

FLUGSPORT ALP VOLKSSPORT

Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes.
Offizielles Organ des Kärntner Flugsport-Verband, Segelflugverein „Kölbling“, Flugsportverein Wr.-Neustadt.

Jahresbezugspreis 5 2.—
Deutschland RM. 2.—

Briefadresse: Wien, IV. Amt 50, Postfach 74 Postsparkassen-Konto: B 134.607
Konto bei der Bayrischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, Lindau.

2. JAHRGANG

SEPTEMBER 1933

Nr. 8

Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. — Nächste Nummer erscheint am 1. Oktober 1933.

Einheitliche Kleidung für Segelflieger.



Alle Gleit- und Segelflieger sind, egal welchem Verein sie angehören, eine große Gemeinde Gleichgesinnter, die alle demselben Ziel, demselben Ideal nachlaufen. Wenn nun von einer allgemeinen Verbreitung des Flugsportes und insbesondere des Segelfluges gesprochen werden soll, so müssen alle Kräfte mitarbeiten. Was Zersplitterung leistet, sehen wir ja an uns. Wir sind anderen Ländern um viele Jahre zurück.

Aber die Herren Verbandspräsidenten können uns jetzt nicht mehr davon abhalten, uns mit Angehörigen anderer Verbände verbunden zu fühlen. Wir Segelflieger, die nicht am grünen Tisch, sondern mitten in der praktischen Ausübung des Flugsportes stehen, sehen in jedem verbands- oder vereinsfremden Kameraden den gleichen Mitkämpfer um die Förderung und Verbreitung der Fliegerei. Deshalb weg mit dem Kastengeist, denn er schadet der Bewegung. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde auch das „F. a. V.“-Abzeichen geschaffen, das angenommen und vielfach für

ganze Gruppen eingeführt wurde. Da aber viele Vereine eigene Abzeichen haben und diese natürlich nicht aufgeben werden, wird das „F. a. V.“-Abzeichen stets nur Gesinnungsabzeichen bleiben.

Wir dürfen aber in der Vereinheitlichung der Segelflieger nicht stehen bleiben. Heute gehen wir wieder einen Schritt weiter. Nicht Uniform mit Stehkragen, sondern praktische, fliegerische Kleidung wollen wir anregen. Als Erstes bringen wir nun eine einheitliche Pullmann-Mütze (dunkelblau) mit eingesticktem Gemeinschaftszeichen (weiß) heraus. Im Winter wollen wir einen einheitlichen Sweater folgen lassen. Die Mütze kann zu jeder Jahreszeit getragen werden (im Winter kann man mit ihr auch die Ohren schützen). Der Preis für eine Mütze beträgt einschließlich Postzusendung S 4.—, bei Sammelbestellung von mindestens 10 Stück S 3.60. Ausgebildeten C-Fliegern, die dies nachweisen können, werden auf Wunsch statt des Gemeinschaftszeichens die drei Möven gegen geringen Aufschlag eingestickt.

Sepp Engl †.



Unser Salzburger Korrespondent und Mitarbeiter, zugleich Inhaber des bekannten Salzburger Segelflugzeugbaues Engl, fand am 19. August d. J. den Fliegertod. Er startete am 18. um 15 Uhr zu einem Dauerflug mit der bewährten „Gaisberg 12“, ohne aber zu erwähnen, daß er die Nacht durchfliegen wolle. Nachts 1 Uhr 15 bemerkten die Wache haltenden Kameraden, wie die Maschine aus unerklärlichen Gründen in Sturzflug kam, worauf der rechte Flügel abmontierte. Das

Flugzeug stürzte in unmittelbare Nähe des Gaisberghotels, doch kam jede Hilfe zu spät.

Nicht nur wir, sondern ganz Oesterreich verliert einen braven Förderer des Segelfluges, der für ihn lebte und für ihn starb. — Das Schicksal wollte es, daß Engl seine begonnene Leistung nicht vollenden, nicht erleben durfte. Er wird uns stets ein leuchtendes Vorbild bleiben. S.

Rollfallschirm — System Eschner.

Von Rudolf Zier.

Seit den letzten öffentlichen Vorführungen des Eschner'schen Rollfallschirmes besteht für diesen großes Interesse und ich möchte als Mitarbeiter des Wiener Erfinders Josef Eschner die Gelegenheit benützen, über seine Erfindung in dieser Zeitschrift zu berichten.

Es handelt sich beim Eschner'schen Rollfallschirm um keinen neuen Fallschirm, sondern nur um eine automatische Öffnungsvorrichtung, die in jedem Fallschirm eingebaut werden kann. Wie der Name sagt, wird der Fallschirm gerollt und zwar von den gegenüberliegenden Enden zum Scheitel desselben. (Fallfallschirme müssen nach besonderen Vorschriften gefaltet werden und hängt die Funktion vom sorgfältiger und mühevollen Falten ab, während der Eschner'sche Rollfallschirm von jedem Laien ohne Vorkenntnisse aufgerollt werden kann.) Die Funktion des Rollfallschirmes ist eine absolut sichere, da die sofortige Öffnung durch Entschärfung der beiden gegenüberliegenden Federn bewerkstelligt wird. Durch die überaus schnelle Entrollung lassen sich Falltiefen von höchstens zwei Sekunden erreichen, was einer Distanz von max. 15 Meter vom Flugzeug weg, gleichkommt. (Die üblichen Fallfallschirme benötigen eine Falltiefe von 80—150 Meter!) Aus rein sportlichem Interesse sprang Ende vergangenen Jahres Prinz Ferdinand von und zu Liechtenstein mit dem Eschner'schen Rollfallschirm ab und äußerte sich nach der Landung dahingehend, daß er künftighin nur mehr diesen Fallschirm benutzen werde. In den nächsten Tagen wird anlässlich einer neuerlichen öffentlichen Vorführung ein Absprung aus nur 35 Meter Höhe gezeigt werden, der das unbedingt sichere Funktionieren auch aus so niederen Höhen beweisen wird.

In jahrelanger, mühevoller Arbeit hat Eschner der Luftfahrt einen wirklichen Rettungsgürtel der Luft geschenkt, der der Verbreitung der Fliegerei noch manchen Dienst erweisen wird. Hoffen wir, daß wenigstens diesem Kinde unserer an traurigen Erfinderschicksalen so reichen Heimat der Weg geebnet und ihm jene Unterstützung der maßgebenden Kreise zuteil werde, die er zur Vervollkommnung seiner genialen Ideen braucht.

I. Österr. „Ikaros-Wander-Pokal“.

Der Grazer Flugsportverein „Ikaros“, der sich Dank der Arbeit Nic. Wenky's und seiner Getreuen zu einer sehr rührigen Gruppe entpuppt, hat einen Pokal für die Förderung des Segelflugwesens gewidmet.

Der „Ikaros-Wander-Pokal“ tritt ab 1. September 1933 in Kraft und endet mit 31. August jeden folgenden Jahres. Nach dreimaliger Zuerkennung geht der Pokal in endgültigen Besitz über. Anwärter können nur österreichische Vereine werden. Genaue Ausschreibungsbedingungen folgen in einer der nächsten Nummern.

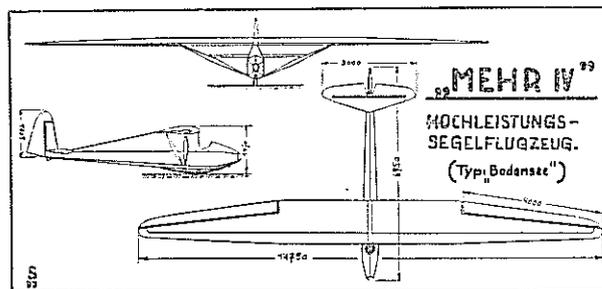
Bezeichnend ist, daß bei uns immer nur kleinere Vereine und Unternehmen Preise stiften. Wo bleiben die berufeneren und kapitalstärkeren?

Hochleistungs-Segelflugzeug „Mehr“.

Vielen Wünschen entsprechend bringen wir heute diese im Bodenseegebiet sehr verbreitete Maschine, die der bekannte deutsche Flugzeugkonstrukteur Ing. F. X. Mehr entwarf. Die „Mehr IV“ zeichnet sich durch hervorragende Flugeigenschaften aus, die ihr manchen beachtenswerten Flugermöglichkeiten (u. a. Siegermaschine des Pfänder-Segelflugwettbewerbs 1932).

Dieses Flugzeug besitzt zweiteiliges Tragdeck mit Haupt- und Hilfsholm. Nase bis Hauptholm mit Sperrholz beplankt. Zwei V-Streben. Rumpf ist vollkommen sperrholzbeplankt und gestattet auch folgenlose Wasserungen, wie dies wiederholt am Bodensee erprobt wurde. Die Abmessungen gehen aus der Zeichnung hervor und bringen wir nachstehend noch einige praktisch festgestellte Daten: Leergew. 125 kg, Zuladung 80 kg, Tragflächen-Inhalt 17 m², Flächenbelastung 12 kg/m², Seitenverhältnis 1:12,3, Fluggeschwin-

digkeit 13,5 m/sek., Sinkgeschwindigkeit — 50m/sek.(!), Gleitwinkel 1:23 (!).



Wie bereits in Nr. 5/33 des „F. a. V.“ erwähnt, können wir die kompl. Pläne dieser Leistungsmaschine für nur RM 25.— unseren Beziehern vermitteln (normal kosten sie RM 80.—!) und hat bereits der Kärntner Flugsport-Verband die Bauerlaubnis für eine „Mehr IV“ erworben. Sepp Engl wollte sogar diese Maschine in Anbetracht ihrer Leistungen für Oesterreich in Serie bauen.

Wie entstehen Aufwinde?

Von Heinz Polsterer, Wr. Neustadt.

Da der dynamische Segelflug noch Zukunftsmusik ist, ist der heutige Segelflug an Aufwinde gebunden; es ist daher für den angehenden Segelflieger wichtig, über das Entstehen der verschiedenen Aufwindarten unterrichtet zu sein. Nachstehend will ich in aller Kürze das Zustandekommen der verschiedenen Aufwinde behandeln, in derselben Reihenfolge, wie sie der Schüler kennenlernt.

Zuerst kommt der Hangaufwind. Wie schon der Name sagt, entsteht er über schrägen Hängen. Die gegen einen Hang strömenden Luftmassen werden nach oben abgelenkt und bilden so den Hangaufwind. Ueber bewaldeten Hängen, Steilabfällen u. dgl. kommt es zu Wirbelbildungen, die für den Anfänger gefährlich sind. Auch die Abwindzone an der dem Wind abgekehrten Seite (Leeseite) ist auch für Fortgeschrittene gefährlich.

Dann der „thermische“ Aufwind. Er entsteht über von der Sonne bestrahlten, wärmespeichernden oder wärmeerzeugenden Körpern dadurch, daß die erwärmten Luftmassen aufsteigen. In größeren Höhen kühlen sie sich ab, sinken zu Boden, um wieder erwärmt zu werden usw. Auch über größeren Städten findet man thermischen Aufwind.

Für ausgebildete Segelflieger gibt es aber noch zwei Aufwindformen. Zunächst der Aufwind unter Wolken. Die Wolken zeigen ja an, daß feuchtwarme Luftmassen aufsteigen und sich zu Wolken verdichten. Infolgedessen findet man unter Wolken, vor allem aber unter den Cumuluswolken, kräftigen Aufwind. Schließlich die letzte Art, der Aufwind in Gewitterwolken. Ein Gewitter kommt dadurch zustande, daß die unteren warmen Luftschichten die oberen kalten durchbrechen; aber auch nur dann, wenn die Temperaturabnahme pro 100 m Höhenzunahme mindestens 3 Grad beträgt. Deshalb geht auch dem Gewitter eine Schwüle voraus. Unter der Gewitterwolke ist Regen, Hagel und Abwind (infolge der Abkühlung), vor, in und über der Gewitterwolke aber kräftigster Aufwind, allerdings sehr böig.

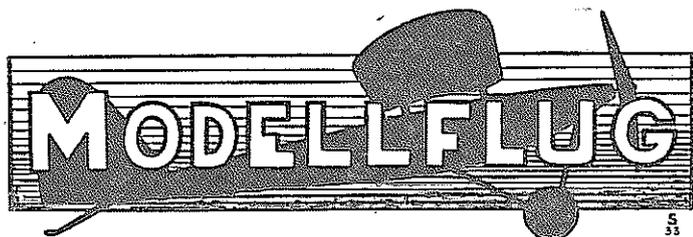
STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

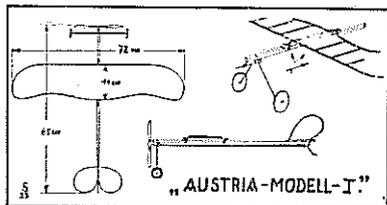
WIEN, VII., BANDGASSE 22

Österreichische Erzeugung.



„Austria-Modell I.“

Getreu dem Leitgedanken, daß die Jugend, der künftige Träger der Flugsportverbreitung, beizeiten in das Gebiet des Flugwesens eingeführt werden müsse, wurde ein Anfängermodell geschaffen, das billig in der Anschaffung, einfach im Zusammenbau und gut im Fluge ist. Wie aus der



Skizze ersichtlich, handelt es sich um ein Stabmodell mit unprofiliertem Flügel. Daß sich mit so einfachen Geräten gute Leistungen erzielen lassen, beweist die Tatsache, daß mit diesem Modell schon Fluglängen bis 200 m erreicht wurden. Der kompl. Baukasten, der alle Modellteile fertig zum Zusammenbau enthält, ist durch die Schriftleitung um nur S 7.— (inkl. Post-Zusendung) zu beziehen. Bei Abholung ermäßigt sich der Preis auf S 6.50.

Wer auf besondere Festigkeit Wert legt, tut gut, alle Holzverbindungsstellen mit Zwirn und Leim nachzubinden. Propeller ist aus Celluloid, daher unzerbrechlich. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir durch dieses billige Modell wieder viele junge Freunde für die Fliegerei gewinnen könnten.

Für den Modell-Segelflieger:

Einfache und gute Hochstartmethode.

Von Franz Gschiesl, Wr.-Neustadt.

Erforderlich ist Buchbindergarn (oder irgend ein anderes kräftiges Garn). Die Länge richtet sich nach der Höhe, die man erreichen will. Der Start ist der gleiche wie beim gewöhnlichen Drachensteigen. Das Ende des Garns trägt einen kleinen Ring, der in den womöglich verstellbaren Starthaken eingehakt wird. Bei großer Windstärke soll der Starthaken weiter nach vorne verstellt werden, um ein zu steiles Aufsteigen zu verhindern, ebenso kann bei Windstille der Haken bis zum ersten Drittel des Flügels versetzt werden. Das Modell wird so lange geschleppt, bis es sich fast über dem Kopfe befindet. Sodann läuft man noch so lange (u. zw. langsam!) mit, bis sich das Modell selbst ausklinkt.

Bei Windstille und schnellfliegenden Modellen ist es vorteilhaft, sich einer Uebersetzungsrolle zu bedienen. Das zweite Ende des Garns hält eine Person oder ist an einem Pflock befestigt. Als Uebersetzungsrolle kann man eine Zwirnspule verwenden, die von der laufenden Person gehalten wird. Bei Hochstart mittels Rolle (Prinzip wie der normale Segelflughochstart, siehe Nr. 6 des Jahres 1932 „F. a. V.“) muß sich das Modell ungefähr in einem Winkel von 60 Grad ausklinken, weil es sonst wieder heruntergezogen werden würde.

Die Vorzüge meiner Hochstartmethode sind zunächst die ganz geringen Ausgaben und das unbedingt verlässliche Arbeiten. Ich habe wiederholt Höhen von 100 m und Flug-

dauer von 5 Minuten und mehr erreicht, welche Resultate durch Verlängern des Garns natürlich noch gesteigert werden können.

Aus der Vogelschau.

Bravo Waste! Waste, der Gründer des Kärntner Flugsport-Verbandes, der Segelflugschule Nessendorf etc., der auch so manche Begünstigung für seinen Verband herausgeschlug, hat die seltene Eigenschaft alles durchzusetzen. Er geht mit dem Kopf durch die Wand. Bis jetzt hat sich immer noch der Kopf als der härtere Gegenstand erwiesen. Es ist bekannt, daß Waste nicht sehr gut auf den Aero-Club zu sprechen ist und es war ihm auch ein Dorn im Auge, daß der österr. Luftpool einen äußerst günstigen Kollektivvertrag mit dem Oesterr. Aero-Club abschloß, den sonst kein Verband genoß. Waste hat es aber natürlich durchgesetzt, daß der Kärntner- bzw. Alpenländische Flugsportverband die gleichen Sätze genießt! Aus. Nur wir kennen das Geheimnis um die Erfolge Wastes: Er fürchtet nämlich den Aero-Club nicht! Er weiß genau, daß, solange der Ae. Cl. keine Segelflieger in der Leitung und nicht allgemeine Flugsportverbreitung auf seine Fahnen geschrieben hat, er niemals alle Vereine erfassen können.

Die Sportfliegervereinigung Wien des Oesterr. Aero-Clubs hat unserer Zeitschrift in höchst anerkennenswerter Weise einen schönen Raum für Redaktionszwecke überlassen. Unsere Redaktion befindet sich ab nun in Wien, II., Engerthstraße (Bauhallen der Sportfliegervereinigung des Oesterr. Aero-Clubs).

Der Oesterreichische Aero-Club hält am 2. Sept. einen Luftfahrttag in Gastein, verbunden mit einem Sternflug nach Gastein ab.

Für Oesterreich will der Aero-Club eigene Prüfungsabzeichen herausgeben, die den gewöhnlichen internationalen Abzeichen gleichen, nur über den Vögeln das Hoheitszeichen (Buchstabe A) führen. (Nach ungarischem Muster.)

Neuen Weltrekord im Dauersegelflug stellte der reichsdeutsche Student Kurt Schmidt mit 36 einhalb Stunden auf. Bei uns geht man nicht einmal auf den schätzbaren Oesterreich-Rekord los.

Eschner, der bisher nur automatische Rollfallschirme baute, wird nun auch manuelle herausbringen. Es besteht ferner der Plan, Ausbildungskurse für Rollfallschirmpiloten abzuhalten.

Diesjähriger Deutschland-Flug hatte Rekordnennung von 160 Maschinen. Laut Ausschreibung dürfen aber nur 100 teilnehmen. Der bekannte Flieger Poss verunglückte tödlich.

Am Gaisbergplateau wurde ein Gedenkstein für Hptm. Eduard Kuhn errichtet.

Birkensperrholz wird in Oesterreich demnächst durch die A. G. für Mühlen- und Holzindustrie erzeugt werden.

1933 noch ein Kurs in der Segelflieferschule Nessendorf. Interessenten wollen sich sofort melden.

Julius Wastl, ein eifriger Modellbauer und Mitgl. des Flugsportvereins Wr.-Neustadt, baute bisher 16 Modelle, von denen den beachtenswertesten Flug jenes von Horst Winkler ausführte. Es wurde mittels Hochstart auf 200 m Höhe gebracht, überflog Wöllersdorf und war nach 3,5 Min. außer Sicht. Es wurde später über Piesting gesehen und landete glatt bei Steinabrückl. Nur so weiter!!

Offener Brief an Oesterr. Aero-Club fand Widerhall! Sogar in Vorarlberg standen Artikel in der Tagespresse! Sportfliegervereinigung im Oesterr. Aero-Club ist nun

wieder mit Aero-Club sehr zufrieden. Besonders Herr Oberstl. Mannbarth bemüht sich sehr um diese Gruppe.

Stimmt. Gaisberg ist für Leistungsflüge vorzüglich geeignet, für Anfängerschulung dagegen viel weniger.

„Wiener Bilder“ veröffentlichten ein Preisausschreiben zur Ausfindigmachung eines geeigneten Gleit- und Segelfluggeländes, das jedoch früher noch nicht benützt sein durfte. Dieser Preis wäre dem Kärntner Flugsport-Verband zuzusprechen.

Wie ein F. a. V.-Leser aus der CSR berichtet, wurde dort der Segelflug vor einiger Zeit bei den deutschen Turnvereinen eingeführt und fand begeisterte Anhänger. Leider bestehen Schwierigkeiten wegen Materialbeschaffung.

Sportfliegervereinigung Linz im Oesterr. Aero-Club hielten ihr heuriges Fliegerlager am Gaisberg ab. Sie sind von der Kameradschaftlichkeit der Salzburger begeistert. Obmann Gaisberger konnte einige Stundenflüge auf „Falke“ durchführen.

Zur Hebung des Modellflugportes widmeten die Erdal-Werke Werner u. Mertz dem Kärntner Flugsport-Verband 30 Flugmodelle.

Wie wir erfahren müssen, gibt es auch in prominenten Segelfliegerkreisen Leute, die kein Interesse daran haben, daß Flugsport Volkssport wird!!

Die Segelfluggurse des Oe. M. S. V. waren, wie wir aus beteiligter Quelle erfahren, ein vollständiges Fiasko.

Rhön-Wettbewerb 1933 hatte 60 Nennungen. Schöne Erfolge wurden erzielt. Die szl. geplante österr. Auswahlmannschaft unterblieb wegen bekannter Spannungen.

Von Weissbrich-Ausklinkvorrichtung sind noch einige Pläne da, die wir nun um halben Preis (statt S 2.— nur S 1.—) abgeben.

Wir planen die Einstellung eines neuen, weniger Raum einnehmenden und modernen Zeitungskopfes und bitten unsere geschätzten Leser um Anregungen, Ideen ev. Entwürfe. Die beste Idee wird mit Name des Einsenders veröffentlicht.

Fliegerlager Jamboree 1933 in Gödölö. Bei Redaktionsschluß langte ein ausführlicher Bericht unseres ungarischen Gewährsmannes Herrn Szabados ein, den wir aber leider aus Raumangel erst in der nächsten Nummer bringen können. Erwähnt sei jedoch, daß sehr schöne segelfliegerische Leistungen erzielt wurden. (Neue ungarische Rekorde.) Im Fliegerlager trafen alle ungarischen Pfadfinderflieger, viele polnische und auch — österreichische zusammen. Letztere waren mit einem verkleideten Zögling und 5 Mann vertreten! Der Polnische Aero-Club hatte dagegen etliche Leistungsmaschinen und C-Piloten entsendet. Warum war so etwas (wenigstens teilweise!) nicht von Oesterreich möglich? In Gödölö sah man wieder einmal, wie weit wir noch zurück sind!!

Arbeitsgemeinschaft

österr. Flugsportvereine mit der Zeitschrift „F. a. V.“

Da wir eine allgemeine Werbung für den Flugsport einleiten wollen (Schaffung eines Bilder-Dienstes in den österr. Bundeshauptstädten etc.), ersuchen wir die Leser des F. a. V., die ihren Teil an der Flugsportförderung beitragen wollen, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Auf allgemeinen Wunsch wird werbenden und berichtenden Mitarbeitern des „F. a. V.“ sowie Nahestehenden der „F. a. V.-Arbeitsgemeinschaft“ das Tragen von besonderen Kappen mit gold- und silbergestickten Emblemen, die jedoch nur durch die Wiener Zentrale zum Gestehungspreis abgegeben werden, gestattet.

Anlässlich des tragischen Todes Sepp Engls wurde an alle österreichischen Träger des „F. a. V.“-Abzeichens

die Parole ausgegeben, am Abzeichen durch drei Tage ein Trauerbändchen anzubringen um so in schlichter aber ein-drucksvoller Art des toten Kameraden zu gedenken.

ST. EGYDYER

EISEN-UND STAHL-INDUSTRIE-GESSELLSCHAFT

Wien, I. Elisabethstr. 14, Tel. B-22-5-70 Serie

Präzisions-Stahl-Rohre

für Flugzeugbau mit garantierten Festigkeitswerten, Chrom-Molybdän-Rohre,

Drahtseile und Drähte,

Steuerseile, Spannseile, Spanndrähte mit höchsten Qualitätswerten,

Feilen der Marke



Bezugsquellen-Verzeichnis.

Aluminiumschweißung.

Franz Zimmermann u. Söhne, Wien, XVI., Hutteng. 57/65.

Benzin für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I., Schubertring 14.

Drahtseile.

St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

Fliegerbrillen (splitterfrei).

A. G. vorm Ziegler, Wien, IX., Koling. 5. (Triple X.)

Flugzeugbau.

Segelflugzeugbau Sepp Engl, Salzburg 2.

Holzfräseanstalten.

Cahak u. Söhne, Wien, III., Fruethgasse 5.

Holz (Hart- und Weichhölzer).

Josef Novotny, Wien, XX., Handelskai 100.

Kaltleim.

Carl Benesch u. Co. Nachfg., Wien, V., Margarethenstr. 113.

Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gaaden b. Wien.

Lichtpausen.

Jahoda u. Bergmann, Wien, III., Radetzkystr. 11.

Literatur

vermittelt Schriftleitung.

Mollino und Leinen für Flugzeugbespannungen.

A. Beamt Söhne, Wien, I., Schottenring 31.

Präzisions-Stahlrohre.

St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

Schmieröl für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I., Schubertring 14.

Sperrholzplatten für Flugzeugbau.

A. G. für Mühlen- und Holzindustrie, Wien, I., Am Hof 11. Louric & Co., Wien, X., Bernhardstalgasse 36.

Stahlröhre.

St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

KLEINER ANZEIGER.

- „F. a. V.“-Abzeichen S 2.—
 „F. a. V.“-Einbandmappe mit Klemmfederrücken S 2.—
 Weißbrich-Ausklinkvorrichtung, 1 Bauplan S 1.—
 Satz Weissbrich-Zöglingsverkleidung (5 Zeichnungen) S 6.—
 (Bitte Erlagschein anfordern!)

Eigentum und Verlag: Hans Schatzer und Jos. V. Raudaschl, Wien, II., Engerthstraße (Bauhallen Aero-Club), —
 Herausgeber u. verantwortlicher Schriftleiter: Hans Schatzer, II., Praterstraße 45. — „Central“-Druckerei, Wien, IX.,
 Liechtensteinstraße 3. — Zuschriften wollen ausschließlich an das Postfach gerichtet werden.