

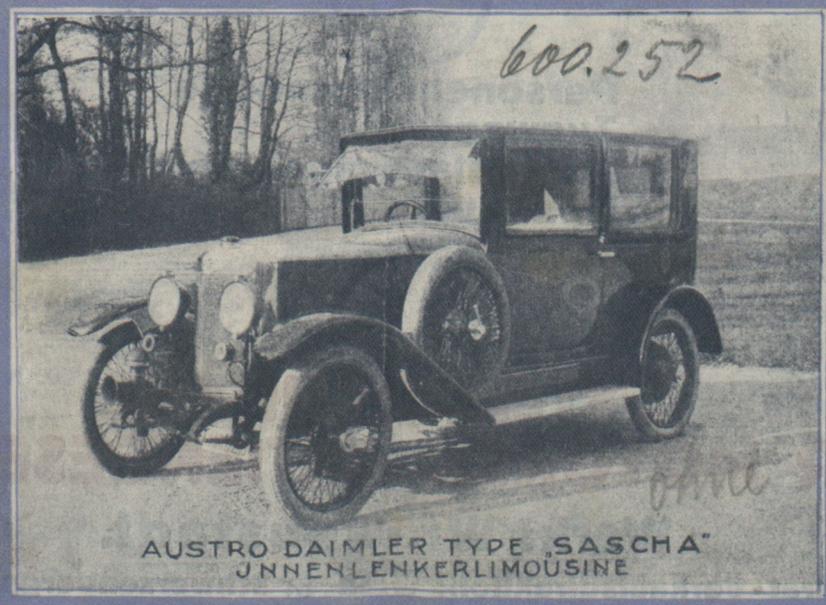
Zeitschriftensau

# OESTERREICHISCHER MOTOR DER FLUG



ILLUSTRIERTE ZEITSCHRIFT FÜR AUTOMOBILISMUS  
U. FLUG- WESEN:

X. Jahrg.  
Nr. 1



AUSTRO-DAIMLER TYPE 'SASCHA'  
FÜR FRAUENLENKERLIMOUSINE

Jänner  
1923

MOTORSPORT • TECHNIK • INDUSTRIE • HANDEL • GEWERBE

VERLAG: WEHNER & CO. WIEN VIII.

ENTWURF: BERTHOLD BRÖTTER

„OESTERREICHISCHER MOTOR—DER FLUG“

# AUSTRO



# DAIMLER



**Personenautomobile  
Zugwagen  
Elektrolastwagen und  
Omnibusse**

**ÖSTERREICHISCHE  
DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT**

**Werk: Wr.-Neustadt.**

**Zentral-Verkaufsdirektion: Wien I., Schwarzenbergplatz 18.  
Niederlage und Ausstellungslokal: Wien I., Kärntnerring 13.**

BEZUGSPREISE  
für Oesterreich:  
jährlich K 30000.—  
halbjährl. „ 16000.—  
Einzeln. „ 3000.—  
für Deutschland:  
jährlich Mk. 15000.—

# ÖSTERREICHISCHER MOTOR = DER FLUG =

BEZUGSPREISE  
jährlich:  
Tsch.-Slow.: ö. K 70.-  
Jugosl. Din. 120.-  
Ungarn: u. K 2500.-  
Polen: p. Mk. 8000.-  
Italien: Lire 30.-  
f. das übrige Ausland  
jährl. Schw Fr. 12.-

ILLUSTRIERTE ZEITSCHRIFT FÜR AUTOMOBILISMUS, LUFTFAHRT, MOTORBOOTSPOBT, MOTORENINDUSTRIE, WISSENSCHAFT, TECHNIK, HANDEL UND GEWERBE, SPORT.

Erscheint am 15. jeden Monats.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

Schriftleitung und Verwaltung: Wien VIII., Josefstädterstraße 87. — Fernsprecher 30.083.

Vertretung für Schweden: Aktiebolaget Lundgren, Kjerström & Co., Göteborg, Kungssportsplatsen 1.

X. Jahrgang

Wien, Jänner 1923

Nr. 1

Offizielles Organ

der Oesterreichischen Motorrad-Sportkommission, Oesterreichischer Touring Club, Allgemeinen Automobil-Verbandes, Allgemeinen Motorfahrer-Vereinigung, Motorfahrer-Sektion d. W. R. C., „Sarmvogel“, Motorfahrer-Sektion d. W. R. C. „Wiedner Radler“, Motorfahrer-Sektion d. W. R. C. „Ausdauer“, Motorfahrerverein Baden u. Umgeb., Oest. Hilfsmotorfahrer-Club, Verb. Öst. Flieger, Oest. Flugsport-Club u. d. Verb. d. Auto-Garagen.

## AUTOMOBILISMUS.

### Die Zukunft unseres Automobilmarktes.

Um die heimische Produktion ist es, wie zum Überdruß bekannt, augenblicklich recht schlimm bestellt. Kronenstabilisierung und Marktsturz haben hier eine Panikstimmung entstehen lassen, die in ihren Auswirkungen unmöglich überblickt werden kann. Haben einerseits die Preise unserer Produkte größtenteils das berüchtigte Weltmarktniveau erreicht und überstiegen, so sperrt uns andererseits die zunehmende Konkurrenzkräft Deutschlands Kanal um Kanal zu den gewohnten Absatzgebieten.

Bestehen keine von früher her fortlaufenden Lieferungs-aufträge oder entschließen sich die Firmen nicht zu weitgehenden Betriebseinschränkungen und Stilllegungen, häuft sich jetzt in den Magazinen die fertige Ware, deren Schicksal im Hinblick auf die stetig fallenden Materialkosten als höchst ungewiß gelten muß. Verlustreiche Zwangsverkäufe, tief unter dem Selbstkostenpreis, nur um die horrenden, unerläßlichsten Regien zu decken, zählen bereits zur traurigen Regel. Mit wachsender Besorgnis sieht der Fabrikant der Zukunft entgegen. Die kleine Hoffnung, die rückgängige Bewegung des deutschen Zahlungsmittels werde bloß eine vorübergehende Episode in der Finanzgeschichte eines so mächtigen Staates bleiben und den gefährlichen Konkurrenten nicht zu einer dauernden Erscheinung auf dem Weltmarkte machen, schwindet mehr und mehr, je tiefer der Reparationswahn den Markkurs herabdrückt.

Die Tatsache, daß die Produktion eines Landes durch überragende Konkurrenz eines anderen Landes schwer gehemmt oder gar gedrosselt wird, ist im Automobilismus keine Neuheit, wenn auch die Ursachen in früheren Fällen nicht mit den jetzt zutage getretenen identisch sind. Immerhin liefert die Betrachtung von Analogien oft ganz brauchbare Erkenntnisse.

Man erinnert sich gewiß noch des bald nach dem Umsturz geprägten Schlagwortes von der „amerikanischen Gefahr“. Nicht nur in Deutschland, sondern auch in England hatte damals die geplante Einfuhr von Automobilen aus den Vereinigten Staaten zu ernstest Befürchtungen Anlaß gegeben. Die Fabrikanten forderten von den Regierungen besondere

Maßnahmen, die jede Einfuhr unrentabel gemacht hätten. Man hatte angenommen, daß in dieser Periode die in Mitleidenschaft gezogenen Märkte finanziell gestützt würden, sofern die hohen Einfuhrzölle nicht ohnedies hinlänglichen Schutz gewährleistet hätten. Indes erwies sich der hohe Dollarstand als automatisch wirksamster Schutzzoll; die amerikanische Invasion blieb bis heute blinder Alarm.

Wer die amerikanischen Methoden kennt, muß sich aber sagen, daß trotz des Unterschiedes der Valutenwerte sehr bald mit dem Erscheinen amerikanischer Wagen in größeren Mengen gerechnet werden könne, und dies umsomehr, als sich ja, wie erwähnt, unsere Preise schon längst in der Weltmarkthöhe bewegen. Die amerikanische Industrie befindet sich augenblicklich ebenfalls nicht in beneidenswerter Lage, denn auch dort ist ein Steigen der Löhne und der Preise aller Rohmaterialien festzustellen. Und da ist es denn doppelt interessant, zu vernehmen, daß die Firmen unablässig Preisabschläge vornehmen. Für den Gestehungspreis sind eben nicht Rohmaterialien und Löhne allein bestimmend, sondern erst ihre Summen zusammen mit den Zuschlägen, die für das Werk selbst und seine Einrichtung erforderlich sind. Hier kann nur organisatorische und technische Verbesserung helfen. Als Beispiel sei die Preisentwicklung der Ford-Wagen angeführt.

Ford hat bekanntlich seine Produktion bis auf 6000 Wagen täglich zu steigern vermocht. Dies ermöglichte organisatorische Verbesserungen von solch großem Einfluß, daß die Produktionskosten trotz erhöhter Löhne gesenkt wurden. Mit dem neuen Preisabschlag von Dollar 50.— hat der fünfsitzige Phaeton, der 1916 zu einem Preise von Dollar 360.— auf den Markt kam und 1920 in der Zeit schlechten Geschäftsganges seinen höchsten Preis mit Dollar 575.— verzeichnete, nunmehr mit Dollar 298.— seine niedrigste Notierung erreicht!

Ein Vergleich der heutigen Fordschen Wagenpreise mit jenen etwa vom März 1920 ergibt eine Preissenkung auf die Hälfte. Und dieses Ergebnis erzielte Ford bei Hochhaltung seines Grundsatzes, ausgewählte Materialien zu verwenden, die zwar an sich teurer sind, aber die Herstellungs-

kosten durch geringere Abmessungen und geringeres Gewicht herabsetzen!

Vielleicht findet in dem Vorbild dieses größten Automobilfabrikanten der Welt auch der österreichische Fabrikant wertvolle Hinweise auf die von ihm zu begehenden Wege?

Das Maß seines Geschickes, die amerikanische Lehre nützlich auf unsere Verhältnisse zu übertragen, mag dann bestimmend werden für seine Leistungsfähigkeit, seine Konkurrenzfähigkeit und, im Verbands der Gesamtheit, für die Zukunft unserer Autoindustrie überhaupt.

Orelli.

## Schifffahrt, Auto- und Flugwesen in Oesterreich.

### Was der Verkehrsminister berichtet.

Durch den Friedensvertrag ist Österreich bekanntlich zu einem kleinen Staatswesen gemacht worden, das froh sein muß, wenn es das zu seiner Existenz Nötigste aufbringt.

Schwer getroffen wurden wir durch den Verlust der Seeküste, wodurch Österreich zum Binnenstaat wurde. Immerhin besitzen wir eine bescheidene Anzahl in Wien registrierter Seeschiffe, die von Hamburg aus die Schifffahrt unter österreichischer Flagge betreiben. Im Maße, als sich unsere Lebenskraft vergrößert, wird gewiß auch die Zahl dieser Schiffe zunehmen.

Die einzige Wasserstraße des Binnenschiffsverkehrs, ist die Donau. Der hervorragende Anteil, der schon in der Vergangenheit der heimischen Donauschifffahrt, vor allem der Ersten Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, an der Befahrung der Donau zugekommen ist, ist wohl bekannt; es steht zu erwarten, daß diese Gesellschaft ungeachtet großer und empfindlicher Schiffsabtretungen diesen Anteil entsprechend zu wahren wissen wird. Außerdem macht sich, wie Bundesminister Dr. Odenhal in einem hauptsächlich vor Fachleuten gehaltenen, interessanten Vortrag kürzlich ausführte, in jüngster Zeit auch ein Aufblühen der österreichischen Motorschifffahrt auf der Donau bemerkbar. Die Rechtsverhältnisse bezüglich der Donau wurden durch das am 1. Oktober 1922 in Kraft getretene „Donaustatut“ auf neue, die Internationalität des Flusses sowie die Gleichbehandlung aller Flaggen, Staatsangehörigen und Güter beinhaltende Grundlagen gestellt. Es ist Hoffnung vorhanden, daß unser Verkehr auf der Donau künftighin in vollem Maße seiner durch unsere geographische Lage und die Verhältnisse gestellten Aufgaben gerecht werden wird, nämlich unser Ausfallstor nach der Übersee und insbesondere nach dem nahen und fernen Osten zu bilden.

Nach eingehender Schilderung der Verhältnisse auf den Eisenbahnen behandelt der Minister das Gebiet der Luftfahrt, über welches er uns, den Lesern dieser Zeitschrift, allerdings leider nichts Neues mitzuteilen wußte. Es sei ge-

lungen, mit der Entente einen im Juli 1922 in Kraft getretenen Vertrag abzuschließen, durch den auf den Flugplätzen von Aspern, Thalerhof bei Graz, und Annabichl bei Klagenfurt eine Anzahl Flugplatzbauten und -anlagen der österreichischen Regierung erhalten wurden. Hiedurch ist die wichtigste Voraussetzung für die Einbeziehung Österreichs in den internationalen Luftverkehr geschaffen. Gegenwärtig wird, da das Verbot des Baues und der Einfuhr von Luftfahrzeugen bekanntlich erst im Herbst 1922 aufgehoben wurde, der Luftverkehr bei uns nur von Ausländern betrieben. Es ist dies die Franco-Rumänische Luftverkehrsgesellschaft auf der Strecke Paris—Straßburg—Prag—Wien—Budapest, bzw. Konstantinopel. Fahrzeit Paris—Wien beträgt eineinhalb Stunden, die Pariser Morgenblätter können also am Nachmittage in Wien gelesen werden. Nunmehr sind noch der Austro-Lloyd-Luftdienst und die deutschen Junkerswerke zum Luftverkehr auf der Strecke Wien—München, bzw. Wien—Nürnberg, zugelassen; der Verkehr dürfte im Frühjahr 1923 aufgenommen werden.

Was das Kraftfahrwesen betrifft, so bestehen gegenwärtig als Ersatz der in der Vorkriegszeit projektierten, aber heute nicht mehr ausführbaren Lokalbahnstrecken (im ganzen 22 Projekte, von denen kaum einige realisiert werden dürften) 20 staatliche und 20 private Automobillinien und mehrere nicht fahrplanmäßige Saisonbetriebe; erschwert wird der Automobilbetrieb durch den trostlosen Erhaltungszustand der Straßen. Auch die Eingliederung des südlichen Burgenlandes, dessen Bahnen keine Anschlüsse an das österreichische Eisenbahnnetz haben, zwingen vor Durchführung des Ausbaues der Anschlüsse zur Errichtung von Automobillinien (Pinkafeld—Friedberg—Pinzgau) Güssig—Burgau; Heiligenkreuz—Fürstenfeld; Oberwarth—Hartberg.

Alles in allem ist der Minister der Überzeugung, daß der Entwicklung des Verkehrswesens ein günstiges Prognostikon gestellt werden könne.

### 4-PS-Puch-Rollwagen.

Bei Fabriks- und Speditionsbetrieben usw. wird bekanntlich der Großteil der Material- und Warenbewegung entweder maschinell durch Verwendung von Schmalspurbahnen, Laufkränen usw. oder von Hand aus, durch Verwendung von Schiebkarren, Handwagen usw. bewerkstelligt. Wie bekannt, haben Austro-Daimler und Puch auf dem Gebiete der Schmalspurbahnen durch die Motorisierung von Schienenfahrzeugen sehr schöne Erfolge erzielt, die sie auch berufen erscheinen lassen, die Frage der Motorisierung von Fahrzeugen, die an keine Schienenwege gebunden sind, zu studieren, bzw. zu lösen. Das Studium dieser Frage sowie die inzwischen durchgeführte scharfe Erprobung im praktischen Betrieb hat zu einem sehr günstigen Resultate geführt, so daß die Motorisierung von kleinen Handwagen als gelungene Lösung bezeichnet werden kann.

Unter dem Namen „Rollwagen“ bringen nunmehr die Puch-Werke ein neues Fahrzeug auf den Markt, welches nicht

wie die Motorfeldbahnen an Schienenwege gebunden ist, sondern das vermöge seiner Bauart wie jedes selbstbewegliche Fahrzeug sich auf Wegen mit fester Straßendecke fortbewegen kann.

Der für 1500 kg Nutzlast ausgebildete Rollwagen erhält seinen Antrieb durch ein 4,2-PS-Motoraggregat. Motor, Kuppelung und Getriebe samt Schaltwerk sind in einen Block zusammengebaut. Der luftgekühlte Motor besitzt zwei Zylinder von 70 mm Bohrung und 100 mm Hub. Zenithvergaser mit Leerlaufvorrichtung, Bosch-Magnet mit fest eingestellter Zündung, Druckumlaufschmierung, Lederkonuskuppelung, Schubgetriebe mit je zwei Geschwindigkeiten für vorwärts und rückwärts vervollständigen die Anlage.

Der Antrieb erfolgt auf die Hinterachse durch Rollenkette, welche durch bequem zugängliche Spannvorrichtung nachstellbar ist.

Der Rahmen besteht aus Profilleisen, ferner sind Spiralfedern und ein gepolsterter Führersitz mit leichter Zugänglichkeit aller Betätigungsvorrichtungen vorhanden.

Die Räder aus Stahlguß laufen auf Bronzegleitlagern. Die Vollgummibereifung weist die Dimension 500 × 90 auf.

Die mit Hand zu bedienende Außenbackenbremse wirkt auf die Antriebsachse (Hinterachse).

Die Lenkung erfolgt per Handrad, wobei die Vorderachse als Lenkachse ausgebildet erscheint.

Der Wagen ist entweder als Kasten oder als Plateau ausgebildet.

Hauptmasse:  
Radstand 1300 mm,  
Spurweite vorne 980 mm, Spurweite hinten 980 mm, Wagenlänge 2640 mm, Wagenbreite 1400 mm, Plateauhöhe vom Boden 570 mm.

Gewichte:  
Wagengewicht, leer, 770 kg, Wagengewicht, mit Führer und 1000 kg Nutzlast, 1850 kg, Wagengewicht, mit Führer und 1500 kg Nutzlast, 2350 kg.

Leistungsdaten: Erste Geschwindigkeit 3 km/Std., zweite Geschwindigkeit 7 km/Std.

Erprobte Steigfähigkeit bei:

Nutzlast	Erste Geschwindigkeit	Zweite Geschwindigkeit
1000 kg	7.5%	2%
1500 kg	5.2%	1.5%

wobei vorausgesetzt wird, daß der Rollwiderstand nicht größer als 25 kg pro 1000 kg Gewicht ist.

Kleinster befahrbarer Kurvenradius zirka 2·8 m.

Betriebsstoffverbrauch: Der durchschnittliche stündliche Benzinverbrauch beträgt zirka 1.5 kg, der Ölverbrauch zirka 0.15 kg.

Was die Absatzmöglichkeit dieser Fahrzeuge anbelangt, ist diese eine sehr große, da fast jeder Fabriksbetrieb Rollwagen mit Vorteil dort verwenden kann, wo interne Trans-

Es ist mehr als ein bloßer Städtenamen, mehr als die Bezeichnung einer Firma; Steyr ist heute ein Symbol erfolgreichen österreichischen Arbeitsgeistes. Echt amerikanisches Organisationstalent hat, gepaart mit der sprichwörtlichen Werkmannstüchtigkeit des österreichischen Waffenschmiedes, am Zusammenfluß Enns—Steyr ein Werk erstehen lassen, das unseren industriellen Ruf in aller Welt begründen und sichern half. Und so gigantisch wie die Anlagen bei der alten oberösterreichischen Eisenstadt, so imponierend die Erfolge der Steyrer Erzeugnisse.

Am Schlusse des Jahres pflegt der Kaufmann sein Tun zu überblicken. Ist da die Bilanz gut, so lächelt er wohl befriedigt, denn sein Schaffen hat den verdienten Lohn gefunden. Ein ähnliches Gefühl mag jeden überkommen, der, die auto-

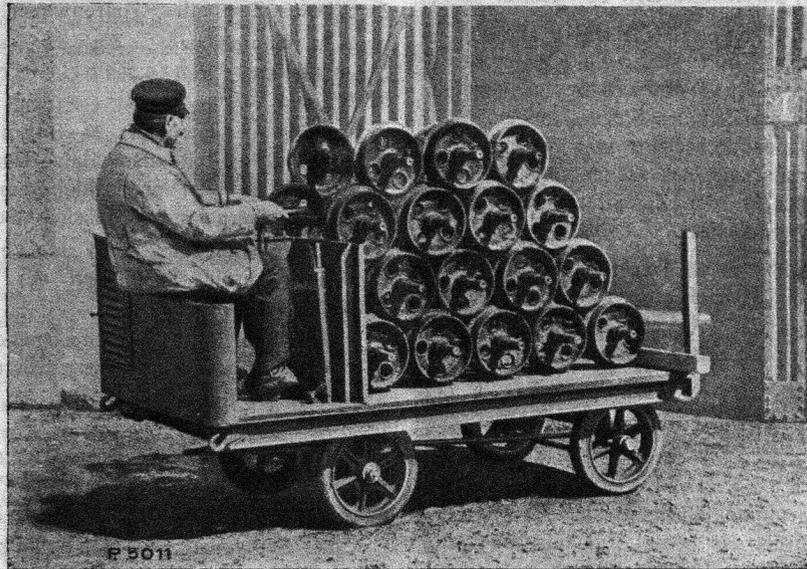
porte von Waren aller Art zu bewältigen sind. Die bisherigen Erfahrungen in bezug auf Ökonomie dieses Fahrzeuges lauten überaus günstig.

Bei Verwendung von Rollwagen an Stelle von Fahrzeugen mit Handbetrieb lassen sich ganz wesentliche Ersparnisse erzielen. Die uns vorliegenden Tatsachen, welche aus einem praktischen Falle herausgegriffen sind,

lassen erkennen, daß z. B. durch die Einführung von drei Rollwagen an Stelle von vier Handwagen vorweg ein Drittel der manuellen Arbeitskräfte erspart werden konnte, was einem Lohnausfall von rund 33% bedeutet. Interessant ist die Tatsache, daß die Leistung der Rollwagen, bezogen auf die Fördermenge gegenüber des Handbetriebes, um 42% gestiegen ist. Ein Vergleich der Kosten für den Tonnenkilometer zeigt, daß gegenüber dem Hand-

betrieb Mindestersparnisse über 40% erzielt werden konnten.

Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß es beim Handbetrieb mit Rücksicht auf die beschränkte Leistungsfähigkeit häufig notwendig ist, Hilfskräfte zur vorübergehenden Leistungssteigerung heranzuziehen, um besonderen Warenbewegungen gerecht zu werden, was eine nicht unbedeutende Erhöhung der Unkosten bedingt. Weiters entstehen durch die nicht zeitgerechte Durchführung von Materialbewegungen oftmals Lücken, die eine Ausnützung der Arbeitskraft nicht zulassen. Diese Übelstände lassen sich schwer ziffernmäßig ausdrücken, bedeuten aber immerhin eine Verteuerung der Unkosten. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß die in einem Fabriksbetrieb notwendigen Materialbeförderungen mit Rollwagen viel präziser, schneller und wesentlich billiger durchgeführt werden können als mit dem unzeitgemäßen kostspieligen Handbetrieb und sind vermöge der vielen Vorteile diese Rollwagen dazu berufen, die bestehenden Handbetriebe mit Erfolg zu verdrängen.



Der neue 4-PS-Puch-Rollwagen.

## Steyr.

sportlichen Ereignisse des Jahres 1922 Revue passieren lassend, die Marke Steyr als Nationalgut Österreichs ansieht: man freut sich an den glänzenden Ergebnissen rastlosen Vorwärtsstrebens.

Hier die Liste der

### Steyrer Erfolge 1922.

29. Jänner: Kilometerrennen des königl. dänischen Automobilklubs (auf dem Eise des Bagsvaerd-Sees): Klasse 5, 3 bis 3.5 l: Zweiter.

13. Februar: Stockholmer Winterrennen: Kategorie der Tourenwagen 1.75 bis 2.5 l: Erster, Kategorie 3.25 bis 3.75 l: Erster.

18. Februar: One Day Trial des Essex Motor Club: Klasse 12. 1.5 bis 21: Erster. Silberne Medaille.

19. Februar: Rennen auf dem Eise des Sees Gjersoen (bei Christiania): Klasse 1: Erster.

19. Februar: Rennen in Eskilstuna (Schweden): Kategorie der Tourenwagen bis 31: Erster, Kategorie der Rennwagen bis 31: Erster, zweitbeste Zeit des Tages.

3. April: Targa Florio (Sizilien): Hieronimus Sieger in der Dreiliterklasse mit sechszyndrigem Steyr-Serienwagen in der Zeit von 7:14:41, welche um ungefähr zehn Minuten besser ist, als die Zeit des Siegers in der Rennwagenklasse 1921. Der Stundendurchschnitt von 59.1 km bleibt kaum 4 km hinter dem Durchschnitt des Siegers in der Rennwagenklasse 1922. Rützler in der Zweiliterklasse Dritter. Silvani in der Dreiliterklasse placiert.

30. April: Bergrennen Dornach—Gempen (Schweiz): Kategorie III bis 3.51: Erster.

9. bis 12. Juni: Ungarische Tourenfahrt Hortobágy—Balaton: Vier Wagen am Start, sämtlich strafpunktfrei am Ziel. Relativ bestes Resultat in der Geschwindigkeitsprüfung. Teampreis, drei Ehrenpreise Spezialpreis, vier goldene Plaketten.

19. bis 24. Juni: Rumänische Tourenfahrt: Beide gestarteten Wagen strafpunktfrei. Bestes Resultat der Elastizitätsprüfung. Hauptpreis des königl. rumänischen Automobilklubs, Preis der Bukarester Polizeipräfektur.

2. Juli: Gabelbachfahrt (Thüringen): Hermann Rützler auf Steyr Sechszylinder-Serienwagen, beste Zeit des Tages, bester Wertungsfaktor. Schlägt mit einer Fahrzeit von 3 Minuten, 4 Sekunden den Streckenrekord um 21.4 Sekunden. Heusser auf Steyr Sieger der Gauklasse, zweitbeste Zeit des Tages.

8. bis 10. Juli: Automobilwoche von Ostende: Strafpunktelos in der Fernfahrt Brüssel—Ostende, Zweiter im Kilometerrennen.

9. Juli: Gurnigel-Bergrennen (Schweiz): Kategorie III der Rennwagen: Erster, drittbeste Zeit des Tages unter 41 Konkurrenten, Kategorie III der Serienwagen: Zweiter.

20. bis 23. Juli: Polnische Tourenfahrt: Zwei Wagen am Start, beide strafpunktelos im Ziel, placieren sich als Erster und Zweiter sowohl in der Durchschnittsfahrzeit, der Geschwindigkeitsprüfung, wie in der Gesamtklassifizierung.

30. Juli: Hollenburg-Bergrennen (Kärnten): Tourenwagenkategorie bis 3.51: Erster. Beste Zeit aller Tourenwagen.

30. Juli: Bergrennen Rheineck—Walzenhausen—Lachen: Kategorie III der Klasse mit Gewichtslimit: Erster, Kategorie III der Klasse ohne Gewichtslimit: Erster. Gesamtplacierung: Dritter unter 46 Konkurrenten.

30. Juli: Rennen des Estländischen Automobilklubs (Reval): Beste Zeit des Tages.

30. Juli: Bergrennen Aosta—St. Bernhard (Italien): Kategorie der Rennwagen bis 31: Zweiter.

7. August: Sommerrennen des Schwedischen Automobilklubs: Bergrennen: Erster der Kategorie III, Zweiter und Dritter in Kategorie IV, Ökonomieprobe: 260 km mit 221 Benzin. — Shell-Pokal, Ehrenpreis des königlich Schwedischen Automobilklubs, Ehrenpreis des Schwedischen Motorklubs.

27. August: Bergrennen auf den Klausen (Schweiz): Kategorie III der Tourenwagen: Zweiter.

31. August bis 4. September: Automobilsportwoche Bad Kissingen: Bergrennen, Klasse bis 16 PS: Erster.

3. September: Bergrennen auf den Zugerberg (Schweiz): Kategorie III der Tourenwagen: Erster: Zweitbeste Zeit aller Tourenwagen.

3. September: Zuverlässigkeitsfahrt des Hamburger Automobilklubs: Klasse über 10 PS: Erster und Dritter.

8. bis 9. September: 24-Stundenfahrt des Essex Motor Club (London—Bala—Dunstable): Drei Steyr absolvieren die Fahrt propositionsgemäß und erhalten die goldene, die silberne und bronzene Medaille des Klubs.

10. September: Kilometerrennen in Reval (Estland): Absolut beste Zeit des Tages. Wanderpreis des Estländischen Autoklubs.

10. September: Ökonomieprobe des Aftonbladet in Stockholm: Steyr Erster und Zweiter in Klasse 5, Zweiter und Dritter in der Gesamtklassifizierung. 13.71-Benzin für 145 km.

17. September: Ryselberg-Rennen (Bayern): Beste Zeit und beste Wertung aller Wagen. Sieger der Klasse über 9.99 PS. Goldene A. D. A. C.-Medaille.

24. September: Semmering-Bergrennen (Österreich): Hermann Rützler fährt auf 3.31-Steyr-Rennwagen mit 7 Minuten, 51 Sekunden, die zweitbeste Zeit des Tages, nur um 16 Sekunden hinter dem absoluten Sieger, einem 200-PS-Rennwagen von 231-Zylindervolumen. Hansal fährt auf 3.31-Steyr-Serienwagen, die beste Zeit aller Tourenautomobile und ist Sieger seiner Kategorie.

8. Oktober: Schwabenberg-Rennen (Budapest): Hermann Rützler auf 3.31-Steyr-Rennwagen, beste Zeit des Tages. Schlägt 231-Rennwagen und schafft mit vier Minuten 14.2 Sekunden einen neuen Streckenrekord. Walter Delmar auf Steyr-Serienwagen Sieger seiner Kategorie.

Als sprechendstes Beispiel für die weltumfassende Organisation sei hier, — eine treffliche Ergänzung der sportlich-technischen Triumphe der Waffenfabrik — noch die lange Liste der Steyr-Vertreter angeführt.

#### a) Inland:

Wien und Niederösterreich: Verkaufsbureau und Niederlage, Wien I., Kärntnering 7. — Oberösterreich und Salzburg: Internationale Auto-, Handels- und Verkehrsanstalt J. Watzl, Wels. — Steiermark: Verkaufsbureau Graz, Joanneumring 14. — Tirol: Röthy und Wiedner, Innsbruck, Heligengeiststraße 9. — Kärnten: Thomas Bohrer, Klagenfurt.

#### b) Europäisches Ausland:

Belgien: Etablissement Catala Frères, Bruxelles, 21 Rue Simonie. — Bulgarien: A. Koujoudjisky & Co., Sofia. — Dänemark: Wilhelm Nellemann, Randers. — Deutschland: „Steyr-Automobile“, Deutsche Verkaufsaktiengesellschaft, Berlin W 62, Kurfürstendamm 1. — England: Sanders & Forster Ltd., London W 1, 3 Blenheimstreet, New Bondstreet. — Estland: W. Schneider & Co., Reval. — Holland: Haersolte & Co., Amsterdam, Keisersgracht 473. — Italien: Agenzia Generale Italiana Auto-

mobili, Milano, Via Cattaneo 1. — Norwegen: Autocars Ltd. A. S. Christiania, Kongensgaten 18. — Polen: Automobilfabrik „Automotor“, A.-G., Krakau. — Rumänien: „Noel“, Societate Anonima Romana de Tractiune Mecanica, Bukarest, Calea Victoriei 117. — Schweden: Bilaktiebolaget Mercator, Goeteborg Hamngat 46—48. — Schweiz: Automobilwerke „Progreß“, A.-G., Zürich II., Brunaustraße 93/95. — Spanien: Majestic-Garage, Barcelona Casanova 52/54. — SHS.-Staaten: Generalno Zastupstvo Tvrornice Automobila „Steyr“, Zagreb, Margaretska 6. — Tschechoslowakei: „Auto Salon“, Automobil-Großhandlungsgesellschaft m. b. H., Prag, Narodni trida 24. — Ungarn: „Steyr-

Automobilwerke“, Magyar Kereskedelmi r. t., Budapest, Trefort utca 2.

#### c) Überseeisches Ausland:

Australien: Noske Bros., Melbourne. — Brasilien: Steinberg & Co., Rio de Janeiro. — China: Shantung Overseas Trading Company, Shanghai. — Indien: Nerer Company, Bombay. — Persien: H. F. Stevens & Sons, Teheran. — Vereinigte Staaten von Nordamerika: Consolidated Foreign Motorcars Corporation, New York 135, West 72. — Südafrika: J. Ungar C. E. Johannesburg P. O. box 5609.

## Wahres und Unwahres vom Fahrradhilfsmotor.

Von Oberlehrer Heinz Kurz, Opponitz.

Lange vor Kriegszeit hatten wir schon Hilfsmotoren für die Fahrräder, doch waren dieselben nur Einjahrsfliegen und verschwanden ebenso schnell, als sie gekommen waren. Seither ist die Industrie in diesem Fache bedeutend fortgeschritten und hat Erzeugnisse hergestellt, die in den meisten Fällen vertrauenserweckend sind; unterm Weizen ist aber auch Spreu. Es herrscht die Sucht, die fette Suppe schnell abzuschöpfen, nicht selten vor.

Die ältesten Fabrikate, N. S. U., die Flottweg, Tschopauer, Opel usw. haben sich bewährt; viele sind dazu gekommen, die heute mit an der Spitze sind, der deutschen Industrie den Weltruf zu wahren. Wir wollen die Kleinsten betrachten.

Hilfsmotoren für Fahrräder! Zum Einbau in jedes Fahrrad geeignet! Der sparsamste Hilfsmotor! Der Leistungsfähigste usw. heißt es in den Anpreisungen, die manchmal besser sind als die Fabrikate selbst. Der Käufer liest dieselben, beschaut oder versucht sie, kauft sie um schweres Geld und hat seine Freude daran. In den meisten Fällen aber nicht lange.

Es ist wahr, daß ihn der Hilfsmotor schnell und mühelos weiterbringt, mitunter auch wochenlang. In den meisten Fällen aber stellen sich Defekte und Hindernisse ein, die dem Besitzer die Benützung verleiden, besonders wenn er ein Laie ist und von den heimlichen Sünden oder Heimtücken des Motors, insbesondere von Vergasung und Zündung, keine Ahnung hat.

Will der Radler recht schnell fahren und das im Prospekt versprochene Stundentempo von 40 bis 60 km erreichen, dann hat er bald ein Wrack von einem Fahrrad, denn dieses ist weder für die ständige Belastung, noch weniger aber für die Schnelligkeit mit derselben gebaut. Ein gemütliches Radlertempo paßt aber dem Fahrer wieder nicht; Denn wozu hat er einen Motor? Insbesondere sündigt in dieser Hinsicht der schwergewichtige Radler, der zuviel von dem kleinen Helfer verlangt. Rad, Radler und Motor müssen zusammenpassen, dann genießt man Freuden.

Unwahres wird vielfach vom Benzinverbrauch behauptet; bei den heutigen Betriebsstoffpreisen eine Hauptsache. Freilich kann ein geübter Fahrer manches daran sparen. Gut tut man immer, wenn man die Verbrauchsmenge sich garantieren läßt und selbst probiert auf einer Probefahrt von bestimmter Kilometerzahl.

Die Mischung von Benzin und Öl für die kleinen Zweitakter, meist im Verhältnisse neun Teile Benzin und einen Teil Öl, ist auf weiteren Fahrten beim Nachfüllen schwierig und unangenehm, daher die Mitnahme von Reserven angezeigt ist, welche aber wieder das Gewicht vermehren.

Das Gewicht der Hilfsmotoren wird meist zu gering angegeben, so daß aus Pfund mitunter Kilogramm werden, welche dem Fahrrade wehe tun. Dazu kommen noch die mehr oder minder großen Erschütterungen des Fahrradmaterials, insbesondere der dünnwandigen Rohre des Rahmens, die baldigst Rohrbrüche hervorrufen, wodurch die gefährlichsten Stürze gemacht werden können.

Insbesondere leidet das Schrägröhr von der Steuerung zum Tretlager und die Vordergabel am Steuerkopfe. Dort daher sofort Verstärkungen anbringen lassen, in letzterem Falle eine Übergabel oder Federung, die aber nicht seitlich schwanken darf, um die Fahr-sicherheit nicht zu beeinträchtigen.

Mit den gewöhnlichen Fahrradpneus ist kein langer Bund zu flechten, sondern ist sofort mindestens zu Transportreifen zu greifen, bester Sorte natürlich. Je glatter der Reifen, desto schneller und leichter läuft er. Das Rutschen und seitliche Gleiten auf nasser Straße ist nicht so arg, als man sich vorstellt, besonders bei den Einbaumotoren im Rahmen.

Das Kurvenfahren mit den hinten aufgebauten Motoren erfordert auf glitschiger Straße immerhin einige Vorsicht.

Ein schwer zu umgehender Übelstand ist noch die Kraftübertragung durch Riemen oder Kette. Spannrollen nehmen Kraft weg und Kürzung gehört nicht zu den Annehmlichkeiten; ein Reserveriemen und Einzelkettenglieder sind stets mitzuführen, wenn man weitere Fahrten macht.

Die Rückaufbaumotoren spannen den Riemen durch die Motorstützen, die Frimomotoren verwenden eine einfache und leicht ausschaltbare Friktionsrolle, die große Zukunft haben dürfte und die ich selbst ausprobierte, ebenso wie ich auch verschiedene Zwei- und Viertakter abwechselnd benütze, so daß ich so recht die Vor- und Nachteile der einzelnen Hilfsmotoren, z. B. G. Roth, Embag, Snob, kennen gelernt habe.

Seit Beginn der Motorradaera überhaupt, also zu Anfang des Jahrhunderts schon, widmete ich mich dem Motorradfahren und machte weite Reisen in Mitteleuropa. Dabei kam ich vom 1 PS bis 5 PS, gewann viele Preise, mußte aber auch die Unfallversicherung in Anspruch nehmen, nie aber eine Haftpflicht leisten. Jetzt bin ich wieder leidenschaftlicher Hilfsmotorfahrer auf wirklich leichtem Hilfsmotor im und am gewöhnlichen Radrahmen, obwohl ich mit meinen nahezu 60 Jahren Tagesstrecken von 150 bis 200 km auf Trettrad nicht scheue.

Alle sogenannten Hilfsmotoren, welche in einen verstärkten oder abgeänderten Radrahmen ein- oder angebaut sind, gehören zu den Leichtmotoren

und haben mit den eigentlichen Hilfsmotoren nichts mehr zu tun, denn letztere sollen nicht über  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  PS hinausgehen und nur der Bequemlichkeit des vernünftigen Radfahrens dienen. Dann erlebt er Freude, die auch dauernd ist. Solange der Hilfsmotorfahrer allein fährt, genügt ihm das kleine Tempo und er wird gegebenenfalls gerne mittreten.

Sobald aber ein Stärkerer über ihn kommt, das heißt ein Freund, der ihm oft und leicht davonfährt, dann ist seine Kleinmotorfreude pfutsch und er trachtet nach einem schnelleren Motor. Es beginnt der alte Tanz wie früher beim eigentlichen Motorrad.

Zum An- und Einbau der Hilfsmotoren eignen sich besonders alte Fahrräder guter Fabriken aus dem vorigen Jahrhundert; breite Tretlager, so daß man die Kurbeln nicht oder nur wenig zu biegen oder kröpfen braucht; starkwandige Rohre mit Muffen für Außenlötung; breite Felgen für  $1\frac{3}{4}$  bis 2" Pneu; breite Gabeln.

Einfacher Leerlauf im Hinterrade, in Verbindung mit einer guten Kabel-Felgenbremse auf Pneu- oder Riemenfelge statt der Rücktrittsbremsnaben ist besser. Durch das Entlüften des arbeitenden Motors bremst er ja von selbst, ebenso bei der Zündungsabstellung, und ist die Hand- und Fußbremse nur für schnellstes Anhalten nötig. Viel Unwahres wird über den leichtesten Antrieb des Hilfsmotors erzählt oder behauptet. Eigentlich soll er beim Pedalaufstiege schon anlaufen, aber meist läuft sich der Fahrer zuerst die Puste heiß. Ein kleiner Fahrradständer am Hinterrade ist gerade kein Überfluß.

Mit Ständer und Vordergabeln, mit Huppen- und Laternen, ja auch mit Spezialrahmen sind wir, wie mit Zündung und Vergasung, vielfach auf Deutschland angewiesen, bzw. auf seine Filialen im Inlande. Es ist selbstverständlich, daß wir deutsche Ware in ihrer Güte und Vorzüglichkeit bevorzugen vor derjenigen des feindlichen Auslandes. Deutsches Volk, deutsche Ware!

In Pneumatik haben wir in Österreich ohnedies die Semperit- und Reithoffer-Reifen in Wien; in Sätteln der verschiedensten Form und Stärke ist eine Leder- und Metallwarenfirma in Leibnitz (Steiermark) sehr lieferfähig, auch in Taschen, Rucksäcken usw.

Im Herbst und Winter war ich auf Rad-, Motor- und Bahnfahrten zweimal zwei Wochen in Süd- und Westland, bis Köln und Düsseldorf, um Neuheiten in Rädern und Motoren kennen zu lernen, zu erproben und zu kaufen.

Die Fabriken in Deutschland bereiten sich auf ein gutes Geschäftsjahr vor; für großzügige Preisveranstaltungen stehen viele Millionen Mark zur Verfügung; Neuerungen in Unter- und Übersetzungen, in Zündung und Vergasung usw. werden erprobt und vorbereitet. Hunderte verschiedener Modelle werden mit mehr oder weniger Reklame angepriesen und sind teils schon in Österreich vertreten. Leider ist der Zoll für einen Hilfsmotor etwa eine halbe Million, für das Fahrrad eine Million Kronen; außerdem sind Aus- und Einfuhrbewilligungen notwendig und Devisenwechsel.

Unsere einheimischen, bzw. österreichischen Hilfs- und Leichtmotoren sind bereits auf hoher Stufe angelangt und dürften in dieser Sportsaison auch bei den Wettbewerben gut abschneiden. Wir haben ganz gute Zwei- und Viertakter als heimische Erzeugnisse, leider vorerst in Kleinwerkstätten oder Fabriken, so daß sie nur in kleinen Serien erzeugen können, wodurch der Preis wieder erhöht wird.

So haben wir in Wien die G. Roth- und W. K. B.-Motore, deren erstere auf- oder eingebaut, die Firma Skutetzky, Wien I., Schottenring, liefert; in Enns werden die Zweitakter „Embag“ mit untergesetzter Riemenscheibe gebaut, in Graz die kleinen Motoretten am Vorderrade. Es ist schade, daß nicht Fabriken, wie z. B. Waffenfabrik in Steyr sich mit Kleinmotoren und Spezialrädern beschäftigen. Hoffentlich bessern sich die Verhältnisse, aber auch die Valuten!

## Der schiffbare Inn.

### Ein neues Absatzgebiet für unsere Wertindustrie — ein zukunftsreicher Verkehrsweg!

Die historische Tat der ersten Befahrung unseres mächtigsten Alpenflusses liegt zwar bereits ein Jahr zurück, aber die Kunde hiervon darf erst jetzt in eine weitere Öffentlichkeit dringen. Wäre nämlich seinerzeit die für Österreich und Bayern so wichtige neue Erkenntnis in alle Welt hinausposaunt worden, hätte uns der Friedensvertrag das freie Verfügungsrecht über den Inn nehmen können. Nun aber, da seit kurzem das sogenannte Internationale Donautatut, welches die schiffbaren Gewässer (mit Ausnahme des Inn!) zu internationalem Eigentum erklärt, in Kraft steht, kann die mutige Fahrt Wien—Innsbruck bedenkenlos die verdiente Würdigung öffentlich erfahren.

Chefredakteur Orelli, der die Fahrt gemeinsam mit dem Tiroler Seemannsverband unternommen hat, besprach nun in einem von Vertretern des Bundeskanzlers, des Verkehrsministers, des Handelsministers, der Bankwelt, von Schifffahrtsgesellschaften und Sportsleuten usw. besuchten Urania-Vortrag am 29. Dezember 1922 die volkswirtschaftlich sehr bedeutsame, sportlich und technisch gleichermaßen bemerkenswerte Rekordleistung. Man lernte an trefflichen Lichtbildern die großen Hindernisse kennen, welche die Schiffer auf dem wilden, gänzlich unregulierten Gewässer zu überwinden hatten: nahm Anteil an den Erlebnissen der aus dem Motorboot „Romana“ und dem

Trauner „Turwi“ bestehenden Expedition und freute sich über die restlose Besiegung aller der Sache feindseligen Gewalten. Abgesehen von seinen natürlichen Gefahren, wie zahllosen Untiefen, Schnellen, Strudeln, Riffen usw., zeigte der Inn, welchen bisher bloß ein paar wagemutige Flößer zum Transport plump zusammengefügter Stämme benützt hatten, seit nicht weniger als dreißig Jahren keinen so niedrigen Wasserstand wie im Sommer 1921. Und doch fand das zur Bergfahrt benützte Motorboot, die von der Wiener Moeve-Werft dem ideellen Unternehmen in hochherziger Weise überlassene „Romana“, zielsicher seinen Weg. Trotz seiner für die ruhige rumänische Donau bestimmten Bauform mit 85 cm Tiefgang und trotz der verhältnismäßig viel zu geringen Kraft seines tadellosen 60pferdigen Bayern-Motors hat der schmucke kleine Schlepper seine eigene und die vieltonnige Last des ihm angehängten großen Frachtkahns durch die schlimmsten Gefahren durchgebracht. Wenn man weiter berücksichtigt, daß diese Fahrt ohne besondere Vorbereitungen und Geldmittel von einer Besatzung durchgeführt wurde, welche wohl im Schlachtendonner auf Hochseefahrzeugen, niemals aber noch im Motorboot auf einem reizenden, zum Teil unbekanntem Fluß ihren Mann zu stellen Gelegenheit hatte, ahnt man erst die volle Größe des kühnen Unternehmens. Man versteht daher das Gefühl der Bewunderung aller Augen-

zeugen, als sie die Schiffer überall jubelnd willkommen hießen. Der Plan, den Beweis der Schiffbarkeit des Innflusses praktisch zu liefern, bestand im Tiroler Seemannsverband bereits seit Jahren. Aber erst zu Beginn des Jahres 1921 war es gelungen, mit Unterstützung eines wohlhabenden Freundes ein Fahrzeug zu zimmern, das die Talfahrt ausführte. Der schwere Frachtkahn „Turwi“ verließ an einem Julitage des erwähnten Jahres mit zahlreichen Gästen an Bord die Hauptstadt Tirols, um seine zehnköpfige Besatzung nach einer reinen Fahrzeit von 51 Stunden wohlbehalten nach Wien zu bringen. Hier angelangt, kam erst die Fülle ungeahnter Schwierigkeiten zum Vorschein. Alle Bemühungen der Tiroler unter der Führung ihres verdienstvollen Obmannes Stumpf und Linienschiffsleutnants Veith, ein motorisches Fahrzeug zum Bergtransport des „Turwi“ aufzutreiben, schienen ergebnis- und beinahe hoffnungslos. Dank der wahrhaft großzügigen Förderung durch die erwähnte Werft und dank der Unterstützung seitens einer durch die Gesellschaft vom Silbernen Kreuz gewonnenen Gruppe von Reisegästen, welche einen Teil der Benzinkosten auf sich nahmen, konnte indes am Nachmittage des 1. August von der Brigittabrücke aus die

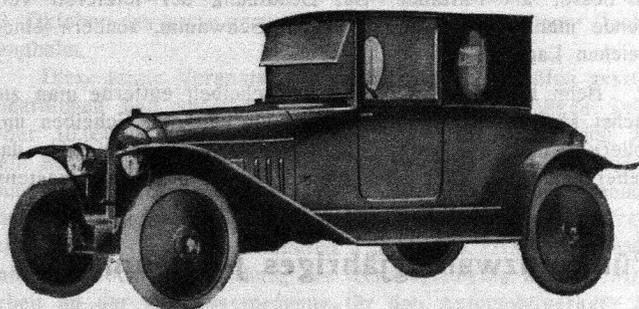
denkwürdige Fahrt angetreten werden. Wenn der begeisterte Empfang der Schiffer durch die Innsbrucker erst nach fast genau drei Wochen darauf stattfand, so erklärt sich dies mit der übergroßen Zahl von freiwilligen oder erzwungenen Aufenthalt. Erwähnt sei, daß sich z. B. an Bord weder eine Speisegelegenheit, noch irgend ein Schlaf- oder Toilettengang befanden, daß an manchen Orten viele Stunden und sogar ganze Tage (in Hall sechs Tage, in Rosenheim zwei Tage usw.) Halt gemacht wurde, daß man nebst hinderlichen Sandbänken auch dem Badebedürfnis der Reisenden Tribut zollen mußte und was dergleichen „Hemmnisse“ noch mehr sind. Unter solchen Umständen vermag man sich über die reine Fahrtdauer naturgemäß nur schwer ein eindeutiges Bild zu schaffen. Die Fahrtgeschwindigkeit hat, ähnlich jener der Donauschleppdampfer, im Durchschnitt 4 bis 6 km stündlich betragen.

Der Grund zu einem sehr zukunftsreichen Innverkehr, der Tirol und Bayern mit dem großen kontinentalen Wasserstraßennetz verbindet, erscheint nunmehr gelegt. Aufgabe weitschauender Männer wird es jetzt sein, den unschätzbaren Segen einer regelmäßigen Innschiffahrt unserem Lande zu sichern.

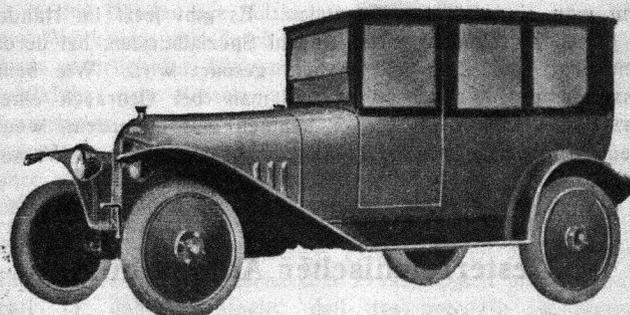
### Wie reinigt man richtig das Auto?

Man sollte glauben, daß das Waschen eines Kraftwagens eine Arbeit darstelle, bei welcher eine falsche Behandlung so gut wie ausgeschlossen sei. Aus verschiedenen Beobachtungen glauben wir aber den Schluß ziehen zu können, daß tatsächlich die meisten Leute — dies gilt speziell für die Besitzer von Kleinfahrzeugen, die sich selbst die Mühe der Wartung auferlegten — nicht begreifen, was eine vernunftgemäße

gewichtiges herabströmende Wasser die losen Sandteilchen mit wegnimmt. Die feinsten Partikelchen lassen sich jedoch ohne Benutzung eines Schwammes nicht beseitigen. Der letztere muß mit einer Hand gefaßt werden, während ein ununterbrochener Wasserstrom von einem über dem Schwamm befindlichen Punkt aus am Wagenkasten herabfließt, wobei man den Wasserschlauch mit der anderen Hand hält. Ist ein Schlauch



Zweisitziger Innenlenker.



Viersitziger Innenlenker.

Die neuesten Citroën-Typen.  
Bloß 5 PS und 10 PS.

Waschung auf sich hat. Wir halten es daher für angebracht, dem Gegenstand eine kleine Betrachtung zu widmen.

Viel Wasser verbrauchen, — dies das Hauptgeheimnis beim Waschen des Wagens! Selbstverständlich ist es besser, wenn der Wagen sofort nach Beendigung der Fahrt gewaschen wird, das heißt, wenn der etwa vorhandene Schmutz noch feucht ist. In diesem Falle sind der Wagenkasten und die Kotschützer mit Wasser aus einem Schlauch abzuspülen. Der Wasserdruck des aus dem Schlauch fließenden Wassers soll aber nur gering sein. Manche Leute scheinen der Ansicht zu sein, daß es vorteilhafter ist, einen Schlauch mit sehr hohem Wasserdruck zu benutzen und den Wasserstrahl fast senkrecht auf die Oberfläche des Wagenkastens zu richten. Die Folge einer solchen Behandlung ist, daß kleine, im Schmutz befindliche Sandkörner Risse in der Lackoberfläche bewirken. Der Wasserstrahl darf daher nicht senkrecht auf die Oberfläche des Wagenkastens gerichtet werden, sondern fast parallel zu derselben bei niedrigem Wasserdruck, so daß das nur auf Grund seines Eigen-

nicht vorhanden, so muß man einen weichen Schwamm und einen Eimer Wasser nehmen; selbstverständlich darf man dabei mit dem Wasser nicht sparen.

Bleibt der Wagen nach der Fahrt ungewaschen stehen und trocknet der Schmutz ein, so ist es gänzlich verkehrt, bei der späteren Reinigung den trockenen Schmutz sofort beseitigen zu wollen. Man muß ihn vielmehr zunächst mit einer genügenden Menge Wassers aus dem Schlauch oder Schwamm anfeuchten. Zum Einsaugen des Wassers gebe man eine Frist von zirka einer halben Stunde, ehe man den Schmutz entfernt. Allerdings verfügt man nicht immer über so viel Zeit; in der Regel kann man dieselbe anderweitig ausnützen, indem man einen anderen Teil des Wagens, z. B. die Laternen reinigt. Wenn der Schmutz genügend Wasser aufgesaugt hat, verfährt man zur Entfernung desselben in gleicher Weise wie vorher angegeben. Man muß aber im Auge behalten, daß selbst mit einem mit Wasser vollgesogenen Schwamm oder mit Wasser aus einem Schlauch eine scheuernde Wirkung verursacht wird. Die Sandkörner können leicht in den Lacküberzug ein-

schneiden, gleichviel, ob der Schmutz nun trocken oder feucht ist, so daß man sich bei Beseitigung der letzteren die größte Mühe geben soll, daß das herabströmende Wasser den Schmutz mit wegführt. Bei der Reinigung der Unterseite der Kotschützer ist eine derart vorsichtige Behandlung selbstverständlich nicht erforderlich, da hier in der Regel kein Lacküberzug vorhanden ist, welcher beschädigt werden könnte.

Wurde jede Sandspur von der Oberfläche des Wagenkastens in der beschriebenen Weise entfernt, so ist ein Schwamm nicht mehr erforderlich; man benutzt dann vielmehr ein Fensterputzleder, das vorher in reinem Wasser mehrmals eingeweicht und ausgespült worden ist. Hierauf wringe man es kräftig aus, um möglichst viel Wasser auszupressen, schlage dasselbe aus und wische damit die Oberfläche ab, um das vorhandene Wasser zu entfernen. Dieses Abtrocknen wiederhole man zwei- oder dreimal. Nach dem Abwischen wringe man das Leder jedesmal in einem mit reinem Wasser gefülltem Eimer aus. Wenn keine Trübung des Wassers mehr erfolgt, ist die Arbeit beendet.

Eine einwandfrei lackierte Oberfläche sollte kein weiteres Polieren, als die übliche mit feuchtem Fensterleder vorzunehmende Reinigung erfordern. Nur bei mangelhaft polierten und zerkratzen Flächen sind besondere Polituren notwendig.

Es sei hier besonders darauf hingewiesen, daß von etwaiger Verwendung einer Bürste bisher nichts gesagt worden ist, da es sich im vorstehenden um fein polierte Flächen handelte. Eine Bürste darf nur bei Rädern, Achsen, Trittbrettern und den Unterseiten von Kotschützern usw. benützt werden, das heißt bei solchen Teilen, wo keine Hochglanzpolitur vorhanden ist, und wo in der Regel der Schmutz so heftig angeworfen wird, daß der Sand schon beim Auftreffen selbst den Lacküberzug ritzt. Bei Bearbeitung dieser Teile kann man eine Bürste verwenden. Es gibt jetzt im Handel für diesen Zweck eine ganze Anzahl Spezialbürsten, bei deren Benutzung viel Zeit und Arbeit gespart wird. Wie beim Waschen des Wagenkastens soll man bei Gebrauch einer Bürste möglichst viel Wasser nehmen und außerdem, wenn irgend möglich, dem Schmutz Zeit zum Einsaugen von Wasser lassen.

## Oesterreichischer Automobilklub. — Fünfundzwanzigjähriges Jubiläum.

Im Februar dieses Jahres kann unser führender Automobilklub seinen 25. „Geburtstag“ feiern. Für das Leben einer Vereinigung bedeutet dies einen höchst achtunggebietenden Zeitraum. Und da dieser Zeitraum von wirklich sportlichem Schaffen ausgefüllt war, ist es nur recht und billig, bei diesem frohen Anlaß ein wenig zu verweilen und der Lebensgeschichte des Jubilars zu gedenken.

Die Anfänge des Klubs reichen zurück in die Zeiten der Anfänge des Automobilismus überhaupt. Etwa zu Beginn des Jahres 1897 entstand der Plan, die Freunde des Automobilismus in einem Verein zur Förderung und Wahrung aller Interessen der Automobilfreunde zu sammeln. Diese Absicht glückte allerdings nicht, dafür gelang es aber dem Präsidenten des Oesterreichischen Touringklubs, Herrn Dr. Suchanek, in einer Versammlung am 28. Februar 1897 im Wiener Residenzhotel eine Automobilsektion des genannten Klubs ins Leben zu rufen. Dies war natürlich nur eine untergeordnete Gruppe, da der Verein vor allem dem Radrennsport huldigte. Nach einem Jahre kümmerlichen Daseins löste sich die Automobilsektion des Touringklubs auf.

Das Beispiel der Gründung des „Mitteleuropäischen Motorwagenvereines“ in Deutschland führte schließlich um die

Bei der Reinigung von Rädern und anderen Teilen, wo man eine Bürste verwendet, kann auch ein Wasserstrahl mit starkem Druck direkt auf die schmutzigen Stellen gerichtet werden, da sich auf diese Weise häufig die größeren Stücke Schmutz, die sich festgesetzt haben, entfernen lassen. Nach der Benutzung von Wasserschlauch und Bürste kann der Schwamm mit möglichst viel Wasser genommen werden, und zwar in derselben Weise, wie oben erwähnt. Das hiebei benutzte Leder soll aber nur für diesen Zweck verwendet werden; nicht etwa auch für die Reinigung des Wagenkastens, da in demselben in der Regel kleine Sandkörnchen zurückbleiben.

Beim Waschen des Wagens unter Benutzung eines Schlauches mit hohem Wasserdruck muß man auch darauf achten, daß der Wasserstrom nicht auf Teile, wie Bremsen, Lager der Räder, Radiatoren usw. gerichtet wird.

Es ist bereits oben erwähnt worden, daß ein Wagen, wenn möglich, unmittelbar nach der Rückkehr von der Fahrt gewaschen werden soll. Wenn es jedoch nicht angängig ist, den ganzen Wagen zu waschen, sollte man doch wenigstens die Motorhaube reinigen, denn die Hitze des Motors in Verbindung mit dem Regen wirkt zuweilen recht nachteilig auf den Lacküberzug der Motorhaube. Es können sich nämlich unter Umständen Flecke bilden, welche sich nicht mehr beseitigen lassen. Sollte sich tatsächlich nicht Zeit zur Reinigung der Motorhaube erübrigen lassen, so öffne man wenigstens die letztere auf beiden Seiten oder nehme sie ganz ab. In diesem Falle wird das Regenwasser auf natürliche Weise abtrocknen.

Zur Entfernung von fettigen Substanzen vom Lacküberzug nehme man Schmierseife, Wasser und Schwamm. Dies ist besser als Paraffin. Bei Benutzung der letzteren verwende man zum Auftragen keinen Schwamm, sondern einen weichen Lappen.

Beim Reinigen der Windschutzscheiben entferne man zunächst sämtlichen Schmutz und Staub von den Scheiben und poliere dann die Fenster. Man verwende aber niemals das hiebei benutzte Leder auch zum Reinigen des Wagenkastens.

Jahreswende zur Gründung des jetzigen Klubs. Die konstituierende Versammlung fand am 6. Februar 1898 im „Wissenschaftlichen Klub“ in der Eschenbachgasse statt. Der junge Verein erhielt den Namen „Automobilklub von Österreich“. Den Vorsitz führte Graf Gustav Pötting. Angemeldet hatten sich 206 Mitglieder.

Das Programm entwickelte der Direktor der Nesselsdorfer Waggonfabrik, Herr Fischer v. Röslerstamm. Der Klub stellte sich unter anderem folgende Aufgaben: Vertretung seiner Mitglieder bei allen staatlichen und kommunalen Behörden, Anregung zum Bau von neuen guten Autostraßen, Fürsorge in den Hotels des In- und Auslandes zur tadellosen Unterbringung seiner Anhänger, Schaffung von Erleichterungen im Grenzverkehr, Errichtung von Garagen, Benzinstationen und Reparaturstellen, Ausbildung von Chauffeuren und Mechanikern, freundschaftliche Fühlungnahme mit den ausländischen Vereinen, Förderung des Automobilbaues, Veranstaltung von Klubausflügen, Ausstellungen und Rennkonkurrenzen

In den Vorstand wurden folgende Herren gewählt: Als Präsident Graf Pötting, als Vizepräsidenten William Hardy und Artur Krupp, in das Direktorium Franz Freiherr v. Liebig.

Alexander Markgraf Pallavicini, Dr. Freiherr v. Mayr, Doktor Suchanek; in den Vorstand J. E. Bierenz, Bömches, R. v. Borkenau, Czischek, Direktor v. Fischer, Göbel, R. v. Gutmann, Franz Graf Hardegg, Hofrat R. v. Heuffe, Hermann, kaiserlicher Rat Hirsch, Regierungsrat Hönigswald, Jordan, Kremenetzky, Klose, Dr. Köbler, v. Lenz, Lohner, Hofrat Radlinger, Ritter v. Stahl, Wärndorfer, Wilhelm Ritter v. Winkler, Franz Ritter v. Winkler, Graf Siegfried Wimpffen.

Einige Tage nach der konstituierenden Versammlung wurde die erste Vorstandssitzung abgehalten und als Klubheim ein kleines Lokal in der Johannesgasse Nr. 19 gemietet.

Erst im Jahre 1899 bezog der Klub die heutigen Räumlichkeiten am Kärlnerring.

Bekannt wurde der Verein erst durch eine Tiroler Klubfahrt im engen Rahmen, bzw. durch Errichtung zahlreicher Benzinstationen im Verbands mit der Firma Gerson, Böhm & Rosenthal, die nach kurzer Zeit bereits ein dichtes Netz in der ehemaligen Monarchie bildeten. Dieses erste Jahr brachte noch eine Anzahl schöner Veranstaltungen, von denen das Exelberg-Rennen nur von Motorradfahrern besichtigt wurde und deshalb ohne weitere Bedeutung blieb. Dann folgte eine Fernfahrt Salzburg—Linz—Wien, ein zweitägiges Rennen Baden—Graz—Baden, eine Semmering-Klubfahrt und am 22. Oktober das erste große Wettfahren auf der Wiener Trabrennbahn.

Diese letzte Veranstaltung gehörte zu den größten gesellschaftlichen und sportlichen Ereignissen der damaligen Zeit. Über 10.000 Anhänger des Automobilsportes hatten sich zu dem Schauspiel eingefunden. Das Programm enthielt als Glanznummer ein Rennen auf 5500 m, in welchem Baron Theodor Liebig auf einem 6-HP-Nesselsdorfer-Wagen den ersten Preis mit einer Fahrzeit von 8 Minuten 3 Sekunden errang. In dieses Jahr fällt noch die Schaffung des Rennreglements und die Mitarbeit an der Landesverordnung für den Automobilverkehr in Niederösterreich.

Das nächste Jahr brachte als größte Veranstaltung die erste Automobilausstellung in Wien in den Hallen der Landwirtschaftsgesellschaft und wurde im Jahre 1901 wiederholt.

### Winterwertungsfahrt 1923.

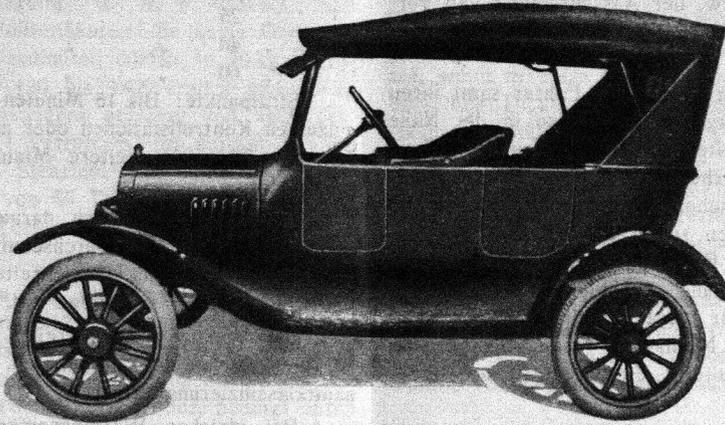
Die entgegen gewissen böswilligen Quertreibereien erfreulicherweise vom Österreichischen Automobilklub genehmigte Veranstaltung der Wiener motorsportlichen Herrenfahrer-Vereinigung wird Sonntag, den 21. Jänner 1923 in Szene gehen.

Die Konkurrenz wird bei jeder Witterung abgehalten.

Die Fahrt ist offen für: A. Krafträder mit und ohne Beiwagen, B. Kraftwagen. Fahrtstrecke: Purkersdorf—Tulln—Maissau—Horn—Maissau—Tulln—Purkersdorf. Distanz: zirka 170 km. Start: Purkersdorf, Gasthof Dorfinger. Ziel: ebendort. Startbeginn: 6 Uhr 45 Minuten früh.

In diesem Jahr mußte Graf Gustav Pötting seine Stelle aus Gesundheitsrücksichten niederlegen, blieb jedoch Ehrenpräsident, während Graf Karl Schönborn-Buchheim seinen Posten einnahm.

Das Jahr 1902 brachte ein sportliches Ereignis von größter Bedeutung: das Rennen Paris—Wien in drei Etappen. In Österreich wurden davon 600 km zurückgelegt und oblag die ganze Organisation in diesem Teil der Strecke dem Österreichischen Automobilklub, in dessen Bereich auch das Ziel, die Trabrennbahn in Wien, gelegen war. Marcel Renault auf seinem leichten Renault-Wagen wurde Sieger, Henry Farman Zweiter auf einem Panhard & Levasser.



Das neue Ford-Modell 1923.

Vom Jahre 1903 bis 1910 war Alexander Prinz zu Solms-Braunfels Präsident, unter dessen Führung während dieser Jahre zahlreiche Veranstaltungen im In- und Auslande abgehalten und besucht wurden. Besonders interessant gestaltet sich das Gordon-Benett-Rennen im Jahre 1905, an welchem zum erstenmal österreichische Fahrer teilnahmen.

In den Jahren 1910 bis 1914 wurden jährlich eine internationale Alpenfahrt abgehalten, die bald zur bedeutendsten Tourenfahrt Europas emporwuchs. Die Leitung des Automobilklubs, der zu dieser Zeit seine Glanzepoche erreichte, lag in den Händen des Markgrafen Alexander Pallavicini. Mit dem Weltkriege und durch den Umsturz in der Monarchie wurde natürlich der Tätigkeit und den Bestrebungen des Automobilklubs arge Fesseln angelegt und nur der vorzüglichen Organisation desselben und der Tüchtigkeit seiner Führer und Freunde ist es zu verdanken, daß der Klub im vergangenen Jahre wieder mit einer großzügigen Veranstaltung in die Öffentlichkeit treten konnte.

Dr. Haymerle, der jetzige Präsident, hat durch Einsatz seiner allseits hochgeschätzten Persönlichkeit und Willenskraft es dahin gebracht, daß das populäre Semmering-Rennen abgehalten und dem Klub neue Anhänger gewonnen werden konnten. Seine Persönlichkeit bietet uns Gewähr dafür, daß die schönen Traditionen des Klubs eine ebensolche Fortsetzung finden werden.

## SPORT.

Startmeldung. Die Konkurrenten haben sich bis längstens 6 Uhr 40 Minuten unter Vorweisung der Nennungsbestätigung bei der Fahrtleitung zu melden.

Nennungen: Vom 1. bis 18. Jänner 1923.

Nachnennungen sowie Nennungen am Start und Starte außer Konkurrenz sind unzulässig.

Preise: Der Träger der besten Wertungszahl ist „Sieger der Winterwertungsfahrt 1923 der HV.“ und erwirbt die HV-Plakette mit dem Lorbeerkranz. Die Wertung erfolgt getrennt, und zwar für Krafträder und Kraftwagen. Alle mit Gutpunkte behafteten mindestens aber die ersten zehn Konkurrenten in der Gesamtklassifizierung erhalten die Winterwertungsfahrt-HV-Plakette mit der vermerkten Wertungs-

zahl. Alle übrigen Konkurrenten, welche die Fahrtstrecke innerhalb zwölf Stunden zur Gänze absolviert haben, erhalten die HV.-Erinnerungsplakette.

**Reglement:** Die Konkurrenz wird für Krafräder nach dem Reglement für motorradsporthliche Veranstaltungen in Österreich, für Kraftwagen nach dem Reglement der Sportkommission des Österreichischen Automobilklubs gefahren. Durch Angabe der Nennung unterwirft sich jeder Teilnehmer dem bezüglichen Reglement, bzw. der Ausschreibung und verpflichtet sich, allen Anordnungen der Fahrtleitung Folge zu leisten.

Nach Beendigung der Fahrt haben die Fahrer samt ihren Fahrzeugen an dem hierfür vorgesehenen Platze in der Nähe des Zieles bis zur Erteilung weiterer Weisungen zu verbleiben. Für die Einhaltung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften, insbesondere der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten beim Passieren von Ortschaften sowie für die Folgen eventueller Akzidents während der Fahrt übernehmen Veranstalter und Fahrtleitung keinerlei Haftung und bleiben lediglich die Nennenden, bzw. Fahrer hierfür verantwortlich. Der Fahrtleitung steht das Recht zu, Nennungen ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen, weiters die Propositionen abzuändern oder zu ergänzen.

**Startberechtigung:** Die Winterwertungsfahrt ist offen für Fahrzeuge sämtlicher Kategorien und Klassen, und zwar mit folgenden Durchschnittsgeschwindigkeiten:

ab A) Krafräder I bis 350 cm <sup>3</sup> . . . . .	17 km pro Stunde
"      II „ 500 cm <sup>3</sup> . . . . .	20 km „ „
"      III „ 750 cm <sup>3</sup> . . . . .	23 km „ „
"      IV über 750 cm <sup>3</sup> . . . . .	25 km „ „
Krafräder mit Beiwagen V bis 750 cm <sup>3</sup> . . . . .	20 km „ „
"      "      VI über 750 cm <sup>3</sup> . . . . .	25 km „ „
ab B) Kraftwagen I bis 750 cm <sup>3</sup> (Cyclecars)	15 km „ „
"      II „ 1100 cm <sup>3</sup> „ . . . . .	20 km „ „
"      III „ 1500 cm <sup>3</sup> „ . . . . .	25 km „ „
"      IV über 1500 cm <sup>3</sup> „ . . . . .	30 km „ „

Die Fahrzeuge müssen tourenmäßig ausgerüstet und speziell auch mit einer Beleuchtungsanlage im Sinne der gesetzlichen Vorschriften versehen sein. Die Demontage von Kotflügeln und Auspufftöpfen oder Rohren ist verboten.

Kontrollstationen sind in: Tulln—Maissau—Horn.

Jeder Konkurrent hat sich bei Einlangen in der Kontroll- und bei Erreichung der Zielstation bei der Fahrtleitung unter Vorweisung seiner Startnummerkarte zum Zwecke der Zeitnahme zu melden. Die Kontroll- oder Zielstation gilt als erreicht, wenn der Konkurrent oder sein Passagier die bezügliche Meldung abgegeben hat.

Es ist jedem Konkurrenten anheimgestellt, in jeder Kontrolle eine Rast einzuschalten, welche in den Kontrollstationen Tulln und Maissau je 15 Minuten, in der Kontrolle Horn 30 Minuten nicht übersteigen darf. Jeder Konkurrent hat sich in der jeweiligen Etappe vor Ablauf der Maximalrastzeit — ohne Aufforderung seitens der Fahrtleitung — zum Starte wieder zu melden. Erscheint der Konkurrent bis zum Ablaufe der Maximalrastzeit nicht beim Starte, so gilt er, im Falle er sich nicht aus der Konkurrenz abmeldet, als zu seiner Zeit

gestartet. Die einzelnen Kontrollen sind durch Tafeln gekennzeichnet.

Die Wertung ist eine Punktwertung und beinhaltet Gut- und Schlechtpunkte.

**Gutpunkte:** Für die ersten zehn Minuten früheres Eintreffen in den Kontrollstationen oder am Ziel pro Minute je ein Gutpunkt.

Für 15 Minuten früheres Eintreffen	11 Gutpunkte
"      25 „ „ „	12 „
"      40 „ „ „	13 „
"      60 „ „ „	14 „

**Strafpunkte:** Bis 15 Minuten verspätetes Eintreffen in den einzelnen Kontrollstationen oder am Ziel, je ein Strafpunkt pro Minute. Für jede weitere Minute späteren Eintreffens zwei Strafpunkte.

Es wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß die höchste zulässige Durchschnittsgeschwindigkeit 45 km pro Stunde ist und ein Überschreiten derselben Disqualifikation des Konkurrenten zur Folge hat.

Die Wertungsziffer ergibt sich durch Subtraktion der Strafpunkte von den Gutpunkten, nach deren Resultat die Gesamtklassifizierung erfolgt.

Bei gleicher Wertungsziffer zweier Fahrzeuge hat die motorisch schwächere Maschine den Vorzug.

Die ersten Nennungen waren die folgenden:

1. Trautmannsdorfer Ges. m. b. H. D. S. H. Leichtmotorrad 1<sup>5</sup> PS.
2. „ „ „ D. S. H. Leichtmotorrad 1<sup>5</sup> PS.
3. „ „ „ D. S. H. Leichtmotorrad 1<sup>5</sup> PS.
4. Igo Seidl . . . . . Reading-Standard 9 PS.
5. Paul Schüller-Alfred Bloch . . . . . Turiner Fiat 20 PS.
6. Direktor Wilhelm Rasch . . . . . B. S. A. mit Beiwagen 6 PS.
7. Carl Weniger . . . . . B. S. A. mit Beiwagen 6 PS.
8. Irene Rohrbacher . . . . . Steyr <sup>7</sup>/<sub>28</sub> PS.
9. Erwin Flesch . . . . . Austro Daimler <sup>17</sup>/<sub>10</sub> PS.
10. Otto Ulrich . . . . . „U“ <sup>4</sup>/<sub>10</sub> PS.
11. Bernhard Groag . . . . . Chiribiri <sup>5</sup>/<sub>12</sub> PS.
12. J. Fenster . . . . . Fiat <sup>6</sup>/<sub>15</sub> PS.
13. O. Hacker . . . . . Bison-Motorrad
14. Temple & Cie. . . . . Indian mit Beiwagen
15. Temple & Cie. . . . . Exzelsior mit Beiwagen
16. V. Szolnay . . . . . Lancia, 8 Zylinder.

**Motorsportlicher Vortrag.** Die Motorfahrersektion des W. R. C. „Sturmvogel“ veranstaltet aus Anlaß seines dreißigjährigen Jubiläums am Sonntag, den 4. Februar, 10 Uhr vormittags, im Universum-Kino, Wien XV., Kriemhildplatz, einen mit Lichtbildern und Filmen reich ausgestatteten Vortrag über „Motorrad- und Autosport“. Zur Vorführung gelangen nachstehende Filme: „Grand Prix von Frankreich“, „Automobilrennen auf der Rennbahn zu Monza“, „Riederberg-Rennen“, „Semmering-Rennen“ und viele andere. Kartenvorverkauf bei Alois Wutte, Wien VII., Zieglergasse 7.

## TECHNISCHE MITTEILUNGEN.

„Neue Ventilsteuerung.“ Zu der in der Novembernummer unseres Blattes in den „Technische Mitteilungen“ erschienenen Notiz über eine neue Ventilsteuerung teilt uns Herr Ingenieur

Otto Haller folgendes mit: Eine ähnliche Ventilanordnung ist schon im Jahre 1913 von den Adler-Werken in Frankfurt a. M. für ihre Vierzylinderautomotoren gebaut worden. Der

Unterschied zu der beschriebenen Anordnung besteht lediglich darin, daß die Adler-Werke die sanfte Ventilöffnung und den geräuschlosen Abschluß durch einen vom Dampfmaschinenbau her bekannten Walzhebel erzielten, während in der beschriebenen Anordnung dasselbe durch sinngemäße Ausbildung der Nockenform erreicht wird.

**Festes Petroleum** eignet sich sowohl als Rostschutzmittel als auch zur Maschinenschmierung. (D. R. P. 95.902.) Man erhält es, wenn man 6 kg Wollfettsäuren, die keine Glycerinfette oder Glycerinfettsäuren enthalten dürfen, in 90 kg Petroleum löst, die Mischung auf 120 bis 180° erhitzt und 0,9 kg 40%ige Kalilauge zusetzt. Besonders geeignet soll auch sein das flüssige Gemenge von 11 Petroleum mit einigen Gramm Terpentin-, Maschinen- oder Stearinöl und Wienerkalk oder ein salbenförmiges Gemenge von 55 Teilen Wachs, einen Teil wasserfreies Lanolin- oder Terpentinöl

**Zerstörungserscheinungen am Aluminium.** Im Materialprüfungsamt in Groß-Lichterfelde vorgenommene Untersuchungen haben ergeben, daß vor allem zweierlei Zersetzungerscheinungen am Aluminium zu beobachten sind, und zwar gleichmäßige Angriffe von der Oberfläche her, bedingt durch Umwandlung des Aluminiums in Aluminiumhydroxyd, und örtliche Anfressungen, Entstehung von Beulen, Aufblätterungen, Zersetzungen der erstgenannten Art werden leicht durch destilliertes Wasser hervorgerufen, solche der zweitgenannten Art durch den Einfluß von Leitungswasser und ähnlich zusammengesetzten Lösungen. Eine Zersetzung der letztgenannten Art kann aber fast ganz vermieden werden, wenn man das Aluminium nach der Kaltstreckung auf 450° C erhitzt, wodurch es allerdings weniger widerstandsfähig gegen mechanische Beanspruchung wird.

**Der Rückstand im Zylinder.** Als ein dreizylinderiger luftgekühlter Motor demontiert wurde, der im Kompressionsraum eingeschraubte, kupferne Zischhähne besaß, zeigte es sich, daß die Fläche der Kupferteile blank war, während der Rest der Wandung der Kompressionskammer überall Kohlenrückstände aufwies. Daraus leitete man den Schluß ab, daß die Rückstände ganz vermieden werden könnten, wenn die ganze Innenwandung der Kompressionskammer verkupfert wäre. Ein Chemiker, dem diese Tatsache mitgeteilt wurde, gab jedoch hiezu folgende Erklärung, die vollkommen den Tatsachen entsprechen dürfte: Auf Grund der Analyse der Auspuffgase und der Kohlenrückstände bin ich zu folgendem Schluß gekommen, der jedoch mit der Annahme, die oben erwähnt wurde, nicht in Einklang steht. Der Grund der merkwürdigen Erscheinung, daß die kleine Kupferfläche blank blieb, während die eisernen Zylinderwandungen einen Belag aufwiesen, ist wahrscheinlich darin zu suchen, daß die Kupferteile während

des Arbeitens der Maschine eine bedeutend höhere Temperatur sechsmal größeres Leitungsvermögen als Eisen, so daß der besitzen, als ihre Umgebung. Kupfer besitzt bekanntlich ein Kupferteil bedeutend rascher heiß wird und heißer bleibt, als seine Umgebung, da er die Wärme rascher annimmt. Auch die Masse des Kupferstückes bringt es mit sich, daß dasselbe ein größeres Wärmequantum in sich aufnehmen könnte, als die dünnen Wände der Kompressionskammer. Der Kohlenbelag verbrannte daher wahrscheinlich an der Oberfläche des Kupfers, während er an den eisernen Wandungen sich einfach absetzte und haften blieb. Ungefähr dieselbe Erscheinung tritt auf, wenn man ein Kupferblech und ein Stück Eisenblech von derselben Dicke und derselben Größe über eine leuchtende Gasflamme hält. Das Eisen beschlägt sich mit Ruß und wird lange nicht so warm wie das Kupfer. Dieses wird sehr bald rotglühend und der ursprünglich angesammelte Ruß verbrennt. Dasselbe dürfte bei den gewöhnlichen Zündkerzen der Fall sein, weshalb diese auch seltener durch einen Kohlenbelag gebrauchsunfähig werden. Ein Verkupfern der ganzen Fläche der Kompressionskammerwandungen würde ein Absetzen des Kohlenbelages nicht verhindern, da diese Erscheinung nicht von der Oberfläche des Metalles, sondern, wie wir schon erwähnt, von dessen Leistungsfähigkeit im ganzen abhängt.

**Zum Weichlöten** dient am besten ein Lötwasser, das aus einer neutralen Lösung von Chlorzinkammonium besteht, das schon bei geringem Anwärmen die Oberflächen der Lötstellen von Oxyd reinigt, ohne nachträglich ein Rosten derselben zu verursachen. Man stellt dasselbe her, indem man Zink in Salzsäure bis zur vollständigen Sättigung derselben löst; dann läßt man die Lösung einige Tage gut zugedeckt, damit kein Staub hineinfällt, stehen, filtriert dieselbe hierauf, setzt ungefähr ein Drittel des Gesamtquantums Salmiakgeist zu. Verdünnen kann man mit Regenwasser oder destilliertem Wasser. Das sogenannte Müllersche Lötwasser besteht aus 1 bis 1½ l Weingeist von 80% und 11 Phosphorsäurelösung. Zum Löten von Zink genügt die hier zuerst angeführte Chlorzinklösung ohne Zusatz von Salmiakgeist.

**Selen zur Vulkanisierung.** Seit etwa 1913 beschäftigt man sich in Amerika mit Versuchen, Gummi mittels Selen zu vulkanisieren. Nach Mitteilung von „W. St. D. Überdienst“ wurde bei den Versuchen Selen in gleicher Weise und Menge wie sonst Schwefel angewandt und das Gemisch bis auf 150° C einige Stunden lang erhitzt. Mit Hilfe organischer Beschleuniger wurde bei Erhitzung auf 135° C ein vulkanisierter Gummi in der doppelten Zeit hergestellt, die sonst bei Gebrauch von Schwefel nötig ist. Das Erzeugnis ist weicher und weniger isolierfähig als der gewöhnliche vulkanisierte Gummi, besitzt aber dessen Zugfestigkeit und Dehnung. Die besten Proben hatten während einer Zeit von vier Jahren nicht gelitten.

## NOTIZEN.

### Sprechstunden der Redaktion.

Einem von verschiedenen Seiten ausgedrückten Wunsche entsprechend, haben wir uns entschlossen, von nun ab täglich zwischen 11 Uhr und 11 Uhr 30 Minuten vormittags eine jedermann zugängliche Sprechzeit einzurichten.

**Fünfundzwanzigjähriges Zeitungsjubiläum.** Am 1. Jänner 1923 konnte die bekannte Fachzeitschrift der Motorfahrzeug-

und Fahrradindustrie „Das Fahrzeug“ auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Von dem Verleger Karl Bohl, Eisenach, 1898 beim Entstehen der Kraftwagenindustrie begründet, ist das Blatt mit dieser emporgewachsen zu einem nützlichen und einflußreichen Publikationsorgan, dem die Anerkennung nicht versagt blieb. Als offizielles Organ des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller, des Großhandelsverbandes für Kraftfahrzeugbedarf und des Mitteldeutschen Automobilklubs hat es die Interessen der von ihm vertretenen Branche-

und Sportkreise pflichteifrigst wahrgenommen und wird auch weiterhin mit besten Kräften um deren Gedeihen bemüht bleiben.

**„Grand Prix von Europa.“** Auf dem internationalen Automobilkongreß des Verbandes der anerkannten Automobilklubs in London, auf welchem bekanntlich Österreich heuer zum erstenmal vertreten war, regte Italien die Veranstaltung eines Rennens um die „Weltmeisterschaft des Automobils“ an. Das Rennen, für das Italien bereits einen wertvollen Pokal gestiftet hat, soll alljährlich von einer anderen Nation veranstaltet werden. Für 1923 ist die Veranstaltung Italien übertragen, das das Rennen im September auf der neuen Rennbahn von Monza veranstalten will. Die Nation, der der „Grand Prix von Europa“ zugewiesen wird, darf in dem betreffenden Jahre keinen Grand Prix anderer Art veranstalten.

**Autofahrverbot oder** — ! Bekanntlich plant der Wiener Landessanitätsrat zum Schutz der vom Glück Enterbten gegen die Autowüstlinge, das heißt gegen die Sonntagsfahrer, welche „rücksichtslos leicht erworbenen Verdienst vergeuden“ und durch den aufgewirbelten Staub die Bevölkerung schädigen, in energischer Weise einzuschreiten. Daß der rege Verkehr in manchen Straßen bereits derartigen Umfang angenommen hat, daß die Anwohner, insbesondere die Kinder, darunter zu leiden haben, sei nicht bestritten. Diese Einschränkung der Bewegungsfreiheit tritt natürlich auch anderwärts auf, aber dort ist man vernünftiger und sucht dem Übel nicht durch Dekretierung, sondern durch nützliche Maßnahmen abzuwehren. In einem Aufruf verweist nun der Oberbürgermeister Berlins, Dr. Böß, daß es auch im Interesse der Autobesitzer läge, wenn durch die Anlage von Park-, Spiel- und Sportplätzen eine geringere Belegung der Straßen durch Kinder einträte. Die Autounfälle würden eine große Einschränkung erfahren, wodurch manch unliebsamer Zwischenfall und beträchtliche Kosten vermieden wären. Der Aufruf fordert die Berliner Autobesitzer auf, für Spielplätze Beträge zu zeichnen und bemerkt, daß es auf die minderbemittelten Bevölkerungsschichten in unserer Zeit der ausgesprochenen wirtschaftlichen Gegensätze Eindruck machen würde, wenn bekannt wird, daß die Kraftwagenbesitzer durch reiche Spenden Verständn's für die dringendsten Bedürfnisse der sozial schlechter gestellten Einwohner zeigten. — Es ist ein Weg, wenn auch nicht erfolgsverbürgend, so doch ein Weg!

**Vollständiges Verzeichnis** der für den Übertritt der tschecho-slowakischen Grenze für Automobilisten freigegebenen Straßen. (Laut Kundmachung des tschecho-slowakischen Finanzministeriums.) 1. Böhmen. Gegen Österreich: Neubistritz, \*Suchenthal (nach Übersiedlung des Zollamt in \*Neu-Nagelberg), \*Neu-Unterhaid. Gegen Deutschland: Landstraßen, Eisenstein (Nebenstelle Elisental), Foltau, \*Roßhaupt, Wies, Asch-Selberstraße, Grün, Voitersreuth, Markhausen, Hirschenstand, \*Gottesgab, Weipert, Reitzenhain, Gebirgsneudorf, Moldau, \*Hinter-Zinnwald, Peterswald (Bezirk Aussig), \*Schneeberg bei Bodenbach, Nieder-Einsiedel, Lobdau, Georgswalde-Ebersbach, Ober-Hennersdorf, Warnsdorf II, Warnsdorf VII, Peterswald bei Deutsch-Gabel, \*Grottau, Heřmanitz bei Friedland, Kunnersdorf bei Friedland Ebersdorf, Neuwelt, \*Königshausen, Starostině, Ottendorf, Nachod und Unter-Linka. 2. Mähren. Poštorňa, \*Nikolsburg, \*Haid bei Znaim, Zlabings. 3. Schlesien. Zuckmantel, Bartulovice, Jägerndorf-Stadt, Kuchelna und Tschechisch-Teschen. 4. Slowakei. Sv. Král bei Sliáč, Ráročpusta bei Losouc, Slov. Darmoty, Satey, Komorn, Bra-

tislawa, Nebenstellen in Berg und Kopčany, Magyarfalva, Trstená und Mezilaborce. 5. Karpatho-Rußland. Užok, Unter-Verecke, Jasina, Falu, Slatina, Tiačevo, Nevetlenfalva und Asztely. Der Grenzübertritt ist nur bei Tag erlaubt, das ist nach Sonnenaufgang und vor Sonnenuntergang. Nur bei den Zollämtern, die mit einem Zeichen \* bezeichnet sind, darf man auch in der Nacht passieren, mit Ausnahme der vier Stunden von 23 bis 3. Beim Nebenzollamt in Warnsdorf VII ist der Übertritt in der Zeit von 5 bis 21 erlaubt. Die Ermächtigung des Zollamtes in Eisenstein (Elisental) zur Abfertigung von Automobilen in der Nachtzeit wird wegen zu geringen Verkehrs wieder aufgehoben. Die Bestimmungen der Kundmachung vom 29. April 1922, Z. 43.600/5360/22—VII/12 A über die Gebühren für die ausnahmsweise Zollabfertigung von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen außerhalb der Amtsstunden bleiben in Kraft.

**Die 23. nationale Automobilausstellung der Vereinigten Staaten von Nordamerika** findet vom 6. bis 13. Jänner 1923 in New York, Grand Central-Palace, statt und vom 27. Jänner bis 3. Februar 1923 in Chicago Coliseum und First Regiment Armory. — Die Ausstellung ist offen für Mitglieder der National Automobile Chamber of Commerce oder der Motor and Accessory Manufacturers Association oder für Fabriken, die schon mindestens ein Jahr in Betrieb sind. In New York werden ungefähr 90 Wagen ausgestellt. Außerdem sind 300 bis 400 Stände der Hilfsindustrien. In Chicago sind ebenfalls ungefähr 90 Wagen, aber wegen Raummangel nur 150 Hilfsindustriestände.

**Steigende Autopreise in Deutschland.** Welch verheerende Wirkungen der Marksturze in der Autobranche zeitigte, lehrt nachstehende, zu Beginn des vorigen Monats herausgegebene Preisliste. Ein 4-PS-Zweisitzer kostet mit Licht- und Anlasseranlage Mark 3,575.000.—, komplett mit offener Karosserie Mark 4,775.000.—. Steigerung gegenüber dem Richtpreis vom 30. Oktober 1922 = 103,19%. Ein 10-PS-Sechssitzer-Chassis Mark 7,350.000.—, komplett mit offener Karosserie Mark 11,400.000.—, kompletter Wager mit geschlossener Karosserie Mark 12,650.000.—. Bei einem 20-PS-Sechssitzer beträgt der Preis des Chassis Mark 11,150.000.—, Licht und Anlasser Mark 1,400.000.—, Chassis mit Licht- und Anlasseranlage zusammen Mark 12,550.000.—, offene Karosserie Mark 3,000.000.—, kompletter Wagen mit offener Karosserie Mark 15,550.000.—, geschlossene Karosserie Mark 4,250.000.—, kompletter Wagen mit geschlossener Karosserie Mark 16,800.000.—, Steigerung gegenüber dem Richtpreis vom 30. Oktober 1922 = 93,55%. Trotz alledem hat die deutsche Autoindustrie eine glänzende Konjunktur zu verzeichnen. Ob nicht aber bald, wie bei uns, das „dicke Ende“ nachkommen wird?

**Einen Fingerzeig für unsere Motorenfabriken** geben Mitteilungen von sachverständiger Seite über die Verwendung von Kraftpflügen in Rußland. Bei den großen ländlichen Genossenschaften und staatlichen Organisationen besteht ein lebhaftes Interesse für die Beschaffung neuer Kraftpflüge. Augenblicklich befinden sich, wie das „Handelsmuseum“ bekannt gibt, auf dem Gebiete Sowjetrußlands (mit Ausnahme der Ukraine) nur 1383 Kraftpflüge. Hievon sind bestenfalls 450 bis 500 Stück in einigermaßen betriebsfähigem Zustande. Da sich diese auf etwa 50 Gouvernements verteilen, so entfallen nur neun bis zehn brauchbare Maschinen auf jedes Gouvernement. Da selbst die gebrauchsfähigen Maschinen veraltet und stark abgenutzt sind, stellen sich die Selbstkosten für das Umpflügen auf etwa 2 q Roggen oder zehn Pud Petroleum oder

den entsprechenden Geldwert pro Hektar. In den meisten Gouvernements bedeutet dies gegenüber der herkömmlichen Bearbeitung mit Zugtieren eine beträchtliche Verteuerung. — Die Neuanschaffung erscheinen mithin sehr dringlich. — Auch in vielen Gegenden Griechenlands soll die Nachfrage nach maschinell betriebenen Landwirtschaftsgeräten das Angebot bedeutend überwiegen.

**Der tschecho-slowakische Autoklub** beabsichtigt ein eigenes Klubgebäude und ein Hotel zu bauen. Die bisherigen Klubräumlichkeiten genügen schon seit längerer Zeit nicht, weil die Zahl der Mitglieder in den letzten Jahren auf über 1000 gestiegen ist. Mit dem Bau des Autohotels, einem zehnstöckigen Bau mit ungefähr 400 Zimmern und Vereins- und Repräsentationsräumen, hofft man in drei bis vier Monaten beginnen zu können.

**Gestohlene Autos.** Wir meinen hier nicht solche, die einem dank ihrer zweifelhaften Qualität gestohlen werden können, sondern jene, die gerade durch ihren Wert die Begierlichkeit der p. t. Diebsgilde aufstacheln. Unser Land ist bisher von diesen Spezialisten so gut wie verschont geblieben, obwohl die Mehrheit der Besitzer und Lenker vielfach die einfachsten Gebote der Wagensicherung außer acht lassen. Ernster wird die Frage schon in Berlin genommen, wo sich die Aufstellung einer eigenen Abteilung zur Verfolgung der Autoverbrecher als notwendig erwiesen hat. Zu einer richtigen Landplage sind indes die Autodiebstähle in Amerika gediehen, so daß vierzig Städte über die vorkommenden Fälle besondere Aufzeichnungen führen. Einer dieser alljährlich veröffentlichten Statistiken entnimmt man, daß die Zahl der gestohlenen Wagen im Zeitraum 1918 bis 1921 von 27.000 auf 37.000 gestiegen ist. Die Verfolgung der Diebe scheint sich stets schwieriger zu gestalten, blieb ja fast die Hälfte der Fälle ungeklärt. In New York allein wurden im Berichtsjahr nicht weniger als 7000 Autos gestohlen, wovon bloß 3400 zu stande gebracht werden konnten.

**Auto- und Bootsreisen um die Erde** werden von Zeit zu Zeit immer wieder geplant. Kürzlich meldete sich bei uns eine Gruppe unternehmungslustiger Matrosen in Wien mit dem Plan, mittels Motorbootes eine Weltumschiffung auszuführen. Infolge der in die Hunderte Millionen gehenden Kosten, welche heute begreiflicherweise schwer aufzubringen sind, scheint es mit der Verwirklichung des Projektes noch seine guten Wege zu haben. — Aus Paris wird berichtet von der Absicht zweier Franzosen, die Welt per Auto zu runden. Die Reiseroute geht von Paris über Belgien, Deutschland, Österreich, Bulgarien, über Konstantinopel nach der asiatischen Türkei, dann weiter nach Indien, zu den französischen Kolonien im äußersten Osten und China. Mit dem Dampfer über den Stillen Ozean nach Nordamerika, das in seiner ganzen Breite durchquert wird, und schließlich wieder auf dem Seewege nach Spanien und über Südfrankreich zurück nach Paris.

**Gleitboote als Verkehrsmittel.** In Europa ist man gewöhnt, Gleitboote als höchsten Luxus für Sportleute zu klassifizieren. Wie unrecht man daran tut, lehrt das Vorgehen südamerikanischer Staaten. Die dortigen Ströme sind für viele Gegenden des Kontinents die einzigen Verkehrsstraßen. Vielfach scheidet aber ihre Ausnutzung daran, daß sie zwar riesig breit, aber stellenweise zu seicht sind, so daß die für Dampfschiffe nötige Tiefe nicht vorhanden ist. Das ist besonders für Argentinien bedauerlich, das seinen zukunfts-

reichen Norden gerne durch die riesigen Flußläufe des Alto Paraná, des Bermejo und des Pilcomayo anschließen würde. Die Nutzbarmachung dieser Ströme ist jetzt gesichert. Man hat hier die Flugtechnik, und zwar das ganz flachgehende, von Luftpropellern angetriebene Gleitboot zu Hilfe genommen. Auf Veranlassung der argentinischen Regierung wurden auf dem Rio Bermejo Versuche mit einem Apparat, System Lambert, vorgenommen, die einen regelmäßigen und sicheren Verkehr erhoffen lassen. In dem darauf ausgeschriebenen Wettbewerb zur Lieferung von vier Apparaten meldeten sich je eine französische und italienische Firma. Auf ein Gutachten von Sachverständigen hin, wurde der Auftrag für 89.246 Pesos an die Firma übertragen. Die Gleitboote nach dem System „Macchi“ haben einen Motor von 280 bis 300 PS und fahren 55 km pro Stunde. Bei einem Eigengewicht von 1155 kg können sie zehn Reisende mit ihrem Gepäck befördern. Sie stellen also ein ideales Beförderungsmittel für wenig besiedelte Gegenden dar, deren Verkehrserschließung durch die Bahn oder durch große Dampfer sich nie rentieren würde. Die erste Gleitbootlinie wird demnächst in Betrieb genommen. Sie geht von Rio Bermejo am Rio Paraguay aus und berührt die Häfen Aurora, Zapallao und Presidente Roca. Die ganze 272 km lange Reise, die jetzt acht Tage währt, wird von den Gleitbooten in nur acht Stunden zurückgelegt. Dieses Verkehrsmittel dürfte eine gewaltige Zukunft haben und ein wichtiges Hilfsmittel in der Eroberung des Erdballes werden. Unsere Industrie sollte beizeiten dieser Entwicklung Rechnung tragen.

**Drahtloses Fernsprechen vom Auto.** In der Nähe von Paris stattete man kürzlich Autos mit Apparaten für drahtlose Telephonie aus, wobei die Akkumulatoren des Wagens den erforderlichen Strom lieferten. Das Ergebnis — Verständigungen auf nur 10 km Entfernung — läßt noch manches zu wünschen übrig.

**Humor vom Tage.** Zu einer hiesigen Automobilfirma kam der Agent eines mit Ausschluß der Öffentlichkeit erscheinenden Wochenblattes und versuchte den Direktor mit Aufbieten seiner ganzen Suada zum Inserieren zu bewegen. Es wurde ihm die Antwort, daß die Fabrik mit Vergnügen in dem Blatte inserieren würde, aber die Ungunst der Verhältnisse verunmögliche es ihr, vor zwei Jahren auch nur einen Wagen zu liefern, sie die Publikumsanfragen also nur als Belästigung empfinden würde. Der nie verlegene Agent replizierte: „Tut nichts zur Sache, bei uns können Sie ruhig zwei Jahre inserieren, ohne Gefahr zu laufen, daß sich eine Kunde meldet.“

**Ein neues Gas: Laubgas.** Wir haben an dieser Stelle bereits von verschiedenen Versuchen berichtet, die Kosten von Betrieben durch Verwendung bisher wenig oder gar nicht bekannter Brennstoffe herabzumindern. Mag man auch die Ergiebigkeit der irdischen Erdöl- und Kohlenvorräte weniger skeptisch beurteilen, so kann man sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß neue Wege zur Gewinnung von Kraftstoffen — je früher, desto besser — gefunden werden müssen. In diesem Sinne beanspruchen die Bestrebungen, aus Vegetabilien (Sägemehl, verwelkten Blättern usw.) das sogenannte Laubgas herzustellen, vollstes Interesse. Zur Erzeugung des Gases wird eine überaus primitive Anlage, bestehend aus einem Retortenofen, einer Reinigungsanlage und einem Gasbehälter, benötigt. Das völlig geruch- und gefahrlose Gas leistet dieselben Dienste wie irgend ein anderes brennbares Gas, kann also ebensogut zum Heizen, Kochen, Schmelzen wie zum Motorenbetrieb Verwendung finden, wie Dr. Bunte Versuche an der Karlsruher Technischen Hoch-

schule bewiesen haben. In Gegenden, die über das erforderliche Rohmaterial, wie Nadelwald, Laub, Schilf, Disteln usw., in ausreichenden Mengen verfügen, wird man der Sache erhöhtes Augenmerk zuwenden müssen.

**Gegen die Erhöhung der Automobilsteuer.** Die im Gremium der Wiener Kaufmannschaft tagende außerordentliche Generalversammlung des Verbandes österreichischer Automobilhändler protestiert gegen die vom Landtage Wien kürzlich beschlossene Erhöhung der Automobilsteuer, die im direkten Widerspruch sowohl zu einer seinerzeit gegebenen Zusage des Herrn Stadtrates Breitner steht, gemäß welcher bei steigendem Geldwerte eine Ermäßigung in Aussicht gestellt war, als auch zu der in einem demokratischen Staatswesen wohl selbstverständlichen Gepflogenheit vor Dekretierung so einschneidender Belastungen mit den beteiligten Kreisen das Einvernehmen wenigstens zu suchen. Als besonders sinnlos muß es bezeichnet werden, daß gerade im Höhepunkte einer die Existenz unseres gesamten wirtschaftslebensbedrohenden Krise der Automobilhandel und die Automobilindustrie derart geschädigt werden soll. Es ist zu befürchten, daß die bei Aufrechterhaltung dieses Gesetzes notwendigen Entlassungen einen Entgang an den verschiedenen Landessteuern, z. B. der Fürsorgeabgabe, im Gefolge haben wird, der weitaus größer

sein wird, als der Eingang aus dieser Erhöhung. Außerdem wird durch die Belastung nur eines Teiles der an diesem Geschäftszweige beteiligten Unternehmungen, nämlich der in Wien Ansässigen, eine Verschiebung der Konkurrenzverhältnisse hervorgerufen; aus diesem Grunde wird grundsätzlich die Forderung ausgesprochen, die Automobilsteuer als eine einheitliche Steuer für das ganze Bundesgebiet festzusetzen. Die außerordentliche Generalversammlung verlangt nicht nur die Zurückziehung der 20%igen Erhöhung der städtischen Automobilsteuer, sondern eine den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechende Ermäßigung und beauftragt die Verbandsleitung, mit allen zweckdienlich erscheinenden Mitteln, die gefaßten Beschlüsse durchzuführen.“

**Zwanzig Jahre A. D. A. C.** Die zwanzigste ordentliche Hauptversammlung des A. D. A. C. findet am Sonntag, den 28. Jänner 1923 in Jena statt. Die Tagung der Verwaltung und der Gauabgeordneten befaßt sich ausschließlich mit der Geschäftsführung, Verwaltungsangelegenheiten und Anträgen der Gae, während zur Feier des zwanzigjährigen Bestehens des A. D. A. C. die Abhaltung eines deutschen Autombiltages mit sportlichen Veranstaltungen wie in Friedenszeiten, im Laufe des Sommers für Stuttgart geplant ist, der Gründungsstadt und Wiege des A. D. A. C.

## Aus den Vereinen.

### Deutschösterreichischer Motorfahrer-Verband.

#### Generalversammlung.

Im Saale des Lehrerhausvereines fand Sonntag die neunte ordentliche Generalversammlung des Verbandes statt. Nach Verifizierung des Protokolls der letzten Generalversammlung berichtete Präsident Haller über die Verbandstätigkeit im vergangenen Jahre. Mit Stolz konnte er der zahlreichen Erfolge der Vereinigung gedenken, welche in der heurigen Saison hoffentlich eine ebenso glückliche Fortsetzung finden werden. Zu den materiellen Sorgen des neuen Tätigkeitsjahres gesellt sich noch jene um die Schaffung eines neuen Sekretariates. Vorläufig hat der Verband im Hotel Fuchs Unterschlupf gefunden. Dem Bericht des Ingenieurs Hendrichs entnimmt man, daß der Vorstand die Verleihung des silbernen Sportehrenzeichens des D. Ö. M.-V. an den Meisterfahrer Rupert Karner, ferner an Karl Kodric in Würdigung ihrer hervorragenden motorradsportlichen Leistungen beschlossen habe. — Der D. Ö. M.-V. verfügt, bei einem Umsatz von 58 Millionen Kronen über ein Vermögenssaldo von K 3,700.000.—. Der Mitgliederstand ist: 60 Stifter, 392 Einzelmitglieder, 13 Verbandsvereine mit 378 Mitgliedern. Neuaufnahmen pro 1922 erfolgten: 22 Stifter, 107 Einzelmitglieder, 7 Verbandsvereine mit 144 Mitglieder. Es wurden neu gewählt: Vizepräsident Karl Lohr; Schriftführer F. Knechtl; Wirtschaftsausschuß K. Lohr; Rechtsausschuß Dr. Gmeindl; Archivar A. Renner; Beiräte R. Temple, F. Horny, Th. Kästner; Kassenrevisoren G. Schmidt, G. Url, R. Bernhard, Ingenieur Gajda; Schiedsgericht Doktoringenieur Professor Heindl, J. Kaulfersch, Ingenieur Gajda, G. Harbourn, Willy Kurtz. Der Mitgliedsbeitrag wurde bestimmt mit K 50.000.— für Einzelmitglieder, K 30.000.— für Mitglieder Wiener Verbandsvereine, K 15.000.— und 20.000.— für Mitglieder von Provinzvereinen, K 500.000.— für Stifter; Einschreibgebühr K 20.000.—. Für das Sportprogramm 1923 sind folgende Veranstaltungen geplant: Pilzfahrt am 1. und 2. April, Eventualtermin 20. und 21. Mai. — Riederberg-Rennen am 3. Juni. — Großer Preis von Österreich am 1. Juli, Eventualtermin 8. Juli. — Motorradschau im Frühjahr. — Kilo-

meterrennen (mit der Stiftervereinigung des D. Ö. M.-V.), Frühjahrsbahnrennen und Herbstbahnrennen. — Preisverteilung am 10. November.

Das bisherige Sekretariatslokal des Deutschösterreichischen Motorfahrerverbandes, Wien VII., Neustiftgasse 51, mußte über mietämtliche Entscheidung mit 31. Dezember 1922 geräumt werden.

Der provisorische Sitz des Verbandes befindet sich ab 1. Jänner 1923 im Hotel Fuchs, Wien XV., Mariahilferstraße Nr. 138. Bureaustunden: Dienstag und Donnerstag von 5 bis 7 Uhr abends.

### Motorfahrer-Sektion des W. R. K. „Sturmvogel“.

#### Generalversammlung.

Am 31. Jänner 1923, 7 Uhr abends, wird in den Klublokalitäten im Hotel Fuchs die diesjährige ordentliche Generalversammlung abgehalten.

### Automobiltechnischer Verein.

Mittwoch, den 21. Februar 1923, ¼6 Uhr, hält der Österreichische Automobiltechnische Verein in den Räumen des Österreichischen Automobilklubs, I., Kärntnerring 10, seine Generalversammlung ab. Tagesordnung: 1. Verlesung der Verhandlungsschrift über die letzte Generalversammlung. 2. Vorlage der Tätigkeitsberichte. 3. Vorlage der Rechnungsabschlüsse. 4. Bericht der Rechnungsprüfer. 5. Wahlen. 6. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge. 7. Allfälliges. Nach der Generalversammlung (¼7 Uhr) wird Ingenieur Schönecker von der Österreichischen Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft einen Vortrag mit Lichtbildern über „Neuere technische Gedanken im Bau von Personenkraftwagen“ abhalten. Gäste sind willkommen.

# LUFTFAHRT.

## Der Segelflug in Oesterreich.

Näher und näher rückt der Zeitpunkt, da es sich erweisen soll, ob wir Österreicher Anteil zu nehmen bereit sind an dem großen Wettstreit der Nationen um die Siegespalme im Segelflug. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird uns das beschämende Bewußtsein erspart bleiben, inmitten einer über alle Länder hinbrausenden Fortschrittswelle tatenlos verharren zu seip.

Wir haben Kenntnis von Bestrebungen, in Wien und seiner Umgebung, in Steiermark und Oberösterreich Segelflugversuche zu unternehmen. Selbstredend handelt es sich hier nicht etwa um irgendwelche, auf geduldigem Projektionmacherpapier sensationell fliegende Blufferfindungen, sondern um die Konstruktionen einfacher, zumeist junger Sportleute, Hochschüler und Ingenieure. Sie basteln und bauen in aller Heimlichkeit, mit den bescheidensten Mitteln und Werkzeugen, ehrgeizig, die Welt der einst mit dem Triumph ihres Könnens zu überraschen. Und das ist gut so. Denn der Beginn einer Entwicklung verträgt keine starre Systemisierung. Jeder sucht sich einen Weg, von dem er hofft, daß er ihn zum Ziele führt. Viele verfehlen ihn, weil ihr Entwurf vielleicht zu kühn war, manche wieder folgen bewährten Richtlinien, die einen mit größerer, die anderen mit kleinerer Geschicklichkeit. Aber sie alle werden wohl noch bitteres Lehrgeld zu zahlen haben, mangelt es uns doch an jeder praktischen Erfahrung im Bau und in der Benutzung von Segelapparaten. Als im Sommer die Rhön uns Lehren hätte geben können, da machte der hohe Marktstand uns das Reisen über die Grenze zur Unmöglichkeit. Wie blieben also ganz auf uns angewiesen. Die nächste Zukunft dürfte lehren, ob wir selbständig genug sind, um im internationalen Wettkampf bestehen können.

Von den uns bekannten Bauprojekten verdienen sowohl jenes der Wiener Technischen Hochschule als auch jenes einer privaten Gruppe ernstestes Interesse. Bei erstgenanntem soll es sich um Flugzeuge handeln, welche, bescheiden als Gleitapparate bezeichnet, unter Leitung der Lehrkanzel für Automobilismus und Luftfahrt Prof. Knoller entstehen, von letztgenanntem heißt es, daß eine angesehene, nichtflugtechnische Vereinigung in Wien den Bau auf sich zu nehmen gedenke.

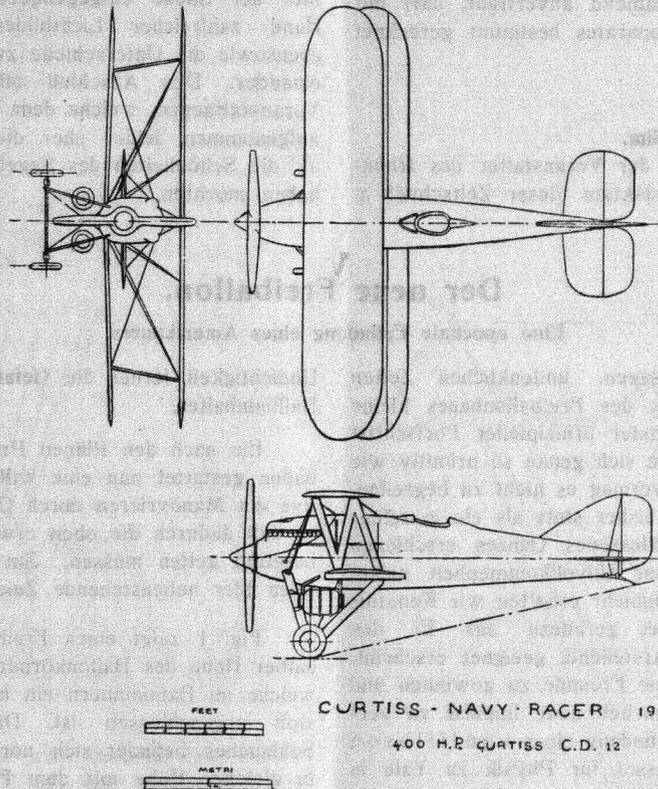
Als Übungsplätze dürften im allgemeinen die den Erbauungsorten nächstgelegenen Hänge Verwendung finden. Ob natürlich unter solchen Voraussetzungen immer auch das wirklich geeignete Terrain in Betracht kommt, muß stark bezweifelt werden. Als zweckmäßigste Gelände hört man verschiedene Örtlichkeiten nennen, so z. B. den isoliert stehen-

den Rücken des Bisamberges bei Wien, einzelne Punkte im Wiener Wald (Parapluieberg bei Perchtoldsdorf), den Fischamender Hügelzug usf. Es läßt sich derzeit kaum sagen, welcher von diesen Punkten in Zukunft bevorzugt werden wird. Die Lage hinsichtlich Eignung zu beurteilen, hat solange nicht viel Wert, als nicht das betreffende Terrain vom rein flugtechnischen Standpunkt aus geprüft wurde. Die Meteorologische Zentralanstalt könnte hier mit geringem Aufwand helfend eingreifen und die Beschaffenheit der Windverhältnisse feststellen.

Die fachlichen Vereinigungen scheinen nunmehr ebenfalls aus ihrer Reserve hervortreten und sich dem Segelflugproblem etwas intensiver zuwenden zu wollen. So hat sich vor kurzem die

Fliegeroffizierssektion des Aeroklubs in mehreren Sitzungen mit der Sache befaßt. Der Flugtechnische Verein, dessen Führung, gegenwärtig nicht gerade die beste zu nennen, die verdienstreiche Körperschaft etwas ins Hintertreffen hat geraten lassen, besitzt bekanntlich seit längerer Zeit eine eigene Gleit- und Kleinflugzeugsektion, ohne daß aber von deren Tätigkeit die Öffentlichkeit näheres erfahren hätte. Hoffen wir, daß die im Verein befindlich initiativen Kräfte recht bald gründlich Wandel schaffen! Endlich scheint es hoch an der Zeit, angesichts der großen bevorstehenden Aufgaben all das Personen und Vereine Trennende zu vergessen, die schädlichen separatistischen Neigungen aufzugeben, um in gemeinsamer Arbeit

unsere arme Luftfahrt zu achtungsgebietender Größe wieder aufzurichten. Orelli.



[ Das erfolgreiche Geschwindigkeits-Rekordflugzeug.

### Der Wiener Automobilklub allen voran!

Eben im Begriffe, vorstehende Zeilen dem Druck zu übergeben, erhalten wir die Ermächtigung, über die Arbeiten der oben erwähnten „privaten Gruppe“ die wissenswertesten Einzelheiten zu veröffentlichen.

Schon vor längerer Zeit war im Mitgliederkreise des Wiener Automobilklubs der Plan aufgetaucht, der Segelflugbewegung in Österreich neue Impulse zu erteilen. Da es von vornherein feststand, daß es hiezu nicht bloß schöner Worte, sondern einer praktischen Tat bedarf, entschloß man sich, ein motorloses Flugzeug zu erbauen. Allerdings wollte man erst mit einer fertigen Tatsache vor die Öffentlichkeit treten. Nun aber sind die Arbeiten des W. A. C.

nicht geheim geblieben und so wollen auch wir unsere Leser über den Stand der Angelegenheit unterrichten.

Es ist an dieser Stelle naturgemäß nicht möglich, alle jene Faktoren anzuführen, die sich um das im Werden begriffene erste österreichische Segelflugzeug verdient gemacht haben. Soviel kann jedoch gesagt werden, daß es einem Komitee aus den Herren Vizepräsident Curjel, Hauptmann v. Kallinger, Kammerrat Melzer und Chefredakteur Orelli binnen kürzester Zeit gelungen ist, die für den Bau des Apparates erforderlichen Mittel sicherzustellen. Die Pläne stammen von Ingenieur A. Kermer, dem auch unseren Lesern nicht unbekanntem Konstrukteur erfolgreicher Rennboote. Sobald das Versuchsflugzeug Leistungen aufweisen wird, werden wir auf seine Konstruktion eingehender zurückkommen. Den Händen alterprobter flugtechnischer Facharbeiter in den ehemaligen ärarischen Flugzeugwerften, jetzigen Holzbearbeitungsfabriken in Fischamend anvertraut, darf mit einer baldigen Vollendung des Apparates bestimmt gerechnet werden.

#### Segelflugfilm.

Dank dem Entgegenkommen der Veranstalter des Rhön-Segelflugwettbewerbes ist die Redaktion dieser Zeitschrift in

die Lage versetzt worden, den von Fokker persönlich gedrehten Film, darstellend die letzten Flüge des Jahres 1922 auf der Wasserkuppe, in Wien vorzuführen. Dieser, ein lebendiger Bericht der sensationellen Rekordflüge, dürfte sich am 26. oder 27. Februar in unseren Händen befinden. Sollten sich unsere auswärts befindlichen Leser für den Film interessieren, so sind wir gerne bereit, bei den Eigentümern in diesem Sinne zu intervenieren. (Anfragen: Rückporto!)

#### Segelflugvortrag.

In der „Urania“ sprach am 3. Jänner 1923 Dr. v. Karman in recht instruktiver Weise über das Segelproblem. Der starke Besuch des Abends lehrte, welch großes Interesse hier der Sache entgegengebracht wird. Er setzte an der Hand zahlreicher Lichtbilder die Grundlagen des Segelns, ebenso wie die Unterschiede zwischen Gleiten und Segeln auseinander. Den Abschluß bildeten zwei Filme der Rhön-Veranstaltungen, welche dem Beschauer, weil nicht vorteilhaft aufgenommen, leider eher die Schwierigkeiten und Abstürze als die Schönheiten des Segelfluges zum Bewußtsein gebracht haben mochten.

## Der neue Freiballon.

### Eine epochale Erfindung eines Amerikaners.

Seit man möchte fast sagen, undenklichen Zeiten waren bestenfalls in der Technik des Freiballonbaues kleine Neuerungen, niemals aber ein ernster prinzipieller Fortschritt zu verzeichnen. Heute behilft man sich genau so primitiv wie etwa vor 100 Jahren. Und man vermag es nicht zu begreifen, daß den Luftschiffern der Ballon bisher stets als ein in seiner Entwicklung vollkommen abgeschlossenes Ganzes erschienen war, an welchem es trotz seiner Unvollkommenheit nichts Neues mehr zu ersinnen gab! Nunmehr erhalten wir Kenntnis von einer Patentanmeldung, die, geradezu das Ei des Kolumbus in der Luftschiffahrt darstellend, geeignet erscheint, dem wundervollen Ballonsport neue Freunde zu gewinnen und der wissenschaftlichen Forschungsarbeit neue Impulse zu verleihen. Es handelt sich um die Erfindung eines ventillosen Freiballons durch den Professor für Physik zu Yale in den Vereinigten Staaten Red. Nifre.

Bekanntlich werden Veränderungen der Höhenlage eines Freiballons durch Ballastabwurf oder Abblasen des Füllgases bewirkt. Zum Gasabblasen bedient man sich heute des sogenannten Manövrierventils, im allgemeinen ein größeres Tellerventil, welches, in einen Holzring am obersten Punkt der Ballonhülle eingebaut, mittels Federn geschlossen erhalten und durch eine Zugleine betätigt wird.

Ein derartiges Freiballonventil weist, abgesehen von seinen Herstellungskosten, die verschiedensten Nachteile im Betrieb auf. Da die erste Anforderung an ein Ballonventil absolutes Dichthalten ist, so erfordert das Ventil, vor allem wegen seiner Dimensionen, eine peinlich genaue Wartung und Kontrolle, weil die geringfügigste Deformation bereits schlechten Sitz des Ventiltellers und damit Undichtheit zur Folge hat. Aus diesem Grunde muß ein Ballonventil heute auch getrennt von der Ballonhülle transportiert und bei jeder Fahrt neuerlich einmontiert werden. Ein weiterer Übelstand ist die Möglichkeit des Einfrierens in größeren Höhen. Da das Ventil am First des Ballons angebracht ist, besteht bei

Undichtigkeit ferner die Gefahr des Auslaufens des gesamten Balloninhaltes.

Ein nach den Plänen Professors Nifre ausgeführter Freiballon gestattet nun eine willkürliche Höhenänderung, respektive ein Manövriern durch Gasabblasen ohne Ventil, so daß dadurch die oben erwähnten schweren Übelstände als beseitigt gelten müssen. Zur Erläuterung der Wirkungsweise seien hier nebenstehende Zeichnungen besprochen.

Fig. 1 zeigt einen Freiballon, dessen Hülle in ungefähr halber Höhe des Ballonkörpers eine Öffnung (10) aufweist, an welche im Balloninnern ein beweglicher Schlauch aus Ballonstoff angeschlossen ist. Die untere Öffnung (8) dieses Schlauches befindet sich normal, bei prall gefülltem Ballon, in gleicher Höhe mit dem Füllansatz (9), so daß kein Ausströmen des Traggases stattfindet. Wird nun der Schlauch (6) mittels der Leine (7) in die in Fig. 2 angedeutete Lage gebracht, so ergibt die Differenz zwischen dem Niveau des Füllansatzes und dem Niveau der Schlauchöffnung auch eine Druckdifferenz zwischen Außenatmosphäre und Füllgas, so daß ein Abblasen von Gas erfolgt, und zwar so lange, bis das zwischen den beiden Niveauflächen befindliche Gasvolumen aus dem Ballon entwichen ist. Wird ein weiteres Gasabblasen beabsichtigt, so ist es nötig, die Schlauchöffnung höher zu verlegen. Die maximale Größe des Gasvolumens, welches abblasen werden kann, ist durch das Niveau n<sup>o</sup> des Schlauchansatzes 10 begrenzt. Letzterer wird daher an einer Stelle angeordnet, welche der beabsichtigten maximalen Fahrhöhe reichlich entspricht. Im vorliegenden Ausführungsbeispiel beträgt diese etwa 6000 m, was die übliche Maximalhöhe normaler Freiballonfahrten darstellt.

Die beschriebene Anordnung erfordert also keinerlei Ventil, bringt daher bedeutende betriebstechnische Vorteile mit sich und schließt außerdem noch ein Ausströmen des gesamten Auftriebsgasvolumens, welche Gefahr durch ein un-



## Rundschau.

**Dr. Herbert Silberer †.** Die Luftfahrt trauert um den Verlust eines verdienten Sportsmannes und Schriftstellers. Herbert, der einzige Sohn und Mitarbeiter des greisen Pioniers der Aeronautik, Viktor Silberer, ist freiwillig aus dem Leben geschieden. Silberer, der 42 Jahre zählte, hat sich im Zustand nervöser Überreizung erhängt. Herbert Silberer hatte seinerzeit zahlreiche Ballonaufstiege unternommen und dabei wertvolle wissenschaftliche Untersuchungen gemacht. Silberer, Schriftleiter der früher herausgegebenen „Mitteilungen des Österreichischen Aeroklubs“, hatte sich seit mehreren Jahren dem Studium der mystischen und okkulten Probleme eifrig gewidmet. Ein feiner, stiller Mensch, eine wahrhafte Gelehrtennatur, verband der so jäh aus dem Leben Geschiedene mit dem strengen, unablässig ernstesten Bestreben, über alle Formalität hinaus Wissen in sich aufzunehmen und mit exakt wissenschaftlichem Denken und Arbeiten die Sehnsucht nach dem Schönen und ein tiefes Empfinden für alles Künstlerische. Der Musik besonders öffnete sich seine Seele, und hier war er nicht nur Genießender, sondern auch Schaffender. So beklagen denn seinen Heimgang nicht nur die Luftfahrt, sondern auch Musiker, Schriftsteller, Gelehrte und Künstler. R. I. P.

**Vermählung.** Samstag, den 6. Jänner 1923, fand in der evangelischen Stadtkirche HB, Wien I., Dorotheergasse 16, die Trauung unseres Chefredakteurs Herrn Hans Friedrich Orelli mit Fräulein Rosa Glubna statt. Als Trauzeugen fungierten die Herren General Eugen Klose und Wilhelm Graf Salm.

**Die weitblickende Tschecho-Slowakei.** Der Budgetausschuß des Senates befaßte sich in einer seiner letzten Sitzungen mit der Luftfahrt. Für sie ist diesmal ein um zweieinviertel Millionen Kronen höheres Erfordernis vorgesehen! Wie der Voranschlag des Ministeriums für öffentliche Arbeiten betont, ist dieser Betrag „unbedingt notwendig“ und „immer noch zu wenig“. Die geographische Lage der Republik erfordere dringend eine rasche Verbindung mit den östlichen Gebieten des Reiches, die nur auf dem Luftwege möglich sei. Gemeinsam mit dem Verteidigungsministerium, welches an der Sache naturgemäß ein großes Interesse hat, beabsichtigt das Arbeitsministerium im Frühjahr eine Luftverbindung vorläufig zumindest bis Uzhhorod einzurichten, die der Post- und Personenbeförderung dienen soll.

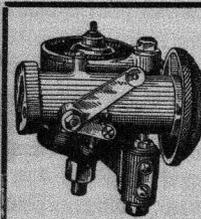
**Anderswo!** Kürzlich sahen wir in einer reichsdeutschen Fachschrift ein Gruppenbild, darstellend den „mit den Luftfahrtfragen betrauten Ausschuß des Reichstages“ auf dem Flugplatz Staaken. Etwa 25 bis 30 Vertreter des deutschen Volkes mögen es gewesen sein, die da ihr regstes Interesse für Luftfahrtdinge bekundeten! — Welch himmelweiter Unterschied zwischen uns und denen drüben! Während jene trotz der fürchterlichsten Drangsalierungen seitens der Entente noch immer oder besser gesagt, desto

mehr der Bedeutung der Luftfahrt ihr Augenmerk zuwenden, hat man bei uns nichts, aber schön gar nichts für die Flugsache übrig. Hat man denn hier je davon entnommen, daß einer der wahrlich zahlreichen Nationalräte auf das traurige Los unserer, zu großen Aufgaben berufenen Fliegerei hingewiesen, daß auch nur einer sich über die Lage auf unserem Gebiete persönlich informiert hätte? Der gute, altösterreichische Schlendrian — er lebt auch heute noch! — überläßt die Sorge um eine für Österreichs Zukunft wichtige Entwicklung einfach der Initiative privater Gesellschaften und Persönlichkeiten. Nun, und da sind wir schon — verlassen! . . .

**Eine Ehrung Altmeisters Wilhelm Kreß** stellen die neuen von der österreichischen Postverwaltung herausgegebenen Briefmarken mit den Werten von K 1200.— und 2400.— dar. Sie zeigen den Kopf des Altmeisters der Flugtechnik in guter Ausführung. — Zwar ist nur eine Kleinigkeit, aber man freut sich doch daran, daß mal eine österreichische Behörde unserer Flugtechnik gedacht hat. Im übrigen sei festgestellt, daß die österreichische Postverwaltung, mit Präsident Hoheisel an der Spitze, bereits bei verschiedenen Anlässen, so insbesondere bei der Einführung der Flugpost, für die Luftfahrt großes Verständnis bekundet hat. Darauf ist es wohl zurückzuführen, wenn nun diese späte Anerkennung für Kreß erfolgte.

**348,2 oder 399,8?** Wer hält den Geschwindigkeitsrekord? Sadi Lecointe, der französische Champion, oder R. L. Maugham, der amerikanische Leutnant? Ende Oktober erreichte uns die Botschaft, Leutnant Mangham habe auf einem Curtiß-Doppeldecker zu Mount Clemens eine Geschwindigkeit von 399,83 km erzielt. Nun meldet man vom 1. Jänner 1923 aus Marseille, daß Sadi Lecointe, offiziell kontrolliert, 348 km 20 m (!) in der Stunde durchflogen habe. Was, also, gilt? — Durch zuletzt eingelangte Nachrichten scheint nun der schwebende Streit zugunsten eines — Dritten, des amerikanischen Generals Mitchell entschieden zu sein. Dieser hat bei der Fédération Aéronautique Internationale die Anerkennung seines Fluges am 18. Oktober 1922 auf dem Flugfeld Mount Clemens erwirkt. Er durchflog auf einem 400-PS-Curtiß-Doppeldecker 361 km 280 m in der Stunde. Somit ist nun Mitchell Rekordmann. Auf wie lange?

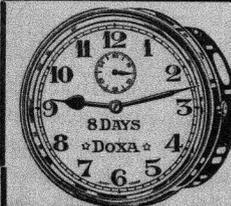
**Ein neues Flugzeug.** Aus Graz wird uns über die Erfindung eines Beamten der dortigen Landesregierung folgendes



**ERFA**  
Zett-Vergaser  
Magnetos  
Zündkerzen

werden überall mit Vorliebe verwendet.

Erfawerk S. Erben, Wien X, Laxenburgerstraße 137. Tel 52295. Telegr.: Erbenzünder.



**AUTOMOBIL-UHREN**

für Armaturenbrett und Spritzwand, sowie Wächter-Kontrolluhren für 6 und 12 Stationen.

Fabriksniederlage:

**Max Böhnel, WIEN IV. BEZIRK, Margaretenstrasse 18.**

LAURIN und KLEMENT  
**MOTORRAD**

mit Beiwagen, 5 HP, Zweizylinder, zerlegt, modernisiert, ohne Pneu

verkauft

HEINZ KURZ in Mautern bei Krems.

geschrieben: Nach langwierigen Studien der bisherigen Ergebnisse der Luftfahrttechnik begann Herbert Hayden vor drei Jahren seine ersten primitiven Modelle zu bauen. Mit zäher Ausdauer überwand er anfängliche Mißerfolge und ließ sich nicht durch die Skeptik beirren, die man seinen Ideen entgegenbrachte, und da ihm von keiner Seite auch nur die kleinste geldliche Unterstützung zuteil wurde, mußte er sich die Mittel für seine Modelle, deren Anzahl nach und nach weit über hundert stieg, vom Munde absparen. Die Techniker sahen in ihm nur den Laien, den sie nicht ernst nehmen wollten. Die hauptsächlichsten Mängel der bisherigen Flugzeugkonstruktionen liegen in der zu geringen Stabilität und in der ungenügenden Tragfähigkeit. Eben diese bisher wenig entwickelten Eigenschaften vereinigt das Hayden-Flugzeug in bestem Sinne durch seine charakteristische und von den bisherigen Systemen stark abweichende Tragflächengestalt: eine vollkommen automatisch wirkende (inhärente) Stabilität und eine bei verhältnismäßig geringer Spannweite und Motorkraft erzielte Tragfähigkeit, die eine Passagier- oder Nutzlast aufzunehmen vermag, die das Drei- bis Vierfache des bisher Erreichten darstellt. — Wir würden uns freuen, unseren Lesern bald ein günstiges „Mehr“ berichten zu können.

**Ungarn will zu uns**, das heißt Ungarns Luftverkehr sucht Anschluß. Obwohl nämlich die Franco-Roumaine ein Flugmonopol für die Linie Wien—Budapest—Belgrad auf zehn Jahre besitzt, will ein neugegründetes ungarisches Unternehmen, Magyar Legihorgalmi Tarsallag, den Verkehr zwischen Budapest und Wien aufnehmen.

**Die Lebensdauer von Flugzeugen.** Unsere vom Messer oder besser gesagt, von der Säge der Friedensmacher beschnittene Luftfahrt hat naturgemäß auf viele Möglichkeiten verzichten müssen, wünschenswerte Erfahrungen zu sammeln. Speziell für die Ermittlung der Rentabilität im Flugverkehr fehlten wichtige Daten, denn über die Lebensdauer der Apparate war nichts Verlässliches in Erfahrung zu bringen. Nun haben französische Unternehmungen über die Leistungen ihrer Flugzeuge berichtet. Die „Compagnie-Franco-Roumaine“ hatte seit September 1920 sieben Potez in Betrieb, von denen jeder zirka 45.000 km in je 150 bis 200 Stunden

durchflog. Fünf seit Mai 1920 fliegende Spad haben je 150 bis 200 Flugstunden aufzuweisen. Die „Compagnie Messageries“ zählte bei einem Goliath F. ADAY 190 Flugstunden mit 19.500 km, bei einem Goliath F. ADCA 237 Flugstunden mit 27.000 km. Leider erfährt man nicht, auf welche Weise diese Laufbahnen endeten.

**Die Geschäftsstelle des Rhön-Segelflugwettbewerbes**, die auch über den Winter in Frankfurt a. M. bestehen bleibt, wird nach der Robert Mayerstraße 2 verlegt, wo sich auch die Geschäftsstellen der „Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrtverbandes“ und des „Deutschen Modell- und Segelflugverbandes“ befinden.

**Anlaßlich des Pariser Salon de l'Aéronautique** ist das führende Organ des französischen Flugwesens „L'Air“ in drei Sprachen (französisch, englisch und spanisch) erschienen. Aus seinem reichen Inhalt sind insbesondere die Beschreibungen der auf dem Salon ausgestellten Flugzeuge hervorzuheben.

**Der blinde Luftpassagier.** Die „Holos“, die unnachahmlichen Landstreicher Amerikas, sind berühmt durch ihre Kunst, sich in Eisenbahnzüge einzuschleichen und gratis weite Reisen zu machen. Jetzt aber hat man glücklich den ersten blinden Luftpassagier entdeckt, und zwar an Bord des von Detroit nach Cleveland verkehrenden Postflugzeuges. Der unternehmende Strolch war zwischen Postsäcken versteckt.

**Ein See-Segelflugzeug**, das ohne Hilfe einer fremden Zugkraft den Aufstieg von der Wasseroberfläche vornehmen kann, wird von der Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H. in Stralsund erprobt. Von einer kleinen Jolle gehalten, stieg das 7 m lange und 16 m breite Flugzeug bei einer Windstärke von 12 m zu kleineren Flügen auf. Die Versuche sind durch Seegang und etwas größerer Windstärke naturgemäß sehr erschwert.

**Die erste segelnde Dame** dürfte Fräulein Hansen aus Magdeburg sein. Es ist ihr in der Rhön gelungen, auf einem motorlosen Flugzeug fünf Minuten lang in der Luft zu bleiben.

## Patent-Nachrichten.

### Österreich.

Ausgelegt am 15. November 1922.

Einspruchsfrist bis 15. Jänner 1923.

**Haider Hans, Mechaniker in Halle (Tirol).** Vorrichtung zum Abdichten von Wellen beim Austausch der Stopfbüchsen-

packung. Ein an der Welle angeordneter Bund ist vermittels einer besonderen Spannvorrichtung gegen einen Grundring anpreßbar. Angemeldet am 27. Dezember 1921.

**Bartelmus Moritz Karl, Ingenieur und Fabrikant in Bielitz.** Verfahren zur Sicherung von Verschraubungen, bei denen

# WARNUNG!

Um allen Mißverständnissen vorzubeugen, die sich in der letzten Zeit ergeben haben, möchten wir hiemit darauf aufmerksam machen, daß der **Großbetrieb** zur Erzeugung von patentierten zweiteiligen Holzriemenscheiben vorm. Hans Wottle, **Münzer & Co.**, nach wie vor, **nur V, Embelgasse 66** sich befindet und mit den diversen Firmen, die sich unter Wottle anbieten, in keiner wie immer gearteten Verbindung steht.

**Spezialfabrik für Holzriemenscheiben**  
Hans Wottle's Nachfolger  
**Münzer & Co.**  
Wien V., Embelgasse 66.

der eine der zu verschraubenden Teile eine oder mehrere axiale Längsnuten besitzt: In diese Nuten wird das gegenüberliegende Material des anderen für die Sicherung nicht vorbereitenden Teiles (der Mutter oder des Bolzens) insbesondere seiner Gewindegänge eingedrückt. Angemeldet am 10. April 1917.

**Siemens-Schuckert-Werke, Gesellschaft m. b. H. in Siemensstadt bei Berlin.** Elektromagnetische Leerlaufkupplung mit Abdrückfedern gekennzeichnet durch eine auf der Welle gegen den Federdruck verschiebbare mit dieser drehfest verbundenen Büchse, auf der der Leerlaufteil drehbar sitzt. Angemeldet am 19. September 1920.

### Oesterreich.

Ausgelegt am 15. Dezember 1922.

Einspruchsfrist bis 15. Februar 1923.

**Still William Joseph, technischer Beamter in London.** Kolbenkühlung für Verbrennungskraftmaschinen, bei der das der Kolbenmitte zugeführte Kühlmittel gegen den Kolbenrand fließt, gekennzeichnet durch die Mitte und den Rand des Kolbens unmittelbar verbindende annähernd radiale Kanäle, durch die die Kühlflüssigkeit in mehreren dünnen Strömen oder Schichten geleitet ist. Angemeldet am 7. Juli 1920.

**Winton Alexander, Fabrikant in Cleveland (V. St. A.).** Regelungsvorrichtung für mehrzylindrige Verbrennungskraftmaschinen, bei der zwischen den Brennstoffpumpen und dem Brennstoffbehälter ein Ventil angeordnet ist, das die der jeweiligen Belastung angepaßte Brennstoffmenge selbsttätig abmißt und diese Menge nach den Brennstoffpumpen hindurch-

treten läßt: Das Ventil ist mittels einer Welle mit der Welle der Pumpen verbunden. Angemeldet am 20. Juli 1915.

**Karl Ortens Nachfolger, Eisen- und Stahlwarenfabrik, Gesellschaft m. b. H. in Graz.** In einen Niethammer umwandelbare Bohrmaschine: An dem Gestell der Bohrmaschine ist eine Blattfeder gelagert, die von einem ausrückbaren Exzenter auf der Antriebswelle in Schwingungen versetzt und deren freies Ende mit der Spindel gekuppelt werden kann, wobei gleichzeitig der Bohrvorschub ausgeschaltet wird. Angemeldet am 13. April 1922.

**Haupt Hans, Konstrukteur in Berlin.** Gelenkiger Krallenverbinder für Treibriemen und Fördergurte: Die Krallenarme endigen in Klammern, die quer zum Riemen liegen und deren Schenkel die Zugfasern des Riemens umfassen. Angemeldet am 10. August 1921.

**Fockhart Paul, technischer Beamter in Düsseldorf.** Zentriervorrichtung: Die radial verschiebbaren Backen sind an ihrem Rücken mit Zähnen versehen, in deren Lücken Zähne von die Backen kreuzenden Zwischenstücken eingreifen, welche Stücke an der Innenseite als Zahnstangen ausgebildet sind, die mit den Zähnen eines konzentrisch zum Mittelpunkt der Vorrichtung gelagerten Zahnrades zusammenwirken. Angemeldet am 28. Februar 1922.

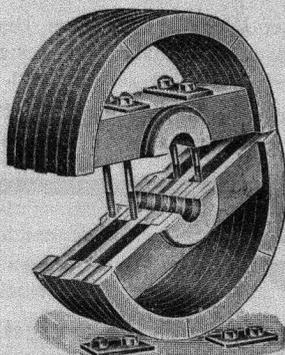
**Stark Ottmar George, Fabrikant in St. Louis (V. St. A.).** Kolben: Eine Ringzone des Kolbenkörpers ist in Ringteile unterteilt, die das Bestreben haben, auseinanderzugehen, wobei Mittel vorgesehen sind, die dieses Auseinandergehen einstellbar beschränken. Angemeldet am 1. Dezember 1919.

**Gebauer Karl, Werkmeister in Wien.** Maschinen zur Herstellung von Kreuzstoßausparungen an Fenstereisen:

## Spezialfabrik für patentierte zweiteilige Holzriemenscheiben

Ges. gesch. Schutzmarke

Stets prompte Lieferung.



Telephon Nr. 55052, 56264.

„Matematik“

## MÜNZER & Co., WIEN

V. Bezirk, Embelgasse 66.

Telegr.: Matematik, Wien. Export nach allen Staaten.  
Patentiert in allen Kulturstaaten.

## SIE KÖNNEN PLATZEN!

- „RUSTINES“ heilen jeden Schlauchdefekt in 2 Minuten ENDGÜLTIG
- „RUSTINES“ vulkanisieren während des Fahrens
- „RUSTINES“ werden aufgebracht ohne Lösung, ohne Essenz, ohne Para, OHNE . . . ALLES
- „RUSTINES“ halten unbegrenzt
- „RUSTINES“ gestatten sofortiges Aufpumpen
- „RUSTINES“ für Auto, Motor und Fahrrad

Subvertreter gesucht.

## „Autorex“ Ges. m. b. H.

Wien VIII., Auerspergstraße 5.

Telephon 4608/VI.

Osa-Tachometer, Uhren, Ridet-Bremsbelag, Faudi-Kugelgelenke, Faudi-Kabelschuhe, Kolbenringzangen, Wela-Ventilen, Hupen der S. M. A. Paris, Lenkräder, Kurbelwellen, Nockenwellen, Kanister, Schmiedestücke, Schrauben, Nieten, Zubehöre etc. etc.

Zwei durch gemeinsame Antriebsorgane angetriebene in zueinander senkrecht stehenden Bewegungsrichtungen verschiebbar geführten Werkzeughalter werden zwangläufig wechselweise gegen eine gemeinsame das Werkstück lagernde mehrteilige Matrize bewegt, deren dem Gehrungsstempel zugehöriger Hauptteil am Maschinenrahmen befestigt ist, während der der Stegschlitz zugehörige senkrecht zu deren Bewegungsrichtung verschiebbare Matrize im Hauptteil sowie im Maschinenrahmen geführt und an die Antriebsorgane zwangläufig so angeschlossen ist, daß beim Niedergehen des beiderseitigen Gehrungsschnitte vollziehenden Gehrungsstempels der bewegbare Matrize teil zwangläufig in seine Tiefstlage bewegt wird, während er beim Rückbewegen des Gehrungsstempels und dem gleichzeitig erfolgenden Vorbewegen der Stegschlitzmatrize in seine Arbeitsstellung zurückgebracht wird. Angemeldet am 19. Jänner 1922.

**Aktiengesellschaft vormals Finze & Co. in Nürnberg.** Einrichtung zur Feststellung der Segmente von Reaktionsbacken für anschliegende Berührung, Umklammerung oder Klemmung beliebig geformter Körper: Das festzustellende Segment besitzt eine Bohrung, in welcher eine Druckfeder und ein Anzugstück angeordnet ist, wobei eine Nase des Anzugstückes in eine Nut des nächstgrößeren Segmentes eingreift und das Anzugstück durch eine Schraube festgestellt werden kann. Angemeldet am 6. März 1922.

**Hacker Oskar cand. ing. in Wien.** Motorbremse für Kraftwagen. Das Bremsgestänge wird von dem Kolben eines Bremszylinders betätigt, den mit dem Arbeitszylinder, der während des Bremsens vom Vergaser abgeschalteten und somit in bekannter Weise bremsenden Saug- und Verdichtungsarbeit leistende Verbrennungskraftmaschine verbunden werden kann, so daß entweder der bremsende Unter- oder

Überdruck des Arbeitskolbens auf den Bremskolben wirkt. Angemeldet am 23. Dezember 1921.

**Peters Heinrich, Konstrukteur in Hannover.** Einrichtung zur Dämpfung der Schwingungen von Spannrollen von Riemen und Seiltrieben mittels eines nachgiebigen Widerstandes (Schwingungsdämpfer) gekennzeichnet durch zwei relativ gegeneinander um die Schwingungsachse der Spannrolle verdrehbare Teile zwischen die das Brems- oder Dämpfungsmittel geschaltet ist, so daß die gesamte Dämpfungseinrichtung unmittelbar auf der Schwingungswelle der Spannrolle angeordnet ist und von der Schwingungswelle selbst oder einem Lager der Schwingungswelle mitgetragen wird. Angemeldet am 28. November 1921.

**Vulkanhammer-Maschinenfabrik Dr. Ingenieur Hans Geitmann in Berlin-Neukölln.** Steuerung für Lufthammer mit getrenntem Luftdruck und Bärenzylinder. Der für beide Zylinderseiten gemeinsame Drehschieber ist mit zwei seitlichen Durchlaßkammern und einer Mittelkammer versehen, die gegen die eine oder beide Seitenkammern durch ein Rückschlagsventil abgeschlossen ist. Angemeldet am 5. Juli 1921.

**Deutschland.**

Ausgelegt am 9. November 1922.

Einspruchsfrist bis 9. Jänner 1923.

**Jules Baldy, Paris.** Vorrichtung zum wechselseitigen Antrieb zweier gleichachsiger hintereinanderliegender Wellen. Angemeldet am 19. April 1920.

**Patentanwälte Ing. Kornfeld & Hamburger**

**Wien VII., Siebensterngasse Nr. 1**

erteilen den Lesern des „Oesterreichischen Motor“ allgemeine Auskünfte in Patentangelegenheiten unentgeltlich.

# Motosacoche

das weltberühmte Fabrikat wieder in Wien vertreten

**Modell 1923**

- 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> PS — 1 C 12 Type

3 Geschwindigkeiten, Geschwindigkeitswechsel, Type Sturmey-Archer  
Leerlauf und Kupplung  
Benzinverbrauch 2 l per 100 km

**Touren- sowie Sportmodelle**  
letztere mit und ohne Seitenwagen  
**prompt lieferbar**

**Generalrepräsentanz**

für Oesterreich, Tschecho - Slowakei,  
Ungarn und Jugoslawien

**HELLMUTH BÖHRINGER**

Wien I., Stubenring 20

— LANCIA —

Telephon Nr. 22-3-92.

# EGO

im Ausland das bestbewährteste

**4/14 PS Kleinauto**

Erzeugnis der Merkur-Flugzeugbau, Ges. m. b. H., Berlin.  
Neue Zündung DRP. a. — Kombinierte „Ego“-  
Licht- u. Zündmaschine sowie Anlasser.  
Geringer Betriebsstoffverbrauch  
bei größter Leistungsfähigkeit.

**Prompt lieferbar**

durch die

**Ego-Autovertriebsgesellschaft**  
für Oesterreich, Ges. m. b. H.

Wien IV., Mommsengasse 1. Telephon 832/VI.

Vertretung für Ober-Oest. und Salzburg:

**Dr. FRANZ PISECKY, LINZ, Schützenstraße 5.**

# 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.

## Druckfeder-Hämmer

mit unverwüßlichem Federmechanismus  
 schmieden Eisen bis 100 mm Stärke  
 prompt vom Lager zu Festpreisen

Ingenieur **VICTOR SWARA**, Wien IV.  
 Wiedener Gürtel 62

## LANDSTRASSER GARAGE

A. ORASCHEM — A. SCHAUER

WIEN, III. BEZIRK, HAUPTSTRASSE Nr. 90  
 übernimmt Garagierung von Personen-  
 u. Lastauto. Eigene Reparaturwerkstätte.  
 Sämtliche Automaterialien stets lagernd.

FERNRUF 2127/VIII

## Auto-Klinik Josef Feyer

Wien XVII., Hauptstraße 90, Telephon 13.997

**Spezialist in Umkonstruierungen**

Übernahme von Reparaturen sämtlicher ins Autofach einschlägiger  
 Artikel prompt und billig. Ausführung unter persönlicher Leitung.  
 Ständiges Lager von Personen-, Lastauto und Motorrädern. Kommissio-  
 neller Ein- und Verkauf.

## AUTO-REPARATURWERKSTÄTTE MAX TENGLER WIEN XX.

Stromstraße 53, gegenüber Wintergass

FERNSPRECHER 48458

FERNSPRECHER 48458

Übernahme sämtlicher Reparaturen von Last- und Personen-Autos unter  
 fachmännischer Leitung. Ein- und Verkauf von Autos und Automaterialien.

## Ein- und Verkauf

sowie kostenlosen Kommissionsverkauf  
 von

# AUTOS

MATERIALIEN u. ZUBEHÖR, LICHTANLAGEN  
 UND REPARATUREN ALLER SYSTEME

prompt und billig

## Stefan Ladjević

Wien VI., Mariahilferstraße 79

TELEPHON 4431

## CITY-GARAGE

Autoreparatur-Werkstätte  
 und Metallwarenfabrikation

Ges. m. b. H.

WIEN III. Weißgärberlande 42—46.

Telephon Nr. 44-2-75.

Modernste Garage.

Beste Lage.

Benzin- und Ölstation.

Autoreparaturen sämtlicher Systeme.

## „Illustrierte Flug-Woche“

Technische Zeitschrift für Flugtechnik, Motor-Luftschiffahrt und  
 Motorenbau.

Die „Illustrierte Flug-Woche“ ist das beste Fachorgan und  
 besitzt die größte Verbreitung. Die „Illustrierte Flug-Woche“  
 berichtet regelmäßig über alle technischen Neuerungen in  
 Wort und Bild aus aller Welt. Jahresbezugspreis

**Mk. 1000.—**

inklusive Porto. Jährlich erscheinen 26 Ausgaben.

Wir liefern flugtechnische Literatur. Katalog gratis

„Illustrierte Flug-Woche“

Verlag Dr. Stein & Kroll, Leipzig, Schmidt-Rühl-Strasse Nr. 36.

## Bootswendegeräte

›Konus‹ D. R. P.

Bootsmotoren, Wellenanlagen, Propeller usw.  
 Emerich Nagy, Wien, XVII., Ranftlgasse 19.

## Automobile | Spezialanhänger

werden in meiner neu  
 erbauten Halle über den  
 Winter zur Magazinie-  
 rung übernommen.

Versicherung gegen Feuer  
 u. Einbruch gewährleistet.

für 4 bis 8 Tonnen Nutzlast  
 prompt lieferbar.

Reichhaltiges Lager

von

Auto-Ersatzteilen u.  
 Zubehör.

**Alois Pockberger, Wien XIV**

Pfeiffergasse 3.

Tel. 80407.

AUTOBESTANDTEILE-LAGER  
**EMIL POLLAK, WIEN III.,**  
 MARXERGASSE 25, IM HOFE LINKS

Lager sämtlicher Ersatzteile für Personen- und Last-  
 kraftwagen