



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

Jahresbezugspreis S 2.—
 Deutschland RM. 2.—

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

2. JAHRGANG

APRIL 1933

Nr. 4

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

Nur Zusammenarbeit führt zum Ziel!

Unser Leitartikel in der letzten Nummer hat seine Wirkung nicht verfehlt, wenn auch — und mit Recht — manche Vereine noch abwartend beiseite stehen. Denn es wurde schon gar mancher Sache begonnen, aber nicht zu Ende geführt. Zunächst freut es uns, daß bereits einige Vereine ihr Vertrauen und ihre Zustimmung zum Ausdruck brachten.

Und nochmals: Wir sind kein Verband und stellen auch keine Konkurrenz für solche dar. Wir betrachten im Gegenteil jeden Verband und jeden Verein als Mitkämpfer für die Verbreitung und den Ausbau des Flugsportes. Wir werden zu allen Verbänden und Vereinen Brücken bilden und auf diese Weise eine Zusammenarbeit erreichen. Aber wir werden uns keinem Verbands „anbiedern“, denn nach wie vor bleiben wir unparteilich und werden nur die Interessen des Flugsportes vertreten. Da wir von keiner Seite finanzielle Unterstützung erhalten, ist uns auch nicht die Zunge gebunden, was für die Allgemeinheit gar nicht so schlecht sein wird.

Wir werden uns ferner nicht nur darauf beschränken, Mißstände zu kritisieren, sondern auch Taten sprechen lassen! Wir bieten unseren Abonnenten weitgehendste Begünstigungen verschiedenster Art, wie Preisermäßigungen, Rabatte auf Materialbezüge etc. (siehe im Innern des Blattes.) Unser Weg ist klar vorgezeichnet. Wir treten nun in ein neues Entwicklungsstadium, in ein erweitertes Betätigungsfeld. Mit vorliegender Nummer stellen wir auch die Gratisexemplare an die österr. Vereine und Gruppen ein. Warum sollen wir so das Geld verpulvern, wo unsere Worte bei manchen Vereinen in den Wind gesprochen sind? Jene Vereine, die es mit dem Flugsport ehrlich meinen, werden kommen!

Nochmals richten wir an Sie die ernste Mahnung: Nur Zusammenarbeit führt zum Ziel! Mit vereinten Kräften!

Die Schriftleitung.

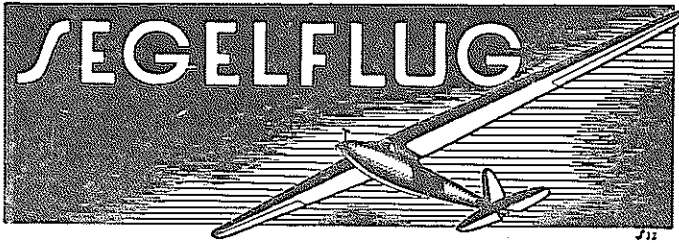
I. Internationaler österreichischer Alpenflug 1933.

Trotz der permanent herrschenden Wirtschaftskrise führt der Oesterreichische Aero-Club eine Flugveranstaltung durch, wie wir sie seit Kriegsende noch nicht erlebt haben. Diese Veranstaltung zerfällt in zwei Teile: In den zweitägigen Sternflug nach Wien und den dreitägigen Alpenflug, der am 19., 20. und 21. Mai kreuz und quer über Oesterreich führen wird. Der Sternflug endet mit einem Geschwindigkeitswettbewerb Wr.-Neustadt--Wien. Der Alpenflug selbst, durch den Oesterreich, infolge der vorzüglichen Organisation des Oesterreichischen Aero-Clubs, drei Tage in den Dienst der Luftfahrt gestellt, wird, besitzt folgende projektierte Streckenführung: 1. Tag: Wien-Admont-Salzburg-Nötsch-Lienz-Kufstein-Altentheim-München-Innsbruck, 2. Tag: Innsbruck-Lienz-Stadt-St.-Pölten-Wien-Klagenfurt-Graz, 3. Tag: Graz-Innsbruck-Salzburg-Wels-Linz-Klagenfurt-Graz-Mariazell-Wien.

Bei diesem Alpenflug werden ganz neue Ziele verfolgt: Förderung des Luftfahrtgedankens durch Heranziehung der breiten Masse. Außer den vorgeschriebenen Zwangslandeplätzen werden sogenannte „bezeichnete Notlandeplätze“ errichtet, auf welchen Landungen besonders gewertet werden. Durch möglichst viele Landeplätze soll der Bevölkerung und besonders auch Schulen die Möglichkeit geboten werden, an der Idee der Luftfahrtförderung mitzuarbeiten. Der Oesterreichische Aero-Club wendet sich nun an die Öffentlichkeit und bittet um Bekanntgabe von Wiesenflächen etc., die sich für Start oder Landung eines Flugzeuges eignen. Der Oe. Ae. C. versendet an Interessenten, die bei der Ausfindigmachung von „Notlandeplätzen“ mithelfen wollen, ein Rundschreiben, aus welchem die gestellten Anforderungen hervorgehen. Zuschriften sind an die Adresse: „Oesterreichischer Alpenflug 1933, Wien, I., Freyung 4“ zu richten.

Dieser großen Veranstaltung werden sicher alle an der Luftfahrt interessierten Kreise ungeteilten Beifall spenden, da

sie geeignet ist, wieder einmal das Interesse der Bevölkerung auf die Fliegerei zu lenken. Dem Oesterreichischen Aero-Club und insbesondere seinem Präsidenten Fürst Kinsky, welcher nicht nur aktiver Sportflieger, sondern auch ein bekannter Allround-Sportsmann ist, muß für die unermüdlige Arbeit Anerkennung gezollt werden. S.



Segelflugzeuge für Wasserung.

Von Heinz Polsterer, Wr. Neustadt.

Im Folgenden will ich Segelflugzeuge behandeln, die sowohl auf dem Lande, als auch auf dem Wasser landen können. Segelflugzeuge, die nur für Wasserung eingerichtet sind, schließe ich von der Behandlung aus, da sie eine zu geringe Verwendungsmöglichkeit haben.

Solche Segelflugzeuge unterscheiden sich äußerlich kaum von gewöhnlichen. Der Rumpf ist vollständig sperrholzbeplankt und mehrmals wasserfest gestrichen. Es empfiehlt sich auch die Ausbildung der Spanten als wasserdichte Schottwände, um für den sehr unwahrscheinlichen Fall eines Leckwerdens vollständige Schwimmfähigkeit zu gewährleisten. Um ein Eintauchen des Höhenleitwerkes zu vermeiden, soll der Schwanzsporn soweit als möglich heruntergezogen und schwimmfähig sein.

Zur Erhaltung der Querstabilität auf dem Wasser können Flächenstummel oder Stützwimmer nicht verwendet werden, da sie zu großen Luftwiderstand erzeugen. Zu diesem Zwecke werden die Tragflügelenden schwimmfähig ausgebildet und, um ein Unterschneiden zu verhindern, hochgezogen. Man kann auch das Profil in ein symmetrisches überführen, da ein solches größere Wasserverdrängung aufweist.

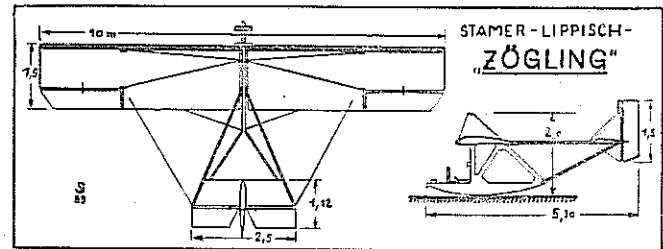
Der Start geht genau so vor sich wie der Autoschleppstart, nur daß an Stelle des Autos ein Motorboot die Maschine hochschleppt. Durch Anbringung einer Stufe im Bootsboden würde man zwar das Abheben beschleunigen; eine solche Stufe verursacht aber schädliche Wirbelbildungen, die die guten Eigenschaften der Maschine ungünstig beeinflussen. Gestartet wird selbstverständlich gegen den Wind. Beim Start kann eine Flügelspitze im Wasser liegen, denn wenn die Querruder Druck bekommen, richtet sich die Maschine ohne große Mühe auf. Im allgemeinen wird man beim Start etwas ziehen müssen, da man nicht überall schnelle Motorboote auftreiben kann. Bei genügend großem Gegenwind hebt man auch ohne Ziehen ziemlich rasch ab. Ist eine besondere Auslösevorrichtung vorhanden, so klinkt man noch vor dem Ueberfliegen des Schleppbootes aus. Es empfiehlt sich, auf dem Schleppkabel in größeren Abständen Korkstücke anzubringen, damit das Kabel nicht zu Boden sinkt und sich dort mit Wasserpflanzen u. dgl. verwickelt.

Zum Start und Anwassern ist jede größere Wasseroberfläche, sofern die Wassertiefe nicht zu gering ist, geeignet. Für Wiener und niederösterreichische Segelflieger kommt hauptsächlich der Neusiedlersee in Betracht. Dort wird auch ein Motorboot zu haben sein. Die Verleihgebühren sind mir leider nicht bekannt, sind aber bestimmt erschwinglich.

Gleitflugzeuge.

Mit den nun laufend erscheinenden Gleit- und Segelflugzeug-Besprechungen kommen wir einem lang gehegten Wunsche vieler Leser nach. Wir bringen mit Absicht zunächst einfache Gleitflugzeuge, um speziell den Lesern in der Provinz diese vor Augen zu führen und um ev. zum Bau derselben anzuregen. Denn am Anfang ist das Gleitflugzeug! In allen Städten bestehen ja schon Segelfluggruppen, denen sich Interessenten anschließen können. Aber in kleineren Orten muß bei dem ständig wachsenden Interesse für die Fliegerei zur Gründung von Fluggruppen ange-regt werden. Darum: Sucht Gleichgesinnte und baut eine Schulmaschine! Bei Gruppengründungen stellt sich der „F. a. V.“ mit Rat und Wissen gerne zur Verfügung.

Nachstehend bringen wir nun im Anhang zum R. R. G. „Zögling“ (s. letzte Nummer „F. a. V.“) den Stamer-Lippisch-„Zögling“ oder, wie er auch oft genannt wird: „Stahlrohr-Zögling“. Die Pläne desselben sowie Bauanleitung erschienen in der Sammlung „Flugzeugbau und Luftfahrt“ (Verlag Volkmann), u. zw. in Heft 11 und 12 „Gleitflug- und Gleitflugzeuge“, Preis zusammen RM 5.—. Durch diese billigen Pläne ist dieses Schulflugzeug sehr verbreitet.



Aussehen und Abmessungen gehen aus der Zeichnung hervor. Diese Maschine ist leichter als der R. R. G. „Zögling“ gebaut und wiegt rund 70 kg. Tragflächen-Inhalt ca. 15 m². An Stelle des hölzernen „Gitterschwanzes“ beim R. R. G. „Zögling“ werden hier als Träger des Leitwerkes vier Stahlrohre verwendet, die einen großen Teil zur Dauerhaftigkeit der Maschine beitragen. Die übrigen Bauteile sind ähnlich wie beim R. R. G. „Zögling“.

Segelflugpreis des „F. a. V.“

1. Bronze-Plakette, 400 S Bargeldpreis, 1 Zusatzprämie der Fa. Lackfabrik Ludw. Marx, Gaaden (Material im Werte von 100 S), 1 Zusatzprämie der Fa. Flugtechnisches Büro Ing. Alfred Rutte (Material im Werte von 50 S). Ausschreibung läuft bis 31. Dez. 1933.

Nachstehend bringen wir eine kleine Ergänzung bzw. Richtigstellung der Ausschreibungsbedingungen, da diesbezügliche Anfragen eingelaufen sind.

2. Der Segelflugpreis der Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ dient zur Weiterentwicklung des österreichischen Dauerrekords und fällt dem Bewerber zu, der den längsten Segelflug innerhalb des angegebenen Termins ausführt, wobei jedoch der bestehende Rekord um mindestens 10 Minuten überboten werden muß. Es muß also ein Segelflug von mindestens 5 Stunden 40 Minuten ausgeführt werden.

Der Preis fällt nicht der ersten, sondern der besten Ueberbietung zu, um die Verbesserung des Rekords möglichst hinaufzutreiben.

Druckfehler in Punkt 7 der Bedingungen. Es soll richtig heißen: 7. Die Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ behält sich vor, diese Ausschreibung nach Notwendigkeit zu ergänzen, oder, falls der Preis... usw.

Arbeitsgemeinschaft

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

Wir bitten Vereine und Gruppen auch weiterhin um Anregungen und Wünsche und werden alles, was der Entwicklung des Flugsportes nützlich sein kann, verfolgen und an dieser Stelle über den Erfolg berichten.

Zunächst arbeiten wir Begünstigungen und Rabatte bei Materialbezügen, Versicherungen etc. aus und werden bereits in der nächsten Nummer nähere Angaben machen können. Als erstes Plus der Arbeitsgemeinschaft können wir die Vermittlung der „Grüne-Post“-Pläne buchen, welcher Aktion lebhaft Inanspruchnahme zuteil wurde.

Als erste große Aktion bringen wir:

Verbilligter Rhön-Kurs durch „F. a. V.“

Wir führen im Sommer eine gemeinsame Fahrt an die Rhön durch. Wir haben bereits mit der R. R. G. Föhlung genommen und erwirkt, daß das Kursgeld (für Anfänger oder Fortgeschrittene), das für Angehörige von anerkannten Flugsportvereinen RM 100.— beträgt, für Teilnehmer unserer Sammelfahrt auf RM 80.— ermäßigt wird! (Normal beträgt das Kursgeld für Schüler, die keinem Verein angehören, RM 150.—!) Durch die gemeinsame Fahrt, Verproviantierung u. dgl., werden weitere ins Gewicht fallende Ersparungen erreicht. Wir richten an alle Leser, aber auch an Vereine und Verbände den Appell, in ihren Reihen diese bisher einzig dastehende Aktion bekannt zu machen und Interessenten hierfür zu werben. Der endgültige Termin ist noch nicht festgelegt und wird hauptsächlich mit den Teilnehmern vereinbart. Die „F. a. V.“-Rhönfahrt wird unter allen Umständen durchgeführt, wenn auch die Beteiligung eine sehr spärliche sein sollte. Bei großer Beteiligung können eventl. zwei oder mehrere, zeitlich getrennte Rhönfahrten durchgeführt werden. Bedingung für die Teilnahme ist lediglich, daß der Teilnehmer Abonnent des „Flugsport als Volkssport“ ist. Allfällige Verlautbarungen über die „F. a. V.-Rhön-Aktion“ werden fallweise im „F. a. V.“ veröffentlicht.

Auf eine weitere Begünstigung wollen wir aufmerksam machen:

Verbilligter Bücherbezug durch „F. a. V.“

Unseren Beziehern bieten wir bei Bestellungen auf Fachbüchern und Fachzeitschriften einen Rabatt von 10 Prozent auf den Originalpreis! Porto und Verpackung wird nicht berechnet, dies trägt unsere Zeitschrift! Buchbezug durch „F. a. V.“ macht sich also bezahlt.

Zum Schluß bitten wir noch, mit Rücksicht auf die zahlreichen Zuschriften, bei Anfragen in Sachen „Arbeitsgemeinschaft“ Rückporto beizulegen.

Aus der Vogelschau.

„F. a. V.“ hat ab nächsten Monat eigene Redaktion.

Robert Kronfeld gibt dem Schreiber des Artikels „Woran fehlt es?“ (Nr. 6 des „F. a. V.“, Jahrg. 1932) cand. merc. A. Feldner, vollkommen recht. Die gemeinten Stellen sollten sich diese Zeilen nochmals zu Gemüte führen.

Wie Pilze schießen jetzt in der Provinz kleine Segelfluggruppen aus dem Boden. Der „F. a. V.“ ist stolz darauf, bei vielen mit Rat und Tat mitgeholfen zu haben.

Sportfliegervereinigung im Oesterr. Aero-Club, Linz ist sehr rührig. Zwei „Zöglinge“ und ein „Falke“ ist vorhanden, eine weitere Maschine soll nachfolgen. Derzeit hat diese Gruppe einen „C“-, einen „B“- und vier „A“-Piloten. Ein „Zögling“ heißt „Purzl“, welcher seinen Namen infolge der umsichtigen Schulung des Fluglehrers und Gruppenlei-

ters Gaisberger, zu Unrecht führt. Hoffentlich kriegen bald die A-, B- und C-Piloten Zuwachs?!

14. Rhön-Segelflug-Wettbewerb findet vom 6. bis 20. August l. J. statt. Meldeschluß 10. Juli. Wann werden wirklich einmal österreichische Segelflugzeuge vertreten sein?

Ein Teil der Leser regt „F. a. V.“-Abzeichen an. Durch das Tragen derselben soll der Wille zur Popularisierung des Flugsportes zum Ausdruck gebracht werden. Was sagt der andere Teil der Leser dazu?

Stielsohn (Sportfliegervereinigung im Oesterr. Aero-Club, Wien) machte am 19. März l. J. auf Segelflugzeug „Ricco II“ (Typ „Professor“) einen Angriff auf Oesterreich-Rekord und den „F. a. V.“-Segelflugpreis. Nach eineinhalb Stunden mußte er aber, als er zu einem entfernten Hang wollte, dort aber nicht mehr in den Aufwind kommen konnte, landen. Start Hundsheimer Kogel, Landung bei Spitzerberg.

Segelflugzeug „Grüne Post“ wird nun auch in verschiedenen Teilen Oesterreichs gebaut. Diese Gratis-Baupläne und die damit erreichte flugsportfördernde Aktion findet allorts ungeteilten Beifall. Der Verlag Ullstein hat sich eine Stufe in den Segelfliegerhimmel gebaut.

Im Flugsportverein Feldkirch (Vorarlberg) wollen zwei arbeitslose Mitglieder mit ihren Ersparnissen in die Rhön. Für Kurs und Verpflegung langt's. Aber für die Fahrt nicht mehr. Zwei Mitglieder, darunter Raudaschl, führen nun die Beiden auf ihren Motorrädern gratis zur Rhön und holen sie nach absolviertem Kurs ebenso wieder ab. Das sind zweimal 1100 km! Das ist Kameradschaftsgeist!

Oesterreich-Rekord wurde laut einer Drahtung vom 1. April l. J. am Gaisberg von einem Salzburger Piloten mit einem Hängegleiter um zwei Stunden überboten. Der Flieger landete in der Dunkelheit und ist seither verschollen. Er soll aus Bescheidenheit geflüchtet sein.

Im Reiche wurde ein neuer Spitzenverband, der „Deutsche Luftsport-Verband“ gegründet, in den eine Reihe großer Verbände aufgeht. Dieser Zusammenschluß wird von allen deutschen Flugsportlern lebhaft begrüßt, da durch ihn ein Fortschritt in der Entwicklung des deutschen Flugsportes erreicht wird. Präsident ist der Pour-le-mérite-Flieger Hptm. a. D. Loerzer.

Hptm. a. D. Goering, der letzte Führer des berühmten Jagdgeschwaders Richthofen, Besitzer des Pour-le-mérite-Ordens, wurde zum Reichskommissar für Luftfahrt ernannt. Ihm untersteht die gesamte Luftfahrt des deutschen Reiches.

Der Ruf nach einer österreichischen Segelflugschule wird immer lauter. Zweifellos günstig wäre hierfür der Gaisberg bei Salzburg. Nur werden die Salzburger halt auch ihren Teil dazu beitragen müssen.

Oberst Hinterstoisser †, Kommandant der Luftschifferabteilung der alten Armee, ist im 70. Lebensjahre am 6. März verschieden. Oberst Hinterstoisser war Pionier für die Eroberung der Luft im wahrsten Sinne des Wortes und bis zu seiner Abberufung für die Fliegerei tätig.

Sündenregister.

Der Oesterreichische Aero-Club machte bisher einen großen Fehler: Er sah nur sich und seine Gruppen. Alle anderen Vereine und Verbände wurden ignoriert. Bei der ins Auge gefaßten Spitzenorganisation soll dies nun anders werden.

Die Zeitschrift „Flug“ lehnte es glattweg ab, für Bestellungen unserer Leser einen Rabatt zu gewähren. No gut! Unsere Leser sollen es wissen: Wer gegen uns ist, ist gegen die Entwicklung des Flugsportes!!!

Urteile Prominenter über „F. a. V.“

Robert Kronfeld: „...Vielen Dank für Ihre gute Flugsportzeitung. Hoffentlich gelingt es auch bei uns, den Flugsport auf breiter Basis hochzuziehen und ich bin überzeugt, daß Ihre Zeitung einen großen Teil dazu beitragen kann...“

Robert Munz, Segelfluglehrer und Vorsitzender der Salzburger Segelflugvereingung:

„Begeistert hat mich das Erscheinen der ersten Ausgabe Ihrer Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ und mit größtem Interesse habe ich den Inhalt der weiteren Folgen wahrgenommen...“

...indem ich Ihrer Zeitschrift für die Zukunft besten Erfolg wünsche, begrüße ich Sie...“ Robert Munz.
Ing. Ferdinand Weißbrich:

„Als geschäftsführender Obmann des Flugsport-Vereines Wiener-Neustadt halte ich es für meine Pflicht, diese Zeitschrift, die etwas zu werden verspricht, soweit es mir möglich ist, bekannt zu machen, da bis dato unsere österreichischen Gruppen leider untereinander noch in sehr schwacher Verbindung stehen. Ich hoffe bestimmt, daß durch Ihre Zeitschrift, welche in keiner Fliegergruppe fehlen soll, eine engere Zusammenarbeit zustande kommen wird und es wäre herzlichst zu begrüßen und zu wünschen, wenn Ihre Zeitung jede Gruppe als Vereinsorgan für die Mitglieder einführen würde. Alle werden die Schaffung der Zeitung anerkennen müssen, da durch diese den Anhängern des Flugsportes aus allen Vereinen Oesterreichs ein gewisses Gemeinsamkeitsgefühl geweckt wird, die Verbindung zu einem Verhältnis gegenseitigen Vertrauens führt und eine innigere Zusammenarbeit mit den Gruppen anbahnt. Dazu kommt auch noch der rege schriftliche Austausch von Vereinsansichten und Flugerfahrungen, welche in Ihrer Zeitschrift behandelt werden.“

Fritz von Hefty, Sashalom, Leiter der Pfadfinderflieger Budapest:

„... Empfangen Sie, Herr Schatzer, unsere besten Grüße und Glückwünsche zu Ihrem initiativen Schritt. Die Mentalität Ihres Blattes ist in dem Sinne gehalten, wie es die Interessen der Sport- und Segelfliegerei verlangen. Lebhaft und schneidig — so werden Sie Ihre Anhängerschar sammeln können.“



TRADE MARK

Vacuum-Platten

Das österr. Sperrholz für den Segelflug!

Format ca. 200x130cm,
alle Stärken v. 0.8 mm
aufw. Die nächstgelegene
Bezugsquelle ist zu
erfragen bei der Erzeugerfirma
LOURIÉ & Co.
Wien, X.
Bernhardstalgasse 36

STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Österreichische Erzeugung.

ST. EGYDYER
EISEN-UND STAHL-INDUSTRIE-GESellschaft
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 
FISCHER

Weitere Bezugsquellen für Vereine und Gruppen.

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).

Eibschütz u. Co., Wien, XIII., Linzerstr. 299.

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.

Stahldrähte.

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

KLEINER ANZEIGER.

Universal-Ausklinvorrichtung, Plan S 2.—

„F. a. V.“-Einbandmappe mit Klemmfederrücken S 2.—

Von der Schriftleitung gegen Voreinsendung zu beziehen.