftigung mit anderen Flugsystemen sehr erfreulich.

Die Vortragsaktion des Österreichischen Flugtechnischen Vereines nimmt ihren programmäßigen Verlauf. Die Wiener Zentrale hatte sich mit befreundeten Körperschaften und Persönlichkeiten vorerst in den einzelnen Landeshauptstädten in Verbindung gesetzt, um mit deren Unterstützung die Veranstaltung von Lehr- und Propagandavorträgen über Luftfahrt zu ermöglichen. Im Verlauf dieser Aktion fanden bereits und finden mehrere Vorträge statt: Hauptmann Berger in Klagenfurt und Graz, wo der in Bildung begriffene Zweigverein des Ö. Fl. V. die Organisation übernommen hat, dann Chefredakteur Orelli in Wien, Volksbildungshaus. Ferner ist der Deutsche Jugendbund Volksgemeinschaft an den Ö. Fl. V. mit dem Ersuchen, Vorträge abzuhalten, herangetreten. Auch im Rahmen der Bildungsvorträge in unserer Wehrmacht dürften in nächster Zeit Redner aus der österreichischen Fachwelt zu Worte kommen.

Zu späte Erkenntnis! „The Aeroplane“ bespricht in einem längeren Aufsätze die Tätigkeit der Internationalen Luftfahrtüberwachungskommission „Itlik“ in Deutschland. Das Blatt sieht diese Einrichtung ebenso wie die entsprechenden Paragraphen des Friedensvertrages von Versailles, als eine „heaven-sent blessing“ für Deutschland an, da sie es von allen veralteten Flugmaschinen, Motoren und Instrumenten befreie, ihm aber die Erfahrungen und Kenntnisse der deutschen Konstruk-

Mitglieder des Flugtechnischen Vereines! Zahlet den Mitgliedsbeitrag pro 1921 (siehe offizielle Mitteilungen) mit dem dem Aprilhefte beigelegten Erlagscheine.

teure belasse und es so davor bewahre, bei Neubauten altes Material oder veraltete Maschinen zu benutzen. Durch ihre Tätigkeit wirke die „Ilük“ mittelbar dahin, daß Deutschland künftig nur ganz modernes Flugmaterial hervorbringen wird, während die Alliierten sich noch jahrelang mit den abgelieferten Flugzeugen und Materialien abmühen und ihre Konstrukteure indessen verhungern müssen. Das Blatt fährt dann sarkastisch fort, daß es leider wenig Zweck hätte, zugunsten einer diesbezüglichen Revision des Friedensvertrages einzutreten. Es unterzieht dann die „Ilük“ einer scharfen Kritik und wirft ihr Übereifer vor. Die Zerstörungswut der Kommission ginge zu weit und das beschlagnahmte Material wäre, soweit es sich überhaupt nicht in schwer beschädigtem Zustande befände, meistens nicht geeignet, um englischen Konstrukteuren Einblick in die deutsche Technik zu gestatten, da gerade die wichtigsten Teile oft fehlten.

Von den deutschen Fliegern in der Tschecho-Slowakei weiß uns ein treuer Mitarbeiter und altes Mitglied des Österreichischen Flugtechnischen Vereines viel Erfreuliches zu berichten. Insbesondere sind die Einigungsbestrebungen der deutschen Fliegerei in der Nachbarrepublik sehr zu begrüßen. Die darauf bezughabenden Stellen des Berichtes lassen wir nun folgen: Aus der Tatsache heraus, leider von unseren ehemaligen Vereinen, die jetzt für uns Ausland bedeuten, losgerissen zu sein, sowie um die Alleinherrschaft des „česky aviaticky club“, namentlich in seinem Bestreben, sich auch auf die deutschen Gebiete auszudehnen, etwas einzuschränken, — dann aus der Notwendigkeit, unser deutsch-sudetenländisches Flugwesen nicht gänzlich eingehen zu lassen sowie um die Fach- und Interessentenkreise zu gemeinsamer Arbeit zusammenzuführen, haben wir den „Verband deutscher Flieger in der tschechoslowakischen Republik“ ins Leben gerufen. Der Verband zählt bereits über 300 Mitglieder und besteht bisher aus elf Ortsgruppen. Die am 11. Dezember gegründete Ortsgruppe Prag zählt zur Zeit 96 Mitglieder, von diesen 25 ehemalige Piloten. Sein Ausschuß besteht nach der kürzlich vollzogenen Wahl aus folgenden Herren: Obmann: Universitätsprofessor Dr. Adalbert Prey, Direktor der Sternwarte, ehemals Lehrer an der Fliegeroffiziersschule Wiener-Neustadt. Obmannstellvertreter: Ingenieur Wilhelm Zeidler, Assistent der technischen Hochschule. Erster Schriftführer: Dr. Gustav Swoboda, Assistent der Staatsanstalt für Meteorologie. Zweiter Schriftführer: Cand. techn. Emil Lehmann, ehemals Feldpilot. Kassawart: Egon Gerstl, Beamter. Bücherwart: Cand. techn. Heinz Schmidt, Pilot. Technischer Ausschuß: Professor der Technik Dr. August Gessner, ehemals Prüfungskommissär für Militärflugzeuge. Wissenschaftlicher Ausschuß: Universitätsprofessor Dr. Rudolf Spitaler, Vorstand des Institutes für kosmische Physik. Ohne Funktion: Rechtsanwalt JUDr. Franz Ulberth als juridischer Beirat und Sekundararzt MUDr. Georg Feist als medizinischer Beirat. Rechnungsprüfer: Dr. Hermann Haas, Beamter der Unionbank, und cand. ing. Karl Ulberth.

Hervorragende Leistung eines Kleinflugzeuges. Ein einziger Avro-Baby-Doppeldecker mit 35-PS.-Greenmotor aus dem Jahre 1911 durchflog kürzlich die 1000 km lange Strecke von Sidney (Australien) bis zu dem nordwärts an der Küste gelegenen Bundaberg ohne Zwischenlandung. Benzinverbrauch rund 13 l für eine Stunde (120 km), also nicht mehr als ein Kleinauto. Im Sommer vorigen Jahres durchflog ein Kleinflugzeug gleichen Typs neunehalb Stunden und eben-

falls ohne Zwischenlandung die 1060-km-Strecke von London nach Turin. Die Gesamtkosten erreichten kaum zehn Pfund Sterling.

Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt. Die Vorbereitungen zur VII. ordentlichen Mitgliederversammlung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, die vom 4. bis 8. September d. J. in München stattfinden soll, sind bereits im Gange. Anregungen usw. nimmt die Geschäftsstelle der WGL, Berlin W. 35, Blumeshof 17 (Parterre), gern entgegen.

Das Märchen vom hohen Flug der Vögel. Unsere Kenntnisse von der Höhe des Vogelfluges, die schon seit einigen Jahren sich mehr und mehr festigten, erfuhren in der jüngsten Zeit einige beachtenswerte Ergänzungen durch einen Bericht über Erfahrungen und Beobachtungen von Fliegern, den Dr. Hugo Weigold von der Vogelwarte der Staatlichen Biologischen Anstalt auf Helgoland, in der „Ornithologischen Monatschrift“ erstattet. Dr. Weigold erließ im Jahre 1919 in der Zeitschrift „Flug und Luftschiffahrt“ einen Aufruf an die deutschen Fliegerformationen mit der Bitte, Beobachtungen über die Höhe des Vogelfluges mitzuteilen. Dieser Aufruf wurde von der Inspektion der Fliegertruppe in Berlin-Charlottenburg und der Nordseefliegerabteilung in Wilhelmshafen verbreitet. Bei den Ballonbeobachtungen wurde immer der Einwand erhoben, daß die Vögel den Ballon fürchteten und ihm von weitem auswichen. Dieser Einwand hat dem Flugzeug gegenüber keine Berechtigung, denn jeder Flieger hat sicherlich schon Gelegenheit gehabt, zu beobachten, wie wenig sich die Vögel beeinflussen lassen und — vor allem — wie wenig ihnen etwa Angst- und Fluchtversuche der übergroßen Schnelligkeit des Flugzeuges gegenüber helfen. Die Geschwindigkeit der Vögel, dafür lieferten die Messungen der Vogelwarte Rositten den bündigsten Beweis, wurde ja früher ebenso überschätzt wie die Höhe ihres Zuges, sie beträgt in der Stunde kaum mehr denn 60 bis 90 km. Eine Reihe von Antworten, die auf den Aufruf Doktor Weigolds einliefen, enthielt einige bemerkenswerte Beobachtungen: Danach erheben sich Krähen selten über 200 m, doch wurden auch solche in Höhen bis 500 m angetroffen. Dieses Verhalten kann man wohl als das normale aller kleineren Tagvögel bezeichnen. Nach den Beobachtungen der Vogelwarte wechselt aber die Höhe sehr nach der Witterung und dem Winde. So ziehen Drosseln und ihnen gleich viele Strandvögel über dem Meere bei günstigen Verhältnissen 300 bis 500 m hoch. Die Lerche ist unbestritten ein Hochflieger; sie wurde in den eingelaufenen Nachrichten in Höhen bis 600 m angetroffen, wird aber auch nicht selten, wie frühere Beobachtungen ergaben, noch höher im Luftmeere angetroffen. Nur beim Singfluge aber wird die Lerche sich hoch in den Äther vorwagen; denn auf dem Zuge sieht man sie fast immer ganz niedrig fliehen. Sehr hoch fliegen — und auch hierin stimmen die von Dr. Weigold gesammelten Erfahrungen der verschiedenen Flieger mit den früheren Beobachtungen überein — die Raubvögel. Diese Vögel sind vollendete Flieger, die sich in der Luft so wohl fühlen, daß es eine Äußerung ihres Wohlbefindens ist, wenn sie sich höher und immer höher emporschrauben, um in der vollkommensten Beherrschung der Luft zu schweben. Sie können dies um so mehr, als sie es meisterlich verstehen, jede Luftströmung im Segelflug auszunützen. Den Rekord schlug bisher ein Adler mit der Erklommung einer Höhe von 3000 m. Auch Bussarde, Sperber und Turmfalk wurden in der beträchtlichen Höhe von 1000 bis 2000 m über der Erde angetroffen. Anders ist es bei den Wasser-

vögeln, bei Schwänen, Gänsen und Enten, ferner bei den Kranichen und den Störchen. Es scheint, daß sie auf dem Zuge, aber nur dann, sehr hoch fliegen. So müssen wir die Angaben, die Dr. Weigold veröffentlicht, verstehen: Störche sahen die Flieger in Höhen von 300 bis 1800 m, Wildschwäne von 300 bis 2000 m, Wildgänse von mindestens 600 m und endlich Wildenten in Höhen von 800 bis 2200 m.

Luftbildvermessung. Hauptmann Eduard Vallo, bisher geschäftsführender Gesellschafter der Luftbildgesellschaft m. b. H., folgte einer Berufung der brasilianischen Regierung und begab sich zur Luftbildvermessung dieses Landes anfangs Mai nach Rio de Janeiro. Die Geschäftsführung der Luftbildgesellschaft haben der bisherige Prokurist Dr. Dubowsky und Gesellschafter Ingenieur Benno Fiala-Fernbrugg übernommen. Die Ateliers und Bureaus der Gesellschaft befinden sich von nun an Wien II., Taborstraße 8 B. — Nach seiner Rückkehr wird Hauptmann Vallo wieder die Leitung der Luftbildgesellschaft übernehmen, welche bis dahin ihre Tätigkeit als Verlags- und Aufnahme-gesellschaft von Fliegerbildern fortsetzen wird. Auf ähnlicher Basis wie im Auslande, jedoch früher als alle fremdländischen Gesellschaften gegründet, propagiert die „Luftbild“ die Fliegerei durch den Verlag von Photographien aus dem Flugzeug; besonders die neuen Bilder von Wien werden erfolgreich dafür verwendet und sind bereits allseits eingeführt. — Der weitere Ausbau der Geschäftsbetätigung der „Luftbild“ zielt auf die Einbeziehung der Luftbildmessung. Die Vorbedingungen hiefür wurden bereits bei der Gründung geschaffen, indem Hauptmann Vallo und die „Stereographik“, eine Tochteranstalt von Zeiß in Jena, als Gesellschafter der „Luftbild“ beitraten.

Flugzeug- und Luftschiffhallen in Deutschland. Beim Waffenstillstand bestanden Flugzeughallen von insgesamt etwa 1.200.000 m² Grundfläche. Davon sind abgebrochen oder sollen noch abgebrochen oder zerstört werden: rund eine Million Quadratmeter. Die übrigen sollen zum größten Teil für internationalen Luftverkehr bestimmt werden. Nur ein geringer Rest derjenigen Hallen, die im Privatbesitz von Fabriken usw. stehen, soll in deren Besitz belassen bleiben, aber zum größten Teil so umgebaut werden, daß die Hallen nur noch als Fabrikräume, nicht mehr zur Unterbringung von Flugzeugen brauchbar sind. Deutschland besaß beim Waffenstillstand 54 reichseigene und private Luftschiffhallen, davon sind 37 zerstört und verschrotet worden oder sollen es noch werden. 11 sollen an verschiedene Entente-staaten abgeliefert werden, 4 sollen für den internationalen Verkehr erhalten bleiben, 2 kleine sollen einer deutschen Luftschiffbau-firma belassen werden.

Die kostspielige Belebtheit. Zwischen Chicago und New York erhebt man — laut „B. Z.“ — auf der dort eingerichteten sogenannten Lawsonflugroute von korpulenten Passagieren im Flugzeug ganz bedeutend höhere Preise als von weniger gewichtigen Personen. Die Passagiere müssen sich vor ihrer Abreise wiegen lassen und je nach ihrem Gewicht wird der Flugkartenpreis bestimmt.

Mitglieder des Flugtechnischen Vereines! Zahlet den Mitgliedsbeitrag pro 1921 (siehe offizielle Mitteilungen) mit dem dem Aprilhefte beigelegten Erlagscheine.

Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines.

Einzahlung der Mitgliedsbeiträge.

Jene Mitglieder, welche den Mitgliedsbeitrag pro 1921 noch nicht entrichtet haben, werden **eindringlichst gebeten**, den Beitrag ehestens mittels des dem Aprilhefte beigelegenen Posterlagscheines an den Verein zu überweisen. Zuzufolge Beschlusses der XII. ordentlichen Hauptversammlung gelten nunmehr folgende jährliche Mitgliedsbeiträge: Gründer K 100.—, unterstützende Mitglieder K 50.—, ordentliche Mitglieder K 100.— (siehe offizielle Mitteilungen, Aprilheft, Seite 17, und Maiheft, Seite 23).

Mitgliedskarten.

Jene Mitglieder, mit welchen wir in Korrespondenz stehen, erhalten die Mitgliedskarten pro 1921 im Wege dieser Korrespondenz zugesendet. Im übrigen werden die Mitglieder, welche auf den Besitz der Mitgliedskarte reflektieren, gebeten, sich diese im Sekretariat zu beheben. Auswärtige Mitglieder werden gebeten, das Porto von K 2.— in Marken einzusenden. Ansonsten gilt die Postbestätigung über die erfolgte Einzahlung des Mitgliedsbeitrages pro 1921 als Legitimation für die Zugehörigkeit zum Verein.

Neue Mitglieder.

(Fortsetzung.)

Riedl Richard, Dr., Sektionschef im Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten; — Ruprich Emil, cand. techn.; — Raschek Paul, stud. techn.; — Sankot Otto; — Seidl Joe; — Sigl Franz Leo, Feldpilot; — Sattler Franz, Ingenieur, Feldpilot; — Szikora Emmerich, diplomierter Ingenieur, Liesing; — Sachs Walter; — Schlager Josef; — Schneider Hans; — Schweighofer Richard; — Schlarbaum Franz X., Ingenieur; — Schreithofer Ferdinand, Handels-, Technisches Agentur- und Kommissionsbureau, Graz; — Schwinger Josef, Buchhalter der Siemens-Schuckert-Werke, Preßburg; — Schimak Walter; — Schlögl Franz; — Schuh Franz, Oberrevident; — Scherb Otto, Ingenieur, Maschinenfabrikant; — Schönmann Albert, Techniker, Graz; — Schattauer Richard; — Steiner Johann, Flugzeugbauer; — Steiner Ferdinand; — Strugger Josef, Baufelder der „Montana“-Bergbaugesellschaft, Kleinsemmering bei Weiz, Steiermark; — Steidler Siegfried; — Stüber Anton; — Stadler, Toman & Co., Auto-Ein- und Verkaufsbureau; — Ulinski Franz, Flugtechniker; — Ulinski Hans, Gesellschafter der Alpinen Elektrizitätsgesellschaft Wels; — Ulrich Emilie, Wiener-Neustadt; — Walzel Klemens, Major; — Wettendorfer A., Hauptmann; — Wojczik Johann, Papierfabrik; — Windberger Othmar, Ingenieur, Direktor der Oesterreichischen Fiat-Werke A.-G.; — Weiß Rudolf; — Weiß Alfons, stud. techn.; — Wollenik Agathon, stud. techn.; — Wildfeuer Friedrich, cand. ing.; —

(Fortsetzung folgt.)

Berichtigung.

Wir erhalten nachstehende Zuschrift, die wir nach dem Preßgesetz ohne Kommentar in dieser Nummer wiederzugeben gezwungen sind. Wir verweisen jedoch auf die unbeantwortet gebliebene Widerlegung der folgenden Behauptungen in dem Schreiben des Herrn v. Orelli in der „Wiener Mittags-Zeitung“ vom 26. April 1921. Die Zuschrift lautet: In

dem Artikel „In eigener Sache“, erschienen im „Oesterreichischen Motor—Der Flug“ Nr. 7/8, 1921, wird ein Brief von Herrn H. F. Orelli an mich abgedruckt, in dem die unwahre Behauptung als Tatsache hingestellt wird, meine „höchst merkwürdige Methode, langjährigen, in idealistischer Uneigennützigkeit vielfach erprobten Mitarbeitern, mit Klagedrohungen und anderen schönen Dingen zu danken, ferner die Erkenntnis der Unzulänglichkeit der von“ mir „zur Verwirklichung des Segelflugproblems angewandten geistigen Mittel“ hätten Herrn H. F. Orelli „seinerzeit veranlaßt, den Verkehr mit“ mir „und die Förderung meiner Sache einzustellen“. Es ist unwahr, daß Herr H. F. Orelli „in idealistischer Uneigennützigkeit“, wie er behauptet, meine Sache gefördert hat. Wahr ist vielmehr, daß Herr H. F. Orelli als mein ehemaliger Sekretär laut Vertrag K 10.000.— monatlich erhielt, bis zu seiner Entlassung, die ich hauptsächlich infolge schweren Vertrauensmißbrauches vollziehen mußte. Wahr ist weiters, daß Herr H. F. Orelli sich die Stelle eines Generalsekretärs zusichern ließ, mit der Vergütung von K 250.000.— in barem, K 250.000.— in Aktien und ein monatliches Fixum in der Höhe des Gehaltes der Direktoren auf die Dauer von drei Jahren. Es ist auch unwahr, wenn Herr H. F. Orelli behauptet, „die Erkenntnis der Unzulänglichkeit der von“ mir „zur Verwirklichung des Segelflugproblems angewandten geistigen Mittel“ hätten ihn „seinerzeit veranlaßt, den Verkehr mit“ mir „und die Förderung“ meiner „Sache einzustellen“. Wahr ist, daß ich aus den angegebenen Gründen auf die weitere Amtstätigkeit des Herrn H. F. Orelli in meinem Wiener Sekretariate verzichtete und ich ihm seinen Monatsgehalt von K 10.000.— ab 1. Oktober v. J. nicht mehr liquidieren ließ.

Dr. Raimund Nimführ.

Bücherschau.

Praktische Wetterregeln für jedermann. Für den Unterricht und Selbstunterricht im Wetterdienst zusammengestellt von Prof. Dr. R. Hennig. Mit zehn Tafeln. Preis K 48.—, Verlag Franz Deuticke, Leipzig und Wien. —

Wohl jeder von uns hat sich schon in Lagen befunden, wo eine selbständige Beurteilung der Wetteraussichten erwünscht gewesen wäre. Der Mangel an entsprechenden Kenntnissen, an Witterungsberichten, an eigenen Beobachtungserfahrungen usw. macht uns jedoch leider unfähig, die berechnete Rolle eines Wetterpropheten zu spielen. Eine Wandlung hierin zum Bessern dürfte das vorliegende Büchlein mit sich bringen. Sein mit anerkennenswerter Gründlichkeit durchgearbeiteter Inhalt dürfte für jeden Flieger, aber auch für uns alle, ja sogar für manchen zünftigen Meteorologen sehr viel Wertvolles bieten, wozu noch die vorzüglichen Tafeln ihren Teil beitragen. Wer sich über die Vorgänge im Luftmeer in übersichtlicher Form rasch und zu seinem Nutzen unterrichten will, der wird gern zu den „Praktischen Wetterregeln“ greifen. —e—

Patent-Nachrichten.

Oesterreich.

Auslegungen.

Ausgelegt am 15. April 1921.

Einspruchsfrist bis 15. Juni 1921.

Wasserlein Viktor Emanuel, Zivilingenieur in New York. Zerstäubungsvergaser: Das Vergasergehäuse besitzt einen konisch verjüngten Auslaßstutzen, in dem Luftventil gelagert ist, welches in seinem oberen Teil die durch Kanäle mit der Luft in Verbindung stehende Mischkammer bildet und in Verlängerung der letzteren die Brennstoffdüse aufnimmt, die im Gehäuse verschiebbar gelagert und in deren oberer Ende eine im Auslaßstutzen aufgehängte Brennstoffnadel angebracht ist. — Angemeldet am 23. August 1919.

Schüber Karl, Konstrukteur in Graz. In ein Fahrrad einbaubares Motoraggregat mit auf dem verlängerten Zapfen des Motorgehäuses gelagerten Vorderradnabe: Das Motorgehäuse samt dem Brennstoffbehälter ist auf einer Stützgabel angeordnet, welche an einer Stelle mit der Fahrradgabel und an zwei anderen Stellen entweder gleichfalls mit der Fahrradgabel oder mit dem in diesem Falle auch an der Fahrradgabel befestigten Motorgehäuses verschraubt ist. — Angemeldet am 4. Oktober 1920.

Louis Ernest Maria Charles Monnier, Vaison (Frankreich). Zündkerze. — Angemeldet am 29. Juli 1919.

Fritz Neumayer, Aktiengesellschaft, Nürnberg. — Anlaßvorrichtung für Verbrennungsmotoren. — Angemeldet am 27. Dezember 1919.

P. Andersen, Flaker, Frederiksberg bei Kopenhagen. Seitenwagen für Motorräder. — Angemeldet am 13. April 1920. Priorität von Dänemark.

Josef Lomaire, Köln-Dellbrück, Berg. Schwerölverbrennungskraftmaschine. — Angemeldet am 10. Juli 1919.

Firma Heinrich Lanz, Mannheim. Laufkette für Kraftfahrzeuge. — Angemeldet am 4. März 1919.

Hugo Röthling, Chemnitz. Scheinwerfer für Motorwagen. — Angemeldet am 25. April 1919.

Dick Emil, Ingenieur, Fabrikant in Wien. Sicherheits-schaltung für elektrische Drehmotoren von Verbrennungskraftmaschinen: Die Magnetspule der Schütze, deren Anker den Stromkreis des Drehmotors schließt, ist an die gleichnamigen Pole des Stromerzeugers und der Akkumulatorenatterie unter Zwischenschaltung des Druckknopfschalters angeschlossen. — Angemeldet am 20. Mai 1920.

Oesterreichische Waffenfabriksgesellschaft in Steyr. Fahrzeugrad mit auswechselbarer Bereifung und als Speichen dienenden, am Rand zu einem Konus geformten Scheiben: Die Felge besteht aus einem geschlitzten Ring, der zur Aufnahme von innenzylinderischen Reifen dient und an seiner Innenseite mit konischen Flächen versehen ist, die auf den Konen der als Speichen dienenden Scheiben derart aufliegen, daß durch Gegeneinanderschieben der Scheibe die Felge aufgeweitet und an den Reifen gespannt wird. — Angemeldet am 11. August 1919.

„Albatros“, Gesellschaft für Flugzeugunternehmungen m. b. H., Berlin-Johannisthal. Zweitaktverbrennungskraftmaschine, bei der der Auslaß durch einen in einer Muffe des Zylinderkopfes geführten Kolbenansatz gesteuert wird: Die Muffe ist mit mehreren durch den massiven Kolbenansatz gesteuerten Auslaßschlitzen versehen, an die sich durch den Zylinderboden und in das Zylinderinnere führende Kanäle anschließen. — Angemeldet am 2. August 1919. Priorität vom Deutschen Reich.

Trenkler Otto, technischer Direktor in Wien. Drehvorrichtung für Verbrennungskraftmaschinen mittels eines Zugseiles und eines Sperrades auf der Motorwelle: Das Zugseil ist unmittelbar an der Sperrklinke befestigt, so daß diese durch den Seilzug in Eingriff gebracht und gehalten wird und eine Klinkenfeder entfällt. — Angemeldet am 20. April 1920.

Hieronimus Otto, Direktor in Wien. Kühler für Flugmotoren: Er wird von längs des Stirnteiles der Tragfläche verlaufenden zweckmäßig in diesem versenkt angeordneten Rohren gebildet. — Angemeldet am 27. November 1919.

Sommersacher Franz in Graz. Einstieg für Luftfahrzeuge, gekennzeichnet durch eine aus der Seiten- oder Bodenwand des Rumpfes, bzw. der Gondel herabklappbare, als Stiege ausgebildete Falltür. — Angemeldet am 6. Dezember 1919.

Richter Reinhold, Kaufmann in Berlin-Friedenau. Brandschutzvorrichtung für Luftschiffe in Form des Traggas umschließender, mit explosions sicheren Gasen gefüllter Räume, dadurch gekennzeichnet, daß in letzteren ein künstlich höher gehaltener Druck herrscht als im Traggasraum. — Angemeldet am 16. November 1917.

BALLONE / FALLSCHIRME

verschiedener Systeme.

Vereinigte Gummiwaren-Fabriken / Harburg-Wien

vormals Menier—J. N. Reithoffer

Fabrik: **Wimpassing** im Schwarzatale N.-Ö.

Niederlage: Wien VI., Mariahilferstraße Nr. 115.

Spezialwerkstätten für

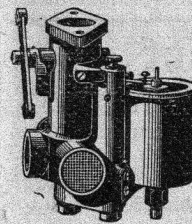
Reparatur von Elektromobilen

Julius Stephan's Nfg., Wien II., Helenengasse 1. * Telephon 44.324.

AUTO-KÜHLER-WERKE

WAGNER, SCHWERTBERGER & Co.
Wien XVI., Wiesberggasse 9.

Neuanfertigung • Abänderungen • Reparaturen aller Systeme.
Telephon 36-3-63. Erstklassige Arbeit.



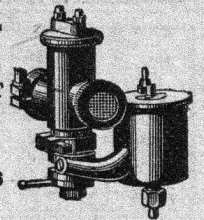
„Rekord“ und „GB“

Sparvergaser für jeden Motor

G. Barthelmie

Wien IV., Goldeggasse 6

Telephon 58-1-61.



Auto-Union

Alfred Reiss
Wien I.
Seilerstätte 16
gegenüber Bonacher

Sport-AutosTouren-Autos

Verlangen Sie
Lagerliste M

Automobile

Berthold Klotzer 1921

Herbert Klein
★ Wien IX, Seegasse N°3 ★
EIN- u. VERKAUF
von **Automobilen,**
Motorrädern und
Maschinen-Lager
neuer u. gebrauchter
Pneus aller Dimensionen

UNION SCHUBERT GARAGE

V. Skalnyk & Co., Wien

IX., Schubertgasse 21 (Sänlengasse 18)

Telephon 3350/VI

Fabriksneue und gebrauchte Autos stets lagernd. Sämtliche Reparaturen von Last- und Personen-Autos.

Ein- und Verkauf von Last- und Luxuswagen sowie deren Bestandteilen.

Auto-Reparaturwerkstätte

WILD & ACKERMANN

Wien, XVII. Bezirk, Geblergasse Nr. 82

Fernruf 22349 und 5459/VIII

Ein- und Verkauf

von Autos und Motor-Räder.

Autoreparaturen

Fachgemäß prompt und billig.

Kommissionsweiser Verkauf

von Autos und Motorräder kostenlos, rasch und sicher

Übernahme von Fernfahrten

Provinzaufträge finden rascheste Erledigung

PNEUMATIK

Vulkanisiermaterial

Techn. Gummiwaren

Ein- und Verkauf von Altgummi

RUDOLF GASSNER

Wien III., Neulinggasse 21.

Ein- und Verkauf
von Autos und Motorrädern
Bestandteilen und Zubehör.

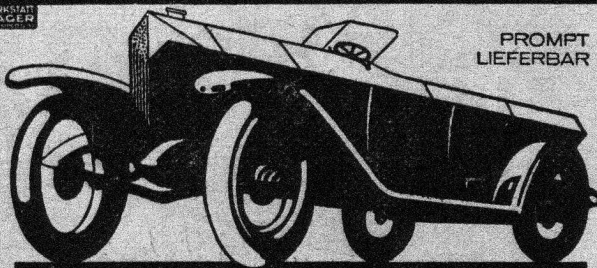
Michael Pichler Wien I., Bartensteingasse 11
Fernsprecher 3376/VIII.

≡ AUTO- ≡ Johann Zelinka

WIEN

KAROSSERIEN XVII., Weißgasse 48

Übernahme von Neubestellungen. Sämtliche Reparaturen werden modernst und gewissenhaft ausgeführt.

WERKSTATT
LAGERPROMPT
LIEFERBAR

NEUE AUTOS

MODELL 1920 (SPITZKÜHLER) 16/18, 24/30 UND 45/60 H

ADOLF HEILIG WIEN X

HERZGASSE 70

VERKAUF, ZUBEHÖR, REPARATUR,
MOTOREN, GARAGEN, VERMIETUNG

Leopold Dirlt jun.

Ständiges Lager von nur erstklassigen

MARKENAUTOS

UND

MOTORRÄDERN

EINKAUF

VERKAUF

Bureau: Wien XV., Pelzgasse 2, Tel. 36-1-17

Garage: Kavalleriekaserne Breitensee

Anton Piskaček, Wien VI., Millergasse 29

Pneumatik - Reparaturanstalt

mit mod. maschin. Einrichtung. — Eigene Abteilung für Heißvulkanisation. — Mäntel und Schläuche in jeder Dimension.

Antiderapants „Herkules“ / Telephon 1320/VIII. Telegramm-Adresse: Piskaček Wien VI.

MAGNET-APPARATE

aller Größen und Systeme

AUTO-DYNAMO-LICHTANLAGEN

Lager und Werkstätte für Vergaser,
Magnete, Ersatzteile u. Automaterialien

REPARATUREN ALLER MAGNET-SYSTEME

Magnet-Zentrale Rudolf Schneeberger
Wien XVIII., Währingergürtel 135 - Fernspr. 3692/IV

Auto-Reparatur-Anstalt

Karl Unger

Autogene Schweissungen

Spezialist für Auto-Federn-Reparatur

Wien

II., Helenengasse — Bahnviadukt Nr. 25

Empfiehlt sich zur solidesten Ausführung
aller in dieses Fach einschlagenden Arbeiten

Erich Schütte, Wien, IV., Gußhausstraße 6

General-Vertretung der

Metzeler Automobil-Pneumatik

Metzeler Massiv-Rollen. — Sämtliche Zubehörteile und Pneumatikreparaturen

FRANZ SEIDL · WIEN

Pneu-Niederlage u.
Reparatur - Anstalt „MAGDA“

In- und ausländische Ware. Pneu-Reparaturen werden erstklassig ausgeführt. Ständiges Lager von Gelegenheitskäufen.

6. BEZIRK, MAGDALENESTRASSE 31.

PNEUS WIMPASSING

Stahlstollen
und Gummi
in allen Dimensio-
nen stets lagernd

FRANZ KRAUS

Pneumatik-Reparatur-Anstalt

Wien III., Daponteg. 3

Telephon 2343 Stelle IV.

Floridsdorfer
Automobil-
Gesellschaft m.b.H.
XI. Ferchenbauerg 13
Ein-u-Verkauf
von Personen-Sport-,
Nutz- und Luxus-
Automobilen.
Tel. 98151

WIENER KRAFTFAHR-INDUSTRIE-WERK

MUNDSCHITZ & Co.

TELEPHON
38-4-29

WIEN, VIII., ALSERSTRASSE 69

TELEPHON
38-4-29

Reparaturen
aller Auto-
mobil-, Flug-
zeugmotore
Boots- und
Elektro-
motoren

unterhält stets reiches Lager modernster AUTOS und MOTORRÄDER erstklassiger Marken, sowie PNEUMATIKS aller Dimensionen gangbarster Qualitäten.

Spezial-Werkstätte für Mantel- u. Schlauchreparaturen
Gummivulkanisierung, Generalreparaturen
von Personen- u. Lastautos, Motor- u. Fahrrädern aller Arten
Bau von Holz- u. Metallkarosserien f. alle Kraftfahrzeuge

Übernahme
aller Dreh-,
Fräß-,Hobel-,
Stanz- und
Blechbiege-
Arbeiten

Sattlerei. Lackiererei, Autogenische Schweißanlage, Übernahme von Gelegenheits-Autofahrten.

AUTO-PNEUS

Vollgummi für Lastwagen

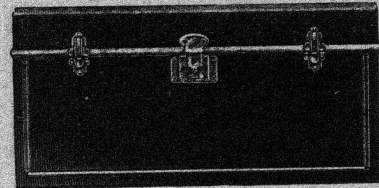
Ständiges Lager aller gangbaren Dimensionen

Eigene Pneu-Reparaturwerke
u. Gleitschutzdecken-Erzeugung

Kaufmann & Eissler
Wien, III., Ungargasse 12a

PROVINZ-AUFTRÄGE RASCH UND SOLID

Fernsprecher 7388 und 2801/VI



Auto-Werkzeugkisten
und sämtliches
AUTO-ZUBEHÖR

PAUSCH & HILLISCH

WIEN, IV., WALTERGASSE 1

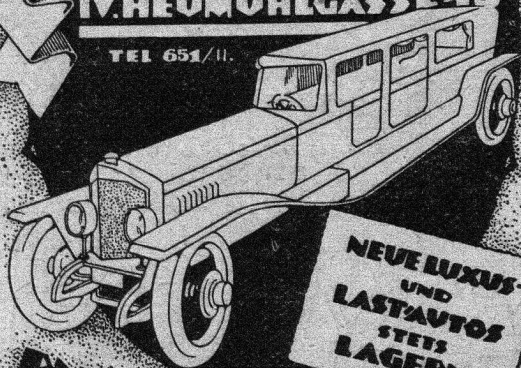
AUTO
ZUBEHÖR

CHRISTOPHE GARAGE

SZCZEPANEK
& GRÜNWALD
G. M. B. H.

IV. HEUMÜHLGASSE 43

TEL 651/II.



PNEUS

B. RICHTER

NEUE LUXUS-
UND
LASTAUTOS
STETS
LAGERND

AUTO-PNEUS

nur allererste Qualitätsware
in allen Dimensionen lagernd
und sofort lieferbar

Haltbarste

**Pneumatik-
Reparaturen**

Original

**amerik. Auto-
Oele u. -Fette**


Josef Kummer & Co.

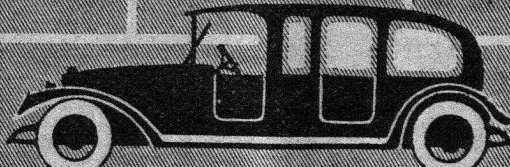
Ges. m. b. H.

Wien IV., Favoritenstraße Nr. 4-6


AUTOHAUS A. SCHWEPPE

GARAGE





REPARATUREN



GEGRÜNDET: 1912 WIEN, XVIII, STAUBGASSE 15 TEL. 4058/vm INTERURBAN

VERKAUF * GARAGE * REPARATUREN

„ELBA“

Autogleitschutz- und
Pneumatik-Reparatur-Werke
HEINRICH PHILIPP, WIEN, III.
Marxergasse 11

**Ausführung sämtlicher
Pneu-Reparaturen
unter fachmännischer Leitung**

Verkauf sowie Reparatur von
LASTEN-, PERSONEN- U. LUXUS-

AUTOS

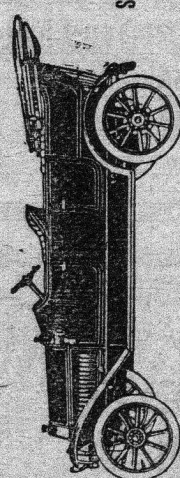
unter fachgemäßer Ausführung

JOSEF WILD WIEN, VI. BEZIRK,
MOLLARDGASSE 63

**AUTO-HAUS
HOLDENGRÄBER & SCHWARZ**

Ein- und Verkauf von Personen-Wagen, Lasten-Autos,
Pneumatiks, Autozugehör, Motorrädern, Fahrrädern etc.

Verkaufsstelle
und Büro:
WIEN, VI,
Linke Wienzeile 4
Tel. 78-67



Garage und
Werkstätte:
WIEN, IX,
Sechsschimmelg. 22
Tel. 14-4-53

**Kommissions-Verkauf von Autos und Motorrädern
mit kostenloser Einstellung**

AUTO-PNEUS



**ALFRED
WANG
WIEN III.**
NEULINGGASSE N:11

AUTO-PNEUS

RICHTER
1-6-4-9

Pneumatik- u. Gummi-Reparaturanstalt

Leder-Antiderapants- und Panzerdecken-Erzeugung

Fernsprecher:

Nr. 46-48 (interurban).

VIKTOR KRAUS

WIEN VI/2, STUMPERGASSE NR. 28.

Telegr.-Adresse:

Autokraus Wien VI/2.

Grosses Lager neuer u. gebrauchter Auto- u. Motorrad-Bereifungen.

WIENER AUTO-BELEUCHTUNG

ERZEUGUNG VON RESERVOIRS, KÜHLERN,
SCHEINWERFERN U. SPEZIAL-AZETYLEN-
HANDLATERNEN :: AUSFÜHRUNG ALLER
EINSCHLÄGIGEN REPARATUREN

KARL BIALAS, WIEN, XIX., GLATZG. 9
FERNSPRECHER 94816 FERNSPRECHER 94816

BOSCH-MAGNETE

jede Type, sowie
BOSCH-KERZEN
LICHTANLAGEN
und sämtliches
AUTO-MATERIAL

stets lagernd bei

ALOIS BERGER, G. m. b. H.
Wien IV., Karls gasse 3 Tel. 55-5-45

WIPRA WERKE

PNEU-REPARATUR

WILHELM NEUMANN

IV., Paulanergasse 7 WIEN V., Nikolsdorferg. 20
Fernsprecher 2596/VIII.

Wir kaufen u. verkaufen:

alle Typen

Bosch-Magnete, Eifemann etc. wie ZF 4, Mea
ZU 4, ZR 4,
ZE 1, sowie deren einzelne Bestandteile und zwar
Unterbrecher, Verteilerscheiben etc.

Bosch-, Eifemann-Lichtanlagen, komplett oder
einz. St. etc.

Bosch-Zündkerzen SZ Zündkerze, alt und neu.

Automobilhandels-gesellschaft Wilhelm Elbogen & Comp.

Wien II., Obere Donaustraße 51 (Haltestelle Augartenbrücke).
Telephone: 47-3-33 und 49-1-74.

GENERAL- U. DETAIL-REPARATUREN SÄMTL. AUTO, HERO,
BOOTSMOTORE U. MOTORRÄDER. Modern eingerichtete
Werkstätten, fachmänn. Begutachtung, Über-
nahme sämtl. Dreh-Schmiede-, Schlosser-,
Autospängler-, Sattler- und
Lackierer-Arbeiten.

Wiener Kraftfahr-Werkstätten

Tel. 39355

ING. KONSTANTIN LESCHAN
Wien, 17. Bez., Steingasse Nr. 10

Tel. 39355

Erzeugung von
Holz- und Metall-Karosserien
KOMMISSIONSWEISER VERKAUF
VON PERSONEN-, SPORT-, LASTAUTOS U. MOTOR-
RÄDERN, IN KÜRZESTER ZEIT. Betriebsmittel u. Automaterial.



Automobile u. Autozubehör KARL GÄSSNER

Verkaufsbureau:

Wien, IV., Taubstummengasse 17

Wiener Gummibereifungswerke
„FAVORIT“
FRANZ PHILIPP

Betriebe:

Wien XVI., Koppstraße Nr. 4
Wien XIX., Zahnradbahnstr. 7

Telephon Nr. 34-0-59.

Auto-Reparaturen

sämtlicher Typen von Last- und Personautos
sowie alle mechanischen Arbeiten werden in
erstklassiger Ausführung schnell und billigst
durchgeführt von der

Auto-Reparaturwerkstätte
Neubauer-Červený

Wien X., Favoritenstraße 185 Tel. 54-1-85

Automobil-Reparatur- Werkstätte

M. Trenker — M. Haberkellner

Wien, V. Bez., Hartmannngasse Nr. 15

Automobil-Reparaturen jeden Systems, sowie
Übernahme und Ausführung aller einschlägigen
Arbeiten

Telephon Nr. 50.612

**Auto-Materialien, Be-
leuchtungsanlagen, Ma-
gnete, Kerzen, Vergaser**
stets lagernd!

Montage prompt und billig

Stefan Ladjewic
Wien, VI., Mariahilferstraße 79
sowie sämtliche Reparaturen

BERMANN & CO.

WIEN, I. BEZ., RATHAUSSTRASSE 10

TELEPHON NR. 16-9-91

**AUTO-MOTORRAD-U. FAHR-
RAD-PNEUS**

Mechanische Werkstätte Fanz Hanusch

Spezialist für Einbau sämtlicher Dynamos und Beleuchtungen

Wien, V., Ramperstorffergasse 69 und Rechte Wienzeile 105

Übernimmt

alle Reparaturen von Personen-, Lastwagen und Motorrädern. Neu- und Umkonstruktion von Kraftfahrzeugen, sorgfältigste Ausführung aller Arbeiten. Ein- und Verkauf von Motorrädern und Kraftfahrzeugen. Zubehörteile stets lagernd

Postsparkassenkonto 15088

Telephon Nr. 4130

AUTOMOBIL-REPARATUR-WERKSTÄTTE

JOSEF NEMETH

WIEN, XVIII. BEZ., STAUDGASSE Nr. 57

Reparaturen von Personen- u. Lasten-Autos unter fachmännischer Leitung. Gewissenhafte u. rasche Ausführung zu billigsten Preisen

Telephon Nr. 36-0-91

Telephon Nr. 36-0-91

AUTO-REPARATURWERKSTÄTTE

FRITZ BROUCEK, WIEN, IV., ^{Freihaus} 6. Hof

Zufahrt Wiedner Hauptstraße 10 u. IV, Schleifmühlgasse 14-16

Übernahme aller Auto-Reparaturen und Umänderungen in gewissenhafter Ausführung.

AUTOWERKE HERZ & SCHRÖTER

Wien V., Straußengasse Nr. 20. Tel. 50515

Erstklassig eingerichtete Reparaturwerkstätte für Automobile und allgemeinen Maschinenbau

SPEZIALIST

in Reparaturen von Werkzeugmaschinen :: Fabrikation von Klein-Autos

An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen
Übernahme von Autos zum kommissionsweisen Verkauf

MOTORRADER KLEINAUTOS

Bestand- u. Ausrüstungstelle

kaufen und verkaufen Sie günstig
im kommissionsweisen Ver-
kaufswege. Verkaufsauf-
träge vollständig
kostenlos

und ohne jede Spesen. Erledigung in kürzester Zeit.
Provinzaufträge finden prompteste Erledigung.

MOTORFAHRZEUG-ZENTRALE, WIEN
XVI., Brunnengasse 5.

Franz Strohmmer

Wien VI., Hirschengasse 12

Altestes Engros-Haus der

Fahrrad- und Nähmaschinenbranche
Eigene Werkstätten.

Auto-Reparatur und Garage

Franz Schneider

Reparaturen von Personen-Auto sämtl. in- u. ausländischen
Marken werden unter fachmännischer Leitung gewissenhaft
und rasch ausgeführt **Lohn-Auto-Betrieb** Wien V., Johanngasse Nr. 17
Telephon 1657/VI.

Autowerkstätte Ing. Joh. Habermann

Wien X., Herzgasse 9. Telephon 1449/IV

Spezialitäten: Zylinderrundschleifen usw. - Alle Arten Kolben, Ringe,
Ventile, Zahnräder, Schieber für alle Systeme usw.
prompt lieferbar. **Erstklassige Referenzen.**

URANIA-GARAGE ^{Josef} Fould

Erzeugung von Massenartikel, sowie Gewindeschneidapparate u.
Elektrische Scheinwerfer, Autoreparaturen rasch und billigst
Wien, III., Weißgärberlande 42-46, Tel. 7302

Wiedner Garage - Gesellschaft

m. b. H.

Fernsprecher
53-3-64

WIEN IV., Weyringergasse 31

Fernsprecher
53-3-64

Gantztägiger Garagebetrieb
Automaterial-Zubehör-Betriebsmittel
Ein- und Verkauf von neuen und ge-
brauchten Personen- u. Lastkraftwagen
ÜBERNAHME ALLER REPARATUREN

VAG VERBAND DER AUTO-GARAGEN VAG
 Wien, IV. Allee-gasse 29 ☆ Fernsprecher 55-5-18 ☆ Post-Sp.Kto.191001

SPEZIALUNTERNEHMEN
 für den Vertrieb gebrauchter Automobile
AUTO-Verkaufsgesellschaft
 m. b. H.
I., Fichte-gasse 8 (Ecke Kolowratring) Tel. 3413
 Großes Lager von in eigener Werk-stätte generalreparierten
Luxus-, Last- u. Lieferungs-Autos
 Altbekannte seriöse Firma
Fachgemäße Ausführung von Reparaturen.


„A-B-C“ GARAGE
 beim **PARLAMENT**
 VIII. Bezirk, Trautsohn-gasse 4. Telephon 12924
Nur Einzelboxes
 Zentrale: **Auto-Betriebs-Compagnie** Ges. m. b. H.
 I. BEZIRK, KOLOWRATRING NR. 10. TELEPHON 9142

PARK-GARAGE
 BARTSCH & FRANKMANN
BAJA-KLEINAUTO, Ein- und Zweisitzer
 Wien, I., Liebenberg-gasse 4, Telephon 11.429

»METEOR«
 Automobil - Reparatur - Werke und Garage
 Modernst eingerichtete Garage. - Alle Reparaturen
 Wien, II. Bezirk, Czerning-gasse Nr. 4

Freihaus-Garagen und Reparaturwerkstätten
 WIEN, IV. BEZ., OBSTMARKT 1, TELEPHON 1012/VI
SPEZIALWERKSTÄTTE FÜR KAROSSERIE U. KÜHLERBAU
 sowie rasche Durchführung von Reparaturen. Garagendienst Tag u. Nacht

TOMAN & CO.
 WIEN, IV., PRINZ EUGENSTRASSE 30
Garage - Eigene Reparaturwerkstätte
 PERSONEN- UND LASTAUTOS — SÄMTLICHE AUTOMATERIALIEN
 Kraftwagenvermietung, Fernfahrten. Tagtelephon 54386, Nachtelephon 1703

REPARATURWERKSTÄTTE
 für Motorräder und Automobile aller Systeme
Vinzenz Seidl, Wien, IV.
 Hauptstraße Nr. 71/73, Telephon Nr. 1376/VIII
 Bekannt von Firma LAURIN & KLEMENT

LEEB-BELVEDERE-GARAGE
 WIEN, IV., ALLEEGASSE 36
 Fernsprecher 52-3-96
 Garagierungen u. Reparaturen. Ein- und Verkauf von Autos

SÜDBAHN-GARAGE
 SPEZIAL-REPARATUR-WERKSTÄTTE
 Wien, IV., Schelleingasse 10, nächst der Südbahn
 Garagierungen Tel. 11979 Reparaturen

NIESNER-GARAGE
 VI., SCHMALZHOFGASSE 10
 Tag- und Nachtdienst Telephon 5366

SCHEIBERT-GARAGE UND REPARATURWERKSTÄTTE
 SAMTLICHE AUTOBESTANDTEILE UND PNEUS
 WIEN, VIII. BEZIRK, JOSEFSTÄDTERSTRASSE NUMMER 43
 GEGRÜNDET 1904 TELEPHON 19632

VIKTORIA-GARAGE Max Steffel, Wien X., Favoritenstr. 91
 In nächster Nähe der Stadt, Ost- u. Südbahn, übernimmt
Tag- und Monat-Garagierung
 zu den billigsten Preisen. - Sämtliche Betriebsmittel stets lagernd.
 Fernsprecher 54-3-19

Columbus-Garage der Auto-Union
 Wien, X., Raaberbahngasse Nr. 24.
 Stadtnähe! Telephon 4103. Stadtnähe!
 übernimmt noch einige Wagen zur Garagierung in ihrer modernst eingerichteten Garage mit anschließender Reparatur-Werkstätte.
 Kauf, Tausch, Verkauf, Kommissionsverkauf von Autos aller Art.

»GERMANIA« Garage
 AUTO-REPARATUR-ANSTALT
 EISSERT & CO., Wien, XVII., Pez-zlg. 18—20. Tel. 18-9-67
 Garagierung — Übernahme sämtlicher Reparaturen.

Für diese Rubrik werden nur Jahreseinschaltungen entgegengenommen

Fachregister

Preis pro Zeile für 1 Jahr
K 100.—
(12 malige Einschaltung)

Bezugsquellen-Nachweis aus allen Zweigen der Motor-Industrie, des Handels und Gewerbes

Achsen.

Poldihütte, Wien III., Invalidenstraße 5 bis 7. Fernsprecher 2313.

Akkumulatoren.

Leopold Hawa, Wien III., Ungargasse 6. Eingang Münzgasse 1. Bau-, Lade- u. Reparaturanstalt sämtlicher Systeme.

Ausrüstungsteile.

Victor Steiner, Wien III., Ungarg. 4. Fernspr. 3077.

Auto-Räder.

Franz Wrba & Sohn, Wien X., Siccardsburgg. Nr. 84. Fernsprecher 53443.

Beleuchtung.

Ing. Fritz Layritz, Wien VI., Eisvogelg. 4. Fernsprecher Nr. 8329. Spezialist für elektr. Automobilbeleuchtung.

Bestandteile.

Präzisions - Kugellagerfabrik - Ges. m. b. H., Wien XX., Gerhardusg. 27. Fernsprecher 14504.

Feuerlösch-Apparate.

Primissima, Zentrale, Wien, I., Hoher Markt 3. Fernsprecher II-3687.

Gleitschutz.

„Elba“. Autogleitschutz- und Pneumat.-Reparaturwerke Heinrich Philipp, Wien III., Marxergasse 11.

Karosserien.

Friedrich Koblitz, Wien, XIV., Sechshauserstr. 45. Fernsprecher 33270. Fabrik für moderne Karosserien von der einfachsten bis zur feinsten Ausführung. Reparaturen jeder Art.

Weingartshofer & Comp., Wien IX., Alserbachstraße Nr. 4. Fernspr. VIII von 3364. Fabrik modernster Karosserien.

Kotflügel.

Nikolaus Heber, Wien V., Arbeitergasse 6. „Van den Plaas“-Kotflügel in modernster Ausführung, stets lagernd, sowie Verblechen von Karosserien in 3-5 Tagen.

Kühler.

Schön und Biedermann, Tel. Nr. 40219. Inseratentext im Innern des Blattes.

Bernh. Kellner, Wien, IX., Zimmermannplatz 3. Fernsprecher 1790. Automobilkühler-Fabrikation, Reparaturen aller Systeme prompt unter Garantie.

Nikolaus Heber, Wien, V., Arbeiterg. 6. Spitz- und Flachkühler für alle Typen nach Maß in 10-14 Tagen lieferbar.

Kühlerschilder.

Georg Stöger, Wien, VII., Hermangasse 34. Fernsprecher 31-3-50. Emailierte Firmenschilder zur Montierung auf Kühler in eleganter Ausführung.

Kugellager.

S K F Kugellagergesellschaft m. b. H., Wien IV., Wiedener Hauptstraße. 23-25.

Lacke und Lackfarben.

Anton Seiche, Industrielackwerke, Aussig a. E. Telefon 59,012

Leder.

F. Freund & Co., Wien II., Negerlegasse 6, Telefon 43577. Alleinverkauf und Lager: Autokarosserie-Leder, lackiert und imprägniert. Fabrikat Conpierre A. G.

Materialien.

„Friawerke“ Arnold Friedmann, Wien II., Nordbahnstraße 16. Verkaufsstelle: Wien I., Biberstraße 7. Fernsprecher 48457 und 23016. Größtes und ältestes Spezialhaus der Autozubehörbranche.

Pneumatik.

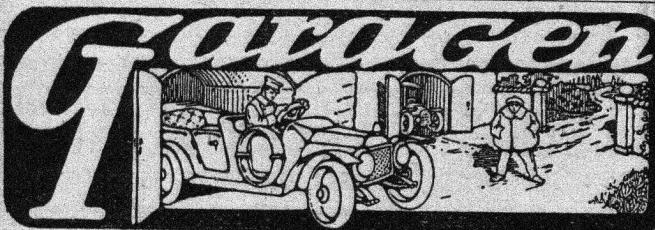
Kiefer & Co., Wien I., Karlsplatz 3. Fernsprecher 8845.

Polstermaterial.

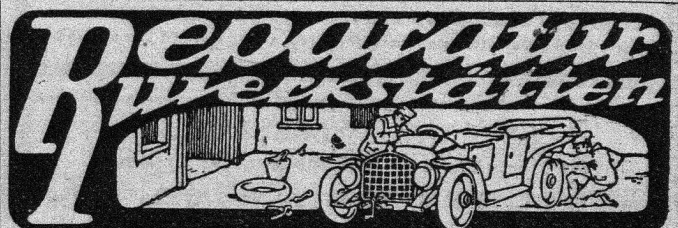
Deutsche Kolonial-Kapokwerke A. G., Potsdam.

Scheinwerfer.

Carl Zeiss, Ges. m. b. H., Wien IX., Ferstelgasse 1. Automobil - Scheinwerfer für Azetylen u. elektrischen Antrieb.



Für diese Rubrik Preis pro Zeile für ein Jahr K 200.— (12 malige Einschaltung)



Für diese Rubrik Preis pro Zeile für ein Jahr K 200.— (12 malige Einschaltung)

WIEN:

„A-B-C“-Garage, beim Parlament. Boxes. Werkstätte. Betriebsführung der „Ärztlichen Kraftfahrvereinigung Österreichs“, Wien VIII., Trautsohnstraße 4. — Telefon 12924. Zentrale: Auto-Betriebs-Compagnie Ges. m. b. H., Wien I., Kolowratring 10. Telefon 9142.

Nordbahn-Garage, Wien II., Nordbahnstraße 36. Bequemste und größte Garage Wiens. Fernsprecher 40.242, 40.243.

Südbahn-Garage, Wien IV., Schelleingasse 10, nächst der Südbahn. Fernsprecher 11.979.

Auto-Garage und Reparaturwerkstätte „Germania“ Wien XVII., Pezlgasse 18-20, übernimmt Garagierungen.

Garage Fischl, Wien XVIII., Weinhauserstraße 3, Übernahme von Garagierungen. Lager von gebrauchten Autos.

KARLSBAD:

Zentral-Auto-Garage, W. Runcik, Karlsbad, Donitzergasse. Fernsprecher 455. Garage mit einzelnen verschließbaren Boxen. Öl- und Benzinstation. Pneus erster Marken.

BERLIN:

Süd-Garage, Berlin SO. 36, Kölnisches Ufer 22-23, am Görlitzer Bahnhof. Fernsprecher Moritzplatz 12.194. Moderne Parterre-Garagen, Heizung, elektrisches Licht, Wasser, Tag- und Nachtbetrieb.

WIEN:

Apostel-Auto-Reparatur-Werkstätte, J. Holub, Wien III., Erdbergstraße 51. Reparaturen von Last- und Personenautos und stabilen Motoren aller Systeme zu billigsten Preisen. Kostenvoranschläge.

Spezial-Reparatur-Werkstätte „Südbahn-Garage“, Wien IV., Schelleingasse 10, nächst der Südbahn. Fernsprecher Nr. 11.979. Für sämtliche Systeme Personen- und Lastautos. Rascheste und solideste Ausführung bei billigster Berechnung garantiert.

Auto-Reparatur- und Maschinenbau-Anstalt A. Koller — J. Peterschelka, Wien IV., Blechturmstraße 32, Auto-reparaturen, Kurbelwellen und Zylinderappreturen sowie Ausschleifen.

Auto-Reparatur-Unternehmen für sämtliche Personen- und Lastenautos, Wagner & Schüller, Wien XVI., Wurlitzer-gasse 29.

Auto-Werkstätte Wild & Ackermann, Wien XVII., Geblergasse 82, übernimmt alle in das Fach einschlägige Reparaturen. Telefon interurban 22.349, 5459/VIII.

Reparaturwerkstätte und Autogarage „Germania“, Wien XVII., Pezlgasse 18-20. Übernahme sämtl. Reparaturen.

Auto-Reparaturwerkstatt und Garage Adolf Hohn & Co., Wien XIX., Döblinger Hauptstraße 4. — Neu eröffnet: Wien III., Fasangasse 25.

AUTO-PNEUS UND SCHLÄUCHE

Ständiges Lager von neuer Ware in
glatt, Gummi- u. Eisenstollen sämt-
licher Marken zu kouranten Preisen.

TH. WINTERNITZ, WIEN XII.
Kollmayergasse 19. Telefon 55-3-85.

Sämtliches Auto-Material

in erstklassiger Ausführung lagernd.

HÜPEDEN & CO., Gesellschaft m. b. H.
Wien I., Schmerlingplatz 4, Fernruf 21.103.

AUTO-PNEU

Spezial-Vulkanisierungs-Anstalten
f. Pneumatik auf warmem u. kaltem Wege

J. & F. SIGWALD
Wien und Deutsch-Wagram
Wien IV., Frankenberggasse Nr. 4
(beim Rainerplatz)

Gelegenheitskäufe in neuen u. gebrauchten Automänteln
und Schläuchen aller Dimensionen.

Einkauf von Alt-Gummi jeder Art.

Feinste und modernste KAROSSERIE

jeder Art, offen und geschlossen, erzeugt
KAROSSERIEBAUANSTALT

FRANZ BURESCH WIEN XVII.
Kalvarienberggasse Nr. 46

»DANIA«

Spezial-Gummi-Reparatur-Anstalt
und Gleitschutzdecken-Erzeugung

Ständiges Lager in neuen und gebrauchten

**AUTO- UND
MOTORRAD-PNEUS**
JOSEF SCHLOSSER
Wien, III., Jacquingasse Nr. 4
Fernsprecher 65-51 Fernsprecher 65-51

Erste, älteste

Automobil-Fahrschule

vom Landesschulrat
genehmigt

Inhaber:
H. RUMPLER

unter verantwortl.
Leitung eines akad.
Ingenieurs

Wien III., nur Marxergasse 30.

Chauffeurausbildung, Separatkurse für Herrenfahrer und
Damen. Sämtl. Absolventen mit vorzüglichen Prüfungser-
folgen. **Kostenlose** Stellenvermittlung. Erstklassige
Referenzen. Telefon 3519

Eigene Garage und Reparaturwerkstätte.

Felgen-Räder

FELGENFABRIK ERNST BAUER
WIEN, XVI. SEITENBERGG. 50. T. 35 3-64

AUTOMOBILISTEN!! HÄNDLER!!

Fabriksneu protektierte Gummigleitschutz,
Stahlstollen und glatte

AUTO-PNEUS

in sämtlichen Dimensionen stets billigst abzugeben.

FRITZ REISMANN, WIEN II.,
Glockengasse 9a. Telefon 44-2-21.

Auto- und Motorrad-Reparatur-Werkstätte

FRANZ STRACHOTA

XII., Grünbergstraße 9

übernimmt alle Arten Reparaturen

EIGENE GARAGE IM SCHLOSS

Zweiteilige patent. **Holz-Riemen-
scheiben**

liefert prompt

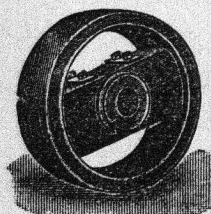
**SPEZIAL-FABRIK FÜR
HOLZ-RIEMENSCHLEIBEN**

HANS WOTTLE'S NACHFOLGER

MÜNZER & CO.

WIEN, V., EMBELGASSE 66.

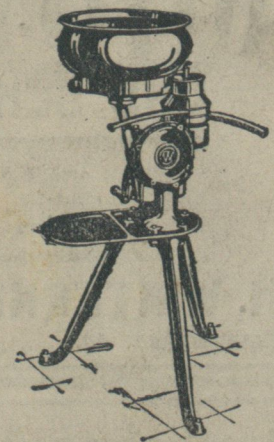
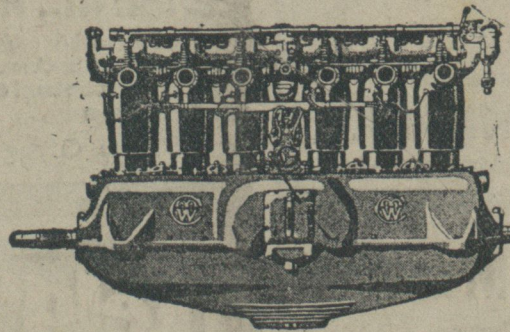
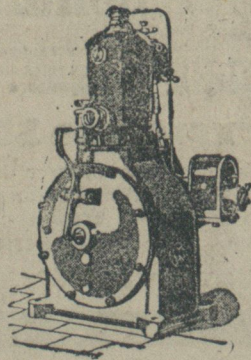
EXPORT NACH ALLEN STAATEN. TELEPHON 4559.



OESTERR. INDUSTRIEWERKE
WARHALOWSKI, EISSLER & C^o. A.-G.



WIEN XVI.
 ZENTRALBUREAU
 ODOAKERGASSE 34



LOKOMOTIVEN
 SPEZIAL-WAGGONS

LOKOMOBILE
 MOTORPFLÜGE

GETRIEBE • KLEINAUTOS • FLUG-, BOOTS- u. INDUSTRIEMOTOREN • AUTOMOTOREN u. GETRIEBE • KLEINAUTOS • MILCHZENTRIFUGEN • DAMPKESSEL und ÜBERHITZER • HOCHLEISTUNGS-STEILROHR-KESSEL ^{SYSTEM RÖDL} • KUPFERSCHMIEDE • APPARATE F. D. CHEM. u. LANDWIRTSCH. INDUSTRIE • GROSSSCHMIEDE u. STAHLPRESSWERK • TROCKENAPPARATE • BLECHGESCHIRR aus Nickel, Aluminium, Kupfer und Eisen verzinkt • EMAILGESCHIRR.

Hätte jeder Automobilist einen

ZERVO

BENZIN-SPARAPPARAT

wären die gesamten Benzinvorräte des Landes größer und kein so großer Benzin-Mangel

Der „ZERVO“ erspart 20—30 Prozent Brennstoff bei einer Mehrleistung der Maschine

„Zervo“ ist in allen Kulturstaaten patentiert und bürgert sich wegen seiner Vorteile überall ein!

Wer keinen „ZERVO“-Sparer hat, fährt teuer!

Generalrepräsentant f. **OSKAR RICHARD MANN** Wien, VI., Garberg. 20
 Österreich u. Ungarn: