

Allgemeine
Automobil-Zeitung

und

Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club.

Nr. 12, Band I.

Wien und Berlin, 25. März 1900.

I. Jahrgang.

Bollée-Automobile

Leesdorfer Automobil-Werke

Telephon Nr. 94. Baden bei Wien. Telephon Nr. 94.



Ausstellungslocal: Wien, I., Parkring Nr. 18.

Telephon Nr. 2666.

Garage: Wien, IV., Louisengasse 31.

Telephon Nr. 4152.

Officielle Mittheilungen

„Oesterreichischen Automobil-Club“.

Präsidium: Präsident: Gustav Graf Pötting-Perfing; Vice-Präsidenten: William Hardy, Georg Göbel. Directorium: Theodor Freiherr von Liebig, Markgraf Alexander Pallavicini, Dr. Mayr Freiherr von Mayr, Dr. Eduard Suchanek. Vorstand: Carl Uembräuer, Jof. Ed. Bierenz, Moriz Ritter von Borfenau, Ludwig Eijchler, Bela Bernhard Egger, Director Hugo von Fischer, Graf Franz Hardegg, Hofrath Leopold Ritter von Hauße, Adalbert Herrmann, kaiserlicher Rath Moriz Hirsch, Regierungsrath Josef Hönigswald, Gustav Jordan, Director Kremenecky, M. Klose, Guido von Kenz, Friedrich Ritter von Stach, Alexander Wiesner, Siegfried Graf Wimpffen. Erster Cassaverwarter: Guido von Kenz; zweiter Cassaverwarter: kaiserlicher Rath Moriz Hirsch. Erster Schriftführer: Alexander Wiesner; zweiter Schriftführer: Adalbert Herrmann. — Lieferanten des „Oesterreichischen Automobil-Club“: Goldman & Salatsch, k. u. k. Hoflieferanten, Wien, I., Graben 20.

Clublocal: Wien, I., Kärntnerring 10. Kanzleistunden von 4—7 Uhr Nachmittag. Clublocal geöffnet von 10 Uhr Vormittag an. Für die außerordentlichen Mitglieder ist das Lesezimmer während der Bibliotheksstunden, d. i. von 10—12 Uhr und von 5—6 Uhr, offen. Außer dieser Zeit ist der Besuch der Clublocalitäten nur mit Bewilligung des Directoriums gegen Ertrag des Beitrages für den Einrichtungs-fonds gestattet. Versammlungstage der Mitglieder im Clublocale jeden Dienstag und Freitag. Telephon Nr. 6852. — Postsparkassen-Nr. 844.786.

Ämtliches.

Neu-Anmeldungen.

Als ordentliches Mitglied:

Herr Nikolaus Falz-Fein, Wien, IV., Alteegasse 20a.

Als außerordentliches Mitglied:

Herr Johann Vöffler, Wien, IV., Belvederegasse 17.

Als Teilnehmer:

Herr Joseph Stadler v. Wolfersgrün, Schloß Poppendorf, Post Gnas, Steiermark.

Adressänderungen.

Die P. T. Mitglieder werden gebeten, alle Adressänderungen direct an das Secretariat zu richten, von wo aus die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ verständigt wird.

Theilnehmer-Abzeichen. Im Secretariat erliegen Abzeichen für Teilnehmer. Die Abzeichen können in den Bureaustunden zwischen 4 und 7 Uhr kostenlos behoben werden.

Spende. Herr Arthur v. Boschan spendete dem Club einen Jahrgang des „Waterländischen Kalenders“ aus dem Jahre 1833. In demselben sind bereits Berichte über Probefahrten mit Motorwagen enthalten. Wir danken genanntem Herrn auf das verbindlichste für diese Spende, welche jedenfalls eine werthvolle Bereicherung unserer Bibliothek bedeutet.

Auszug aus den Statuten.

§ 1. Der Verein führt den Namen „Oesterreichischer Automobil-Club“ und bezweckt die Schaffung eines gesellschaftlichen, sachlichen und wissenschaftlichen Sammelpunktes zur Hebung und Förderung des Automobilwesens in Oesterreich.

§ 4. Der Club besteht aus: 1. Ehrenmitgliedern und correspondierenden Mitgliedern. 2. Stiftern. 3. Gründern. 4. Lebenslänglichen Mitgliedern. 5. Ordentlichen Mitgliedern. 6. Außerordentlichen Mitgliedern. 7. Teilnehmern.

§ 5. Zu Ehrenmitgliedern ernennt der Vorstand auf Vorschlag des Directoriums solche Personen, welche sich innerhalb oder außerhalb des Clubs um den Automobilsismus besonders verdient

gemacht haben oder denselben wesentlich zu fördern im Stande sind; dieselben haben keine Beiträge zu entrichten. In gleicher Weise können Persönlichkeiten von wissenschaftlicher oder literarischer Bedeutung zu correspondirenden Mitgliedern ernannt werden.

Stifter sind jene, welche dem Club 2000 fl. oder Mittel im Werthe von mindestens 2000 fl. zuwenden. Dieselben sind zu keinen weiteren Mitgliedsbeiträgen verpflichtet.

Gründer sind jene, welche dem Club 1000 fl. oder Mittel im Werthe von mindestens 1000 fl. zuwenden. Dieselben sind zu keinen weiteren Mitgliedsbeiträgen verpflichtet.

Lebenslängliche Mitglieder zahlen einen einmaligen Beitrag von 500 fl. und haben sodann keine weiteren Mitgliedsbeiträge zu entrichten.

Steiermärkischer Automobil-Club.

Die konstituierende Hauptversammlung.

Am 14. Jänner d. J. hielt der Steiermärkische Automobil-Club im „Hotel Erzherzog Johann“ in Graz unter Vorsitz des Herrn Hans v. Reininghaus seine konstituierende Hauptversammlung ab, bei welcher 20 Herren erschienen waren.

Das Ergebniß der bei dieser Versammlung vorgenommenen Wahlen war folgendes:

Präsident: Hans Edler v. Reininghaus.

Vizepräsident: Ludwig v. Bernuth.

Ausschußmitglieder: Victor Franz, Doctor Wilhelm Edler v. Kaan, Victor Keil, Franz Ritter von Liebig, Johann Buch und Theodor Schumh.

Ersatzmänner: Franz Pichler und Franz Smutny.

Rechnungsrevisoren: Heinrich Kiehlhauser und Carl Scherbaum.

Die Mitgliederbeiträge wurden pro 1900 festgesetzt für:

- | | | |
|---------------------------|----------|-----------|
| 1. Ordentliche Mitglieder | jährlich | 48 Kronen |
| 2. außerordentliche | „ | 24 „ |
| 3. Teilnehmer | „ | 10 „ |

Die Eintrittsgebühr beträgt ein- für allemal 20 K.

Als Versammlungsorte für die Clubmitglieder wurden bestimmt: Café Kaiserhof am Bismarck-Platz und „Hotel Elephant“ am Murplatz, woselbst an Montagen Clubabende stattfinden, deren Beginn auf 8 Uhr festgesetzt ist.

Das Club-Secretariat befindet sich Zweriggasse Nr. 1E, wohin auch alle Zuschriften, Anmeldungen u. zu richten sind.

Allgemeine Automobil-Zeitung

und

Offizielle Mittheilungen des Oesterreichischen
Automobil-Club.

Illustriertes, wöchentlich (jeden Sonntag) erscheinendes
Fachblatt für Automobilismus.

Redaction u. Administration für Oesterreich-Ungarn:

Wien, I., Steyrerhof 3.

Postsparkassen-Conto Nr. 848.920. — Clearing-Verkehr.

Herausgeber und Verleger: Felix Sterne und Adolf
Schmaß-Filins. Verantwortl. Redacteur: Robert Eder.

Druck: „Steyermühl“ (verantwortlich: Emanuel Wilhelm). — Satz:
Sehmashine „Einotype“. — Papier: Papierfabrik „Steyermühl“. —
Erläuterung: Josef Szytranyak, Wien, VIII/r, Tigergasse 13.

Pränumerations-Preise:

Jährlich	fl. 10.— = K 20.—
Halbjährlich	„ 5.— = „ 10.—
Vierteljährlich	„ 2.50 = „ 5.—
Einzelne Exemplare 25 fr. = 50 h	

für die Abonnenten des „Neuen Wiener Tagblatt“
gelten bei dem Bezuge der „Allgemeinen Automobil-
Zeitung“ die folgenden Ermäßigungen:

Jährlich	fl. 5.— = K 10.—
Halbjährlich	„ 2.50 = „ 5.—
Vierteljährlich	„ 1.25 = „ 2.50

Die „Allgem. Automobil-Zeitung“ kann außer bei der
Administration auch durch die Buchhandlung Friedrich Beck,
Wien, I., Augustinerstraße 8 (Commissionsverlag), sowie
durch alle Buchhandlungen und durch das Zeitungs-bureau
Goldschmidt, Wien, I., Wollzeile 6—8, bezogen werden.

Kalendarium.

März.

26. Rennen Nizza-Marseille, Schnellfahren, 230 Km.; Nizza-
Draguignan, Touristen, 98 Km.
27. Rennen Marseille-Nizza, Schnellfahren, 230 Km., Dra-
guignan-Nizza, Touristen, 98 Km.
29. Meilenrennen, Nizza.
30. Bergstraßen-Rennen La Turbie.
31. (bis 8. April), Salon de l'Automobile et du Cycle Belge,
Veranstalter Société Royale Union Véloce Club, Brüssel.

April.

1. Bergstraßenrennen, l'Estérel, Veranstalter Côte d'Azur Sportive.
4. Coupe Provinciale du Sud-Est, Veranstalter Fédération
Automobile du Sud-Est.
- 14.—21. Ausstellung des englischen Automobil-Club, London.
15. Paris-Moubaix, Motocycles, 288 Km., Veranstalter „Vélo“.
- 17.—23. Wettbewerb für Elektromobile, Berlin, Veranstalter
Mittleuropäischer Motorwagen-Verein.
21. Turin, Vormittags: Bergstraßenrennen Madonna del Pilone-
Pino Torinese 7 Km. Nachmittags: Eröffnung der Automobil-Aus-
stellung. Veranstalter: Automobil-Club von Turin.
22. Turin, Rennbahn-Rennen.
23. Straßenrennen Turin-Turin, 200 Km.
23. Beginn des 1000 Meilen-Rennens des englischen Auto-
mobil-Club.
26. Criterium der Elektromobile, Strecke Paris-Dijon, Veran-
stalter „Vélo“.

Mai.

3. Criterium der Motoycles, Stamps-Chartres und retour,
100 Km., Veranstalter „Vélo“.



Oberbaurath Klose,
Präsident des mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins.

Die Elektromobil-Concurrenzen in Berlin.

(Die Durchführungsbestimmungen.)

Wir wir in Nummer 8 unseres Blattes mitgeteilt
haben, veranstaltet der Mitteleuropäische Motorwagen-
Verein einen Wettbewerb für Elektromobile, und zwar in
Berlin in der Zeit vom 17. bis 23. April. Zu diesem
Wettbewerb hat der Berliner Stadtelektriker, Dr. Martin
Kallmann, die Bedingungen ausgearbeitet, welche in
den nächsten Tagen an die Interessenten zur Versendung
gelangen werden.

Ein Wettbewerb von Elektromobilen hat, wie er-
innerlich, im September vorigen Jahres anlässlich der
internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin statt-
gefunden. Wenngleich diese Concurrenz wenigstens hin-
sichtlich der Bedingungen des Fahrbetriebes ein ungefähres
Bild der Leistungsfähigkeit der Elektrotechnik er-
geben hat, so konnte doch in Folge der Kürze der sowohl
zur Vorbereitung, wie zur Durchführung zur Verfügung
gestandenen Zeit über die Qualität der Accumulatoren und
die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Elektromobile ge-
nügen umfangreiches Zahlenmaterial nicht gesammelt
werden. Gerade in dieser Hinsicht aber soll der bevor-
stehende Wettbewerb eingehende und einwandfreie Er-
fahrungen liefern.

Bezüglich der geplanten Durchführung der Con-
currenzen sind wir in der Lage, über die wichtigsten Be-
stimmungen des Programms, welches in den nächsten
Tagen den Interessenten bekanntgegeben werden wird,
orientirende Mittheilungen zu machen.

Das umfassende Programm der Prüfungen und des
Wettbewerbes für Elektromobile gliedert sich in vier Haupt-
punkte:

- I. Normale Lade- und Entladeversuche;
- II. außergewöhnlich große, unter ungünstigen Ver-
hältnissen vorkommende Lade- und Entladebeanspruchung;
- III. normale Fahrtversuche;
- IV. außergewöhnliche, jedoch unter ungünstigen Be-
triebsverhältnissen vorkommende Fahrtleistungen.

Der erste Hauptpunkt zerfällt in die beiden Einzel-
versuche:

A. Prüfung bei normaler Fahrt mit voller Ladung
bis zu circa drei Viertel der angegebenen Capacität, hierauf
Entladung des restlichen Viertels der Capacität im Ruhe-
zustande und

B Normale Entladung der Batterie im Ruhezustande des Automobils bis zum Verbleiben eines wahrscheinlichen Restes der Capacität, welcher für eine Fahrt von circa 15 Km. unter normalen Verhältnissen ausreichen muß.

Die Prüfung A repräsentirt denjenigen Fall des praktischen Betriebes, wo Automobile aus dem vollen Ladestande heraus größere Bruchtheile ihrer Capacität auf längeren Fahrtstrecken ohne erschwerende Umstände abgeben haben, und der Führer schließlich nach den Angaben des Fabrikanten in der Lage sein muß, sich über den Rest der verbliebenen Capacität zu orientiren, um zu wissen, ob und welche Leistungen er ohne Ueberschreitung der Capacitätsgrenze seinem Gefährte mit gutem Gewissen zumuthen darf.

Die Prüfung B entspricht demjenigen Fall der Praxis, wo nachweislich (denn es wird in ruhendem Zustande unter Controlapparaten entladen) eine bestimmte Anzahl von Ampèrestunden von der Batterie hergegeben wurde und der Wagenführer, wenn die Angaben des Fabrikanten zutreffen, unter allen Umständen auf die noch für circa 15 Km. ausreichende Capacität rechnen mußte. Ein eclatanter Beweis für eine Minderleistung wird in einem etwaigen Zurückbleiben des Automobils oder gar im Steckenbleiben des Wagens, in Folge völliger Erschöpfung der Batterie, erbracht sein.

Im zweiten Hauptpunkte des Programms handelt es sich

A Um die höchstzulässige Entladung der Batterie während der Fahrt und im Ruhezustande,

B um die Ladung mit höchstzulässiger Stromstärke in kürzester Zeit und Prüfung der hieraus sich ergebenden Entladeleistung.

Durch den Versuch A soll die Leistungsfähigkeit der Batterie für den Fall ungünstiger Terrain- und sonstiger Verhältnisse dargelegt werden, wobei an Steigungen, ungünstigen Boden u. gedacht ist. Der Stromverbrauch steigt hierbei erfahrungsgemäß leicht auf etwa das Dreifache des Normalen, abgesehen von der Qualität der Radreifen und der Leistungsfähigkeit des Motors. Es soll hiedurch der Beweis erbracht werden, ob der Wagenführer sich auf die vom Fabrikanten garantierte Capacität (entsprechend Kilometer) verlassen kann, für den Fall, daß mit der höchsten Entladestromstärke auf schlechtesten Straße — eventuell bei ungünstigstem Wetter — gefahren werden muß.

Der Versuch B soll denjenigen Fall der Praxis darstellen, wo nur eine sehr geringe Frist zur Wiederladung der Automobile gegeben ist und gleichsam die Schnellladung eines Elektromobils während einer kurzen Haltezeit erfolgen muß. Auch hierbei soll constatirt werden, ob die Fahrtleistungen für derartige außergewöhnlich ungünstige Fälle den seitens der Firma angegebenen, beziehungsweise garantierten Ziffern entsprechen, und auf welche Strecken mit einer circa einviertelstündigen Wiederladung im ungünstigsten Falle der Führer des Wagens doch immerhin mit Sicherheit rechnen kann, um zum Beispiel nur im Nothfalle in sein Depot ohne allzu tiefe Entladung der Batterie zurückzugelangen.

Die normalen Fahrtversuche (3. Hauptpunkt) gliedern sich

a) in Fahrten unter im Wesentlichen normalen Verhältnissen mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Ermittlung des Wirtschaftlichkeitsgrades;

b) in besondere Fahrtversuche, darunter Fahrt in Curven und Fahrten in Steigungen und im Gefälle.

Die ersteren (normalen) Fahrten werden im Wesentlichen ähnlich der am 28. September 1899 am Schlusse der Internationalen Motowagen-Ausstellung in Berlin vorgenommenen Versuchsfahrt der Elektromobile durchgeführt werden. Die bezüglichlichen Bestimmungen sind für weitere Kreise von besonderem Interesse, weshalb wir die wichtigsten Momente daraus hervorheben wollen.

Die Wagen werden aus dem Entladezustande am Start vorschriftsmäßig geladen, wobei der Ladecostum nach Messern und Controlinstrumenten notirt wird. Hierauf wird die gemeinschaftliche Versuchsfahrt in langer Reihe auf einer vorher bestimmten Trace vorgenommen. Die gesammte Strecke wird eine Schleife darstellen, welche am Startplatz wiederum endigt und insgesammt 30 Km. lang ist.

Die Wagen, welche sämtlich von Commissären begleitet werden und mit Volt-, Ampère- und eventuell Cyclo-Metern oder sonstigen Registrirapparaten ausgerüstet sind, durchfahren zunächst in geringem Abstand von einander eine Strecke von circa 8 Km. Länge mit etwa 8 Km Geschwindigkeit per Stunde.

Hierauf findet ein Wettfahren über eine 12 Km. lange Strecke statt, derart, daß die Wagen, nach Zurücklegung von 6 Km. vom zweiten Start ab gerechnet, umkehren und bis zum zweiten Start wiederum mit höchster Geschwindigkeit zurückfahren.

Sodann wird zum ersten Start auf einem anderen Wege als vorher über die restlichen circa 10 Km. möglichst in Reihe mit circa 15 Km. Geschwindigkeit per Stunde zurückgefahren. Die Fahrt wird sich sowohl auf der ersten langsamen Fahrtstrecke, wie auf der zweiten Geschwindigkeitstour und der dritten Straßentempostrecke thunlichst zur Hälfte auf Asphalt- und Kopfsteinpflaster abspielen.

Die Beurtheilung erfolgt für die erste, zweite und dritte Strecke nach Maßgabe des Verbrauches per Kilometer und Tonne Gesamtgewicht, Ruhgewicht und Accumulatorengeicht. Ferner für die zweite Strecke nach dem Geschwindigkeitsresultat im absoluten Maße und nach dem Geschwindigkeitsresultat im relativen Maße, nämlich bezogen auf die Geschwindigkeit im Verhältnisse zur aufgewandten elektrischen Energie in Kilowatt per Tonne.

Nach Rückkehr der Wagen an den Start wird der Zustand der Batterie unter entsprechender, hiezu erforderlicher, wenige Minuten dauernder Entladung bei normaler Stromstärke durch einen Widerstand in ruhendem Zustande geprüft und die relative Leistung in Rücksicht auf die während der vorhergegangenen Fahrt verbrauchte Strommenge im Vergleiche zu der angegebenen Capacität der weiteren Beurtheilung zugrunde gelegt.

Diese Fahrtversuche, welche, wie erwähnt, auch in Steigungen und im Gefälle auszuführen sein werden, sollen ein Bild von der Leistungsfähigkeit der Elektromobile für die gewöhnlichen im Straßenbetriebe vorkommenden Anforderungen darstellen. Es ist hierbei der Wirtschaftlichkeitsfactor von ganz besonderer Bedeutung, das heißt, die Größe des Electricitätsverbrauches in Wattstunde per Tonne und Kilometer.

Aber auch das Verhältniß der Zugkräfte bei der Fahrt in der Steigung gegenüber der Fahrt im Niveau und die Mehrleistung des Motors bei höchster Beanspruchung gegenüber den normal an denselben gestellten Anforderungen kommen in Betracht. Ferner sind die Sicherheit und Bequemlichkeit der Lenkung und Bremsung sowie der Geschwindigkeitsregulierung von Bedeutung, und es muß auch von einem Gefährte, welches den Bedürfnissen des Verkehrs in einer großen Stadt genügen soll, verlangt werden, daß ein Wiederanfahren nach vorherigem Halten in mittlerer Steigung anstandslos und sicher sich bewerkstelligen läßt.

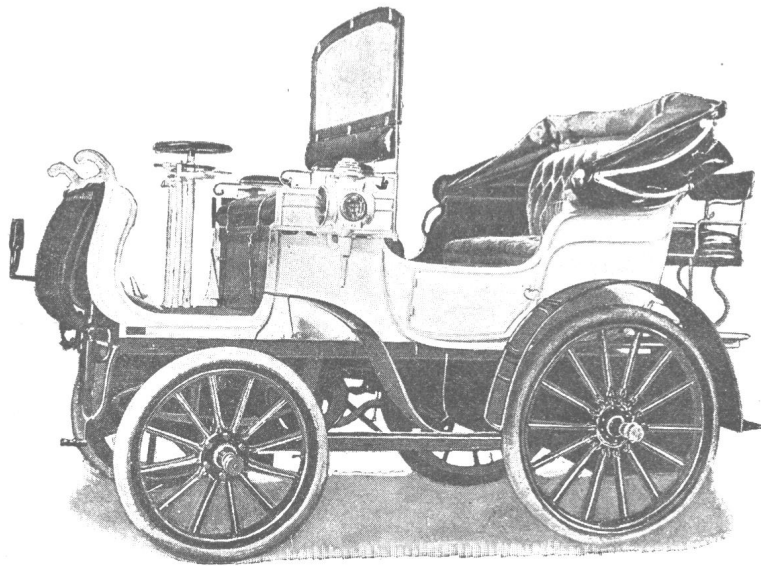
Wie aus obigen Darlegungen hervorgeht, berücksichtigt das Programm der bevorstehenden Wettbewerbe und Prüfungen von Elektromobilen in Berlin, für welche auch schon öftereichische Firmen ihre Betheiligung in Aussicht gestellt haben, die hauptsächlichsten Anforderungen, welche im täglichen Motorwagenbetriebe einer Großstadt an Accumulatoren-Wagen heran-

treten und denen dieselben unter allen Umständen gewachsen sein müssen, wenn überhaupt das Elektromobil als Factor von Bedeutung im täglichen Straßenverkehr in Frage kommen soll.

Die rein sportlichen Gesichtspunkte und die Bedingungen, welchen ein bloßes Luxus-Fuhrwerk zu genügen hat, treten daher, wie auch Dr. Kallmann in seinem „programmatischen Entwurfe“ ausdrücklich hervorhebt, hinter den verkehrstechnischen Aufgaben, welchen ein als Grundlage nutzbringender Verkehrsunternehmungen dienendes Vehikel, zum Beispiel eine elektrische Droschke, zu genügen hat, erheblich zurück.

Die Veranstaltung der Elektromobil-Concurrenzen in Berlin ist nach alledem ein außerordentlich dankenswerthes Unternehmen von weittragender Bedeutung, und es darf daher den aus den Wettbewerben und Prüfungen sich ergebenden Resultaten mit Interesse entgegengesehen werden.

Ein Besuch in Leesdorf.



Leesdorfer Bollée-Victoria.

Dem Einfluß von Erfindergenies, wie die der Bollées, vermag sich der Automobilismus in Oesterreich schwer zu entziehen, und so sehen wir eine große Actiengesellschaft, die Leesdorfer Automobil-Werke, dabei, die Patente Amedée Bollée's zu verwerthen, während einer der erfolgreichsten Wiener Fahrradhändler, Herr John C. Kirsch, die Vertretung Léon Bollée's übernommen hat.

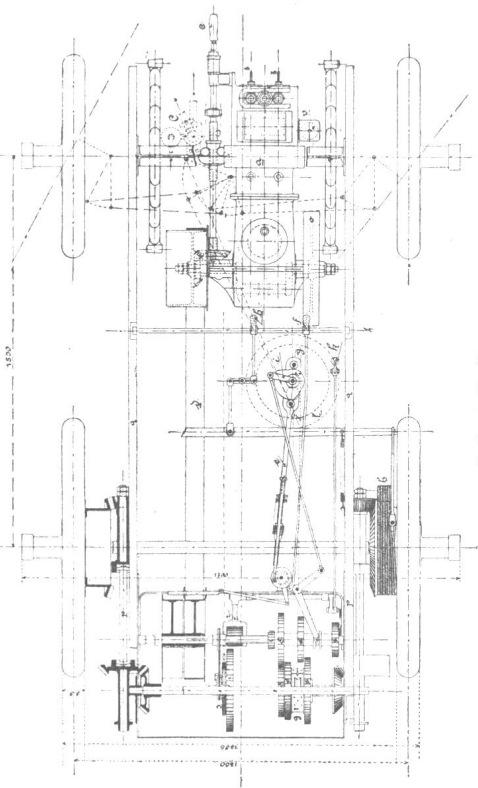
Ein Zufall war es allerdings, daß ich von beiden Seiten zugleich eine Einladung erhielt; die eine betraf die Besichtigung der Leesdorfer Fabrik, die andere eine Probefahrt mit dem Darracq-Bollée-Wagen des Herrn Kirsch, was war also naheliegender, als beides miteinander zu verbinden? Und ich war wahrhaftig nicht böse darüber, zur Fahrt nach Baden anstatt eines dumpfigen Eisenbahncoupés ein raschlaufendes Automobil benützen zu können, denn ein wunderbarer Vorfrühlingstag breitete seinen

Sonnenschein über die noch schneenassen Felder, deren schwarze Erdfarbe sich unter den warmen Strahlen in wenigen Wochen mit dem ersten grünen Schimmer überziehen wird.

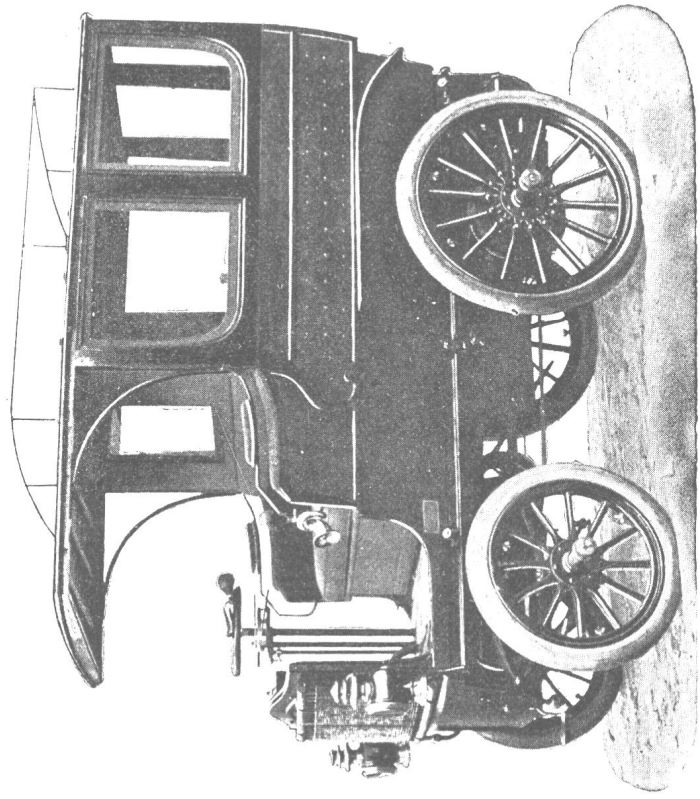
Herr Director August Wärndorfer empfing mich in der Fabrik.

Als ich zum ersten Male in den Räumen der Leesdorfer Automobil-Werke weilte, war an die seit Jahren außer Betrieb befindliche Fabrik von Escher, Wiese und Comp. noch keine ordnende Hand gelegt worden. Noch starrten die Wände voll Schmutz, und große Risse in ihrer Verkleidung bezeichneten die Stellen, wo ehemals Transmiffionen und andere Maschinenteile eingelassen waren. Die Thüren und Fenster hingen schief in ihren Angeln, und der Boden war mit fußhohem Schutt bedeckt.

Im überraschend kurzer Zeit hat sich das Bild geändert, und ich begreife sehr wohl, daß der Mann, dessen

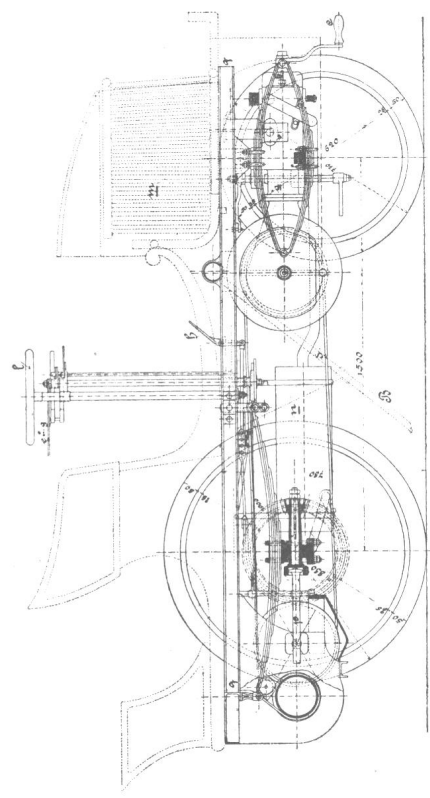


Horizontalschnitt.

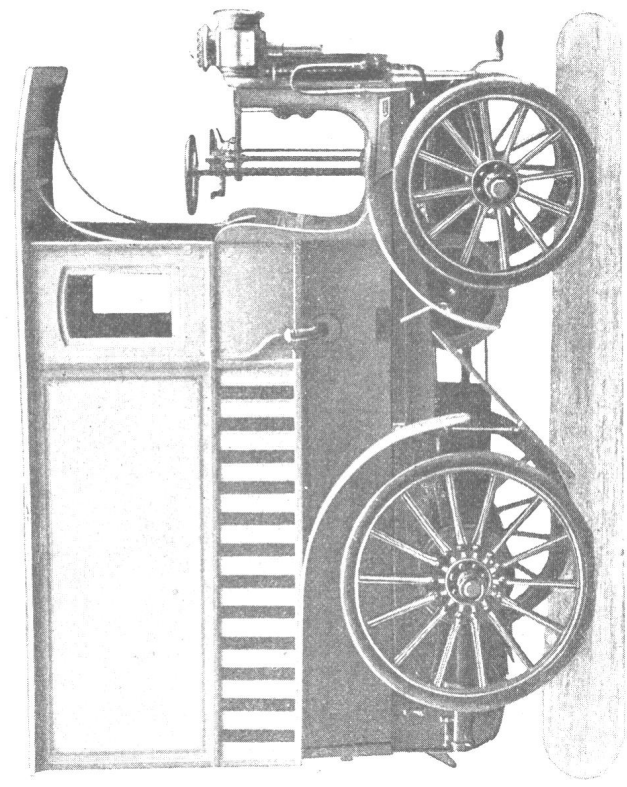


Omnibus.

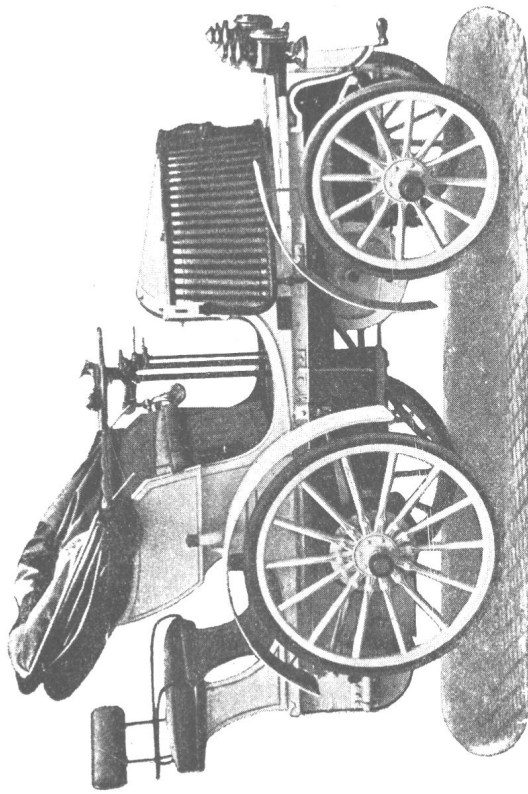
Reeders-Automobil-Werke.



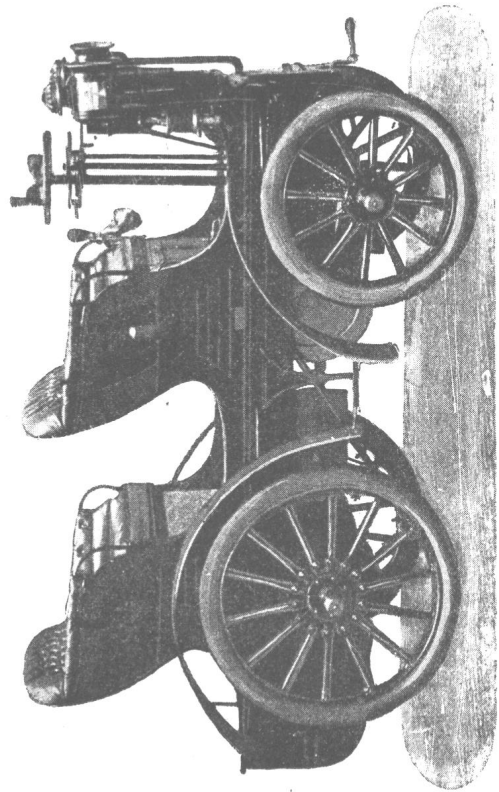
Vertikalschnitt.



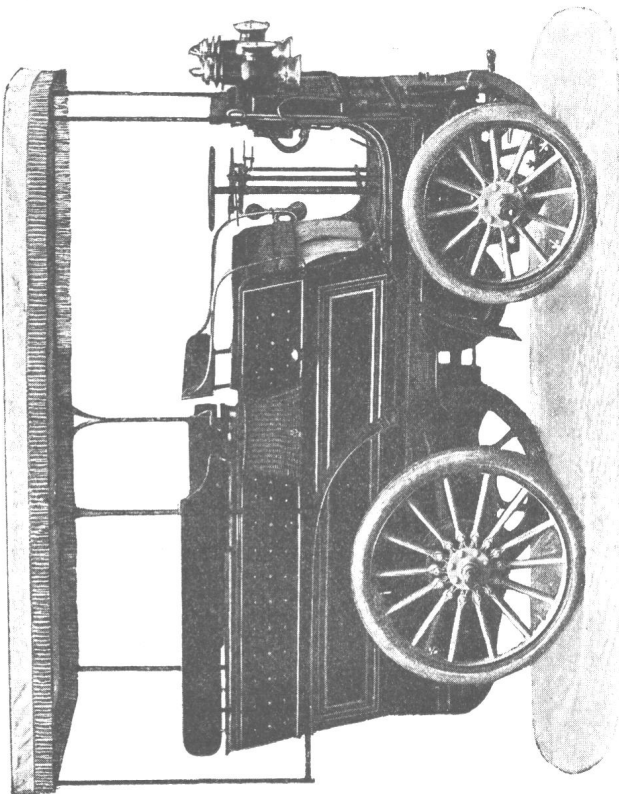
Kastenwagen.



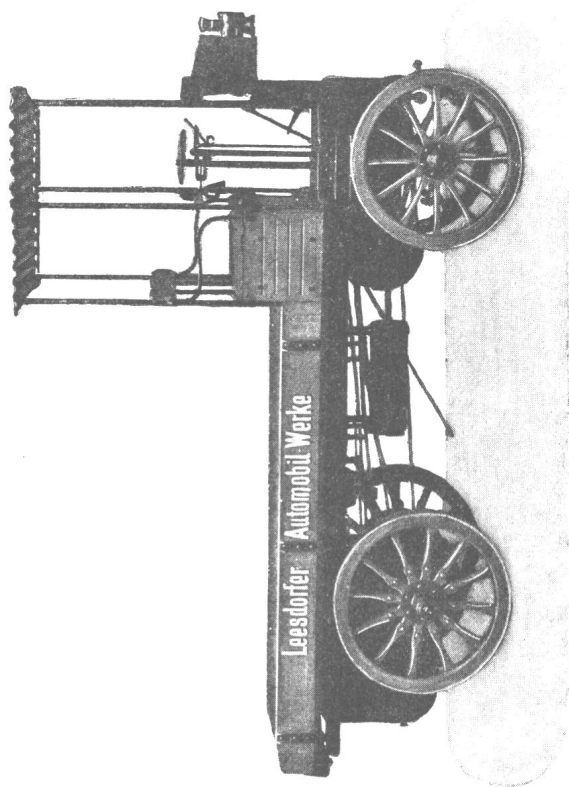
Petit-Duc.



Offener Pharon aus lackirtem Holz.



Break oder Reisemagen.



Offener Kallwagen.

Energie diese Veränderung durchgeführt hat, stolz auf sein Werk ist.

In dem Kesselhaus, das durch eine Erhöhung der Decke aus einem dunklen, niederen Gemach in einen hellen weiten Raum verwandelt worden ist, wird wieder geheizt, und eine Dampfmaschine von 60 Pferdekraften dreht bereits die Transmissionen in dem großen Arbeitsaal. Hier ist der Boden fein säuberlich betonirt worden, und mächtige Werkzeugmaschinen, durchwegs erstklassige amerikanische Marken, haben Aufstellung gefunden.

Da gibt es Zylinderbohrmaschinen, die auf den Hundertstelmillimeter genau arbeiten; Raderschneidmaschinen für konische und Stirnräder; Sägen, die armdicke Stahlstanzen wie Holz durchschneiden; Drehbänke und eine Reihe anderer Präzisionsmaschinen.

Trotz dieser zahlreichen Maschinen ist doch nur die eine Hälfte des riesigen Saales besetzt, die gegenüberliegende beherbergt eine Reihe halbfertiger Automobile, an denen eifrig gearbeitet wird. Unter ihnen finden wir einen alten Bekannten, es ist dies der Wagen, auf dem Doctor Ritter v. Stern im vergangenen Jahre über 10,000 Km. zurückgelegt hat, und der zur bevorstehenden Saison einem gründlichen „overhauling“ unterzogen wird.

Ein paar coquette Petit-Ducs und ein Lastwagen vervollständigen das Bild des Saales.

In einer Seitenabtheilung haben Maschinen Unterkunft gefunden, die zur Herstellung von allerlei Werkzeug verwendet werden.

Sodann führt uns Director Wärndorfer in einen Raum, der gewissermaßen das geheime Cabinet der Automobilfabriken zu bilden pflegt: in die Versuchswerkstätte. Vorläufig werden hier aber noch keine monströsen Rennwagen mit Ausschluß der Öffentlichkeit hergestellt wie bei Panhard oder bei Mors in Paris, oder geheimnißvolle Neuconstructions geprüft, aber es sind immerhin einige interessante Dinge zu sehen.

Da ist eine Bremsvorrichtung für Motore und eine für complete Automobile. Zuerst wird der Motor allein auf seine Pferdekraft gebremst. Dabei hat man die in Laitenkreisen vielleicht nicht bekannte Beobachtung gemacht, daß ein pferdiger Motor anfangs 5 Pferdekraft zeigte. Man ließ die Maschine mehrere Tage auf dem Stativ arbeiten, und die Kraft stieg, je mehr sich der Motor einarbeitete, bis er schließlich die vorgeschriebene Stärke hatte. Mitunter kommt es aber auch vor, daß der Motor nur eine schwache Steigerung der Kraft zeigt, dann ist irgend etwas faul im Staate Dänemark; vielleicht hat sich ein Ventil um den zehnten Theil eines Millimeters verschoben, vielleicht dichten die Kolbenringe nicht genügend ab, vielleicht ist eine hindernde Reibung vorhanden. O, es gibt so viele „vielleicht“ bei einem neuen Motor. Dann heißt es eifrig an dem Fehler suchen, bis der Motor schließlich seine normale Arbeit thut.

Ist die Maschine in Ordnung und in den Wagen eingebaut, dann erfolgt die Bremsung des Wagens, denn es kommt mitunter vor, daß die Uebertragungsmechanismen aus irgend einem Grunde mehr Kraft absorbiren, als sie dürfen.

Ein ganz besonderer Trick der Bollée-Leute ist es, die Ventile heiß einzupassen. Sie sagen ganz richtig, daß ein bei normaler Temperatur eingepaßtes Ventil beim

Arbeiten unter den heißen Dämpfen derartigen Veränderungen ausgesetzt ist, daß es dann unmöglich gleich gut dichten könne. Das Verfahren soll dem Motor eine ganze Pferdekraft mehr geben.

Noch ein interessantes Object beherbergt der Raum: Baron Turckheim's Rennwagen, dessen erste Schnelligkeit „nur“ 15 Km. beträgt. Man will für München—Wien, Baden—Graz u. s. w. gerüstet sein. Ein Wagen gleichen Kalibers ist überdies in Vorbereitung.

Neben dem Versuchsraum wird die Gießerei eingerichtet, während eine Reihe anderer Räumlichkeiten Magazine, Comptoirs und der 1000 Quadratmeter großen Garage reservirt bleibt.

Wir sind bei unserem Rundgange wieder ins Freie getreten. Ein weiter Platz neben der Fabrik ist in einen Fahrplatz umgewandelt worden. Alle Schwierigkeiten des öffentlichen Verkehrs, scharfe Curven, glitschiges Pflaster und dergleichen, werden hier dem Schüler künstlich geschaffen, und auf einer 15procentigen Steigung kann er seinen Wagen im Bergfahren erproben.

Und damit haben wir eigentlich alle Theile der Fabrik durchwandert. Doch halt, abseits, mit der Front gegen die uralten Bäume des zur Fabrik gehörigen Parks gerichtet, liegt noch ein Tract, mit weiten, hohen Fenstern, überragt von zierlichen Thürmchen. Hieher dringt der Lärm der Fabrik nur als leichtes Surren, und es ist gut so, denn dieser Theil ist kein Feld des struggle of life, er ist das behagliche Wohnhaus des Directors, dem hieher die Sorgen seiner Stellung nicht nachfolgen mögen.

Wien, im März.

F.

Wir bringen heute die Abbildungen der Vollée-Typen, die dem hocheleganten Katalog der Leebdorfer Automobilwerke entnommen sind.

Um unseren Lesern auch ein Bild der maschinellen Anordnung zu geben, haben wir zwei Constructionszeichnungen beigelegt, wovon die eine den Vertical-, die andere den Horizontalschnitt darstellt.

Man sieht den zweischindrigen, liegenden Motor, vorne unter dem Wagen placirt. Er bildet ein compactes Ganzes, vollständig nach außen hin gegen Staub und Schmutz abgeschlossen. Die Explosionskammer mit ihren Ventilen liegt in der Richtung der Fahrt, so daß man ohne große Schwierigkeit zu den empfindlicheren Organen der Maschine gelangen kann.

Von der Motorachse führt ein sehr langer Riemen nach rückwärts zum Vorgelege des Wagens, und dieser lange Riemen ist wohl einer der hauptsächlichsten Vortheile der Vollée-Construktion. Je länger nämlich der Riemen ist, desto weniger Schwierigkeiten macht er dem Lenker, und desto mehr treten die nicht wegzuleugnenden Vorzüge hervor.

Der Lenker hat vier verschiedene Schnelligkeiten und eine Reversirvorrichtung zur Verfügung.

Vom Vorgelege wird die motorische Kraft nicht, wie meist üblich, durch Ketten auf die Triebräder übertragen, sondern durch Cardans, das sind kräftige Stahlstangen, welche mit ihren vierkantigen Enden in eben solchen Muffen stecken und sich hin- und herschieben lassen. Dadurch ist die Verbindung zwischen dem Vorgelege und den Triebrädern keine starre, sondern eine elastische, so daß der Vortheil der Kette bei erhöhter Betriebsicherheit gewahrt bleibt.

Der Motor hat Wasserkühlung. In Radiateuren, welche am Vordertheile des Wagens dem directen Anprall

der Luft ausgesetzt sind, strömt das Kühlwasser in natürlicher Circulation, ohne Pumpe, zum und vom Motor.

Man merkt aus alledem, daß die Erbauer hauptsächlich auf möglichste Betriebssicherheit ihr Augenmerk gerichtet und complicirte Mechanismen vermieden haben. Dafür spricht auch die ganze robuste Construction des Motors und des Wagens.

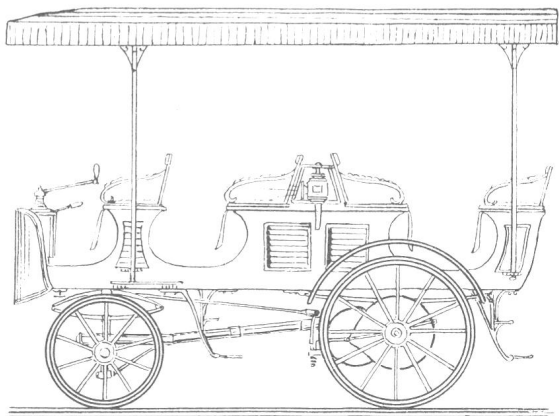
Der Motor wird sechs- und neunpferdebekräftigt geliefert, und zwar mit elektrischer, magnetelektrischer und Glührohrzündung.

Unsere Abbildungen zeigen ferner eine hohelegante Victoria mit einem Glasdach als Windschutz, einen gedeckten Lastwagen, einen Omnibus für acht Personen, der sich insbesondere für Hotels sehr eignet; einem Break, der zum Schutz gegen die Sonne ein Dach trägt; ein offenes Phaëton aus lackirtem Holz, wie es schon vielfach bei uns in Verwendung steht; einen eleganten Petit-Duc und schließlich einen Lastwagen, dessen Transportfähigkeit 2000 Kg. beträgt.



Berliner Automobil-Gesellschaftswagen in Paris.

Zur Zeit der Weltausstellung werden Berliner Motorwagen in den Straßen von Paris verkehren und dem Publicum Gelegenheit geben, die Leistungsfähigkeit



der Berliner Automobil-Industrie aus eigener Anschauung und Erprobung kennen zu lernen. Die Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen in Berlin hat mit der Firma Carl Stangen's Reisebureau einen Vertrag geschlossen, demzufolge sie insgesamt zehn elektrische Wagen für je zwölf Personen während der Dauer der Weltausstellung in Paris für deren Rechnung laufen läßt. Die Wagen werden die Gäste der Firma Stangen von deren Hotel zu den Sehenswürdigkeiten in Paris, auch nach Versailles, befördern. Bei der Strecke nach Versailles handelt es sich bekanntlich um Ueberwindung großer Steigungen (bis zu 5½ Percent), und da in Folge dessen der Stromverbrauch der Wagen ein sehr großer sein wird, wird die Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen in Berlin zum ersten Male in größeren Betrieben einen neuen Accumulator besonders großer Capacität der mit dieser Gesellschaft liierten Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin anwenden.

Die Unterbringung und Ladung der Wagen in Paris geschieht in der Ladestation für Automobile der Compagnie pour l'electromotion, welche am Rond Point der Champs



Hans v. Reininghaus,
Präsident des Steiermärkischen Automobil-Club.

Élysées, dem Verkehrscentrum von Paris, gelegen ist und über eine elektrische Anlage von 120 HP. verfügt. Die Wagen werden in der Ebene 18, auf den stärksten Steigungen 8½ Km. per Stunde zurücklegen. Die Motoren sind nach einem neuen Modell, welches die an der Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen beteiligten elektrotechnischen Firmen in Berlin ausgearbeitet haben, gebaut worden und ergeben bei derselben Kraftleistung etwa 30 Percent Gewichtersparniß.

Wir bringen hier nach der Originalzeichnung des Modells jener elektrischen Wagen, welche die Berliner Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen während der Ausstellungszeit in Paris in Verkehr setzen wird, eine Abbildung.



Henschel-Elektromobile.

Von der Berliner Maschinenfabrik Henschel u. Co., G. m. b. H., Charlotten-Berlin, Schillerstraße Nr. 97, haben wir die Abbildungen einiger aus dieser Fabrik stammenden Elektromobile erhalten.

Fig. 1 stellt einen eleganten „Mhlorb“-Wagen dar, eine Form, wie sie besonders für öffentliche Droschkewesen Verwendung findet. Man kann wohl sagen, daß die Form des Wagens keinesfalls unter der elektrischen Ausrüstung und der Unterbringung der Batterie gelitten hat.

Dasselbe trifft für das äußerst gefällig gebaute „Phaëton“ (Fig. 2) zu, welches sich nebenbei noch durch völlig geräuschlosen leichten Lauf auszeichnet.

In Figur 3 und 4 sehen wir zwei Typen von Lieferwagen, während Fig. 5 einen Möbelwagen zur Anschauung bringt.

Was alle diese Wagen vor älteren und bekannten Constructionen auszeichnet, das ist in erster Linie die überaus einfache Handhabung der Steuerung, Inbetriebsetzung und Geschwindigkeitsveränderung. Diese drei Manipulationen sind in einem einzigen Hebel centralisirt, so daß es einem auch nur einigermaßen intelligenten Führer möglich ist, schon nach kurzer Uebung die Wagen zu fahren. Eine neue Uebertragung der Steuerung auf die Räder ermöglicht, die Steuerung stets so nachzustellen, daß sie ohne Spiel arbeitet, ein sehr wichtiges Moment für den Motorfahrer. Ein Hauptaugenmerk ist darauf gelegt worden, daß die Batterien sehr leicht austauschbar sind,

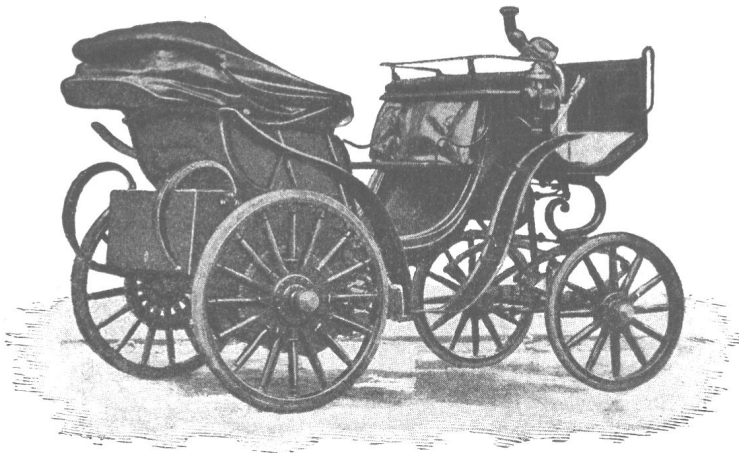


Fig. 1.



Fig. 4.



Fig. 2.

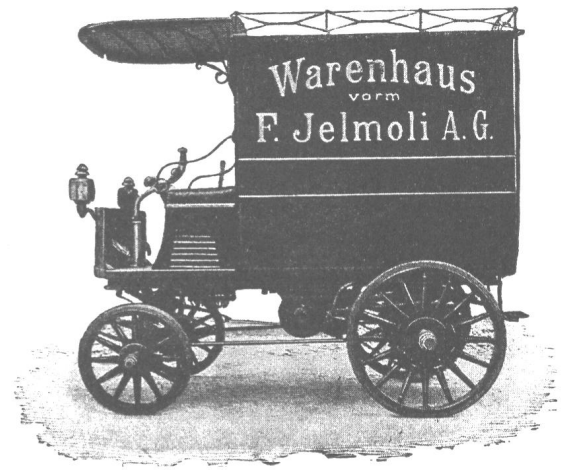


Fig. 3.

so daß man bei Anschaffung einer Reserverbatterie, die geladen vorrätig gehalten wird, den Wagen stets gebrauchsfertig findet.

Die Firma „Berliner Maschinenfabrik Henschel u. Co.“ ist im Besitze der verschiedenen Patente, die oben angeführten Verbesserungen betreffend, und fabricirt nach diesen Patenten seit Jahresfrist.

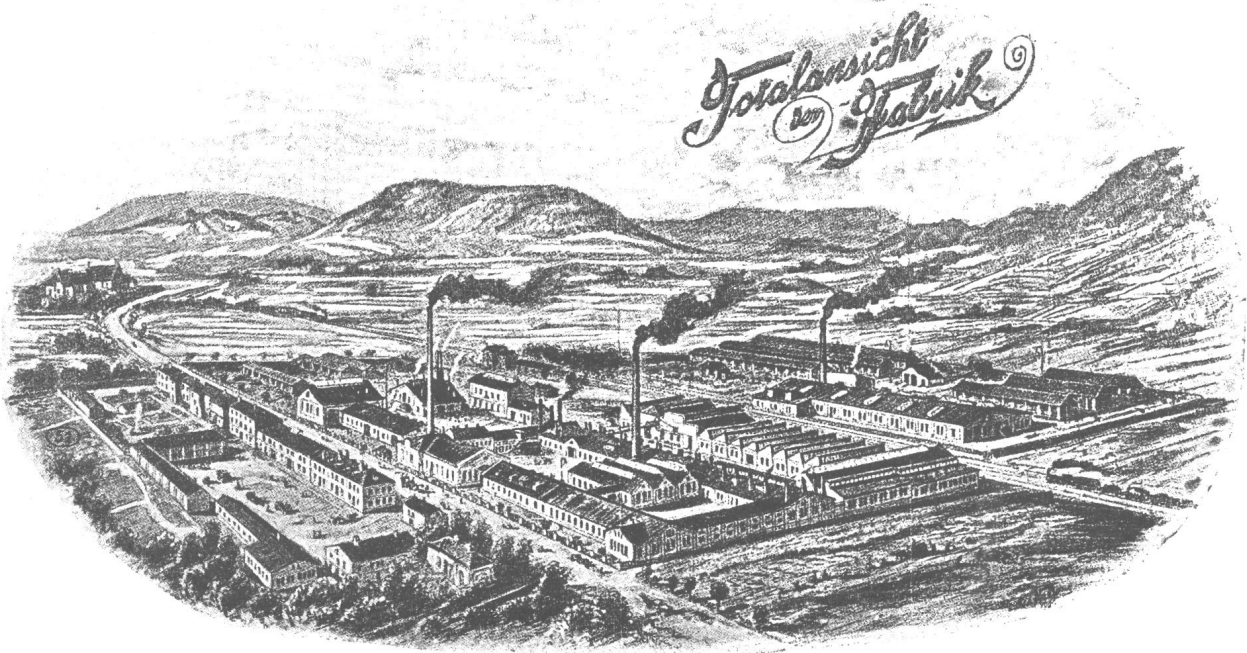
Eine Specialität dieser Firma bildet übrigens auch der Umbau von vorhandenen Fahrzeugen in solche mit Motorbetrieb. Ein solcher Umbau ist aus dem Grunde praktisch, weil fast sämtliche Theile des umzubauenden Wagens benützt werden können und somit die Ersparniß an Anschaffungskosten ganz bedeutend ins Gewicht fällt. Das hiebei in Verwendung kommende System gestattet, die Motore und den gesammten Antriebsmechanismus unauffällig für das Auge an dem Wagen anzubringen. Der Umbau empfiehlt sich naturgemäß für öffentliche Fuhrwerke und für die Vehikel von Besitzern größerer Wagenparks.

Im Allgemeinen ist zu sagen, daß die einfache Construction des Elektromotors, die es gestattet, ihn in kleinem Raume leicht unterzubringen, seine ruhige Arbeit, seine Ungefährlichkeit und Geruchlosigkeit, und vor allen Dingen seine Leistungsfähigkeit, ihn schon heute zu einem außerordentlich brauchbaren Motor machen. Der einzige Nachtheil, den das elektrische Fahrzeug besitzt, ist der, daß die Mitführung der elektrischen Energie in einem im Verhältniß zum vorhandenen Wangengewicht schweren Accumulator erfolgen

muß. Hierin liegt der Grund, weshalb die Verwendung des Elektromobils noch nicht in größerer Ausdehnung möglich war. Bis daher der zur Aufspeicherung der elektrischen Energie dienende Accumulator nicht wesentlich leichter geworden ist, werden Benzin-Automobile und Elektromobile friedlich nebeneinander concurriren müssen. Die Verwendung dieser beiden Arten von Selbstfahrern ergibt sich aus Obigem von selbst; der Benzinmotor wird dort in Frage kommen, wo größere Strecken zurückgelegt werden sollen, also für Fahrten über Land u. Das Elektromobil wird der Stadt angehören und überall dort mit Vortheil zu verwenden sein, wo bestimmte abgegrenzte Fahrleistungen erzielt werden sollen. Für öffentliche Fuhrwerke, Geschäftswagen für Waarenhäuser, Transport- und Lastwagen, welche eine bestimmte Strecke zurückzulegen haben, ist daher heute schon der elektrisch betriebene Motorwagen am besten geeignet, umso mehr, als man für diesen Betrieb mit einer Fahrstrecke von 30 bis 70 Km., für welche der Accumulator eines elektrischen Automobils eingerichtet werden kann, vollständig auskommt. In den meisten Fällen wird eine derartige Fahrleistung genügen, so daß auch für Luxusfahrzeuge, bei welchen es speciell auf möglichst geräuschlosen und angenehmen Lauf ankommt, der elektrische Wagen dem Benzinwagen den Rang mehr und mehr streitig macht. Die zur Zeit in fast allen größeren Städten errichteten Ladestationen ermöglichen es, den Accumulator rechtzeitig wieder zu laden, und mit der vermehrten Einrichtung solcher Ladestellen wird auch das Elektromobil unbedingt an Ver-



Nesselsdorfer
Automobile



Erste und älteste Automobil-Fabrik der Monarchie. 

Baut alle Typen selbstbeweglicher Wagen.

Nesselsdorfer 
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

Nesselsdorf (Mähren)

vormals:

k. k. priv. Wagenbau-Fabrik
SCHUSTALA & COMP. 

Niederlage: Wien, I., Kolowratring 8. —
Telephon 6553. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Werkstätte: Wien, Untere Weissgärber-
strasse 8—10. — Telephon 8862. ○ ○ ○

Werkstätte und Niederlage in Ratibor. ○

Werkstätte und Niederlage in Breslau. ○

Niederlage in Lemberg. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Verkaufsstellen in Berlin und Czernowitz.

breitung zunehmen. Es ist freudig zu begrüßen, daß diese Ladestellen in erster Linie von den bedeutenderen Accumulatorenfabriken errichtet werden, welche damit gleichzeitig eine Werkstätte zum Auswechseln der schadhaften Accumulatorzellen verbinden. Auf diese Weise ist es ermöglicht, daß der Accumulator, der empfindlichste Theil des Elektromobils, unter ständiger Controle von Fachleuten steht und stets intact gehalten werden kann. Gegen einen bestimmten Prämienfuß per Jahr übernimmt die Accumulatorenfabrik die vollständige Instandhaltung der Batterie, so daß man mit diesem bestimmten Satz bei der Aufstellung der Betriebskosten rechnen kann.

Da die Betriebskosten bei der Beschaffung eines Fahrzeuges von wesentlicher Bedeutung sind, so dürfte die nachstehende vergleichende Aufstellung der Betriebskosten eines Fahrzeuges mit Pferdebespannung und des Elektromobils von Interesse sein. Die hier aufgeführten Zahlen entsprechen Betriebsergebnissen, die sich aus der Praxis ergeben haben.

Als Fahrzeug ist in diesem Falle eine Droschke, ähnlich dem in Fig. 1 abgebildeten Wagen, für weitere zwei Personen und mit Führersitz vorgesehen und eine Fahr-



Fig. 6.

leistung von 50 Km. per Tag in Betracht gezogen. — Das Elektromobil vermag eine derartige tägliche Fahrleistung bequem zu absolvieren, während besonders bei einem Dauerbetriebe, wie in diesem Falle angenommen wird, für eine tägliche Leistung von 50 Km. zwei Pferde vorgesehen werden müssen, da ein Pferd auf die Dauer nicht mehr als 25 Km. per Tag zu leisten vermag, wie die Resultate in größeren Fuhrwesen ergeben haben.

Die vergleichenden Kosten stellen sich wie folgt:

Betrieb mit Pferdebespannung.
Fahrleistung: 50 Km. täglich.

Anschaffungswert:

2 Pferde	Mark 1300.—
1 Droschke	„ 1300.—
Geschirr	„ 200.—
Summa	Mark 2800.—

Betriebskosten täglich:

Miethe für Stallung	Mark 1.—
Miethe für Remise	„ —.50
Futter für 2 Pferde	„ 4.—
Kutscher	„ 4.—
Stalljunge	„ 1.50

Abschreibung für Pferde und Wagen, Versicherung etc.	Mark 2.25
Hufbeschlag und Thierarzt	„ —.40
Summa	Mark 13.65

Betrieb mit Elektromobil.

Fahrleistung: 50 Km. täglich.

Anschaffungswert Mark 6000.—

Betriebskosten täglich:

Miethe für Remise	Mark —.50
Stromkosten (Ladung der Batterie) und Schmiermaterial	„ 3.—
Führer	„ 4.—
Abschreibung und Ersatz der Batterie	„ 4.25
Reparaturen	„ 1.—

Summa Mark 12.75

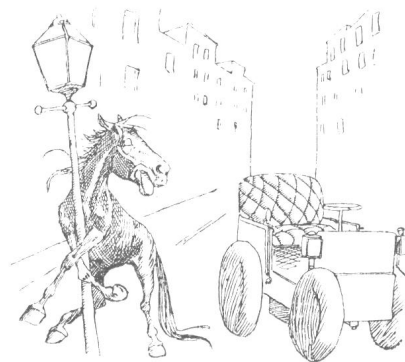
Hieraus ergibt sich, daß der Betrieb mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen insbesondere bei größeren Fuhrwesen der billigere ist. Zieht man noch in Betracht, daß der bei einem Zusammenstoß erfolgende Verlust eines Pferdes, womit man bei einem derartigen Betriebe ebenfalls rechnen muß, einen ungleich größeren Schaden verursacht als die Carambolage bei einem Motorwagen, wo die Reparatur unter Umständen nur in dem Ausrichten verbogener Theile besteht, so muß man die Ueberlegenheit des Motorbetriebes anerkennen.



* Gebuld ist eine Eigenschaft, die jedem Verkäufer von Automobilen in hohem Maße eigen sein muß.



* Diejenigen Leute, die immer die Fehler eines Automobils sehen, können seine Vorzüge nicht wahrnehmen.



Die Concurrrenz des Auslandes.

Paul Mehan schreibt in „La France Automobile“: „Vor einigen Tagen,“ erzählte mir ein guter Freund, „habe ich die Automobile einer amerikanischen Firma besichtigt. Ich versichere Dich, wir werden bald einen Umschwung auf dem Automobilmarke erleben.“

„Nun, wir werden ja sehen,“ war meine Antwort. Was hätte ich noch mehr hinzufügen sollen?

Auf meinem Schreibtische liegen zwei Briefe von Abonnenten; im ersten las ich wie folgt: „Ich wäre Ihnen zu großem Danke verpflichtet, wenn Sie mir offen Ihre

Meinung über den Stanley-Wagen, der seit einigen Wochen Tagesgespräch ist, mittheilen würden.“ — „Wie denkt man in unterrichteten Kreisen über die neuen Daimler-Wagen?“ hieß es in dem anderen Schreiben. „Könnten Sie mir die genaue Adresse der Fabrik angeben?“

Da es sich hier um vertrauliche Anfragen handelte, theile ich den Inhalt meiner Antwortschreiben nicht mit. Diese Beispiele sollten nur eine beunruhigende Erscheinung illustriren. Nicht allein die Concurrenz des Auslandes steht vor der Thüre — die mußte ja heute oder morgen zu gewärtigen sein — der kauflustige Franzose schielt schon zu seinem Nachbarn hinüber und interessiert sich für dessen Fabricate. Sobald hier qualitativ und quantitativ Zufriedenstellendes geleistet wird, werden die ungedulbigen Kunden sich mit ihren Bestellungen dorthin wenden.

Nun, wir wissen nur zu gut, wie rasch sich das Ausland, obenan Amerika, darauf einzurichten versteht, wenn es eine Position auf dem internationalen Markte zu erobern gilt. Die Columbia-Elektromobile, der Stanley-Dampfwagen haben den Weg über das große Wasser gefunden, und andere Vehikel sind bereits angekündigt. Belgien brachte die von Georges Richard adoptirten Vicinus-Wagen auf den Markt, die bei all ihrem französischen Anstrich doch jenseits der Grenzpfähle das Licht der Welt erblickten und wahrscheinlich bald Familienzuwachs erhalten werden.

Die Daimler-Automobilfabriken, die von einem unermüdblichen, unseren Collegen in Nizza wohlbekannten Sportsman berathen und ermuntert werden, haben ihre Type modificirt und sich soweit als möglich den französischen Mustern genähert. Man kann diesem Fahrzeuge auf der Promenade des Anglais in Nizza, ja selbst schon in Marseille begegnen.

Ferner ist hier Benz zu nennen, einer der Ersten, der mit Benzinmotoren betriebene Vehikel fabricirte. Er hat das fehlerhafte seiner früheren Erzeugnisse erkannt, bringt stärkere und leichtere Fahrzeuge in den Handel und richtet sich auf eine Fabrication in größerem Styl ein.

Das bisher nur durch wenige Exemplare vertretene England wird demnächst einige Originalmodelle auf den Weltmarkt bringen.

Also 2000 bis 3000 ausländische Fahrzeuge jährlich! Eigentlich keine allzu hohe Zahl, wenn man bedenkt, daß Frankreich allein deren 1800 Stück erzeugt, von Motorcycles und Voiturettes gar nicht zu reden. Die Lieferungsfristen werden bei unseren Fabrikanten noch etwas länger werden und die Preise werden wahrscheinlich fallen.

„Ja, aber die Concurrenz ist einmal das belebende Element jedes industriellen Fortschrittes,“ höre ich hier den Leser einwenden.

„Zugegeben. Von einem bestimmten Gesichtspunkte aus, dem des Käufers zum Beispiel, ist dagegen nichts einzuwenden. Anders gestaltet sich jedoch die Sache vom Standpunkte der heimischen Industrie. Wir haben zwar die Initiative ergriffen und uns eine dominirende Stellung erobert, ohne sie jedoch dauernd behaupten zu können. Ich glaube, wir suchen unsere Automobile einseitig nach der Geschwindigkeitseistung hin zu vervollkommen. Ja, ist das der „Apostel der Schnelligkeit“, wie mich ein College getauft hat, der also spricht? Bei Gott, gewiß. Auch fand ich die launige Bemerkung des Grafen Dion berechtigt, der zu mir sagte:

„Mit euren Rennen zwingt ihr uns zu immer größeren Kraftleistungen, die nachgerade mit dem Ruin

Benz & Co.

Rheinische
Gasmotoren-
Fabrik, A.-G. **Mannheim.**

Automobile

für

alle Zwecke

zwei bis zwölfsitzig. •

Neue, verbesserte Typen:

Comfortable • Dos-à-Dos •
Duc • Phaeton américain •
Mylord • Break • Lieferungs-
wagen etc. • • • • •

Vertreter:

Arnold Spitz, Wien

9. Bezirk, Schlickgasse 3.

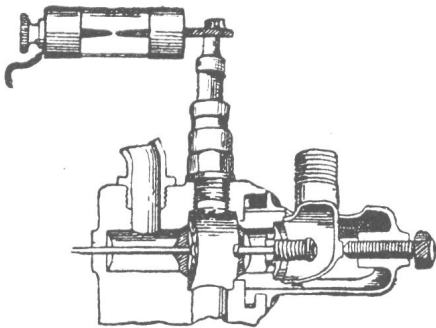
unserer Fabriken endigen werden. Wir kommen nicht dazu, von einer Wagentype eine längere Serie zu produciren; erst bei einer Wagenerzeugung im großen Styl kämen wir besser auf unsere Rechnung. So bleibt denn der fremden Concurrenz Thür und Thor geöffnet. Wenn ihr uns nur etwas zu Athem kommen ließe, dann könnten wir unsere kostbare Zeit besser benützen, als mit der Fabrication phantastischer Unica."

Das Durchlesen der obigen zwei Briefe brachte mir diese wohl zu beherzigenden Worte des Grafen Dion wieder ins Gedächtniß . . . Ich habe oben der Engländer gedacht. Man überfliege einmal ihre automobilistischen Fachblätter: an Stelle einer Voiture findet man dort vier Omnibus- oder Lastwagen-Typen beschrieben, also durchwegs die praktische Seite herausgeholt; sie haben sofort mit scharfem Blick an der neuen Industrie den Utilitätsmaßstab angelegt, während wir uns mit Luxus- und Vergnügungsvehikeln herumschlagen; sie arbeiten mit allen Kräften an der Vervollkommnung ihrer für den Alltagsverkehr bestimmten Wagen, während wir beim letzten Concurs der Schwergewichte zu Versailles keine zehn Stück aufbrachten.

Et nunc erudimini!

Ein Zünderprüfer.

Bekanntlich macht das Heraus-schrauben des Zünders bei einer gelegentlichen Revision der Zündung dem Chauffeur stets einige Umständlichkeiten. Zuerst muß mit einem



Schraubenzieher das kleine Schraubchen, das den Leitungsdraht an der Zündkerze festhält, entfernt werden, und dann erst kann man mit einem anderen Schlüssel den Zünder abnehmen.

Um diese Prozedur überflüssig zu machen, hat ein Franzose eine Vorrichtung erfunden, die eine Prüfung des elektrischen Funkens ohne Abschrauben der Zündkerze ermöglicht.

Der Apparat wird am äußeren Ende des Zünders festgeklemmt und besteht im Wesentlichen aus einem kleinen geschliffenen Glasröhrchen, in dem sich das Funken-spiel zwischen den Platinstiften des Zünders wiederholt.

In diesem Glasröhrchen befinden sich nämlich zwei isolirte getrennte Metallstifte, welche mit eigenen Hülsen solid der Glasstube aufmontirt sind. Der eine dieser Metall-

stifte gliedert sich an den Zünder, der andere mit einer ganz einfachen Vorrichtung an den Draht der Inductionsspule. Eine Feuer-gefahr ist ausgeschlossen, weil sich der Funke mitten in der Glasröhre befindet, die an beiden Enden durch die in die Hülsen eingeschraubten Metallstifte hermetisch verschlossen ist. Die Montage und Demontage dieses Controlapparats ist ganz einfach. Er bleibt mit dem Zünder in fixer Verbindung und gestattet dem Chauffeur eine beständige Ueberwachung der Funkenbildung.

Notizen.

Steiermärkischer Automobil-Club. Der junge Club entwickelt sich in recht befriedigender Weise und zählt derzeit 30 Mitglieder. Möge er sich in constantem Verhältniß weiter entfalten und ebenso rasch aufblühen, wie dies bei anderen Automobil-Clubs der Fall war, damit das Motorfahrzeug sich in Steiermark in Bälde die gleiche Stellung erobern könne, wie sie das Fahrrad heute besitzt.

„Kraftwagen“ oder „Automobil“? In der dieser Tage im Berliner Polizeipräsidium unter dem Vor-sitze des Regierungsrathes v. Glasenapp abgehaltenen Berathung eines Entwurfes für eine den öffentlichen Verkehr mit Motorfahrzeugen regelnde Polizeiverordnung wurde seitens des Vertreters der Behörde gleich zu Beginn der Discussion mitgetheilt, daß

„NEW-YORK“

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft

Älteste und größte

Internationale Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
der Welt.

Gegründet
im Jahre 1845.

In Oesterreich
seit 1876.

Im Jahre 1899 sind bei der Gesellschaft:

99.357 neue Polizzen

über ein versichertes Capital von:

998 Millionen Kronen

ausgestellt worden, welche durch Bezahlung der entfallenden Prämien in Kraft getreten sind.

Die österreichischen Polizzen der „NEW-YORK“ sind vom Momente der Ausstellung an frei von jeder Beschränkung in Bezug auf Beruf, Beschäftigung, Reisen, Lebensgewohnheiten und Duell; sie sind bereits nach Einem Jahre unanfechtbar und in Fällen der Selbsttödtung in vollem Versicherungs-Betrage zahlbar.

General-Direction für Oesterreich:

WIEN, I., Graben 8 (im Palais der Gesellschaft).

Peugeot Automobile
u. Voiturettes

General-Vertreter für Oesterreich:
Ph. Brunnbauer & Sohn kais. kön. Fabrikanten
Telephon 8051. — Gegründet 1854. Wien, 7. Bez.,
Kataloge gratis und franco. o o o Zieglergasse 53.

das königliche Polizeipräsidium an Stelle der bisherigen Bezeichnungen: Motorwagen, Automobile u., die Bezeichnungen „Kraftwagen“, beziehungsweise „Kraftfahräder“ und „Kraftfahrzeug“ einführen will. In der Berathung, zu welcher die Vertreter der größeren Berliner Motorwagen-Industriellen, darunter Generaldirector Altmann und Dr. Lewin (Motorfahrzeug- und Motorfabrik Berlin-Mariensfelde), Staatsanwalt a. D. Laaser und Oberingenieur Mühlberg (Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen), ferner Oberbau-rath Klose und Secretär Conström (vom Mitteleuropäi-schen Motorwagen-Verein) u. A. zugezogen waren, wurde insbesondere von letztgenannter Seite die Anschauung zum Ausdruck gebracht, daß man der deutschen Bezeichnung, wie sie seitens der Behörde in Aussicht genommen ist, mangels einer besseren gerne zustimmen kann, wenngleich es bei dem den Eisenbahnen ähnlichen internationalen Charakter des Verkehrs mit Automobilen ein nicht zu unterschätzender Gesichtspunkt sein würde, in erster Linie zu Bezeichnungen zu gelangen, welche thunlichst von Feder-mann ohne weiteres verstanden werden. Frankreich und Oesterreich haben von der Einführung eines nationalen Namens Abstand genommen und es bei dem ursprünglichen „Automobile“ belassen, und das aus diesem resultirende „Elektromobil“ erscheint eigentlich als eine ganz geeignete und durch ein deutsches Wort schwer zu ersetzende Bezeichnung. Da die Polizeiverordnung betreffend den Automobilverkehr sich noch im Stadium der Berathung befindet, ist es nicht ausgeschlossen, daß den hier angedeuteten Erwägungen in Rücksichtnahme auf den internationalen Charakter des Automobilverkehrs noch Rechnung getragen wird.

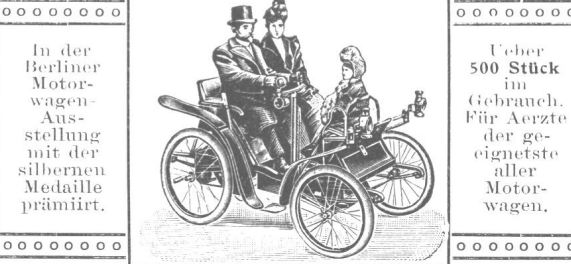
Die „fliegende“ Voiturette. Eines hübschen Druckfehlers hatten wir uns in der letzten Nummer der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ zu erfreuen. Der so-genannte Kobold des Sekstans hatte aus einer fliegenden eine fliegende Decauville-Voiturette gemacht... Leider sind wir im Automobilsimus noch nicht so weit, daß die Voiturettes schon fliegen können. Oder sollte der bewußte Kobold prophetische Gaben besitzen?

Richtigstellung. Bei der Uebersetzung des in Nr. 10 der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ veröffentlichten Schreiben des Mr. Frederick R. Simms über dessen magnetelektrische Zündung sind zwei Irrthümer unter-

»Aesculap«

Elegantester, solidester Motorwagen der Gegenwart.

Aus Röhren auf Federn gebaut, mit Wasserkühlung. Geschwindigkeit bis 35 Km. per Stunde. Ueberwindet jede Steigung. Der Motor ist drei Pferdekraft stark, Gangart beliebig regulirbar.
Praktisch erprobt durch eigene Reisende.



In der Berliner Motorwagen-Ausstellung mit der silbernen Medaille prämiert.

Ueber 500 Stück im Gebrauch. Für Aerzte der geeignetste aller Motorwagen.

Paris-Rouen und zurück 240 km. Erster mit „AESCULAP“ in 7 1/2 Stunden.

Besichtigung zu jeder Zeit gern gestattet.
Man verlange Prospect.

J. Schwarz, Berlin N. 24 Linienstr. 154a
Fabrikant der berühmten Weltlaternen für Petroleum und Acetylen.

Die vornehme Welt pflegt die Zölme nur mit

OSAN

ANTON J. CZENRY in WIEN, XVIII., Carl-Ludwigstrasse 6, I., Wallfischgasse 5. Depots in allen Parf., Drogerien 45 und Apotheken.

Zur Einführung des

Wagner'schen Taxameters

wird eine finanzielle

Betheiligung gesucht.

Anträge an Josef Wagner, Wien, XVI., Brunnengasse 4.

Winter

& Co., Ingenieure Patent- u. techn. Bureau

BERLIN NW. 6

Fernsprecher III, 3760, Karlstrasse 22 I

DRESDEN-A. 9

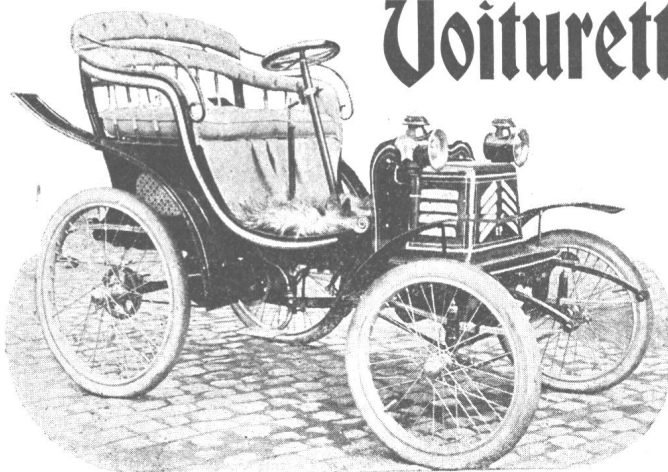
Fernsprecher I, 4682, Maximiliansallee 11

besorgt und verwerthet

Patente

auf Grund ausgedehnter Beziehungen in allen Ländern. Rath u. Auskunft kostenlos.

41



Voiturette Pieper der Sociéte anonyme, Etablissements Pieper in Lüttich.

3 1/2 HP Viertakt-Benzin-Motor mit Wasserkühlung; elektrische Zündung; Schnelligkeiten 5 bis 30 Kilom. nach Belieben regulirbar; nimmt Steigungen bis 12%; geräuschloser Gang; Gewicht 200 Kilogr.; Pneumaticreifen; vorzügliche Federung; zwei verlässliche Bremsen; schief gestelltes Steuerungsrad; hochfeine Ausführung.

General-Vertreter:

Albert H. Curjel, 1. Bezirk, Elisabethstr. 5
k. u. k. Hof-Lieferant

laufen, die wir hiemit richtigstellen. Im dritten Absätze des Briefes, Zeile 7, soll es heißen, „ein nach diesen Grundzügen konstruierter Magnet-Zündapparat“ und im selben Absätze, Zeile 10: „Die Grundlinien eines Magnetapparats für schnelllaufende Explosionsmaschinen.“

Aus dem „Ocularium“-Specialinstitut für Augengläser, Wien, 1. Bezirk, Kärntnerstraße Nr. 39, Eingang Annagasse Nr. 1. Wie zu erwarten, findet diese für die Hygiene der Augen so eminent wichtige und vortheilhafte Einrichtung schon in der kurzen Zeit ihres Bestehens einen äußerst regen Zuspruch aus allen Kreisen der Wiener Bevölkerung und der die Metropole besuchenden brillenbedürftigen Fremden. Die unentgeltlich von den Herren Augenärzten dieses einzig in Oesterreich-Ungarn bestehenden Specialinstituts für Augengläser, auf's Gewissenhafteste durchgeführte Untersuchung und Veranordnung von passenden Augengläsern in besonderen dazu eingerichteten Räumen, ohne die geringste Preiserhöhung der im Institut erhältlichen Gläser, ist eine für das Publicum außerordentlich schätzenswerthe Begünstigung. Als Specialität bringt das Ocularium Professor Dr. Albra's dichromatische Augengläser in den Handel. Hierüber, wie über die allgemeine Frage: „Wer braucht Brillen?“ gibt eine vom Institut franco und gratis zu beziehende Broschüre Aufschluß. Selten hat sich Wissenschaft und Technik zu einem gesunderen und für das Publicum vortheilhafteren Unternehmen vereinigt.

CONSTRUCTEUR

im Motoren- u. Motorwagenbau durchaus erfahren, mehrjähriger Obergeringieur einer Motorenfabrik, wünscht Stellung als Fabriks- oder Abtheilungsleiter. 🌸 🌸

Gefl. Zuschriften an die Exped. dieses Blattes in BERLIN W., Derfflingerstr. 16, unter „H. P. 40“.

59

An meine
geehrten Herren Geschäftsfreunde
in Wien und Niederösterreich.

Ich beehre mich, hiedurch anzuzeigen, dass ich aus Gesundheitsrücksichten die

**Generalvertretung des
Bürgerlichen Brauhauses in Pilsen**

== Gegründet 1842 ==

mit heutigem Tage an die Herren **Wilhelm Stöger-mayer** und **Matthäus Schuster** abgegeben habe. Indem ich für das mir in so reichem Masse gewordene Wohlwollen und Vertrauen meinen Dank ausspreche, empfehle ich meine Nachfolger auf das Wärmste und bin überzeugt, dass meine P. T. Geschäftsfreunde von der neuen Firma, welcher mein langjähriger Mitarbeiter Herr Matthäus Schuster angehört, auf das Sorgfältigste und Beste bedient werden.

Wien, 16. März 1900.

Hochachtungsvoll

Jacob Stein

in Firma Josef Regenhart & Co.

61



Lieferanten des Oest. Automobil-Clubs

Goldman & Salatsch

K. u. k. Hoflieferanten

WIEN, Graben 20. Parterre u. I. Stock.
Englische Herren-Costüme, Wäsche- u. Mode-Artikel.

S. Armbruster

k. u. k. Hof-Wagenfabrikant



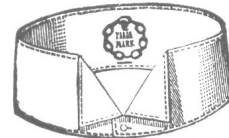
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse Nr. 4 und 6.



Elektrische und Benzin-Automobile,
Carrosserie (Wagenarbeit) für alle
Systeme. 🌸 🌸 🌸 🌸 🌸 🌸

»KRAGEN-KÖNIG«

Ketten-



Marke

49

Anerkannt bestes Fabrikat.

Specialist, in garantirt gut passenden Hemden

OTTOKAR ZYKAN, WIEN, I., Freisingergasse 1.
(Am Peter.)

P. T.

Unter Bezugnahme auf nebenstehende Mittheilung des Herrn Jacob Stein, empfehlen wir unsere Firma

Schuster & Stögermayer

den geehrten Abnehmern des weltberühmten

Pilsner Urquell,

Bier aus dem Bürgerlichen Brauhause in Pilsen, gegründet 1842.

Wir werden stets bemüht bleiben, des Vertrauen, welches unser Herr Vorgänger in so reichem Masse genoss, und um dessen Fortdauer für uns wir ergebenst bitten, in jeder Richtung zu rechtfertigen.

Wien, 16. März 1900.

Hochachtungsvoll

Wilhelm Stögermayer, Matthäus Schuster
in Firma

Schuster & Stögermayer

General-Vertretung
des Bürgerlichen Brauhauses in Pilsen.

== Gegründet 1842. ==

Depot: Wien, XIX., Heiligenstädterstr. 39.