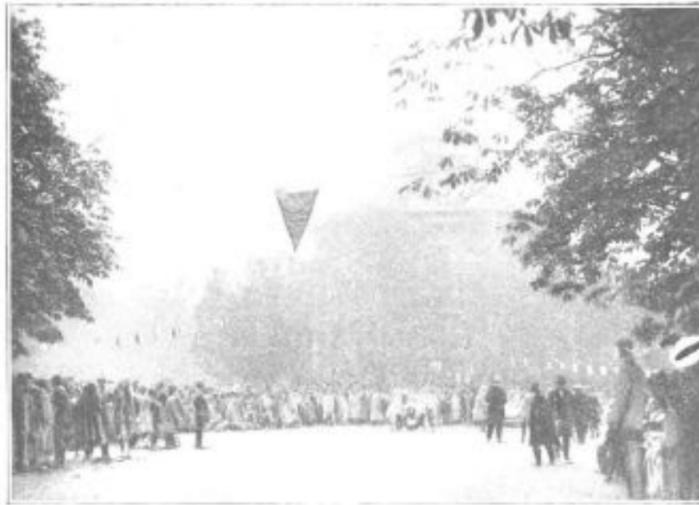


# DAMEN-RENNEN IM PRATER.

Am letzten Sonntag im Oktober hat in der Prater-Hauptallee ein von der Wiener motorsportlichen Herrenfahrervereinigung veranstaltetes Damen-Rennen stattgefunden. Start beim Lusthaus, Ziel nach 1,3 km in der Richtung gegen den Praterstern zu. Dieses Damen-Rennen erfüllte insofern seinen Zweck, als mit seiner Durchführung an die bewährte Schaulust der Wiener appelliert wurde, und das begreiflicherweise nicht umsonst, denn die bewußten Hunderttausende stellten sich prompt ein. Wir sind ganz der Meinung des „Sport-Tagblatt“, das bemerkte: „Es gibt Sportarten, bei denen Damen eigentlich nichts zu suchen haben, wie Boxkämpfe, Fußball-matches und schließlich auch Automobilrennen. Derartige Sportzweige, die entweder einen Kampf von Mann zu Mann voraussetzen, oder, wie Automobilrennen, immerhin mit einer gewissen Gefahr verbunden sind, sollten tatsächlich dem starken Geschlecht vorbehalten bleiben.“

Die Veranstaltung lief ohne Unfall ab, trotzdem die Absperrungsmaßregeln sehr primitiv waren. Mit der Absperrung durch Netze und Stricke ist nicht gedient. Die Hauptallee ist stark gesaffelt und hat zu beiden Seiten Bäume und Wassergräben. Es wurden auf Teilstrecken Geschwindigkeiten von weit mehr als 100 km erzielt, und es soll bei Rennen schon vorgekommen sein, daß konkurrierende Wagen aus dieser oder jener Ursache nicht in der Bahn blieben, sondern hinausgetragen



Beim Start des Damen-Rennens nächst dem Lusthaus. (Phot. Zapletal.)

wurden. Wenn nun in einem solchen Falle das Publikum nur durch Netze und Stricke „geschützt“ ist, die, nebenbei bemerkt, von den hunderttausend entzückten Besuchern teilweise sogar entfernt wurden, so kann man sich die Katastrophe vorstellen, deren Eintritt im Bereiche der Möglichkeit liegt. Wenn ein Bedürfnis zu einer Wiederholung des Damen-Rennens im Prater vorliegen sollte, so wird die Sicherheitsbehörde, will sie nicht mit die Verantwortung tragen, auf einer zweckentsprechenden Einplankung der Rennstrecke bestehen müssen.

Der Vorgang bei der Abfahrt war derart, daß die Konkurrentinnen ihre Wagen mit abgestelltem Motor auf der Startlinie haben mußten. Der Starter kündigte ihnen die letzte halbe Minute vor der Abfahrt an, die letzten fünf Sekunden wurden laut vorgezählt, und erst auf das Kommando „Los!“ durften sie die Anlaßvorrichtungen in Funktion setzen.

Wenn man schon ein Schnelligkeits-Rennen inszeniert, so hätte man auch die geleisteten Höchstgeschwindigkeiten konsta-

## FRAU OLGA FRÜHWALD AUF GRÄF & STIFT BESTE ZEIT DES TAGES

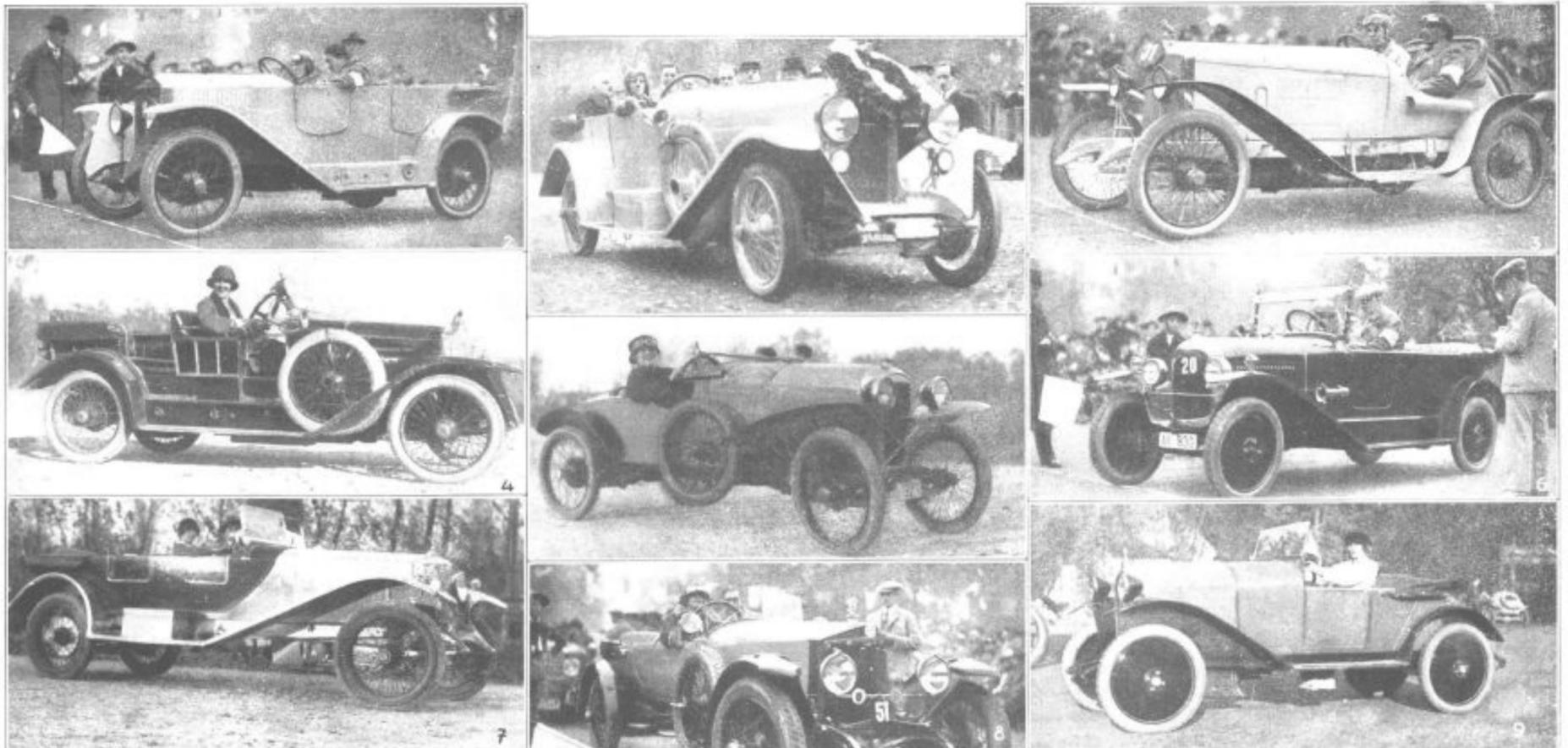
tieren sollen. Es hätte sich also empfohlen, für die letzten 300 m gesondert die Zeit zu nehmen, da ja die Wagen in den letzten 300 m, sofern nicht irgend eine Behinderung eintrat, ihre Höchstgeschwindigkeit entwickelten, wobei in Betracht zu ziehen ist, daß die Hauptallee vom Lusthaus zum Praterstern in leichtem Gefälle verläuft.

### Die Ergebnisse.

Kategorie A bis 1100 ccm: Frau Gisa Kandl (Amilcar, 1:03-4) 1.; Frau Grete Kofler-Napoleon (Amilcar, 1:8) 2.; Frau L. Lewit (Amilcar, 1:12-6) 3.; Frau Irma Strehn (Amilcar, 1:13-1) 4.; Frau Rosy Schweinburg (Amilcar, 1:14-6) 5.; Frau Erna Krist (Perl, 1:21) 6. Ferner gestartet: Frau Pia Steidner (Mathis, 1:42-8), Martha Stein (Perl, 1:41), Steffi Maschik (Perl, 1:34-6), Berta Fuchs (M. A. G., 1:33-9), Grete Thaller (Citroën, 1:34).

Kategorie B von 1100 bis 1500 ccm: Frau Irene Flesch (Chiribiri, 1:03) 1.; Frau Mia Kanta (Fiat 501 S, 1:09-8) 2.; Frau Lina Schug-Brown (Wanderer, 1:14-4) 3.; Frau R. J. (Fuchs, 1:24) 4.; Frau S. L. (Fiat 501, 1:32-2) 5. Ferner gestartet: Edith Wechsberg (Citroën, 2:09-2), Mia Hohl (Fuchs, 1:35-8), Jossy Karasek (Fuchs, 1:43), Riki Roman (Fuchs) nicht angekommen. Gräfin Ruth Cronstedt (Bugatti, 3:31).

Kategorie C von 1500 bis 2500 ccm: Frau Anna Günther-Redlich (Gräf & Stift, 1:03-9) 1.;



Bilder vom Damen-Rennen in der Prater-Hauptallee.

1. Frau Olga Frühwald (Gräf & Stift), beste Zeit des Tages, Siegerin der Kat. D. — 2. Frau Irene Flesch (Chiribiri), Siegerin der Kat. B und Schönheitspreis (Austro-Daimler) Kat. D. — 3. Frau Günther-Redlich (Gräf & Stift), Siegerin der Kat. C. — 4. Frau Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift), Schönheitspreis Kat. C. — 5. Frau Gisa Kandl (Amilcar), Siegerin der Kat. A. — 6. Frau Edith Wechsberg (Citroën), Schönheitspreis Kat. B. — 7. Frau Irene Flesch (Austro-Daimler), Schönheitspreis Kat. D. — 8. Frau Lillith Adams (Steyr). — 9. Frau Pia Steidner (Mathis), Schönheitspreis, Kat. A. (Phot. Zapletal.)

Frau Hilde Steinhart (Steyr, 1:17'8) 2.; Frau Ella Grünwald (Hansa, 1:21'8) 3.; Frau Lilly Hodek (Steyr, 1:22'8) 4.; Frau Lillith Adams (Steyr, 1:23'5) 5. Ferner gestartet: Fritzi Granichstädten (Gräf & Stift, 1:34'2), Giulette Pallan (Bianchi, 1:25'8), Hilda Pfanhauser (Steyr, 1:29), Gerfrud Kraus (Steyr, 1:31'9), Olga Konrad (Gräf & Stift, 1:23'9), Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift, 1:48).

(N. A. G., 1:16'3), Olly Bettelheim (Steyr, Sechszylinder, 1:09'7), Mathilde Himmelbauer (Laurin & Klement, 1:16'6), Fritzi Granichstädten (Puch VIII, 1:28'4), Renee Mandl (Austro-Daimler, Vierzylinder, 1:10'5), Frau C. R. (Austro-Daimler, Sechszylinder) 1:17), Irene Flesch (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:10'7), Klara Weiminger (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:15), W. Vollrath (Austro-

Kutschera (Steyr) und Frau Irene Flesch (Austro-Daimler).

Unter den in Bewerb getretenen 49 Fahrzeugen waren sechs österreichische und zwölf ausländische Marken vertreten, die sich auf die einzelnen Fabrikate wie folgt verteilen: 9 Steyr, 8 Gräf & Stift, 6 Austro-Daimler, 5 Amilcar, 4 Fuchs, 3 Perl, 2 Fiat, 2 Citroën, je 1 Puch, Mathis, M. A. G., Chiribiri, Wanderer,



Porträts vom Damen-Rennen in der Prater-Hauptallee.

1. Olga Frühwald (Gräf & Stift). — 2. Irene Flesch (Chiribiri und Austro-Daimler). — 3. Pia Steidtner (Mathis). — 4. Gisa Kandl (Amilcar). — 5. Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift). — 6. Alice Delmar (Steyr). — 7. Tilly Kutschera (Steyr). — 8. Lilly Hodek (Steyr). — 9. Hilda Pfanhauser (Steyr). — 10. Megyery-Beretvas (Steyr). — 11. Trude Kraus (Steyr). (Phot. Zapletal.)

Kategorie D über 2500 ccm: Frau Olga Frühwald (Gräf & Stift, Sechszylinder, 54 Sekunden) 1.; Frau Alice Delmar (Steyr, Sechszylinder, 55'3 Sekunden) 2.; Frau Lola Megyery-Beretvas (Steyr, Sechszylinder, 1:00'6) 3.; Frau Tilly Kutschera (Steyr, Sechszylinder, 1:06) 4.; Frau Lisl Schuschny (Gräf & Stift, Sechszylinder, 1:07'3) 5. Ferner gestartet: Käthe Rantzau (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:08'1), Frau Günther-Redlich (Gräf & Stift, Sechszylinder 1:09'2), Frau Kofler-Napoleon

Daimler, Sechszylinder, 1:19'2), Dr. Stroß (Gräf & Stift, Sechszylinder, 1:10'5).

**Die Schönheitspreise.**

Kategorie A, bis 1100 ccm: Frau Pia Steidtner (Mathis).  
 Kategorie B, bis 1500 ccm: Frau Edith Wechsberg (Citroën).  
 Kategorie C, bis 2500 ccm: Frau Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift).  
 Kategorie D, über 2500 ccm: Frau Tilly

Bugatti, N. A. G., Laurin & Klement, Bianchi und Hansa.

**Allgemeine Klassifizierung.**

Wir geben hier die allgemeine Klassifizierung ohne Rücksicht auf Kategorien. A, B, C, D = die betreffende Kategorie, wobei zu bemerken ist, daß A die schwächste und D die stärkste Kategorie bedeutet.  
 1. D Olga Frühwald (Gräf & Stift, Sechszylinder, 54 Sekunden).

2. D Alice Delmar (Steyr, Sechszylinder, 55.3 Sekunden).
3. D L. Megyery-Beretvas (Steyr, Sechszylinder, 1:00.6).
4. B Irene Flesch (Chiribiri, 1:03).
5. A Gisa Kandl (Amilcar, 1:03.4).
6. C Anna Günther-Redlich (Gräf & Stift, 1:03.9).
7. D Tilly Kutschera (Steyr, Sechszylinder, 1:06).
8. D Lisl Schuschny (Gräf & Stift, Sechszylinder, 1:07.3).
9. A Grete Kofler - Napoleon (Amilcar, 1:08).
10. D Käthe Rantzau (Austro-Daimler, Sechszylinder (1:08.1).
11. D G. Redlich (Gräf & Stift, Sechszylinder, 1:09.2).
12. D Olly Bettelheim (Steyr, Sechszylinder, 1:09.7).
13. B Mia Kanta (Fiat 501 S, 1:09.8).
14. D Renee Mandl (Austro-Daimler, Vierzylinder, 1:10.5).

39. A Grete Thaller (Citroën, 1:34).
  40. C Fritzi Granichstädten (Gräf & Stift, 1:34.2).
  41. A Steffi Maschik (Perl, 1:34.6).
  42. B Mia Hohl (Fuchs, 1:35.8).
  43. A Martha Stein (Perl, 1:41).
  44. A Pia Steidner (Malhis, 1:42.8).
  45. B Jossy Karasek (Fuchs, 1:43).
  46. C Hilde Heinsheimer (Gräf & Stift, 1:48).
  47. B Edith Wechsberg (Citroën, 2:09.2).
  48. B Ruth Cronstedt (Bujatti, 3:31).
- B Riki Roman (Fuchs) nicht angekommen.

\* \* \*

Die Wiener Automobilfabrik A. G., vormals Gräf & Stift, die nach längerer Zeit heuer wieder aktiv in die Konkurrenzen eingegriffen hat, konnte bei verschiedenen derartigen Gelegenheiten schöne Erfolge erzielen. Den Schlußpunkt dieser Erfolge in der heurigen Saison bildet nun die beste Zeit des Tages im stattgehabten Damen-Rennen, in dem Frau Olga Frühwald auf ihrem Sechszylinder, Gräf & Stift-Sporttype, Siegerin der

wald (54 Sekunden), an sechster Stelle Frau Günther Redlich (1:03.9), an achter Stelle Frau Schuschny (1:07.3).

Wenn wir die Leistungen der Marke Steyr betrachten, so finden wir, daß Frau Alice Delmar, eine der besten ungarischen Fahrerinnen, sich mit ihrem Sechszylinder-Steyr, Sporttype, nur um 1.3 Sekunden hinter der Siegerin, Frau Olga Frühwald, in der Kategorie der stärksten Wagen (über 2500 ccm) placierte; sie figuriert in der allgemeinen Klassifizierung mit 55.3 Sekunden als Zweite, was die zweitbeste Zeit des Tages bedeutet und eine Stundendurchschnittsgeschwindigkeit von 84.630 km ergibt. In jedem Rennen geben die drei ersten Placierten einen Fingerzeig für die Leistungen, und da finden wir nun auf dem dritten Platze der stärksten Kategorie den Steyr-Sportwagen der Frau Lola Megyery-Beretvas, die mit 1:00.6 gleichzeitig den dritten Platz in der allgemeinen Klassifizierung bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78 km besetzen konnte.



Zwei Konkurrentinnen im Rennen, unmittelbar nach dem Start.

(Phot. Zapletal.)

15. D Stroß (Gräf & Stift, Sechszylinder, 1:10.5).
16. D Irene Flesch (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:10.7).
17. A L. Lewit (Amilcar, 1:12.6).
18. A Irma Strehn (Amilcar, 1:13.1).
19. B Lina Schug-Brown (Wanderer, 1:14.4).
20. A Rosy Schweinburg (Amilcar, 1:14.6).
21. D Klara Weininger (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:15).
22. D Kofler-Napoleon (N. A. G., 1:16.3).
23. D M. Himmelbauer (Laurin & Klement, 1:16.6).
24. D C. R. (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:17).
25. C Hilde Steinhart (Steyr, 1:17.8).
26. D W. Vollrath (Austro-Daimler, Sechszylinder, 1:19.2).
27. A Erna Krist (Perl, 1:21).
28. C Ella Grünwald (Hansa, 1:21.8).
29. C Lilly Hodek (Steyr, 1:22.8).
30. C Lillith Adams (Steyr, 1:23.5).
31. C Olga Konrad (Gräf & Stift, 1:23.9).
32. B R. J. (Fuchs, 1:24).
33. C Giuliette Pallan (Bianchi, 1:25.8).
34. D Fritzi Granichstädten (Puch VIII, 1:0.4).
35. C Hilda Pfanhauser (Steyr, 1:29).
36. C Gertrud Kraus (Steyr, 1:31.9).
37. B S. L. (Fiat 501, 1:32.2).
38. A Berta Fuchs (M. A. G., 1:33.9).

Kategorie über 2500 ccm wurde und hiebei die erwähnte Leistung vollbrachte. Frau Frühwald legte die 1300 m lange Strecke des Rennens in 54 Sekunden zurück, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 86 km 666 m pro Stunde ergibt. Es ist dies gleichzeitig der erste Rekord für diese Distanz des Damen-Rennens. Auch in der Kategorie bis 2500 ccm war Gräf & Stift siegreich, und zwar durch Frau Anna Günther-Redlich, die einen Vierzylinder, Gräf & Stift-Sporttype, steuerte. Diese beiden Erfolge ergänzen in würdiger Weise die bisherigen hervorragenden Leistungen der Gräf & Stift-Wagen. Den beiden Damen wurden von der Firma Gräf & Stift die für die beste Leistung von Fahrzeugen ihres Fabrikats mit Vierzylinder-, beziehungsweise Sechszylindermotoren gestifteten Ehrenpreise zugesprochen. Ein weiterer Preis fiel an die „Farben“ von Gräf & Stift, denn Frau Hilde Heinsheimer gewann den Schönheitspreis ihrer Kategorie (bis 2500 ccm); sie startete mit einem als Jagdwagen wunderschön ausgestatteten Gräf & Stift-Vierzylinder, der durch seine originelle Ausführung viel Aufsehen erregte und, wie man sieht, auch von der Jury als einer der schönsten Wagen Anerkennung fand. In der allgemeinen Klassifizierung stehen die Gräf & Stift-Wagen mit im Vordertreffen: an erster Stelle Frau Früh-

In der Kategorie bis 2500 ccm fuhr Frau Hilde Steinhart mit ihrem kleinen Steyr mit 1:17.8 eine sehr schöne Zeit. Auch im Schönheitswettbewerb konnte Steyr einen besonderen Erfolg erzielen, indem Frau Tilly Kutschera mit einem der beiden für ihre Klasse (über 2500 ccm) festgesetzten Schönheitspreise bedacht wurde. Ihr Steyr-Wagen präsentierte sich sehr hübsch und die Prämierung ist wohlverdient.

Die französische Weltrekord-Kleinautomarke Amilcar, die heuer bei uns durch die Firma Holdengräber & Schwarz eingeführt wurde, steht seitdem in der ersten Reihe der siegreich gewesenen Kleinwagen. Auch diesmal machten die Amilcar-Fahrzeuge keine Ausnahme von der Regel und drangen sogar ziemlich gründlich in die Placierungsliste ihrer Kategorie (bis 1100 ccm) ein, denn nicht nur der Sieg dieser Klasse, sondern auch die weiteren vier Placierungen fielen an Amilcar. Die Siegerin, Frau Gisa Kandl, ist die Gattin unseres erfolgreichsten Kleinwagenlenkers Herrn Bernhard Kandl, sie hat ihr Debüt ebensogut zu bestehen gewußt wie dieser, und man kann sagen, daß Frau Kandl einen sehr populären Sieg erfocht. Mit der Fahrzeit von 1:03.4 figuriert ihr kleiner Amilcar in der allgemeinen Klassifizierung an fünfter Stelle, gewiß eine vorzügliche Leistung.

In der Siegerliste befindet sich die italienische Marke Chiribiri, die auf österreichischem Boden schöne Erfolge erringen konnte. Frau Irene Flesch, eine der besten österreichischen Wagenlenkerinnen, gewann ihre Kategorie (bis 1500 ccm) in 1:03, womit sie auch an vierte Stelle der allgemeinen Klassifizierung gelangt ist.

zeugen drei Gräf & Stift, drei Steyr, zwei Amilcar, ein Chiribiri und ein Austro-Daimler befinden. Dieses Resultat ist für die österreichische Industrie im Hinblick auf die große Zahl der in Bewerb getretenen ausländischen Marken sehr befriedigend. Bei sämtlichen Zeiten ist besonders zu beachten, daß der Start bei vollkommen abgestelltem Motor und

Zeit eines inländischen Kleinautos bestimmt war. Es sei an das vorjährige Semmering-Rennen erinnert, in dem die Perl-Kleinautos so vorzügliche Leistungen vollbrachten, und es ist erfreulich, daß dieser heimischen Marke neuerdings ein Erfolg zuteil wurde.

Das „Sport-Tagblatt“ schrieb, daß es Kritik, die nicht zu zeigen versucht, wie man es



Porträts vom Damen-Rennen in der Prater-Hauptallee.

1. Lisl Schuschny (Gräf & Stift). — 2. Rosi Schweinburg (Amilcar). — 3. Günther-Redlich (Gräf & Stift). — 4. Gräfin Ludolf. — 5. W. Wollrath (Austro-Daimler). — 6. Gräfin Ruth Cronstedt (Bugatti). — 7. Lillith Adams (Steyr). — 8. Juliette Pallan (Bianchi). — 9. Lina Schug-Brown (Wanderer). — 10. Stroß (Gräf & Stift). — 11. Berta Fuchs (M. A. G.) — 12. Grete Thaller (Citroën). (Phot. Zapletal).

In die Preisträgerliste kam des weiteren Frau Irene Flesch mit ihrem Austro-Daimler-Sechszylinder, mit dem sie in der Kategorie über 2500 ccm startete. Es wurde ihr hier einer der beiden für diese Klasse bestimmten Schönheitspreise zugesprochen. Der Eindruck der fast ganz mit Metallbelag ausgestatteten Karosserie des Austro-Daimler war ein vorzüglicher.

Ein Blick auf die allgemeine Klassifizierung zeigt, daß sich unter den ersten zehn Fahr-

nach Betätigung der Anlagvorrichtung erfolgte, die Konkurrentinnen daher auf der Fahrt stellenweise eine weit höhere Geschwindigkeit erzielen, als dies in der Durchschnittsgeschwindigkeit für die Gesamtstrecke zum Ausdruck gelangt.

Die österreichischen Fabrikate, die zu den Preisträgern zählen, werden ergänzt durch die Marke Perl. Frau Erna Krist gewann auf ihrem Perl-Kleinauto den Ehrenpreis der Firma Stöger, der für die beste

besser machen sollte, für unfruchtbar hält. Es führte aus: Wenn man Damen auf ihre Fähigkeiten der Beherrschung des normalen Tourenwagens prüfen will, so wäre eine

**Damenkonkurrenz Wien—Semmering—Wien**

zu veranstalten. Ein ambitionierter Automobilklub könnte — das Einverständnis aller in Betracht kommenden Behörden vorausgesetzt — eine solche Konkurrenz beiläufig unter folgenden Gesichtspunkten durchführen:

Kategorieneinteilung, Punktwertung. Start an einem Sonntag der Sommersaison 1924, zur Zeit der längsten Tage, auf dem Rathausplatze. Wir werten vor allem das Ensemble (Wagen und Fahrerin). Dann Start. Um die Fähigkeiten der Damen im Stadtfahren zu prüfen und um auch die Schaulust der Wiener zu befriedigen, führt die Route vom Rathausplatz über einen Teil des Ringes, den Kai, durch die Rotenturmstraße und Körntnerstraße, zur Opernkreuzung, dann bis zur „Spinnerin am Kreuz“ und von dort weiter die bekannte Route Wien—Semmering. Auf jedem Wagen ein Kontrollor.

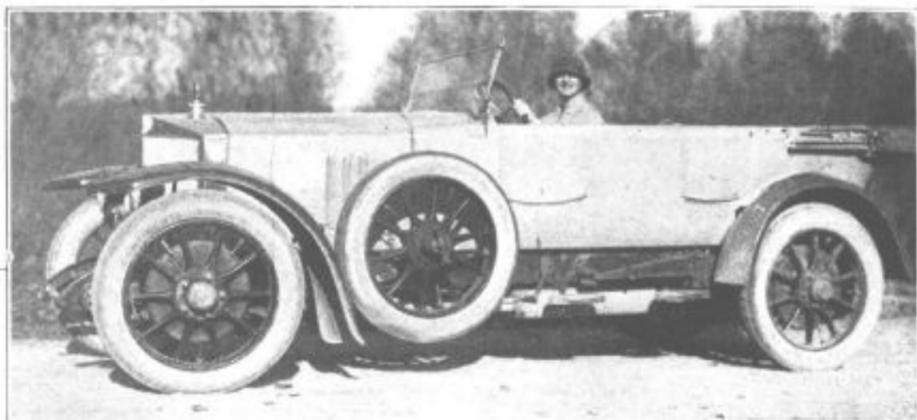


Frau v. Zsolnay am Steuer ihres Mercedes.

Wir schreiben für jede Kategorie eine gewisse Durchschnittsfahrzeit vor, die so gewählt sein muß, daß dabei kein Renn tempo herauskommt, denn es soll ja nur eine normale Tourenfahrt Wien—Semmering—Wien, selbstverständlich mit einer

Zwangspause auf dem Semmering, als Prüfungsthema gedacht sein. Kontrollen in den Ortschaften, aber auch geheime Kontrollen auf der freien Landstraße, damit nicht etwa „renn gefahren“ und vor den Ortskontrollen mit der Uhr in der Hand gewartet wird.

Wertung der Durchfahrt durch die Ortschaften vom Standpunkte der Verkehrs vorschriften und der Rücksicht auf das Publikum.



Frau Alice Delmar (Steyr), zweitbeste Zeit des Tages.

Bergfahrt Schottwien—Semmering: Vorgeschriebene Minimalfahrzeit für jede Kategorie, damit kein Semmering - Rennen herauskommt. Das Nehmen der Semmering kurven wird gewertet. In der stärksten Steigung (5.75 Prozent) Halt

und dann wieder Anfahren, mit Wertung. Auf dem Semmering, wie schon erwähnt, Zwangspause, dann Rückfahrt (Wechsel der Kontrollore), Bremsprüfung auf einem Gefälle des Semmerings. Der bewußte Mann mit der roten Fahne tritt unvermutet vor: Halt!

Konstatierung und Wertung des Bremsweges. Sonach Rückfahrt nach Wien zum Ziel beim Rathaus. Dortselbst abermalige Wertung des Ensembles (Wagen und Dame, denn nach den 180 km Wien—Semmering—Wien wird besagtes Ensemble vermutlich ein anderes

sein, als es beim Start war. Und je weniger „strapaziert“ sich das Ensemble nach Absolvierung der Fahrt zeigt, desto bessere Punktwertung.

Da die Tüchtigkeit der Fahrerin sich auch darin zeigen muß, daß sie so wenig Betriebsstoff als nur möglich verwendet, so muß auch der Benzinverbrauch gewertet werden. Und gewiß auch noch manches andere.

Das Blatt bemerkt zu diesem seinem Vorschlag:

„Mit der flüchtigen Skizzierung der Propositionen einer Damenkonkurrenz Wien—Semmering—Wien haben wir nur zeigen wollen, daß das Damenfahren sich auch anders als durch eine Praterveranstaltung popularisieren läßt.“ Das hat wohl seine Richtigkeit.



#### Hofrat Johann Zoller.

Der Bundespräsident hat dem Leiter der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, Herrn Oberbaurat Johann Zoller, den Titel eines Hofrates verliehen. Hofrat Zoller ist einer der hervorragendsten Vertreter der technisch-wissenschaftlichen Richtung des Automobilismus in Oesterreich. Unter seiner Leitung ist die Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, in der er vor Jahren den ersten Prüfungsstand für Automobile eingerichtet hatte, zu einer wahren Musteranstalt von europäischem Rufe ausgestaltet worden. In Anerkennung seiner vielfachen Verdienste wurde der Leiter der Versuchsanstalt schon im Jahre 1917 zum Baurat, im Dezember 1919 zum Oberbaurat ernannt. In der Verleihung des Hofrats-Titels darf nun Herr Johann Zoller einen neuerlichen Beweis dafür erkennen, daß man seine so erspriechliche Tätigkeit auf dem weiten Gebiete wissenschaftlicher Automobiltechnik voll zu würdigen weiß.

#### Pariser Kongreß für Zeitnehmung.

Im Pariser Astronomischen Observatorium tagte kürzlich der Kongreß für exakte Zeitnehmung. Den Vorsitz führte M. Paul Rousseau in seiner Eigenschaft als Präsident des Internationalen Bureaus der sportlichen Verbände. Er wies darauf hin, daß bei den nächstjährigen Olympischen Spielen unbedingt verlässlichere und genauere Zeitnehmerapparate zur Verwendung gelangen müßten. Der Kongreß sprach sich einmütig für eine Revision der



bestehenden Vorschriften über Zeitnehmung in den Rennreglements aus; es müßten mindestens bis auf eine Hundertstelsekunde genaue Angaben erhältlich sein. M. Richard führte sodann einen interessanten neuen Zeitnehmerapparat vor, bei dem es auf photographischem Wege möglich ist, Zeiten bis auf Zehntausendstelsekunde zu messen.

#### Die Automobil-Enquete.

Im Sitzungssaale des Bundesministeriums für soziale Verwaltung fand unter der Leitung des Sektionsrates Dr. Wiczek die von der seinerzeitigen Massenversammlung der Kraftfahrerunion in der Katharinenhalle angeregte Automobil-Enquete zwecks Ausdehnung der Arbeiterschutzgesetze auf die Kraftwagenlenker statt. An der Enquete nahmen Vertreter zahlreicher automobilistischer Korporationen sowohl aus dem Stande der Arbeitgeber wie Arbeitnehmer teil. Die Vertreter der Kraftfahrerunion präzisierten ihre Forderungen, die im wesentlichen in folgendem gipfeln: Regelung der Lohnverhältnisse (Kollektivverträge mit Minimallohnfestsetzung), der Arbeitszeit (Achtstundentag), des Dienstwohnungsverhältnisses der Chauffeure, Einführung einer Dienstbekleidung, der Kranken-, Unfall- und Altersversicherung, Festsetzung von Kündigungs- und Urlaubsfristen, Ueberstundenbezahlung und endlich Regelung der Frage der entsprechenden Abfertigungen von der zurückgelegten Dienstzeit. Es wurde beschlossen, daß ein Spezialgesetz für Kraft-



wagenlenker ausgearbeitet und vor der Einbringung im Nationalrate den nochmals zu einer Konferenz einzuberufenden Teilnehmern der Enquete zur Begutachtung, beziehungsweise Abänderung vorgelegt werde.

#### Mercedes im Meeting von Sizilien.

Dem Pariser „Auto“ wurde aus Palermo telegraphiert: Die deutsche Firma Mercedes wird, wie man glauben darf, im nächsten Jahre an den Rennen auf Sizilien teilnehmen, so namentlich an der Targa Florio und an der Coppa Florio, für welche Rennen sie Nennungen abgeben will. Als Lenker kommen einstweilen Sailer und Lautenschlager in Betracht.

#### Der große Ostsee-Pokal.

Auf der 190 km langen Strecke Altdamm—Swinemünde—Altdamm wurde am 27. Oktober das Motorradrennen um den Großen Ostseepokal, das die Pommersche Motorradvereinigung (Steffin) zum Veranstalter hatte, gefahren. Die beste Zeit des Tages fuhr Gubela auf Mabeco. Die Sieger in den einzelnen Kategorien waren: Klasse I, bis 200 ccm: Hartmann (Grade), 3:05:23. Klasse II, bis 250 ccm: Gilseburg 3:43:02.2. Klasse III, bis 350 ccm: Tennigkeit (D-Rad), 3:04:33.2. Klasse IV, bis 550 ccm: Bergau (Sunbeam), 4:20:24.2. Klasse V, über 500 ccm: Gubela (Mabeco), 2:13:41. Der Sieger Erich Tennigkeit auf D-Rad ist bei uns durch seine wiederholten Starts im Semmering-Rennen bekannt.