

# FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

mit

**Amtlichen Verlautbarungen  
des Bundesministeriums für Handel und Verkehr**

Offizielles Organ

des

Oesterreichischen Luftschiffer-Verbandes  
Oesterreichischen Aero-Clubs  
Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines  
Oberösterreich. Vereines für Luftschiffahrt  
Vereines für Luftfahrt in Steiermark

Union-Yacht-Clubs  
Oesterreichischen Motor-Yacht-Verbandes  
Oesterreichischen Motor-Yacht-Clubs  
Wiener Segel- und Ruder-Clubs  
Floridsdorfer Segel-Vereines

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I., ELISABETHSTRASSE 3

Oesterreichischer Flugtechnischer Verein

Telephon 383 — Postsparkassen-Konto 198.921

Manuskripte werden nicht zurückgestellt.  
Nachdruck nur mit Zustimmung der Schrift-  
leitung und Quellenangabe gestattet.

Erscheint Mitte jeden Monats

Die Verfasser sind für Form und Inhalt der  
von ihnen eingesandten Artikel und Abbil-  
dungen verantwortlich.

## ABONNEMENTS:

Für Oesterreich jährlich . . . . . 10 Schilling | Für das Ausland jährlich . . . . . 12.— Schw. Frs.  
Einzelnummer . . . . . 1 Schilling | Einzelnummer . . . . . 1'20 Schw. Frs.

Jahrgang 1926

Wien, November

Nr. 11

## OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

### Oesterr. Luftschiffer-Verband.

#### Oesterr. Aéro-Club.

Wien, I., Hofburg, Schweizerhof, Telephon 73-032.

Bericht über die am 28. September l. J. stattgefundene Generalversammlung wird nach Genehmigung durch die politische Behörde gedruckt an unsere Mitglieder versendet. Es sei hier nur kurz berichtet, daß sämtliche Anträge einstimmig Aufnahme fanden und im Ausschluß des Klubs einstimmig nachstehende Ernennungen beschlossen wurden:

Zum Ehrenpräsidenten: In Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um den Klub, der bisherige Präsident Professor Dr. Konstantin Frh. v. Economo. Zum Präsidenten: Generaldirektor Alexander Cassinone. Zu Vizepräsidenten gewählt: Dipl.-Ing. Dr. Alois Robert Böhm, Dr. Joe Hoffmann-Ostenhof. Bestätigt wurde die Kooptierung in den Ausschluß der Herren: Viktor Breitenfelder, Dipl.-Ing. Walter Peßl, Heinrich Pizzini, Hptm. Erich Zdiarsky.

Auf der Tagung der Fédération Aéronautique Internationale in Rom wurde zu den Anträgen wie folgt Stellung genommen:

#### I. Flugmeeting in Wien.

Die F. A. I. begrüßt jede derartige internationale Veranstaltung, die geeignet ist, die Luftfahrt zu fördern,

sie selbst bedauert aber, nicht aktiv bei der Organisation eines derartigen Meetings mitwirken zu können, da sie als oberste Sportbehörde zugleich auch die oberste Berufungsinstanz darstellt und infolgedessen ganz neutral bleiben muß. Auch der Plan eines Sternfluges wird vom Standpunkt der Entwicklung der Luftturistik wärmstens begrüßt. Da auf der Konferenz vom Schweizer Aero-Club bereits das vollständige Programm eines Alpenfluges mit anschließendem Kunstflug- und Schnelligkeitswettbewerb vorgelegt wurde und für diese Konkurrenzen S. Fr. 50.000.— sichergestellt sind, haben wir zugunsten der Schweiz das geplante österreichische Meeting verschoben und damit auch die Einladung an die F. A. I. ihren Kongreß im Jahre 1927 in Wien abzuhalten, für das Jahr 1928 zurückgestellt. Die nächstjährige Tagung der F. A. I. ist im Anschluß an die Schweizer Flugkonkurrenz in der zweiten Augushälfte 1927. in Zürich.

#### II. Beschränkung der Landungsgeschwindigkeit von Rekordflugzeugen.

Dieser Antrag wurde durch uns noch dahingehend erweitert, daß auch Last- und Distanzrekorde nur anerkannt werden, wenn das Rekordflugzeug mit Startbelastung auch zu landen vermag. Dieser Antrag entfeselte eine lebhaftete Debatte und wird endlich der technischen Kommission zugewiesen, die eine Enquete über diese Fragen bei Flugzeugindustrien, Konstrukteuren und Piloten, veranstalten wird. Das Ergebnis dieser Enquete wird der nächstjährigen Konferenz vorgelegt.

#### III. Pressepropaganda betreffend, wird mit allgemeiner Zustimmung angenommen, wobei seitens

**Sporthaus Ernst Dörfler,** Wien, VI., Gumpendorferstr. 51  
Gegründet 1867. Fernruf 6454

Gediegene Wintersport-Ausrüstung. Erstklassige Skier.  
Norweger-Anzüge. Skischuhe, Wollwaren. Alle Reparaturen.

England aber ersucht wird, die militärischen Unfälle nicht besonders hervorzuheben.

#### IV. Flugpreisermäßigung der Aero-Club-Mitglieder.

Die einzelnen Klubs werden ersucht, bei den Gesellschaften ihres Landes entsprechende Vergünstigungen zu erwirken und über den Erfolg dieser Bemühungen der nächstjährigen Konferenz zu berichten. Wir konnten auf der Konferenz bereits erklären, daß uns die Gesellschaften:

Oesterr. Luftverkehrs A.-G.,  
Compagnie Internationale de navigation aérienne,  
Polnischer Aero-Lloyd  
eine 10%ige Flugpreisermäßigung zugestanden haben.

Eine eingehende Berichterstattung über die Konferenz erfolgt auf der nächsten ordentlichen Generalversammlung.

Das Hotel Bayerischer Hof, München, Promenadenplatz, gewährt Mitgliedern des Oesterreichischen Aero-Clubs in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. Juni einen 10%igen Rabatt auf die Zimmerpreise, und in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September einen Nachlaß von 5%.

**Oesterr. Flugtechnischer Verein.**  
Wien, I., Elisabethstraße 3.  
Telephon 3-83.

#### Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt in Linz a. Donau.

Telegrammanschrift: Luftfahrtverein Linz a. D.;  
Telephon Nr. 1119/IV (Schriftleitung) u. 1495/IV (Präsidium)

Telegrammanschrift: Luftfahrtverein.  
Tel.-Nr. 4424 (Schriftleitung), 3068 (Präsident).  
Oktoberbericht: Zeppelin-Eckener-  
Woche: Die Ankunft des Herrn Dr. Hugo Eckener er-

folgte am 12. Oktober, 13 Uhr 30 Min., mit Automobil von Kremsmünster, wo ihn Mitglieder des Automobilklubs — darunter mehrere Mitglieder des eigenen Vereines — begrüßten und abholten.

Nach offiziellem Empfang durch Herrn Landeshauptmann Hauser im Absteigequartier, Hotel Weinzinger, überreicht Vereinspräsident, Mitglied des Ehrenkomitees, Ing. Julius Sedlacek, mit den Ausschußmitgliedern Vizepräsident Oberst Malina, Oberst Hoernes, Hauptmann Schartner und Architekt Professor Wolfsgruber Herrn Dr. Eckener ein als Ehrenabzeichen ausgestattetes Vereinsabzeichen mit der Bitte, es zur Erinnerung an den Verein und den Aufenthalt in Linz anzunehmen, wofür letzterer herzlich dankte.

Der für den Abend angesetzte Vortrag fand um 20 Uhr im Kaufmännischen Vereinshause, Festsaal, statt. Haus und Festsaal waren mit Vereinswimpeln geschmückt. Ein Prolog und Begrüßungsreden leiteten den Vortrag ein. Während desselben trug Dr. Eckener das Abzeichen des Vereines. In 1½stündigem Vortrag führte Redner Erfolge, Pläne und Aussichten des Luftschiffbaues „Zeppelin“ den zahlreichen Zuhörern vor, die ihm begeisterten Beifall spendeten.

\* Die folgende gemütliche Zusammenkunft verlief in bester Stimmung und nahm Präsident Sedlacek Gelegenheit, Herrn Dr. Eckener für das Anlegen des Ehrenabzeichens zu danken. Bereits am nächsten Tage setzte Dr. Eckener die Reise über Bad Ischl, St. Gilgen nach Salzburg fort. Vor und nach dem Vortragstage fanden Lichtbildervorträge in Schulen und als Uraniavorträge, sowie Sammlungen von Haus zu Haus statt. Als Spende widmete der Verein 100 Schilling.

Flugplatz: In der Ausschußsitzung am 25. Oktober wurde beschlossen, zwecks Entscheidung der Flugplatzfrage für Dezember eine Versammlung aller Interessenten einzuberufen.

**Verein für Luftfahrt in Steiermark.**  
Graz, Technische Hochschule.

## Die Vermessung aus dem Flugzeug im Dienste der Technik und Wirtschaft.

Vortrag, gehalten von Dr. Ing. K. Gürtler am 2. III. 26 im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein, Wien.

(Fortsetzung.)

Der große Wert der Flugzeugaufnahmen zu Forsteinrichtungszwecken ist am besten erkenntlich aus einem Gutachten der bayr. Ministerial-Forst-Abteilung: „Die Bayr. Ministerial-Forst-Abteilung bedient sich seit fünf Jahren in immer wachsendem Umfange des Luftbildes für Forsteinrichtungszwecke. Das Luftbild ist dank seiner zahlreichen Vorzüge ein hervorragendes Hilfsmittel für die Forsteinrichtung. Diese Vorteile sind vor allem:

1. Ersparen von neun Zehntel der Vermessungsarbeit.
2. Vermitteln eines Ueberblicks über den ganzen Waldaufbau und eines Einblicks in dessen Details.
3. Großes Erleichtern bei der Bestandsausscheidung.
4. Unübertreffliche Beihilfe bei der Bestandsbeschreibung.
5. In vieler Hinsicht Unterstützung beim statistischen und statischen Erfassen der forstwirtschaftlichen Zahlen.
6. Vorzügliche Beilage zur Chronik.

Eine Bildkarte zeigt alles Charakteristische. Erhöht wird der Wert des Luftbildes durch die Möglichkeit der

stereoskopischen Betrachtung der sich überdeckenden Flugbilder.“

Für Forsteinrichtungszwecke ist das Luftplanbild wegen Wiedergabe der feinsten Details den mit den automatischen Kartierungsgeräten konstruierten Plänen überlegen. Ist das Gelände daher nahezu eben, so ist es absolut unzweckmäßig, eine Forstkarte mit einem Kartierungsgerät zu konstruieren. Abgesehen davon sind natürlich die Kosten, welche beim Entzerrern entstehen, ganz wesentlich geringer als bei der Verwendung der Auto-graphen.

Die Kosten für die Vermessung aus dem Flugzeug sind von verschiedenen Faktoren abhängig, auf welche man keinerlei Einfluß hat. Eine plötzlich auftretende Dunst- oder Wolkenschicht kann zum Abbruch der Arbeiten zwingen. Durch irgend eine Störung im Flugzeugmotor kann unter Umständen eine Notlandung verursacht werden, was eventuell eine wesentliche Ueberschreitung der ursprünglich angenommenen Kosten verursacht. Mit Berücksichtigung aller derartigen unvorhergesehenen

Umstände ist daher eine Firma gezwungen, zu den gerechneten tatsächlichen Kosten einen gewissen Sicherheitszuschlag zu machen, wenn ein festes Angebot gestellt werden soll. Um diese Risikoprämie zu ersparen, haben daher sämtliche staatliche Behörden sowohl wie die Kommunen in Bayern meiner Firma dem Konsortium Luftbild-Stereographik, die Aufträge auf der Basis: „buchmäßig nachweisbare Selbstkosten plus einem gewissen Gewinnzuschlag“ erteilt. Im Falle einer glatten Abwick-

noch keinerlei Gewähr dafür, ob man imstande ist, auch größere Gebiete wirtschaftlich zu vermessen. Bei der Vermessung kleiner Probestücke kann lediglich der Beweis für die Brauchbarkeit der Geräte erbracht werden.

Die Weiterentwicklung der Luftphotogrammetrie wird ihren Weg nehmen, sie läßt sich nicht mehr aufhalten, trotz aller Hindernisse, welche ihr von manchen Stellen noch in den Weg gelegt werden. Hiezu gehört u. a. auch der Konservatismus einiger alter Geodäten,

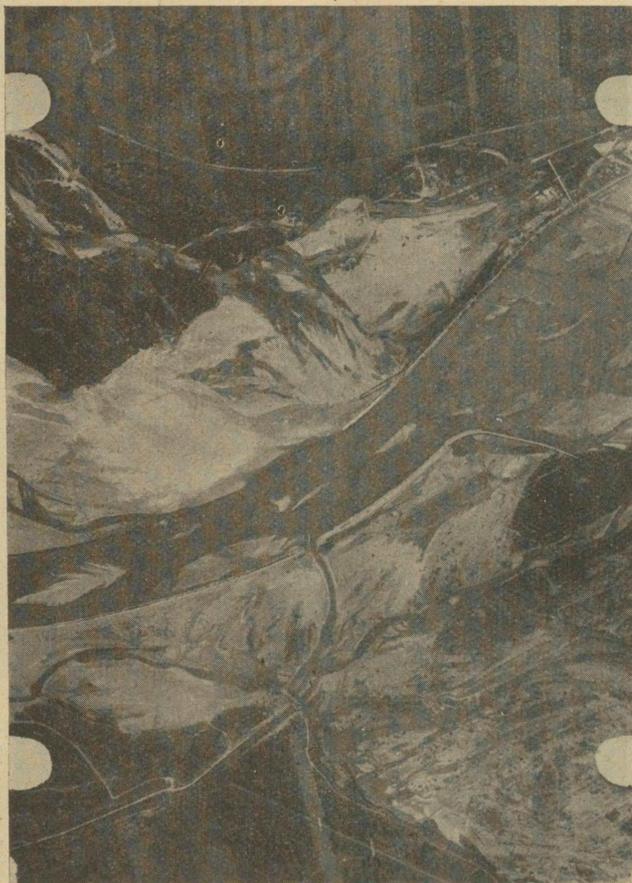


Bild 10

lung des ganzen Aufnahmeprozesses hat damit der Auftraggeber die Möglichkeit, die Vermessung mit einem Minimum an Kosten durchzuführen. Die Selbstkostenbasis schließt natürlich in jeder Hinsicht ein großes Vertrauen in sich, weshalb sie im allgemeinen erst bei längerem Zusammenarbeiten in Frage kommen kann.

Die praktische Vermessung aus dem Flugzeug verlangt eine umfangreiche Erfahrung in verschiedener Richtung, welche sich erst im Laufe der Jahre nach Erledigung von Vermessungen zusammenhängender Flächen von größerem Umfange erreichen läßt. Probevermessungen kleinerer Gebiete, bei welchen nur die Auswertung verhältnismäßig weniger Platten in Frage kommt, geben

die Neuerungen mit einem gewissen Mißtrauen entgegen. Man darf nicht vergessen, daß die Luftphotogrammetrie nicht selbständig vorgehen kann, sondern immer angewiesen ist auf ein Netz geodätisch festgelegter Punkte. In vielen Fällen wird es am zweckmäßigsten sein, die verschiedenen Vermessungsarten zu kombinieren. Der Hauptvorteil der Vermessung aus dem Flugzeug ist der außerordentliche Zeitgewinn, der besonders bei der Vermessung großer Gebiete in kleinen Maßstäben außerordentlich schwerwiegend ist. Wenn man bedenkt, daß zirka 80 Prozent der Erde heute noch unvermessen sind, so wären zur Erschließung dieser Neuländer nach den alten Methoden viele Generationen notwendig. Die

## Lichtpaus- und Plandruckanstalt Carl Jahoda

Telephon 92-0-62

Wien, III. Bezirk, Radetzkystraße Nr. 11

Telephon 92-0-62

Alle Papiere und Behelfe für das Zeichenbüro

immer mehr zunehmende Bevölkerung und die gewaltigen Fortschritte der Technik beanspruchen ein neues Betätigungsfeld. Nicht nur die Zeit, sondern auch die wirtschaftliche Not im allgemeinen drängt zur Verwendung der Aufnahmen aus dem Flugzeug zu Vermessungszwecken. Besonders bei kleinen Maßstäben sind die Kosten für die Herstellung einer Karte aus dem Flugzeug ungleich niedriger wie die Vermessung nach den alten Methoden.

deshalb nur die relative Flughöhe über dem Boden jeweils abzuloten und zugleich die absolute Höhe mittels des Aneroids zu registrieren.

Ich habe Ihnen heute, meine Herren, in großen Umrissen über den derzeitigen Stand der luftphotogrammetrischen Methoden und deren Anwendungsmöglichkeiten im Dienste der Technik und Wirtschaft das Wichtigste berichtet und hoffe, daß meine Ausführungen dazu beigetragen haben, auch in Ihren Kreisen das Interesse

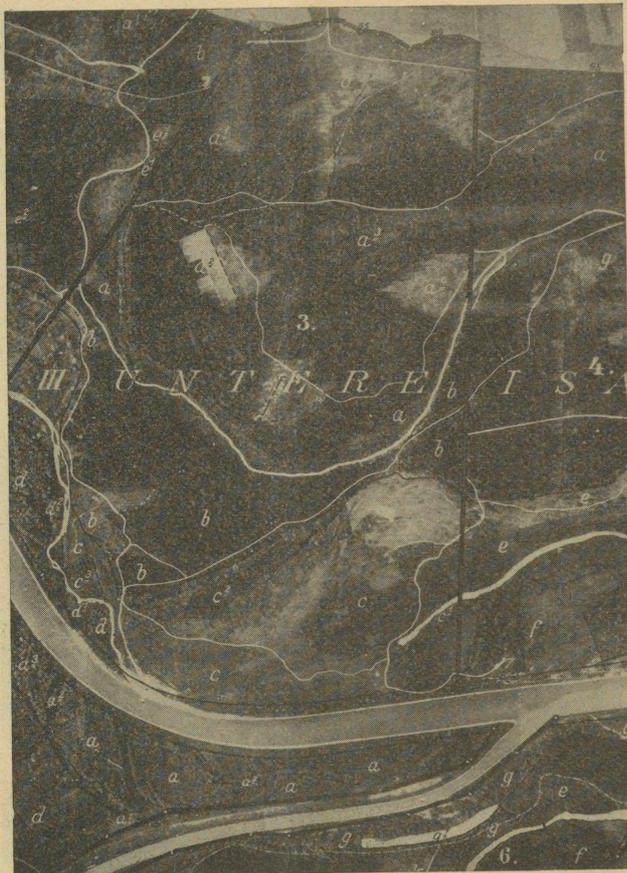


Bild 11

Auf dem Gebiete der Auslandsvermessung gibt es noch viele Probleme zu lösen. Es handelt sich darum, mit einer Aufnahme weite Flächen in kleinem Maßstab zu überdecken. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit des Baues von Spezialkammern, deren Konstruktion bereits im Gange ist.

Ein großer Fortschritt wäre weiterhin gemacht, wenn es gelingt, die Flugzeughöhe mittels der Echolotungen nach dem System des Physikers Behm zu bestimmen\*). Für Karten im Maßstab 1:50.000 oder gar 1:100.000 genügt nämlich die Bestimmung der Höhen mit derjenigen Genauigkeit, welche durch Aneroidablesungen im Flugzeug gemacht werden kann. Man brauchte

für diese Vermessungsart zu erwecken, bzw. wachzuhalten. Es wäre zu begrüßen, wenn auch die österreichischen Behörden und Unternehmerkreise in Bälde von der neuen Vermessungsmethode Gebrauch machen würden, um sich von deren Vorteilen in der Praxis zu überzeugen. Die Photogrammetrie ist in allen Kulturländern der Welt in rascher Entwicklung begriffen, weil deren große Bedeutung für die verschiedenen Zwecke überall erkannt wurde. Ich glaube wohl sagen zu können, daß man sich der Photogrammetrie von der Erde und aus der Luft in wenigen Jahren allgemein bedienen wird.

\*) Siehe: „Flugzeug und Yacht“ Nr. 1. Jahrg. 1926.

---

**Lederbekleidung** **F. SCHINDLER**  
für sämtlichen Sport  
Wien, VII., Neubaugasse 17  
rückwärts im Hof

---

## Der deutsche Ostasien-Flug.

Am 23. Juli, kurz nach Mitternacht, starteten zwei 3-motorige Junkers Großmaschinen der Hansa zu einer Reise nach dem fernen Osten, die insbesondere auch der Orientierung über einen asiatischen Luftverkehr dienen sollte. Die Expedition stand unter der Leitung von Dr. Knauß und Kaplt. v. Winterfeldt mit den Flugzeugführern Schnäbele und Doldi und den Bordmonteuren Steidel, Ernstberger, Riedel und Eickentopf. Die Maschinen landeten am 26. September vormittags wieder am Tempelhofer Felde.

Der hohe Wert der nunmehr glücklich beendeten Ostasien-Expedition der Deutschen Luft Hansa als Erkundungsflug für einen künftigen regelmäßigen Luftverkehr zwischen Berlin und Peking, für eine Linie Hamburg—Schanghai ist nicht zu bezweifeln. Abgesehen von dem Ziel meteorologischer und bodenorganisatorischer Erkundungen bot sich jedoch Gelegenheit, die deutsche Flagge in eindrucksvoller Weise im Auslande zu zeigen. Der Widerhall im ostasiatischen Auslandsdeutschum, bei den Deutschen, die auf fernstem Vorposten stehen, bei den deutschen Kolonien in Charbin, Mukden und Peking war ein ungeheurer. Man muß wissen, daß die deutschen Kaufleute im fernen Osten in einem schweren wirtschaftlichen Kampf mit den Vertretern anderer Nationen stehen und man muß berücksichtigen, daß die anderen Ausländer in China noch Rückhalt haben in den Vorrechten, deren Bekämpfung die große chinesische Bewegung gilt. In Erkenntnis dieser Tatsache hätte die Besatzung nach jeder Landung sofort die deutsche Handelsflagge neben der der Deutschen Luft Hansa und vergleichbar dem Auftauchen der deutschen Flagge auf deutschen Schiffen wurde damit kundgetan, daß die deutsche Handelsluftfahrt gewillt ist, in die Fußstapfen ihrer großen Schwester, der Handels-Schiffahrt, zu treten. Deutsche Kaufleute in Peking äußerten, daß der Flug der deutschen Luft Hansa für das Deutschtum im Auslande zehnmal wichtiger sei als die gedruckten Prospekte, die aus der Heimat gesendet werden. Es war erfreulich, festzustellen, daß sowohl die Deutschen wie die Chinesen den grundlegenden Unterschied zwischen dieser, einem künftigen Wirtschaftsverkehr dienenden Expedition und den sportlichen Rekordflügen der Franzosen klar erkannten. Besonderen Eindruck auf die Chinesen machte die Metallkonstruktion der Großflugzeuge, und man konnte beobachten, wie sie staunend das blanke Metall an den Flächen und an dem Rumpf befühlten.

Auch der Empfang bei den offiziellen chinesischen Stellen war überall ein äußerst herzlicher. Bezeichnend war die Rede, die der Generalgouverneur von Charbin während eines Banketts zu Ehren der deutschen Expedition hielt. Er sagte wörtlich: „Es ist das erstemal, daß ich ausländische Flieger bei mir zu Gast habe, obwohl bereits mehrmals Flugzeuge fremder Nationen in China waren. Die deutschen Flieger habe ich als einzige eingeladen, weil sie die Pioniere des friedlichen Luftverkehrs sind.“ In Mukden wurden die beiden Leiter des Unternehmens, Dr. Knauß und v. Winterfeldt, von dem mächtigen Chef des Stabes des Marschalls Tschan So Lin empfangen. Auch diese wichtige Persönlichkeit, betonte, wie sehr seine Kreise eine Luftverkehrsverbindung zwischen Europa und Ostasien in gemeinsamer Arbeit mit den Deutschen begrüßten. Die Wirkung des

Fluges in Mukden, dem derzeitigen Angelpunkt chinesischer Politik, ist besonders bedeutsam. Der Chef des chinesischen Luftamtes ließ es sich nicht nehmen, selbst an Bord eines der Großflugzeuge zu gehen, die zu einem Rundflug über Mukden aufstiegen, und er äußerte hier nach seine rückhaltlose Bewunderung für das deutsche Werk. Der Empfang in Peking gestaltete sich zu einer eindrucksvollen Kundgebung. Zehntausende von Chinesen waren nach dem Flugplatz geeilt, um die westlichen Sendboten eines friedlichen Luftverkehrs zu begrüßen, und die gesamte deutsche Kolonie erwartete die Flieger. Wie der chinesische Botschafter in Berlin, Sunthou Wei, in seiner Rede zur Begrüßung der Expedition in Berlin ausführte, gehört schon eine außerordentliche Leistung dazu, um den Chinesen in Begeisterung zu bringen. Gemessen an der Begeisterung des chinesischen Volkes muß man die Leistung außerordentlich hoch werten. Es liegt im chinesischen Charakter, zunächst allen Fremden gegenüber zurückhaltend zu sein. Die schlechten Erfahrungen der Vergangenheit machen diese Einstellung verständlich. Aber bei den zahlreichen Banketten und bei den wiederholten Besprechungen und Besuchen bei den maßgeblichen Stellen konnte festgestellt werden, daß der Ton immer herzlicher wurde. Gute Kenner der chinesischen Psyche stellen den Erfolg der deutschen Expedition sehr hoch.

Eine Fortsetzung des Fluges nach der wichtigsten See- und Handelsstadt Chinas, nach Schanghai war ursprünglich beabsichtigt. Der Plan mußte aber wegen der Kämpfe zwischen der Kanton-Armee und den Truppen Wu Pei Fus aufgegeben werden. Ein künftiger regelmäßiger Verkehr wird sich aber zweifellos bis Schanghai erstrecken, ebenso wie am anderen Ende der Linie die deutschen Seestädte einbezogen werden würden. So geht die Linie nicht von Berlin nach Peking, sondern vom Atlantischen Ozean zum Stillen Ozean, von Hamburg nach Schanghai.

Das politische Oberhaupt des Lamaismus in der Mongolei und in Tibet ist der Panschen Lama, neben dem der Dalai Lama den religiösen Führer darstellt. Der Empfang der Leiter der Luft Hansa-Expedition in seinem Palast in Peking war für die Deutschen einer der stärksten Eindrücke. Nach einer Fahrt durch den verbotenen Teil der verbotenen Stadt durch stille Gärten gelangten Dr. Knauß und v. Winterfeldt über Marmorbrücken zur Palastinsel, die umgeben ist von stillen lotosbedeckten Seen. Hier wohnte früher der chinesische Kaiser, von der Kaiserin-Regentin gefangen gehalten. Hier wohnt jetzt der Panschen Lama, die Inkarnation des Buddha, ganz in goldgelbe Seide gekleidet, auch die Schuhe sind aus Seidenstoff, macht er einen eigenartig faszinierenden Eindruck. Er ist etwa 40 Jahre alt, also im besten Alter, groß mit scharfer Nase und einem angenehmen klugen Gesicht. Er betonte die besondere Freundschaft des tibetanischen Volkes zum deutschen Volke und gab der Bewunderung für die deutschen Flugzeuge zum Ausdruck, und der Hoffnung, daß in nicht allzu ferner Zeit auch Tibet in das Weltluftverkehrsnetz einbezogen werden würde.

Am 8. September erfolgte nach 9 Tagen Aufenthalt in Peking der Start zum Rückfluge. Die gesamte chinesische Zentralregierung und die ganze deutsche Kolonie war auf dem Flugplatz versammelt. Ein letztes Mal grüßten die deutschen Maschinen die tausendjährige

Stadt mit ihren im Quadrat gebauten Mauern und das bewundernde Auge der deutschen Führer nahm die prachtvollen Anlagen des Himmelstempels mit seinem azurblauen Dach und den herrlichen Marmoraltären in sich auf. Kurs nach Osten, der Luftweg geht zum Meer über zerklüftete Schluchten, über die Flüsse, die vorher in breiten Lehmbetten ruhten, die aus der fruchtbaren Ebene von Tschilli kommen und die sich jetzt mühsam ihren Weg durch das Gebirge brechen, um sich in das Meer zu ergießen. Eine Begrüßungsrunde führte über das Seebad bei Peking, über Pai Tei Ho, das man die Zentrale der chinesischen Riviera nennen kann. Nun ist eigenartig zu beobachten, wie sich die chinesische Mauer in steilem Auf und Ab über die Berge hinzieht, und es wirkt wie ein Symbol, wenn deutsche Großflugzeuge dieses Zeichen der Abgeschlossenheit überqueren. Nach dem Ueberfliegen der chinesischen Mauer lag das eigentliche China hinter der Expedition. Bald befand sie sich über dem Golf von Liautung, rechts im Dunst tauchen als Streifen am Horizont die Berge der Liautung-Halbinsel auf, die 1905 im russisch-japanischen Krieg so hart umkämpft wurde. Mukden ist auf dem Hinfluge die erste Station gewesen, und so auch auf dem Rückfluge. Mukden ist der politische Schwerpunkt Chinas, der heute als gewichtige Anlage ein mächtiges Arsenal vor seinen Mauern birgt. Die folgende Strecke von Mukden nach Charbin ist vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus eine einzige Freude. Kein Quadratmeter ist hier unbebaut. Eine ungeheure Fruchtbarkeit bewirkt, daß dieses Land dicht besiedelt ist. Weite Kaoliang-Felder sind zu erkennen. Der Luftweg führt entlang der südmandschurischen Bahn, Tschangtu ist der Grenzpunkt, wo sich die südmandschurische Bahn unter Einfluß der Japaner stehend, von der ostchinesischen Bahn, die in russischen Händen ist, scheidet.

Ein Schlaglicht auf die zum Teil doch recht unsicheren Verhältnisse warf die Tatsache, daß die deutschen Flugzeuge auf dem weitabgelegenen Flugplatz stark bewacht werden mußten zum Schutz gegen gutbewaffnete umherschweifende Chungusenbanden.

Der Weiterflug von Charbin nach Mandschuria führte über das Grenzgebirge des großen Tschingan, über unbekannte und unerforschte Gegenden, die nur beiderseits der Bahn, die sich durch Tunnels hindurchwindet, Siedlungen aufweisen. Von den Flugzeugen aus

war ein sehr großer Wildreichtum zu beobachten. Besonders eine auffallend starke Art von rostbraunen Hirschen, auch Tiger birgt der Chingan in seinen umfangreichen Waldtälern.

Nach der Ueberquerung des Tschingan-Gebirges befanden sich die Maschinen wieder über dem Steppengebiet der Mongolei mit ihren großen Schafherden und den vom Flugzeug aus deutlich erkennbaren Wasserlöchern.

Der Rückflug der Expedition führte wieder über Irkutsk und Krasnojarsk nach Nowo Sibirsk. Auf dem Hinfluge hatte man in Nowo Sibirsk nur wenige Stunden Aufenthalt genommen, es wurde auf diesem Platze nicht einmal übernachtet. Jetzt war ein zweitägiger Aufenthalt vorgesehen, um mit der sibirischen Regierung in Besprechungen über den transasiatischen Luftverkehr einzutreten.

Gerade Westsibirien ist für den Luftverkehr vom Geländestandpunkt aus besser geeignet als Europa, denn das westsibirische Land ist eben und weit weniger Feuchtigkeit geht hier nieder als durchschnittlich über dem europäischen Kontinent.

Omsk und Kurgan waren die nächsten Stationen, bevor man wieder die Türme des Kreml vor sich auftauchen sah und das heilige Moskau, das die Expedition am 25. Juli mit Kurs nach Osten verlassen hatten. Moskau bot den deutschen Fliegern ein herzliches Willkommen. Beim Bankett der Aviachim begrüßte Muklewitsch, der frühere Chef der Luftflotte, der im vorigen Jahre auch genaue Informationen über den deutschen Luftverkehr aus eigener Anschauung gesammelt hatte und der jetzt Chef der Seeflotte ist, mit herzlichen Worten den Erfolg der Deutschen.

Die Teilnehmer am Fluge wurden auch dem Kommissar des Auswärtigen, Tschitscherin, vorgestellt, der sein großes Interesse an der Flugverbindung zu erkennen gab. Am nächsten Tag hielt Dr. Knauß einen Vortrag vor geladenen Gästen, führenden Persönlichkeiten der russischen Luftflotte, Post, Eisenbahn und Wirtschaft über die Luftverkehrslinie nach dem fernen Osten, der mit starkem Beifall aufgenommen wurde.

Am 25. September erfolgte der Start nach Königsberg und nach achtstündigem Fluge war die Expedition wieder auf deutschem Boden.

(Aus einer Unterredung mit Dr. Robert Knauß.)

## Der Bristol „Cherub“-Motor, Serie III.

Fast die Hälfte der für das Meeting in Lympne genannten Flugzeuge waren mit dem Bristol „Cherub“ Motor Serie III. ausgestattet. Die Bristol Flugzeug Comp. in Filton hat ihren Original „Cherub“, trotz der vielen errungenen Erfolge rasch weiter entwickelt und verbessert, so daß der „Cherub“ Serie III. wirklich das Ideal eines Motors für Leichtflugzeuge darstellt, welcher in Zuverlässigkeit und in seinem Wirkungsgrad den modernsten, besten Großmotoren gleichkommt. Daß er wirklich ein hervorragendes Erzeugnis ist, beweist die Tatsache, daß er den 100 Stunden-Lauf des Luftministeriums klaglos absolvierte.

Er entwickelt eine Normalkraft von 36 HP bei 3200 Umdrehungen pro Minute und wiegt nur 95 Pfund (48 kg), das ist 1.33 kg pro HP.

Benzin- und Oelverbrauch sind mit 9 Liter Benzin und 0.56 Liter Oel in der Stunde bemerkenswert niedrig.

Die wichtigsten Unterschiede des „Cherub“ III. gegen den „Cherub“ I. sind folgende:

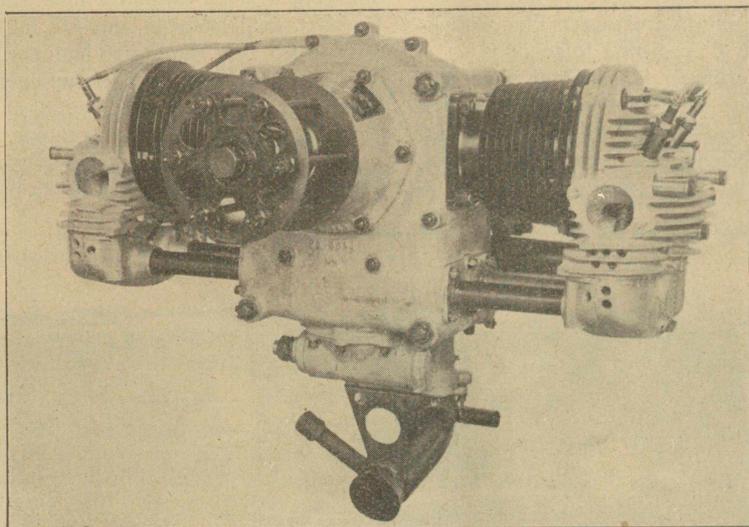
Die Bohrung wurde auf 90 mm, der Zylinderinhalt auf 1288 cm<sup>3</sup> erhöht. Die Zylinderköpfe wurden umkonstruiert und mit einer neuen Ventyltype mit dreifachen Ventildfedern versehen. Das Kurbelgehäuse wurde kleiner und stärker gemacht und hat eine Trockensumpfschmierung. Die Regulierung des Motors beim Steigen wurde auch verbessert, da nunmehr die Luftregulierung und Höhenkontrolle automatisch mit dem Gashebel betätigt werden.

Im Nachfolgenden geben wir eine allgemeine Beschreibung des „Cherub III“.

Die Zylinder haben Stahlwände und Aluminium-Nickelstahlköpfe, welche die ausgebohrten Nickelstahl-Ventilsitze, Ventilführungen, Ventile, Ansaug- und Auspuffwege tragen. Die Köpfe sind mit Nickelstahleinlagen

gasdicht aufgesetzt. Die Ansaug- und Auspuffventile sind untereinander auswechselbar, aus Chromkobaltstahl und haben 3 konzentrische Ventildfedern. Die von Zahnrädern angetriebene Steuerwelle liegt quer unter der Kurbelwelle im Kurbelgehäuse und betätigt die Ventile mit Stoßstangen, welche parallel zu den Achsen der Zylinder vom Kurbelgehäuse zu den Zylinderköpfen laufen. Die Kurbelwelle ist viermal gelagert. Die Pleuelstangen sind aus Nickelstahl mit Bronzebüchsen, Aluminium-Nickelkolben mit 3 Ringen. Das Kurbelgehäuse ist vertikal zu der Motormittellinie angebracht und aus Aluminiumguß. Die Magnetzündung wird von einer Spiralübersetzung der Kurbelwelle angetrieben und ist auf dem rückwärtigen Gehäusedeckel montiert. Cherub III. ist mit Zenith-Spiralvergaser ausgestattet. Der Bristol Cherub III, der auch in der Mes-

boten, nur kleine Ersätze (Kerzenwechsel) erlaubt. Ebenso war eine Minimalgeschwindigkeit von 50 Meilen per Stunde vorgeschrieben und der Betriebsmittelverbrauch im Verhältnis zur beförderten Last wurde nach Punkten gewertet. Während einiger Tage des Meetings waren die Wetterverhältnisse für Flüge mit Leichtflugzeugen ausgesprochen schlecht. Starke böige Winde wechselten mit schweren Regenschauern und die Piloten berichteten, daß es gerade kein Vergnügen war, in den starken Böen zwischen dem Hügelgelände zu schaukeln. Nach 4 Tagen waren nur mehr 5 Flugzeuge im Wettbewerb und von diesen hatten 4 einen Cherub — am 6. Tage reduzierte sich diese Zahl auf 4 — nur mehr die Cherub-Maschinen allein. Ein Pilot berichtete, daß sein Motor ohne den geringsten Anstand wie eine Nähmaschine während der ganzen Zeit gearbeitet hätte. Nach dem Meeting wurden



Der Bristol „Cherub“-Motor, Serie III

serschmitt-Maschine mit Boschzündung eingebaut auf dem Ron-flug v. Conta's seine absolute Zuverlässigkeit bewies, ist zweifellos die führende Leichtmotorkonstruktion, die auch den Sportleichtflugzeugbau wesentlich fördern dürfte.

**Der Bristol Cherub in Lympne.** Auch die Flugwettbewerbe des Jahres 1926 haben dem Bristol Cherub Motor neue prächtige Erfolge gebracht. Im Jahre 1924 wurden bei dem Wettbewerb der Leichtflugzeuge in Lympne 6 von 7 ersten Preisen von Flugzeugen gewonnen, welche mit dem luftgekühlten Cherub Motor ausgerüstet waren. 1925 wurden damit 8 von 10 ersten Preisen errungen und im Jahre 1926 wurde diese Siegesserie fortgesetzt. Jede Maschine, welche am Schlusse des Meetings 1926 noch im Rennen lag, hatte einen Bristol Cherub.

Das Hauptereignis des Lympne-Meetings 1926 waren die Daily Mail-Preise, zusammen Pfd. 5000. — Das Motorgewicht war mit 170 Pfund limitiert, so daß der Cherub mit annähernd 100 Pfd., der kleinste und leichteste Motor war. Bevor noch die Hauptprüfungen begannen, mußten die Flugzeuge noch verschiedene Vorführungsprüfungen wie: Start und Landung innerhalb bestimmter Distanzen über sich ergehen lassen. Die Hauptprüfung bestand aus einer Reihe von Flügen, zusammen über 2000 engl. Meilen und dauerte 7 Tage. Reparaturen oder Austausch von wichtigen Bestandteilen waren ver-

boten, nur kleine Ersätze (Kerzenwechsel) erlaubt. Ebenso war eine Minimalgeschwindigkeit von 50 Meilen per Stunde vorgeschrieben und der Betriebsmittelverbrauch im Verhältnis zur beförderten Last wurde nach Punkten gewertet. Während einiger Tage des Meetings waren die Wetterverhältnisse für Flüge mit Leichtflugzeugen ausgesprochen schlecht. Starke böige Winde wechselten mit schweren Regenschauern und die Piloten berichteten, daß es gerade kein Vergnügen war, in den starken Böen zwischen dem Hügelgelände zu schaukeln. Nach 4 Tagen waren nur mehr 5 Flugzeuge im Wettbewerb und von diesen hatten 4 einen Cherub — am 6. Tage reduzierte sich diese Zahl auf 4 — nur mehr die Cherub-Maschinen allein. Ein Pilot berichtete, daß sein Motor ohne den geringsten Anstand wie eine Nähmaschine während der ganzen Zeit gearbeitet hätte. Nach dem Meeting wurden

die Motore ausgebaut, vollständig zerlegt und es zeigte sich an keinem Teil die geringste Abnutzung, was auch von der Prüfungsabteilung des Luftministeriums in einem Zeugnis festgelegt wurde.

Die Ergebnisse des Daily Mail-Wettbewerbes in Lympne über 1994 Meilen sind folgende:

Type und Motor	Verbr. Betriebsstoff	Durchschn. Geschw.
Cygnat (Cherub III)	338,83 lbs.	64,98 St./Meilen
Cygnat (Cherub III)	398,88 lbs.	55,68 St./Meilen
Brownie (Cherub III)	402,09 lbs.	59,71 St./Meilen
Pixie III (Cherub III)	439,37 lbs.	58,94 St./Meilen

Im anschließenden Rennen um den Grosvenor Challenge Cup sind die Ergebnisse folgende:

Type und Motor	Wirkl. Geschwindigkeit
Blackburn Blue Bird Genet	84,95 St./Meilen
Parnall Pixie III (Cherub III)	75,18 St./Meilen
R. A. E. Hurricane (Cherub III)	84,79 St./Meilen

In der National Air Races in Philadelphia im September 1926 gewann der mit Cherub III ausgestattete Heath Tombay Monoplan den ersten Preis für Leichtflugzeuge.

Beim Flugmeeting in Mannheim gewann Herr E. v. Conta mit einem Messerschmitt-Eindecker, mit „Che-

rub III“ den ersten Preis für Leichtflugzeuge, und zwar mit einer Wertungssumme, welche um 25 % besser war als die des Gewinners des II. Preises.

Seither hat Herr v. Conta mit der gleichen Ma-

schine einen Höhenflug auf 5000 Meter in 60 Minuten ausgeführt. Die Gipfelhöhe der Maschine wurde damals wegen ungünstiger Witterung nicht erreicht. — Herr v. Conta schätzt dieselbe auf 6000 Meter.

## Im Leichtflugzeug von München nach Rom.

Die ganz hervorragende Leistung des bekannten Fliegers Eberhard v. Conta, der auf einem zweisitzigen Messerschmitt-Eindecker mit einem Bristol Cherub Motor die 1620 km lange Flugstrecke von München nach Rom in 14 Stunden 20 Minuten Flugzeit zurücklegte bei Ueberwindung einer Höhe von 4500 m, muß als eine ganz besondere sportliche Leistung gewertet werden.

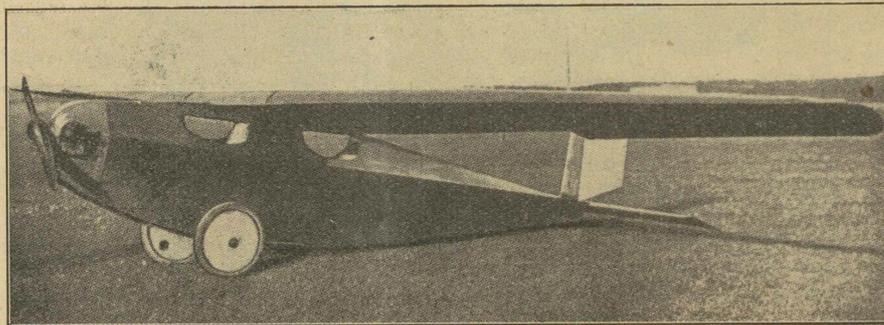
Die beiden Flieger — als Passagier begleitete ihn der bekannte Fachschriftsteller Dr. Ing. v. Langsdorff — starteten nach mannigfachen Schwierigkeiten am 24. September vormittags. Ueber den interessanten Flug berichtet in anschaulicher Weise E. v. Conta folgendes:

„Die ersten Verzögerungen für unseren Start begannen in München, wo uns die Behörden die offiziellen Papiere abnahmen und erst nach fast sechs Wochen ausgefertigt wieder übergaben. Nachdem wir um 9 Uhr 20 Min. starteten, begleiteten uns auf unserem Wege dichte Wol-

nen wiederholte. Nachdem wir sämtliche Apotheker in Padua aufgesucht hatten, waren wir glücklich im Besitze von 3 Litern Benzol. Wir starteten noch am selben Tage und konnten in 65 Minuten in Bologna landen. Das Wetter am nächsten Tag war so schlecht, daß ein italienischer Flieger, der nach Florenz abgeflogen war, schon nach 15 Minuten wieder umkehren mußte.

Am Nachmittag, als es etwas aufhellte, versuchte ich den 2000 m hohen Apeninn vom Reno Tal aus zu überfliegen, doch zwangen mich schwere Sturmboen zur Umkehr nach Bologna, das ich in 14 Minuten erreichte, obwohl ich zum Hinflug 48 Minuten gebraucht hatte. Von der Schwierigkeit des Apeninnfluges wissen die italienischen Piloten ein Lied zu singen, da kein Gebirge so unberechenbare Wetterlagen hat wie der Apeninn.

Am nächsten Tage starteten wir nochmals gegen Florenz. In einer Höhe von 2700 m flogen wir gegen



Der Messerschmitt-Eindecker mit Bristol Cherub-Motor

kenbänke bis Innsbruck, das wir in einer Höhe von 4000 m in der Richtung des Brenner Passes überflogen, wo wir die Gipfelhöhe unseres Fluges von 4500 m Höhe erreichten. Widrige Windverhältnisse und dichte Schneewolken, die von Westen nach Osten trieben, ließen uns mühsam bis gegen Franzensfeste den Kurs nach Verona einhalten. Bei Brixen zwangen uns aber Schnee und dichtester Nebel, unseren Flug nach Osten durch das Pustertal gegen Klagenfurt zu nehmen, das wir nach einem Fluge von 2 Stunden 40 Minuten seit unserem Start in München erreichten.

Nachdem wir von Klagenfurt abflogen, kreuzten wir die Karawanken in 4000 m Höhe in der Richtung gegen Verona. Tiefhängende schwere Wolken über der italienischen Tiefebene zwangen uns, 1500 m unter die Bergkämme herunterzugehen, wobei ein lebhafter Westwind aufrichtete. Die hereinbrechende Dunkelheit und der starke Gegenwind veranlaßten uns, unser Reiseziel aufzugeben und in Susegana, 35 km nördlich von Venedig, zwischen Olivenbäumen und Maisfeldern zu landen. Hier wurden wir leider bis zum 25. September mittags zurückgehalten, wo uns erst die Erlaubnis zum Weiterflug von Bologna aus erteilt wurde. Wir starteten sofort um 1 Uhr nach Padua, das wir nach 55 Minuten erreichten. Hier war die Hauptschwierigkeit, Benzol für unseren Motor aufzutreiben, die sich in allen italienischen Statio-

die höchsten Spitzen des Apeninns. Das Wetter war nicht viel besser als am vorhergehenden Tage und an derselben Stelle, an der wir am Vortage umkehren mußten, war unser Flugzeug ein Spielball der Sturmboen, die uns bis auf 1000 m herabdrückten, ohne daß wir die Möglichkeit hatten, in dem engen Tal auch nur zu wenden, während die die Berghänge herabstürzenden Fallwinde unser Flugzeug oft glatt auf den Flügel stellten. Nur der ausgezeichneten Maschine und dem wie ein Uhrwerk laufenden Bristol Cherub Motor ist es zu danken, daß wir nicht an den Steilhängen zerschellten. Kein Wort kann diese Situation beschreiben, doch unsere Barographen, die offiziell geprüft und photographiert wurden, geben hierüber ein beredtes Zeugnis. Ueber Florenz ging eben ein heftiges Gewitter nieder, so daß wir im strömenden Regen nächst der Stadt bei einer Ballonstation landeten, die der durchlaufenden Gräben wegen als Landeplatz von den italienischen Fliegern nicht benützt wird. Auch uns kostete diese herzhaite Landung das rechte Rad, das wir aber in drei Stunden wieder repariert hatten. Dieser uns unvergeßliche Apeninnflug hatte 1 Stunde 40 Minuten gedauert. Wegen des noch immer strömenden Regens wartete ich bis abends, um unser Flugzeug auf das kleine, inmitten der Stadt gelegene Flugfeld von Florenz zu überfliegen. Am nächsten Tag — noch immer Regen und Sturm. — Am

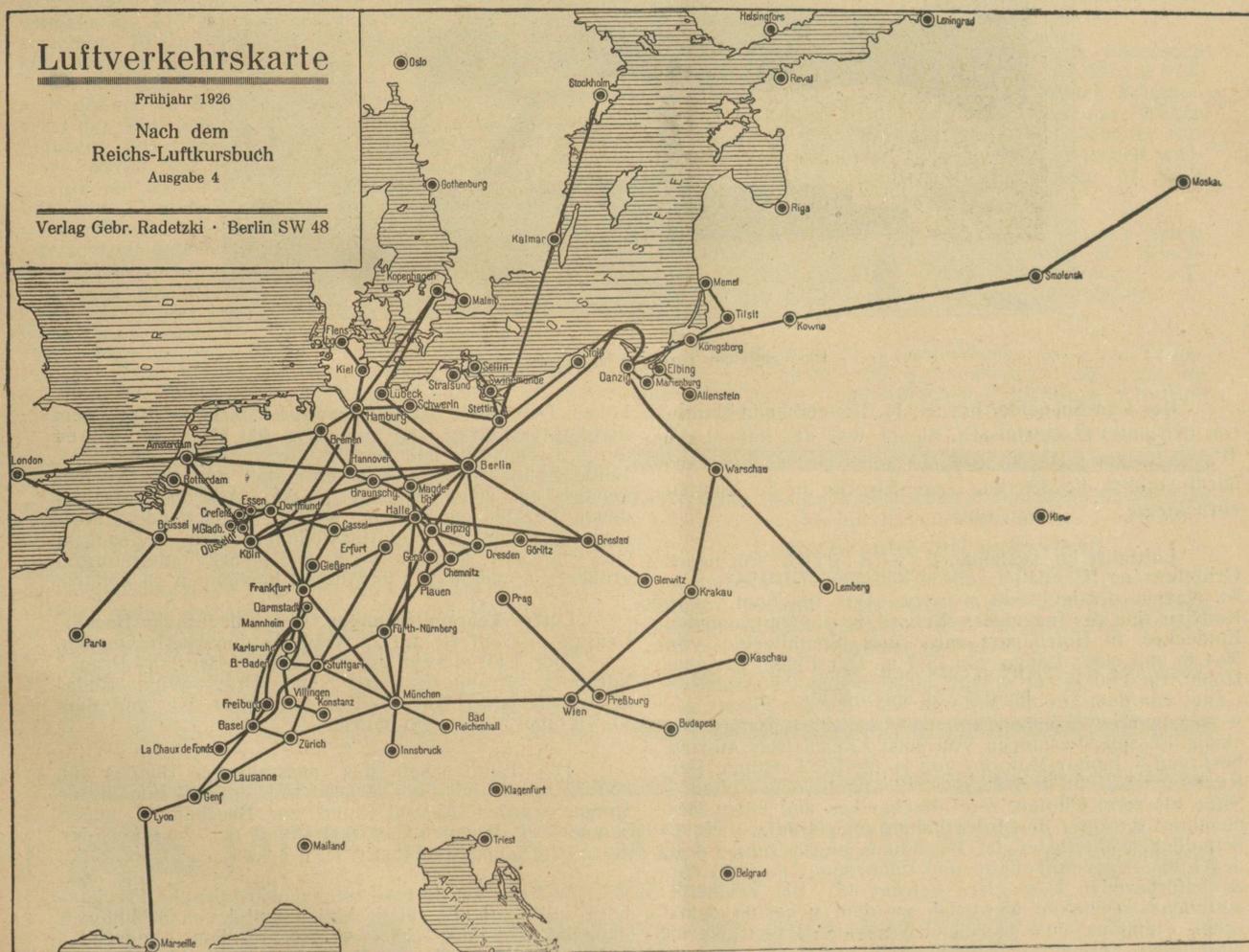
folgenden Tage entschlossen wir uns, trotz des noch immer andauernden Regens und Sturmes, nach Rom weiterzufliegen. Schon nach 28 Minuten Flug im unaufhörlichen Regen erreichten wir das Arnotal und flogen dann entlang dem Kanale zwischen Arezzo und Chiusi. Eine Notlandung wäre lediglich auf den Eisenbahnschienen oder auf der Kanaböschung möglich

gewesen. Endlich erreichten wir den Tiber und nach 2 Stunden 45 Minuten landeten wir auf dem Flugfeld von Centocelle bei Rom. Die Ankunft der Maschine erregte in allen zivilen und militärischen Fliegerkreisen das lebhafteste Interesse und die uns zuteil gewordene allseitige Aufmerksamkeit war zugleich eine würdige Anerkennung unserer sportlichen Leistung.“

## AUS DER FLUGWELT.

Der Entwurf des Winterflugplanes 1926/27 zeigt, daß fast alle internationalen vom Reich subventionierten Strecken des Sommerflugplanes auch im Winter im Betrieb bleiben. Als die wichtigsten wären hervorzuheben: Berlin—Hannover—Amsterdam—London, Berlin—Hamburg—Kopenhagen—Malmö, Malmö—Kopenhagen—Hamburg—Bremen—Amsterdam—London, Berlin—Danzig—Königsberg, Berlin—Breslau—Gleiwitz, Hamburg—Hanover—Frankfurt—Mannheim, Berlin—Hannover—Essen, Berlin—Braunschweig—Düsseldorf, Berlin—Halle—Köln, Berlin—Halle—Erfurt—Frankfurt, Berlin—Leipzig—Fürth—Nürnberg—Stuttgart, Berlin—Leipzig—Fürth—Nürnberg—München, München—Wien—Budapest. Das Streckennetz des Winterflugplanes der Deutschen Lufthansa umfaßt beinahe 16.000 km gegenüber den

Sommerlinien von 39.000 km. Durch die Beibehaltung einer so ansehnlichen Zahl Winterfluglinien ist zweifellos eine markante Entwicklungsstufe des Flugverkehrs gekennzeichnet, da ja nur durch die Kontinuität des Flugverkehrs im Sommer und Winter, sowie durch den Nachtflugverkehr — der auf der Strecke Berlin—Danzig—Königsberg auch im Winter erfolgen soll — nicht allein verkehrstechnische, sondern auch verkehrspolitische Vorteile zu erwarten sind. Insbesondere dürfte sich aber diese bessere Ausnützung der Verkehrsflugzeuge auch wirtschaftlich im Budget der Flugverkehrsgesellschaften günstig auswirken. Besonders zu bemerken ist, daß die Passagierkabinen im Winterflugverkehr der Luft-Hansa mit Hilfe einer Heizvorrichtung durch die Auspuffgase geheizt sind.

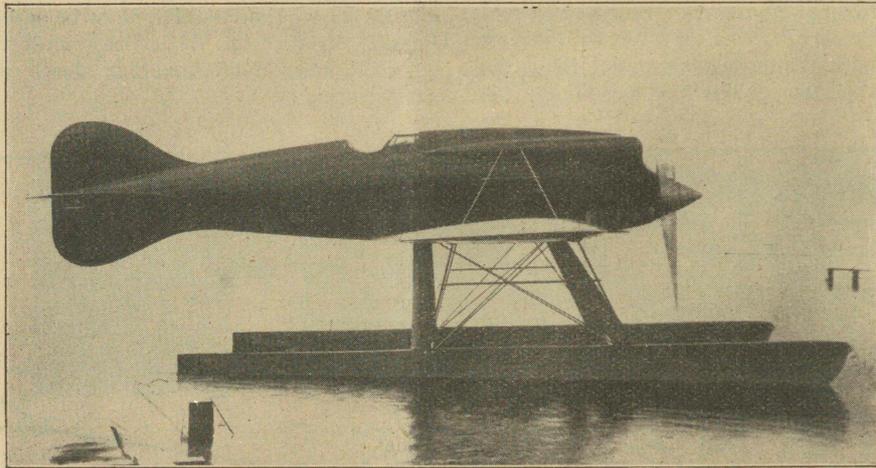


Überblick über die Dichte des Luftverkehrsnetzes der vergangenen Sommer-Betriebsperiode

**Das Interesse für den 10. Salon de l'Aéronautique** in Paris, Grand Palais des Champs Elysées vom 3. bis 19. Dezember ist außerordentlich groß. Die Ausstellung dürfte dieses Jahr auch außergewöhnlich stark besichtigt werden. Bemerkenswert ist, daß neben den in- und ausländischen Firmen auch der französische Staat selbst vertreten sein wird.

**Frankreichs Zivil-Luftfahrthaushalt 1927.** Das französische Budget für die zivile Luftfahrt, welches für 1926 142,6 Millionen Francs betrug, ist für 1927 um 22 Millionen Francs auf 164,2 Millionen erhöht worden. Die Erhöhungen sind, wie aus Erläuterungen des Unterstaatssekretärs für Luftfahrt, M. Laurent-Eynac, in der Fachzeitschrift „L'Air“ hervorgeht, in erster Linie für Studien- und Versuchszwecke sowie für Subventionen wichtiger Luftverkehrslinien vorgesehen. Linien, an deren Ausbau besonders nachhaltig gearbeitet werden soll, sind die Verbindungen einmal zwischen Frankreich und Dakar in Französisch-Westafrika — von hier aus ist die Verbindung nach Südamerika geplant — sowie zwischen Marseille und Nordafrika (Algier, Tunis). Es muß zur richtigen Beurteilung des Budgets hinzugefügt werden, daß die meisten der Laboratorien, Werkstätten, Flughäfen usw., die durch den Militäretat unterhalten werden, auch der zivilen Luftfahrt zur Verfügung stehen, daß der Ziviletat also ein nur sehr unvollständiges Bild von der finanziellen Stützung der französischen Zivilluftfahrt gibt.

**Schweröflflugmotor.** Die in Amerika seit mehreren Jahren durchgeführten Versuche mit einem Schweröflflugmotor, an denen auch die amerikanische Heeresverwaltung interessiert ist, haben bereits vielversprechende Ergebnisse gezeitigt. Die erste Versuchsmaschine dieser Art wurde schon im Jahre 1921 als Zweitaktmotor mit Luftspritzung nach dem Dieselverfahren gebaut. Das Gewicht des Motors war 500 kg. Die damit angestellte Versuchsreihe war ziemlich unbefriedigend, da nur 36 bis 38 PS bei 1300 U/Min. erreicht wurden, obwohl als Vorzug die Maschine schmiegsam und zwischen 300 bis 1300 U/Min. regelbar war. Die Mängel bezüglich der Anlaßschwierigkeiten und der thermischen Ventilbeanspruchung wurden bei einem weiteren Motor durch Vereinfachung der Spülventile und einiger anderer Verbesserungen beseitigt, der bereits 56 PS bei 1400 U/Min. erreichte, noch bei 120 Umdrehungen lief und auch im kalten Zustand leicht ansprang. Drei Motore dieser Type liefen im Sommer 1924 in einem Wagen eingebaut 5000 km ohne Störungen. Auf Grund dieser Erfolge erteilte die Marine einen Bauauftrag auf einen Zweizylinder-Flugmotor, dessen Einheitsgewicht 1,7 kg/PS nicht überschreiten und dessen Leistung 100 PS bei 1500 U/Min. betragen soll. Der im Frühjahr 1925 zur Erprobung an das Versuchslaboratorium der Slage Island Navy Yard abgelieferte Motor erreichte nach einigen Verbesserungen 85 PS Bremsleistung bei 1620 U/Min. bei einem Ölverbrauch von 270 gr./PS/St. Durch weitere Verbesserungen heft man die Bremsleistung auf 110 PS zu er-



Das siegreiche Flugzeug im Cup Schneider

**Der Cup Schneider** hat am 11. November in Hampton (Virginie) stattgefunden. Sieger war das italienische Wasserflugzeug Macchi 39; das von Kommandant Bernardi geführt die 350 km lange Strecke in 53 Minuten zurücklegte.

**Luftfahrt im Auslande.** Frankreich: Ein neues Großflugzeug ist vor kurzem in den Penhoet-Werften in St. Nazaire fertiggestellt worden. Das Flugboot, eine Konstruktion des Ingenieurs Richard, ist ein freitragender Eindecker in Holzbauart mit einer Spannweite von 39,4 m und einer Länge von 27,3 m. Der Flügel hat eine Höhe von 1,80 m; er enthält einen bequem begehbaren Gang, von dem aus die Motoren während des Fluges gewartet werden können, und die Betriebsstofftanks mit einem Fassungsvermögen von 4000 Litern. Den Antrieb besorgen 5 Jupiter-Motoren von je 420 PS Leistung. Der Rumpf enthält in drei Etagen die nach oben offenen Sitze für zwei Piloten, zwei Mechaniker und einen Beobachter, darunter die Aufenthaltsräume für die in Ruhe befindlichen Mitglieder der Besatzung, und darunter erst den Fluggastraum, Toilette und Funkraum. Die Zahl der zu befördernden Passagiere beträgt 18. Sie erscheint auffallend gering im Vergleich zu dem neuesten deutschen Flugboot, dem Dornier-Superwal, der mit einem wesentlich geringeren Bauaufwand normalerweise 22 Fluggäste befördert und vor einigen Tagen bei einer Besichtigung sogar 60 Personen trug.

höhen. Der Motor ist kompressorlos, arbeitet nach dem Zweitaktverfahren, ist zwischen 400 bis 1600 Touren durch Brennstoff- und Verdichtungsregelung einstellbar. Beide Zylinder sind aus Leichtmetall mit dem Kurbelgehäuse aus einem Stück gegossen. Aus den verschiedenen Vergleichsversuchen wurden zureichende Unterlagen gefunden um die Herstellungskosten, Leitungen, Gewichte usw. ähnliche 4-, 6- und Mehrzylindermotoren größerer Abmessungen annähernd bestimmen zu können.

**Luftverkehrsmittelungen.** Der Luftverkehr Basel—Lausanne—Genf ist am 23. Oktober eingestellt worden.

Der Luftverkehr auf den Linien Breslau—Prag—Nürnberg—Straßburg—Paris und Prag—Wien—Budapest—Belgrad—Bukarest—Konstantinopel ist mit dem 30. Oktober eingestellt worden.

Der Lufthaushalt des australischen Bundes für 1926/27 wurde mit über 800.000 Pfd. dotiert. Von dieser Summe werden 250.000 Pfund zur Beschaffung neuen Fluggerätes dienen und 90.000 Pfund den Zwecken der Handelsluftfahrt zugeführt.

In Prag wurde eine tschechoslowakische Flughafen-Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 8 Millionen cK, die sich auf 16.000 Aktien verteilen, gegründet. Hauptaktionäre sind: Skodawerke, Breitfeld & Danek, Auto- und Motoren A.-G. Walter und die Flugzeugwerke „Avia“.

**Luftverkehr Holland-Polen.** In Warschau sind die Ratifikationsurkunden zum niederländisch-polnischen vorläufigen Luftfahrtvertrage, der im Jahre 1925 abgeschlossen wurde, ausgetauscht worden. Da die natürliche Luftverbindung über deutsches Gebiet hinwegführt, und Deutschland bisher zwar mit den Niederlanden, aber noch nicht mit Polen Luftfahrtvereinbarungen besitzt, so wird zunächst das Abkommen nur den Holländern, die ohne weiteres über Deutschland nach Polen einfliegen können, die Vorteile aus dem zukünftigen Luftverkehr bringen.

**Rettungswesen und Flugzeug.** Auf dem vom 7. bis 11. September in Amsterdam stattgefundenen III. Internationalen Kongreß für Rettungswesen, an dem sich alle Kulturstaaten beteiligten, wurde der großen Bedeutung, die das Flugzeug allmählich auf diesem Gebiete zukommt, Rechnung getragen. Eine Abteilung des Arbeitsplanes des Kongresses war: „Rettungswesen und Erste Hilfe im Luftverkehr“. Gestützt auf die sich häufenden Fälle, wo Menschenleben mit Hilfe des Flugzeuges gerettet wurden: durch den raschen Transport eines Kranken zur Operation, den Flug eines Arztes usw. erlangte dieses Thema große Aktualität. Besondere Bedeutung in diesem Sinne wird dem Flugzeug im See-Rettungsdienst zukommen, wo im Küstendienst oft Rettungsboote nicht schnell genug Hilfe bringen können.

**In der Coppa d'Italia,** dem großen internationalen Flugwettbewerb, der vom 6. bis 14. Oktober im Umkreis des Flugfeldes von Centocello stattfand, ging die Tschechoslowakei als endgültiger Sieger hervor. Der Wettbewerb hatte den Zweck, die Flugzeugkonstruktionen in Bezug auf Sparsamkeit des Bauaufwandes zu fördern. Die Bedingungen der Ausschreibung waren demgemäß gehalten. Zugelassen waren zum Wettbewerb nur Leichtflugzeuge mit geringer Motorkraft, bis höchstens 90 PS, aber mit einer Nutzlast-Tragfähigkeit von nicht weniger als 175 kg, von einer Mindestgeschwindigkeit nicht über 70 km/St. und der Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 100 km/St. Der Wettbewerb war jedes Jahr mit einem I. und II. Preis von je 150.000 und 50.000 Lire dotiert, zu denen dieses Jahr überdies der Ehrenpreis des Ministeriums für Luftfahrwesen kam für jenes Flugzeug, das einen zweimaligen Preis erringt. Im Vorjahre wurde der Preis von dem tschechoslowakischen Chefpiloten Karl Fritsch errungen und in diesem Jahre von dem Flieger Bican. Für den Wettbewerb waren sieben Flugzeuge aus drei Staaten gemeldet: Italien, Deutschland und der Tschechoslowakei. Frankreich war dieses Jahr nicht vertreten, wahrscheinlich in Ermangelung einer geeigneten und aussichtsreichen zweisitzigen Flugzeugtype mit schwachem Motor. Die Ergebnisse der Konkurrenz nach Wertungspunkten waren folgende: Pilot Bican auf Avia BH 11, Walter-Motor 60 PS, 1695 Punkte, Pilot Rustici auf Macchi M 20, Anzani-Motor 50 PS, 1005 Punkte, Pilot Sönning auf Udet U 12, Siemens-Motor 85 PS, 800 Wertungspunkte.

**Flugsicherungsplan für den Herbstluftverkehr 1926** der Zentrale des Höhenwetterdienstes am Aeronautischen Observatorium Lindenberg, Kr. Reesow. Der Organisationsplan für den Herbstluftverkehr ist in gleicher Weise wie der für den Sommerluftverkehr ausgearbeitet worden. Da das Streckennetz bis auf geringe Einschränkungen das gleiche geblieben ist, war eine Beschränkung der Wettermeldungen schon mit Rücksicht auf die schwierigeren meteorologischen Verhältnisse im Herbst nicht möglich. 24 Stationen geben stündlich, weitere 24 während der Flugzeiten fachmeteorologische Beobachtungen, von ihnen 11 auch um 2 Uhr nachts, 94 Streckenmeldestellen senden für jeden Start ihre Wettermeldung an die nächstgelegene Flugwetterwarte, und bei 56 Stationen kann das Wetter nach Bedarf fernmündlich errufen

werden. Besondere Witterungsereignisse, wie Nebel, Gewitter usw., werden von 42 Gefahrenmeldestellen an die Wetterwarten gemeldet. Die Zuleitung der Wettermeldungen an die Flugwetterwarten und an die Zentrale in Lindenberg erfolgt zum Teil durch 17 im Flugfunkdienst ausschließlich tätige Flugpostenfunkstellen, zum Teil auf dem Drahtwege. Die Zentrale in Lindenberg verbreitet ihrerseits stündlich eine Sammelmeldung, die den Flugwetterwarten eine Gesamtübersicht über die Wetterlage zu geben bestimmt ist.

**Die Luftfahrt in Amerika** steht wegen der großen Flächenausdehnung der Vereinigten Staaten und der geringen klimatischen und Wetterunterschiede innerhalb des mittleren amerikanischen Kontinents vor ungewöhnlich guten Entwicklungsmöglichkeiten. Während der letzten Jahre sind diese Möglichkeiten mit Erfolg ausgenutzt worden. Während noch vor drei Jahren hauptsächlich nur Verkehrsversuche stattfanden, die dazu dienen sollten, die Öffentlichkeit für den Luftverkehr zu interessieren, haben sich jetzt bereits Bank- und Geschäftswelt der Handelsluftfahrt in steigendem Maße zugewandt. Im Jahre 1925 haben sich etwa 300 Gesellschaften und Einzelunternehmer im Luftverkehrsgewerbe betätigt. Von ihren Flugzeugen wurden rund 3,8 Millionen Flugkilometer zurückgelegt und über 200.000 Fluggäste befördert. Von 676 Flugzeugen wurden 258.762 Flüge ausgeführt. Die beförderte Post betrug über 30 Tonnen. Außer zur Beförderung von Fluggästen und Gütern sind Luftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten mit Erfolg zur Landesaufnahme, Waldüberwachung, Ernteabschätzung, Schädlingsbekämpfung, Küstenüberwachung, Luftbildaufnahmen und Forschungszwecken verwendet worden. In den Vereinigten Staaten gibt es insgesamt 3608 Flugplätze: von diesen sind 2762 Notlandeplätze, 225 Handelsflughäfen, 310 Kommunalflyghäfen, 66 gehören der Postverwaltung, 103 sind Seeflyghäfen während 102 den Zwecken der Armee und 40 der Marine dienen.

**Das Aussäen von Baumsamen durch Flugzeuge** wurde mit Erfolg vom Army Air Corps auf Hawaii versucht. Es handelt sich um ein Gelände, dessen Baumbestand kürzlich durch Feuer zerstört worden war. Wegen der schwierigen Oberflächengestaltung des Gebietes war ein Aussäen mit der Hand nicht möglich. Nach und während eines Regens wurden auf drei Flügen 24 Sack Samen vom Flugzeug ausgestreut.

**Der Ostasienflug** war auch unbedingt ein Erfolg der Industrie, da die Motoren ausgerüstet mit Bosch-Magnetzündern Type ZH 6, und Bosch-Zündkerzen, während des ganzen Hin- und Rückfluges störungsfrei arbeiteten.

**Fusionierung.** Die Caspar-Werke A.-G. und Trave-münder A.-G. haben sich zusammengeschlossen, um auf einer günstigeren wirtschaftlichen Plattform den Betrieb auszugestalten.

Der Inhaber des österreichischen Patentes<sup>o</sup> Nr. 95.440, vom 15. Juli 1923, betreffend:

**„Luftschaube mit umlaufend  
winkelsteuerbaren Flügeln“**

wünscht behufs Verkaufes oder Lizenzerteilung bezüglich obigen Patentes mit Interessenten in Verbindung zu treten.

Gefällige Anträge unter „Abg. 260“ befördert die Annoncen-expedition des Blattes.

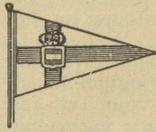


**Janaushek Gramophone**

WIEN I., NEUER MARKT 3

**Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff**





# YACHT - SPORT.

## Union-Yacht-Club.

In den letzten Tagen wurde von Mitgliedern des U. Y. C. ein neuer Zweigverein gegründet, der Z.-V. Neusiedlersee, der vom Vorstand des U. Y. C. am 10. d. M. in den Club aufgenommen wurde. Zum Obmann wurde Herr Direktor Ing. Rudolf Walker gewählt, zum Schriftführer, an den alle Zuschriften wie auch die Ansuchen um Aufnahme zu richten sind, Herr Raimund Karl (Wien, VII., Burggasse 21). Es ist der zehnte Zweigverein des Union-Yacht-Club, der sich speziell die Aufgabe stellt, den Neusiedlersee als Segelreich für Wien zu erschließen.

Der Schriftführer:  
Ing. Schultz, e. h.

Der Union Yacht-Club hat im Einverständnis mit den Yachtwerften Oesterreichs nachfolgende Eingabe gerichtet:

An das Bundesministerium für Finanzen, Departement 4.

Der Union Yacht-Club und die gefertigte österreichische Schiffbauindustrie richten hiemit an das Bundesministerium für Finanzen die dringende Bitte um Aufhebung der Luxussteuer (laufende Nr. 14 der Luxusliste) für aus Edelhölzer erbaute Segel- und Motorboote aller Art und begründen dieses Ansuchen wie folgt:

Der Segel und Motorbootsport hat auf unseren heimischen Gewässern in den letzten Jahren erfreulicherweise einen nicht unerheblichen Aufschwung genommen, dem die Entwicklung einer heimischen Schiffbauindustrie zu verdanken ist. Diese war mit Erfolg bestrebt, die Bedeckung des gesamten inländischen Bedarfes an Sportbooten, der früher fast ausschließlich durch Importe aus Deutschland befriedigt werden mußte, an sich zu reißen. Nach einer kurzen Periode günstiger Entwicklung dieser jungen Industrie, welche für unsere Volkswirtschaft, insbesondere, was die Beseitigung der Arbeitslosigkeit betrifft, von größter Bedeutung hätte werden können, wurde ihre Lage infolge Anwachsens der Betriebskosten und durch die Erhöhung der Steuern, Frachtsätze und dergleichen immer schwieriger, durch die Erhöhung der Luxussteuer wurde sie jedoch vollends in ihrem Lebensnerv getroffen, und dies umso mehr, als in Deutschland diese Steuer bereits restlos aufgehoben wurde. Auf den deutschen Werften kommen nur mehr überseeische Hölzer in Verwendung, weil selbe den heimischen Holzarten an Qualität weit überlegen sind. Daher sind die Bauvorschriften des Deutschen Seglerverbandes, dem auch der Union Yacht-Club angehört, insbesondere jene bezüglich der Plankenstärke, auf die Leistungsfähigkeit der überseeischen Hölzer abgestellt. Inländische Hölzer sind den durch diese Bauvorschriften bedingten technischen Anforderungen nicht gewachsen. Daraus folgt, daß auch auf den österreichischen Werften rationellerweise nur mehr mit überseeischen Holzarten gebaut werden kann, bezw. könnte, denn in Verbindung mit der bestehenden Geldknappheit und der mangelnden Kaufkraft hat die Einhebung der Luxussteuer (nach 1, Nr. 14, der Luxusliste) zu einem fast völligen Stillstand der Schiffbautätigkeit geführt; dieser Umstand wirkt jedoch hemmend und lähmend auf die Ausübung des Segel- und Motorbootsportes, weshalb sich der Union Yacht-Club im Interesse der Förderung des Wassersportes, der zur körperlichen Ertüchtigung unserer Jugend und zur Hebung des Fremdenverkehrs wesentlich beiträgt, veranlaßt sieht, im Vereine mit den unterfertigten Vertretern der Schiffbauindustrie aller in Betracht kommenden Bundesländer die dringende Bitte zu stellen, die eheste Aufhebung der Luxussteuer für sämtliche Edelh Holzboote aller Art zu veranlassen, soll nicht einerseits der schöne und veredelnde Sport eingehen und andererseits junge, mit vielen Mühen und Opfern begründete österr. Werften dem gänzlichen Ruin preisgegeben

werden, was eine weitere Vermehrung der Arbeitslosigkeit zur Folge haben müßte.

Für den Fall, daß sich das löbl. Bundesministerium für Finanzen wider Erwarten ungeachtet der geradezu zwingenden Gründe nicht bestimmt finden sollte, die laufende Nummer 14 der Luxusliste sofort mit einem Schläge fallen zu lassen, wird es gebeten, sie doch wenigstens dahin abzuändern, daß in der „besonderen Bemerkung“ außer den Vereinsübungsbooten und den Faltbooten auch alle aus Gabonholz (Camwood) gebauten Segelboote, Yachten und Motorboote oder mindestens alle aus den sogenannten feinen Holzarten gebauten Segeljollen bis zu 22 qm Segelfläche einschließlich ausgenommen werden.

Wien, am 28. Oktober 1926.

Union-Yacht-Club:

Prof. Dr. H. Frisch m. p.

Oesterreichische Schiffbau A.-G.

Max Schmidt m. p.

Boots- und Yachtwerft Valentin Feinig

Winds m. p.

Wörtherseewerft A.-G.

Dr. Johann y m. p.

Donauwerft Ges. m. b. H.

Foest m. p.

Boots- und Yachtwerft Johann Ratz

Ratz m. p.

Boots- und Yachtwerft Bachschwöler

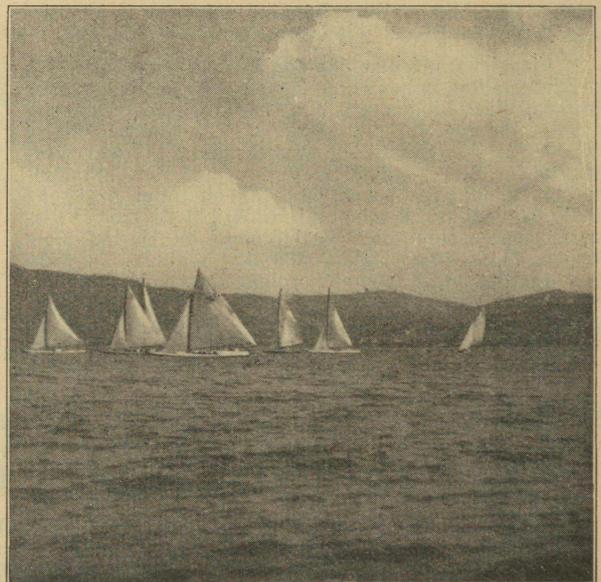
Bachschwöler.

Bootsbauerei Slivka

Slivka m. p.

Bootsbauerei Hlobil

Hlobil m. p.



Atterseewoche 1926, Start der Sonderklasse.

## Allein über den Atlantic.

Wir entnehmen diesen Aufsatz dem hochinteressanten Werke „Allein über den Atlantic“ von Alain Gerbault mit besonderer Erlaubnis des „Ava“-Verlages, Hamburg. Wir können dieses überaus spannend geschriebene Buch über eine sportliche Hochleistung allen unseren Lesern wärmstens empfehlen.

Die Red.

Im Durchschnitt hatte ich pro Tag 50 Meilen zurückgelegt. Ich gebrauchte mindestens noch einen Monat, um meine Reise zu beenden. Aller Wahrscheinlichkeit nach sogar noch viel länger! — Tatsächlich ging ich auch erst 70 Tage später vor Anker.

Es scheint mir eine Ewigkeit, bis es zum Regnen kommt, damit ich meinen Wasservorrat erneuern kann. Ich bin gezwungen, mich noch immer mit einem Glas Wasser pro Tag zu begnügen und wage es gar nicht mehr, mich auf den Regen zu verlassen. Dazu hatte ich den Entschluß gefaßt, vor der amerikanischen Küste nirgends anzulaufen.

Inzwischen hatte ich immer viel Arbeit, denn mein Großsegel wurde meist schadhaft, sobald eine stärkere Brise einsetzte. Jetzt gibt es wohl nicht eine Naht an dem Segel, die ich nicht zum mindesten einmal geflickt hätte.

Hier ein Beispiel eines arbeitsreichen Tages. In meinem Tagebuch lese ich unter dem 7. Juli:

„NO.-Wind, steife Brise. Kurs W. des Kompasses. Rasierte mich und versuchte, mein Haar zu schneiden. Habe die Kabinen gescheuert. Das Schiff steuert sich selbst unter dem Beilegsegel und den Klüvern. Um 12 Uhr mittags stelle ich fest, daß ich in 24 Stunden 40 Meilen zurückgelegt habe. Um 1 Uhr bessere ich wieder das Großsegel aus. Dann den Backbordtoppant, der den Giekbaum stützt, wenn das Hauptsegel heruntergelassen ist. Die Algen werden immer zahlreicher. Am nächsten Tag geht mein Vorstagsegel in Fetzen, und ich muß bis zum äußersten Ende des Bogsprits hinausklettern, um wenigstens die Reste zu retten. Ich segelte vor starkem O.-Wind, und am 29. Juli, mittags 12 Uhr, hatte ich in den letzten 24 Stunden 72 Meilen zurückgelegt. Das ergab zwar nur einen Durchschnitt von drei Meilen die Stunde, doch war ich damit zufrieden, denn das Schiff steuerte sich die meiste Zeit selbst.

Am 10. Juli legte ich 77 Meilen zurück. Jene Nacht schlief ich im Vorderraum des Schiffes: eine Welle, die mir übers Gesicht schlug, weckte mich auf. Ich hatte der Hitze wegen die Luke offen gelassen.

Bei Wind im Heck hatte ich Hauptsegel und Vorstagsegel aufgehiebt und erzielte damit eine gute Fahrgeschwindigkeit, jedoch war ich genötigt, dauernd auf dem Sprung zu sein. Während der Nacht strich ich das Hauptsegel, und indem ich den Kurs änderte, ließ ich das Schiff lediglich unter den Vorstagsegeln vor dem Wind treiben.

Jedesmal, wenn der Wind Sturmesstärke erreichte, ging etwas an Bord in Trümmer.

Zog ich beispielsweise das Bramsegel ein, um es auszubessern, und hißte das Beilegsegel, so zerriß das letztere regelmäßig, und ich hatte meine Arbeit in umgekehrter Reihenfolge aufs Neue zu beginnen. Inzwischen brach oder riß wieder irgend etwas anderes. Ich könnte unmöglich zählen, wie oft ich die Segelleinen des Klüvers oder des kleinen Vorstagsegels auszubessern oder zu ersetzen hatte.

Ich neige nicht zum Aberglauben. Dennoch muß ich bekennen, daß jener Freitag, der auf den 13. Juli fiel, mir besonders mitspielte. Die „Firecrest“ rollte ungewöhnlich heftig. Der Seegang war äußerst hoch, und schon am frühen Morgen setzte ein wildes Durcheinander an Bord ein.

Im Vorstagsegel zeigte sich bald ein klaffender Riß. Kaum hatte ich es eingeholt, als das Hißtau des Klüvers brach und das Segel über Bord ging.

Ich erklimm nun das Bogsprit, um zu versuchen, das Segel heraufzuholen. Als ich auf die Stützen des Bogsprits trat, riß das eine Haupttau und ich stürzte ins Wasser. Glücklicherweise konnte ich den kleinen Stag erhaschen und so wieder an Bord klettern. Ich kam mit einem kurzen Bad davon. Hätte ich nicht das Glück gehabt, den kleinen Stag zu erwischen, müßte ich allein im offenen Meere schwimmen, da mein Schiff in diesem Augenblick mit einer Geschwindigkeit von mehr als drei Seemeilen die Stunde die Wellen durchschnitt. Nach diesem Abenteuer schien mir das kleine wellenüberspülte Deck meines Schiffes der Gipfel der Annehmlichkeit und des Genusses.

An eben diesem Tage stellte ich fest, daß ich mich auf 27° nördlicher Breite befand. Ich glaubte, weit genug nach Süden gekommen zu sein und hielt daher den Kurs statt Südwest ganz auf West. Aller Wahrscheinlichkeit nach und wenn ich meiner Karte glauben darf, muß ich bis zu 32° nördlicher Breite günstige Winde haben.

Nachdem ich nun den Gefahren jenes Freitags glücklich entronnen war, fühlte ich mich stark genug, allem, was da auch kommen möchte, trotzig die Stirn zu bieten. Es war unser Nationalfeiertag. Ich hißte die französischen Farben und die Flagge des französischen Yachtklubs, dessen Mitglied ich bin.

Um 10 Uhr fährt die „Firecrest“, von einer steifen NO.-Brise getrieben, flott dahin, als plötzlich ein starker Windstoß einsetzt. Ich muß das Vorstagsegel streichen, um es zu retten. An seiner Stelle hisse ich ein kleineres Segel.

Wellen, die mir mindestens zehn Meter hoch zu sein schienen, rollten donnernd heran. Die kleine „Firecrest“ tauchte darin unter. Ströme von Wasser ergossen sich über das Deck. Es war ein schweres Stück Arbeit, sich an Bord zu halten, ohne hinweggespült zu werden. Als die Nacht hereinbrach, war ich denn auch sehr müde.

Ich ließ nun die „Firecrest“ sich selbst steuern und ging in die Kabine, während oben der Sturm weiter tobte. Unten traf ich alles in der größten Unordnung an; denn seit zwei Tagen hatte ich keine Zeit gefunden, aufzuräumen. Die ganze Nacht hindurch rollte das Schiff beängstigend. Hätte ich nicht hinreichend Erfah-

### Motorboot zu kaufen gesucht

zirka 7 m lang, moderne Motortype, gut erhalten, maximal 15 PS. Angebote unter „Motorboot“ an die Expedition der Zeitschrift.

rung gehabt, und wäre mein Vertrauen zu der „Firecrest“ nicht so restlos gewesen, so hätte ich denken können, daß sie diesmal kentern müsse. Das Schiff rollte derart stark, daß es äußerst schwer war, mich auf meinem Lager ruhig auszustrecken. Trotzdem fand ich, übermüdet, noch eine Möglichkeit, mich auszuruhen.

Als ich am nächsten Morgen an Deck ging, nahm ich mit Freuden wahr, daß mein tapferes kleines Schiff seinen Kurs unentwegt eingehalten hatte, als hätte ich die ganze Nacht am Ruder gestanden. Wenn die Landratten wüßten — sie würden nicht mehr darüber staunen — daß ein Seemann sein Schiff liebt und es als ein fühlendes, lebendes und kluges Wesen betrachtet.

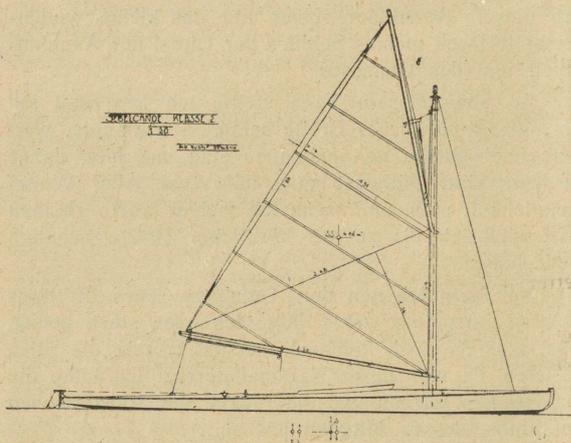
Auf Deck haben sich fliegende Fische verirrt, so daß ich mir zum ersten Male seit vielen Wochen wieder eine Mahlzeit aus frischem Fleisch (und noch dazu das eines Fisches) bereiten konnte. Nur der, der wochenlang von Seebiskuit und gesalzenem Ochsen-

fleisch gelebt hat, weiß den herrlichen Geschmack der fliegenden Fische voll zu würdigen.

Noch weitere zwei Tage jagt mich der Sturm. Am Morgen des 16. legt er sich, und ich kann damit fortfahren, meine Segel wieder auszubessern. Das Vorstagsegel war zerrissen, das Meer stark bewegt, es war wirklich kein leichtes, mit Nadel und Zwirn zu arbeiten, während die „Firecrest“ hin- und hergerüttelt wurde.

An diesem Tage mußte ich mehr Wasser als gewöhnlich auspumpen; denn eine große Welle war durch die halbgeöffnete Lucke hereingebrochen.

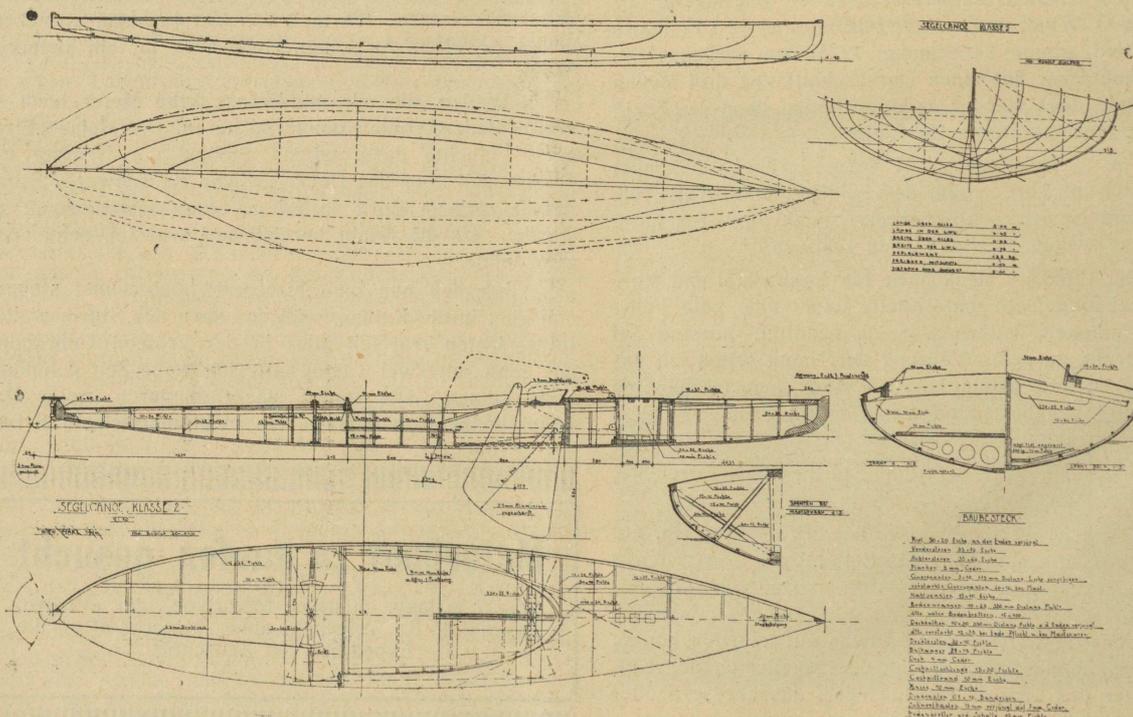
Nun folgte eine Zeit unregelmäßiger Winde. Windstille wechselte mit Windstößen. Ich war nach wie vor damit beschäftigt, meine durch das Wetter sehr mitgenommenen Segel auszubessern. Drei Tage allein brauchte ich, um das Vorstagsegel herzurichten. Während der Näharbeit steuerte ich meistens mit einem Fuß.



## 5 qm Segelcanoe

von Ing. R. Schlenk, Wien.

Nach nebenstehendem Riß sind die beiden auf dem Wiener Segelrevier beheimateten, erfolgreichen Segelcanoes „Akka IV“ und „Wo“ gebaut worden.



## Kreuzfahrt der englischen Einhandyacht „Joan“ in der Ostsee.

Der bekannte englische Fahrtensegler, Herr W. E. Sinclair vom Erith Yacht Club, unternahm in diesem Sommer mit seiner kleinen Einhandyacht „Joan“ eine mehrmonatige Reise, die insofern bemerkenswert ist, als sie in die Ostsee ging und auch deutsche Häfen berührte. Meistens steuert der Engländer ja mit Südkurs in die Ferien.

Die „Joan“ ist eine kleine Yacht vom Typ der Hafenboote von Falmouth, dem stürmischsten Ort der Kanalküste auf Cornwall. Sie ist nur etwa 6.65 m lang bei 2.10 m Breite und 1.73 m Tiefgang. Der Rumpf ist außerordentlich fest in Eiche mit gewachsenen Spanten gebaut. Der Vordersteven ist über Wasser gerade und geht dann mit leichter Rundung in den Kiel über. Nach hinten läuft das Boot in einen leicht geneigten Spiegel aus. 2½ ts. Eisenballast sind fest unter den Kiel gebolt. Der hohe Freibord und der kräftige Sprung künden gleich das Seeschiff an. Die „Joan“ ist yawlgetakelt und führt zwei Vorsegel. Großsegel und Besan sind Gaffelsegel. Die breite, niedrige Takelage mutet in der heutigen Zeit der hohen und schmalen Riggs etwas seltsam an, wie auch das ganze Fahrzeug mehr nach einem Gebrauchsboot als nach einer rassigen Yacht aussieht. Das kräftige Ankerspill, die gesunden Klampen und Püttingeisen und überhaupt der ganze Beschlag flößen dem Segler schon großes Vertrauen ein. Darauf kann man sich wenigstens in allen Lebenslagen verlassen. Und die kleine „Joan“ hat auch in diesem Jahre bewiesen, daß sie ein seetüchtiges Fahrzeug ist.

Anfang Juni dieses Jahres verließ die „Joan“ mit ihrem Eigner, Herrn W. E. Sinclair und einem Freunde an Bord ihren Heimatshafen Erith, einem kleinen Orte an der Themse, 15 Seemeilen unterhalb von London Bridge. Bei gutem Wetter segelten sie über die Nordsee mit dem Kurs nach Skagen. Daß die Nordsee aber nicht ein friedlicher Teich ist, wollte sie der „Joan“ noch einmal gründlich beweisen und so bedachte sie die Yawl für die letzten 100 Meilen noch mit einem recht schönen Kuhsturm. Nur unter der Fock suchte ihm die „Joan“ zu entweichen und ihre Besatzung war froh, als sie Skagen-Leuchfeuer an Steuerbord erblickte. Sie liefen Skagen an, wo sie für einige Tage festmachten, und zwar, was der „Joan“ noch nie widerfahren war, lagen sie unmittelbar am Bollwerk, wo die Mannschaft an Land gehen konnte, so oft es ihr beliebte, wo sie nicht fortwährend zu verholen brauchte und nicht dauernd mit Fendern herumexerzieren mußte, wie es auf der Themse mit ihrem über 6 m hohen Tidenhub nötig ist. Dieses ungewohnte Vergnügen, in einem tidefreien Hafen zu liegen, wußte die Mannschaft auch in ihrem vollen Wert zu würdigen.

Von Skagen ging es weiter nach Kopenhagen. Die Schönheiten des Sundes wurden in einer wochenlangen Kreuzfahrt reichlich ausgekostet. Kopenhagen bot der „Joan“ wieder eine neue Ueberraschung. Zum ersten Male lag sie in einem Yachthafen neben ihren schmucken Gefährten von gleicher Größe und gleichem Aussehen, im kristallklaren Wasser des Sundes, über sich den klaren blauen Himmel. In englischen Gewässern trieb sie sich meistens zwischen dicken Schiffen herum, die ihr bei jeder Gelegenheit unsanfte Püffe versetzten. Zudem ist das Themsewasser schlickig und schmierig vom Oel

und Petroleum und der häufige gelbe Nebel, der mit Kohlenstaub und Oelgasen durchsetzt ist, macht dort den Segelsport nicht reizvoller.

Sinclair's Begleiter dampfte von Kopenhagen wieder nach Hause und an seine Stelle trat ein dänischer Segler vom Yacht Club „Frem“. Sinclair verstand kein Wort dänisch und der Däne ebensowenig englisch und die Unterhaltung der beiden muß recht anregend gewesen sein. Doch sie waren beide leidenschaftliche Segler, die ihr Boot und das blaue Wasser über alles liebten und da dieses schon eine gute Grundlage für eine Freundschaft ist, so kamen sie beide gut miteinander aus.

An der Südküste Schwedens entlang nach Bornholm, wieder nordwärts nach Oeland und bei Kalmar begann wieder ein ungewohntes Segelrevier, der Schärenarten. Frau Fortuna hatte sich aber als Lotse an Deck der „Joan“ gesetzt und wenn diese Dame an Bord die Navigation betreibt, erreicht man glücklich sein Ziel. In Stockholm musterte der Däne ab und Sinclair hatte das Vergnügen, sein „Hannchen“ allein nach Hause zu bringen.

Die Abfahrt war unglücklich. Die „Joan“ geriet in schlechtes Wetter und dreimal wurde sie gezwungen, sich vor Treibanker zu legen. Beim dritten Male scheuerte die Trosse durch und der Treibanker empfahl sich. Wohl oder übel mußte die „Joan“ den Sturm so durchreiten. Eine ganze Woche lang tobte das schlechte Wetter und die Trosse brach bereits am zweiten Tage. Drei ganze Tage trieb die „Joan“ dann noch vor Top und Takel und stampfte und schlingerte wie sie wollte, oder vielmehr wie die Seen wollten. „Joan“ hatte nicht ganz viel mehr zu sagen, aber die Hauptsache war schließlich, daß die Kajüte trocken blieb. Als Sinclair schließlich ein winziges Trysegel setzte, lag „Joan“ schon erheblich besser und hielt noch einige Tage länger durch.

Am Morgen des 26. August endlich wurde Land an Lee gesichtet. Man kann sich leicht das freudige Gefühl vorstellen, das den einsamen Segler erfaßte, als er die dunkle Küste über der Kimm auftauchen sah. Seinen Schiffsort wußte er zwar nicht mit Bestimmtheit anzugeben, denn er traute nicht recht seinem Besteck, da er die Strömungen, die ihn versetzt, nur geschätzt hatte. An der Kennung des Leuchtfuers fand er aber bald, daß es Rixhoeft war, das vor ihm lag. Er lief jetzt an der Küste entlang und nach einem erbitterten Kampf mit der erregten See, die sich ihr Opfer nicht so leicht entziehen lassen wollte, kam er in Danzig an und vertäute im dortigen entzückenden kleinen Yachthafen.

Ein paar Tage Ruhe waren ihm und der „Joan“ wohl zu gönnen, dann ging es neugestärkt und überholt wieder Segel auf. Langsam lief sie an Preußens und Pommerns Küste entlang über Gjedser, die Mecklenburger Bucht, den Fehmarnbelt, in die Kieler Förde.

Im Kaiser Wilhelm-Kanal machte Sinclair die Bekanntschaft einiger Hamburger, die mit ihren Yachten im gleichen Schlepptzug lagen. Diese schilderten ihre Vaterstadt Hamburg dem Engländer in so glühenden Farben, daß er, als sie bei Brunsbüttel in die Elbe einschleusten und es hart aus Westen wehte, er dieser nicht widerstehen konnte und seinen langen Klüverbaum ostwärts wandte.

Im Hamburger Yachthafen wurde die „Joan“ sehr

gastfrei aufgenommen und lag dort friedlich, bis ein guter Wind für ihre Heimreise über die Nordsee strich.

Es fiel wie in allen Häfen des Kontinents, die er besucht hatte, aber besonders dem Engländer auf, daß sich so viele Leute für das Segeln in kleinen Fahrzeugen interessierten.

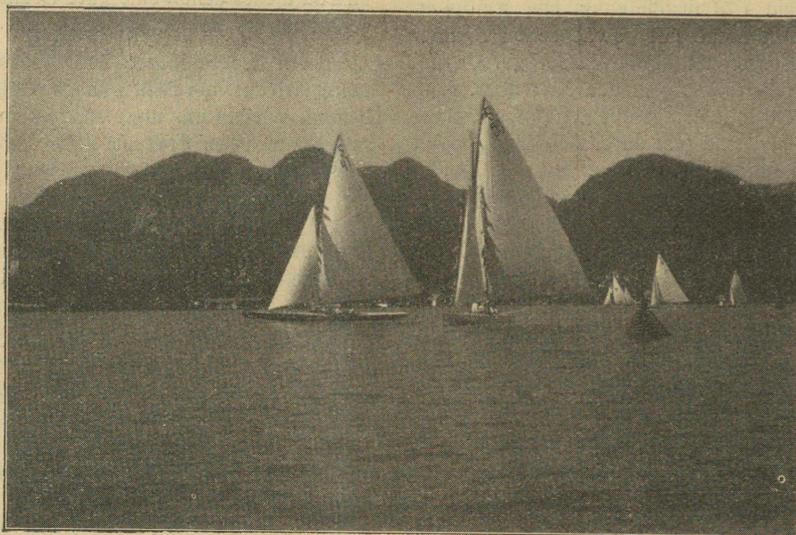
Hamburg wird Sinclair nicht so leicht vergessen und er wünscht nur, daß London für seine 1000 und mehr Yachtsegler dasselbe täte, was Hamburg für seine 100 getan hat.

Am Sonntag, den 19. September verließ dann die „Joan“ wieder den Yachthafen, um die Nordsee zu durch-

queren. Nach sieben Tagen erreichte sie Harwich, eine Zeit, die um die Hälfte hätte vermindert werden können, wäre der Eigner nicht allein an Bord gewesen. Einige Tage später erreichte sie dann wohlbehalten ihren Heimatshafen Erith, den sie nahezu vier Monate verlassen hatte.

Vier Monate, die dem glücklichen Eigner, der über diese Zeit verfügen kann, im steten Kampf mit Wind und Wasser viel Freude bereitet hat und unzweifelhaft eine tadellose seemännische Leistung für den Segler und ein gutes Seefähigkeitszeugnis für die kleine Yawl bedeutet.

L. Dinklage.



Wolfgangsee-Woche 1926

Abfahrt des Geschwaders mit Flaggengala

## Segelregatten 1927.

### Süddeutschland.

- 14. und 15. Mai: Deutscher Touring Y. C. (Starnberger See).
- 21. und 22. Mai: Münchner Yacht Club (Starnberger See).
- 26. und 29. Mai: Klgl. Bayrischer Y. C. (Starnberger See).
- 11. Juni: Akademischer Segler-Verein München (Ammersee).
- 12. Juni: Augsburger S. C. (Ammersee).
- 11. Juni: Lindauer S. C. (Bodensee).
- 12. Juni: Klgl. Württ. Y. C. (Bodensee).
- 16. Juni: Dießner S. C. (Ammersee).
- 19. Juni: Ammersee Y. C. (Ammersee).

### Münchner-Woche.

#### a) Ammersee:

- 9. u. 10. Juli: Akad. Segl.-V. in München.
- 11. u. 12. Juli: Augsburger S. C.
- 14. u. 15. Juli: Dießner S. C.
- 16. u. 17. Juli: Ammersee Y. C.

#### b) Starnbergersee:

- 20.—28. Juli: Starnberger-See-Vereine.
- 30. Juli bis 1. August: Deutsch-österreichischer Länderwettkampf und Herausforderungs-Wettfahrten.

#### c) Wörthsee:

- 5., 6. u. 7. August: S. V. Wörthsee.

### Bodensee-Woche:

- 14. u. 15. August: Klgl. Württ. Y. C. (vor Friedrichshafen).
- 17. August: Y. C. Kreuzlingen (Konstanzer Bucht).
- 18. August: Y. C. Konstanz (Konstanzer Bucht).
- 20. August: Badischer Y. C. (vor Ueberlingen).
- 21. August: Münchner Y. C. (vor Ueberlingen).
- 3. u. 4. September: Deutscher Touring Y. C. (Starnberger See).
- 10. u. 11. September: Münchner Y. C. (Starnberger See).
- 17. u. 18. September: Klgl. Bayrischer Y. C. (Starnberger See).

### Oesterreich:

- 15., 21. u. 22. Mai: U. Y. C., Stammverein (Alte Donau, Wien).
- 5. u. 6. Juni: S. C. Neusiedler See.
- 5., 6. u. 12. Juni: Wiener S. u. R. C.
- 19., 25. u. 26. Juni: S. V. Floridsdorf (Alte Donau), Wien.
- 26. Juni bis 10. Juli: Neusiedlersee-Woche.
- 31. Juli bis 3. August: U. Y. C., Zweigverein Mattsee.
- 31. Juli bis 3. August: U. Y. C., Zweigverein Grundlsee.
- 5.—10. August: U. Y. C., Zweigverein Traunsee.
- 13.—14. August: Oesterr. Touring Y. C. (Wolfgangsee).
- 13.—20. August: U. Y. C., Zweigverein Attersee.
- 22.—27. August: U. Y. C., Zweigverein Wolfgangsee.
- 23.—29. August: U. Y. C., Zweigverein Wörthersee.
- 29. Aug. bis 3. Sept.: U. Y. C., Zweigverein Mondsee.
- 1.—4. September: U. Y. C., Zweigverein Millstättersee.
- 4., 10. u. 11. September: Wiener S. u. R. C. (Alte Donau, Wien).
- 17. u. 18. September: U. Y. C., Stammverein (Alte Donau) Wien.

## Vorschlag zur Einführung einer Einheitsklasse.

Ueber die Abhaltung von Wettfahrten in Einheitsbooten ist wiederholt geschrieben und noch häufiger diskutiert worden.

Der D. S. V. steht bekanntlich der Abhaltung von Wettfahrten in Einheitsbooten ablehnend gegenüber. Man wendet mit Recht dagegen ein, daß auch Einheitsboote verschieden ausfallen und will die Kunst des Konstrukteurs und die sich daraus ergebenden Fortschritte in technischer Hinsicht aus dem Regattabetriebe nicht ausschalten.

Diesen Einwendungen wäre mit Recht beizupflichten, wenn eine Entscheidung in der Richtung, ob alle Wettfahrten in Einheitsbooten oder in konstruktiv mehr oder weniger freien Klassen abgehalten werden sollen, herbeigeführt werden müßte, wozu natürlich gar keine Notwendigkeit vorhanden ist.

Die Neugruppierung der Klassen im D. S. V. würde die Möglichkeit bieten, nebst anderen Klassen auch eine Einheitsklasse einzuführen. Es würde damit für einen Teil der Segler, auch den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung getragen werden.

In den freien Klassen kann nur der dauernd konkurrieren, der in der Lage ist, sich wenigstens jedes zweite oder dritte Jahr ein neues Rennboot anzuschaffen. Man sollte daher nicht verabsäumen, weniger bemittelten Seglern die Gelegenheit zu erstklassigen Regatten in Einheitsbooten, die durch eine längere Reihe von Jahren regattafähig sein müßten, zu geben.

Es ist richtig, daß auch Einheitsboote verschieden gut ausfallen können, schließlich läßt sich die Einwir-

kung des Trimmings auf Schiff und Segel nicht ausschalten, aber im allgemeinen werden die Boote doch ganz ähnliche Eigenschaften haben. Alle Fahrzeuge der Klasse werden also entweder Wind, all round oder Leichtwetterboote sein. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Schiffen werden daher nicht sehr bedeutende sein, vorausgesetzt, daß alle Fahrzeuge und Segel in gutem Zustand erhalten werden. Bei Regatten in Einheitsbooten müßte unbedingt ein Bootsaustausch durchgeführt werden, so daß nach Möglichkeit jede Mannschaft einmal jedes teilnehmende Boot führt. Bei großen Feldern müßte man sich mit einem Tausch durch Verlosung für jeden Regattatag begnügen.

Ein weiterer wichtiger Vorteil einer solchen neuen Klasse wäre der, daß sich nun jeder Klub eine größere oder kleinere Anzahl von solchen Einheitsbooten halten könnte, die er von auswärts kommenden Seglern für die Regattazeit zur Verfügung stellen könnte, während den eigenen Mitgliedern die Möglichkeit geboten wäre, ohne große Kosten an den Regatten auswärtiger Vereine teilzunehmen.

Insbesondere für Wettkämpfe zwischen den Junioren der einzelnen Vereine wäre eine Einheitsklasse hervorragend geeignet. Dadurch ist eine wesentliche Belebung der Sportfreudigkeit und des sportlichen Ehrgeizes in unserem Nachwuchs zu erreichen.

Der Ausbau einer derartigen Klasse soll natürlich nicht den Sport in freien Klassen verdrängen, der durch das Zusammenwirken aller Faktoren immer die sportlich am höchsten stehenden Kämpfe ermöglichen wird. W.

## AUS ALLER WELT.

**Fortschritt des Baues des Budapester Freihafens.** Die Arbeiten für den Bau des Budapester Freihafens, die infolge der ungünstigen finanziellen Lage Ungarns in den Jahren 1923 und 1924 eine erhebliche Verzögerung erlitten hatten, sind seit der Besserung der Wirtschaftslage wiederum aufgenommen worden. Man rechnet damit, daß der Freihafen und die auf dem Hafengelände zu errichtenden Bauten (Lagerhäuser usw.) noch im Laufe des Jahres 1927 dem Verkehr übergeben werden können. Die Hafenanlagen erstrecken sich über etwa 233 Hektar, die Wasseroberfläche des Haupthafenbeckens beträgt 11 ha, die des Petroleumhafens 4 ha. Das Becken für den Petroleumhafen ist zurzeit fast fertiggestellt und bereits für den Verkehr geöffnet. Bisher haben vier Petroleumgesellschaften den Bau der für die Einlagerung und Umladung des Petroleum erforderlichen Einrichtungen in Angriff genommen. Diese gestatten bereits eine Einlagerung von 30.000 m<sup>3</sup> Petroleum. Die Tiefe der Hafenbecken beträgt 2,60 m unter dem tiefen Wasserstand; eine spätere Vertiefung auf 3 m ist vorgesehen. Die Breite der Becken beträgt 116 m im Petroleumhafen und 150 m für zwei Drittel des Haupthafenbeckens, bzw. 100 m für das dritte Drittel. An der zum Zwecke des Baues des Hafens im April 1923 errichteten Aktiengesellschaft (Société Anonyme du Port Franc de Budapest — Budapesti Vammentes Kikötő R. T.) war der ungarische Staat mit 60 Prozent und eine französische Gruppe (Schneider & Cie., Paris) mit 40 Prozent beteiligt. Eine ursprünglich in Frankreich ausgegebene Obligationsanleihe ist im Juni 1924 durch den ungarischen Staat zurückgekauft worden. (Die freie Donau.)

**Ueberfälliger Langiahtsegler.** Der englische Kapitän z. S. M. Goldsmith hat vor über 14 Tagen von Plymouth aus als Einhandsegler mit seinem 19-t (Thames-Measurement) Kutter eine Reise nach dem Mittelmeer angetreten. Man hat seitdem nichts mehr von ihm gehört. (Die Yacht.)

**Motorbootrekorde.** Die Geschäftsstelle des internationalen Motor-Yacht-Verbandes (U. I. Y. A.) weist darauf hin, daß nur amtlich anerkannte Höchstleistungen als solche sportlich gelten. Leistungen, die nicht vom internationalen Verband anerkannt sind, können daher auch nicht als Weltrekorde angesprochen werden. Zurzeit halten den Weltrekord:

- |                                 |                |
|---------------------------------|----------------|
| 1. Das 1½-l-Boot „Buldog“       | mit 38,175 sm. |
| 2. Das 3-l-Boot „Ardonrun“      | mit 31-243 sm. |
| 3. Das Wassergleitboot „Farman“ | mit 74,442 sm. |

**Wie wir erfahren,** stammt die erfolgreiche 10 qm-Rennjolle „Ly“ des Herrn Rechtsanwalt Dr. Johann vom Reibrett des bekannten Yachtkonstruktors Adolf Harms, Berlin-Tempelhof. Das Boot hat unter der bewährten Führung ihres Eigners in diesem Jahre 10 erste, 5 zweite, 2 dritte Preise und außerdem 5 Punktpreise errungen.

### Amansis Faltbootwerft

Salzburg, Griesgasse 4 / Telefon 784/8

**Siegerboote**  
bei allen österreich. und den bedeutendsten ausländischen Regatten 1925

**Beste Tourenboote**

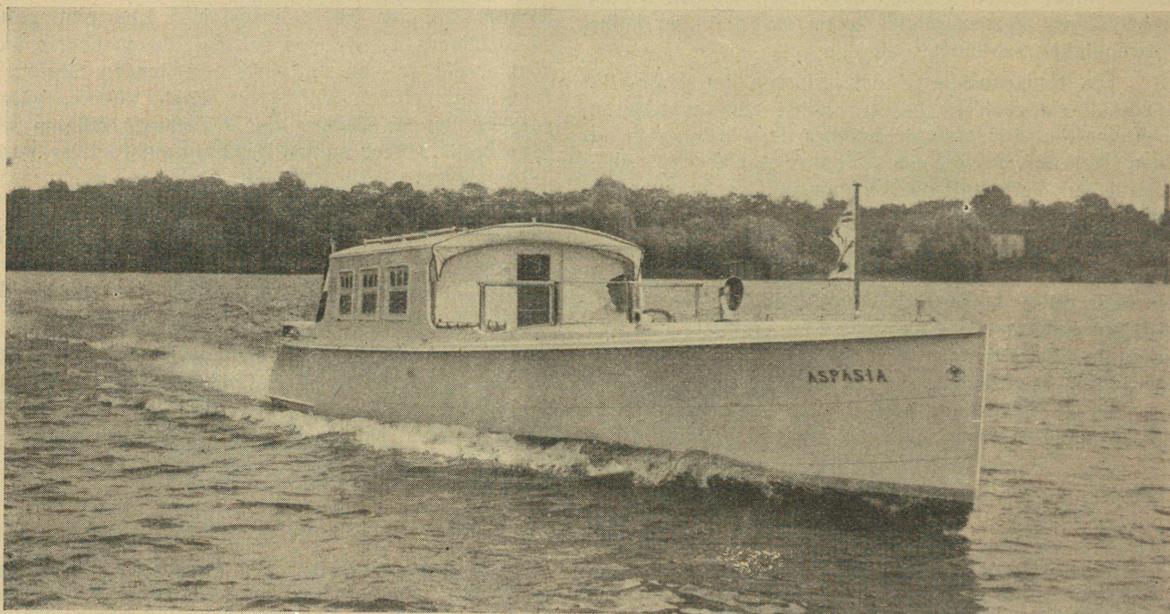
**Billige Preise**



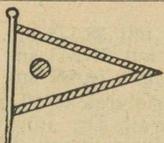
Alleinvertreter für Wien und Musterlager:  
2. Bezirk, Sterneckplatz Nr. 7 — Fernruf 30-8-17

**Graf Luckners Weltreise im Segelschiff.** Der von seinen heldenmütigen Taten während der Kriegsjahre allgemein bekannte Korvettenkapitän a. D. Graf Felix von Luckner unternimmt eine Weltumsegelung als Propagandafahrt für das Deutschtum im Auslande, um für die Produkte deutscher Industrie Propaganda zu machen. Es ist zu diesem Zweck ein Viermast-Gaffelschoner von dem Grafen erworben und dieses Schiff erhielt den Namen „Vaterland“. Die „Vaterland“, ein Schiff von etwa 2500 tons, mit einer Segelfläche von etwa 1870 qm, ist mit zwei 500 PS-Benz-Motoren ausgerüstet. Unter anderem befindet sich an Bord eine Ausstellung von Erzeugnissen deutscher Industrie und sofern es nicht möglich ist, solche Produkte körperlich darzustellen, werden diese im Film den Gästen auf der Fahrt vorgeführt. Im übrigen ist das Schiff derart eingerichtet, daß es in allem würdig ist, deutsche Interessen in fremden Ländern zu vertreten. Der Graf wird, wie er es bisher schon in Deutschland und in einigen anderen europäischen

Staaten getan hat, auf seiner Reise Vorträge halten, die jedoch nicht etwa auf frühere Kriegereignisse anspielen werden, sondern vielmehr danach ansetzen sollen. Freunde zu werben und Freundschaften aus früherer Zeit zu beleben. Außerdem werden in fremden Häfen den Gästen an Bord die erwähnte Ausstellung vorgeführt und somit die ganze Expedition in den Dienst des allgemeinen Deutschen Interesses gestellt. Auf der Reise, die eine vollkommene Weltumsegelung darstellt, werden unter anderem auch die deutschen Kolonien besucht, wie Südwest-Afrika, Kamerun, Samoa usw. usw. Man rechnet damit, daß die Expedition in zirka zwei bis zweieinhalb Jahren wieder in Hamburg als Heimathafen eintreffen wird. Zahlreiche Zuschriften aus dem Auslande beweisen, daß überall starkes Interesse dieser Expedition entgegengebracht wird, und somit darf man wohl mit Sicherheit annehmen, daß die Fahrt auch einen guten Erfolg bringen wird.



12 m-Reiselimousine der Yachtwerft Gebr. Engelbrecht, Berlin



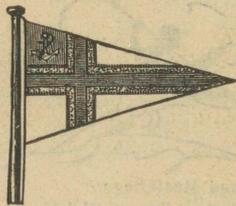
### Segelverein, Floridsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

### Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Kar Brienais*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Julius Curje, Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer *Robert Sacher, Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spinner, Dir. Wi y Herbst, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humnal, Ing. Max Szombathy*. — Sekretär: *Otto Zähr*. — Geschäftsstelle: Wien, IV. Bezirk, Schwindgasse 8. — Tel.: 55.505, 55.506.

### Oesterreichischer Motor-Yacht-Club.



Vorstand: Vizepräsidenten: *Ing. Hugo Dinzl* (Geschäftsführender Vorsitzender), *Dr. Paul Hohenau, Ing. Alfred Nemetschke*. — Schriftführer: *Doktor Richard Löwy*. — Kassier: *Dr. Emil Kun*. Beisitzer: *Alfred Foest-Monshof* (Kassier-Stellvertreter), Kommerzialrat *Robert Koch, Prof. Dr. Ottokar Nemecek, Ing. Eduard Posepny, Robert Salcher, Ing. Max Szombathy* (Rechnungsrevisor), *Ing. Geza Szaborits, Otto Winds*. Sportkommission: Vorsitzender: *Ing. Hugo Dinzl*. Sport- und Fahrwart: *Ing. Geza Szaborits, Ing. Eduard Posepny*, (Stellvertreter). — Zeug- und Bootswart: a) für die Donau: *Dr. Richard Löwy*, b) für den Wörthersee: *Anton Schur*. Beisitzer der Sportkommission: Kapitän *Antonio Cosulich, Dr. Ing. Ludwig Richter, Otto Winds*, Kapitän *Pietro Zar*. — Delegierte für den Landesverband für Fremdenverkehr in Klagenfurth: Kapitän *Antonio Cosulich, Davis Fleischmann, Otto Winds, Pietro Zar*. — Generalsekretär: *Otto Zährl*. — Generalsekretariat: Wien, IV., Schwindgasse 8, Telephon 55.505, 55.506

## KANUSPORT.

### Mit Faltboot und Zelt.

#### Unkenntnis des Stroms.

Mit Erlaubnis des Verlages Quelle & Myer, Leipzig, Kreuzstraße 14, bringen wir nochmals einen kleinen Abschnitt aus dem Buche „Mit Faltboot und Zelt“ von Paul Walter, das wir unseren Lesern bestens empfehlen können.

Der Strom birgt Gefahren für dich sowohl wie für die kostbare Bootshaut. Nun ist es zwar keine Schande, wenn das Faltboot, der treue Fahrtgesell, in langjährigem Dienst eine Anzahl Flicker bekommt; man könnte eher versucht sein, diese Narben als Ehrenmale anzusprechen. Aber es ist ein schlechter Spaß, alle Stunden flicken zu müssen, und drum dünkt mich die Fahrkunst als beste, die möglichst selten Bruch und Risse macht.

Der Mensch hat die meisten Flüsse unterjocht. Er zähmt den wilden Bergkameraden, bändigt ihn, zwingt ihn zur Arbeit, unterbindet die Exzesse seiner überschäumenden Jugendkraft — und egalisiert, normalisiert die Unberührtheit und Originalität. Das ist für den Sportfreund eine recht leidliche Sache; aber zu ändern ist sie nicht, und auch der Modgedanke des Heimatschutzes wird darin keinen Wandel schaffen.

Hier werden am Ufer lange Reihen von Granitblöcken aufgehäuft, als Schutz gegen die Freßgier des vorbeirasenden Wassers. Daß manche der Felsbrocken ins Wasser rutschen, schadet den Anwohnern wenig, wohl aber dem unvorsichtigen Wasserfahrer. Dort werden die steilen Ufer mit Faschinen eingebunden; wehe dem Boot, das ihren Drähten zu nahe kommt! Auf italienischen Flüssen habe ich eine noch fatalere Art der Böschungsbefestigung getroffen: große Säcke aus starkem Draht, mit kopfgroßem Geröll gefüllt und in langen Reihen aufgestellt.

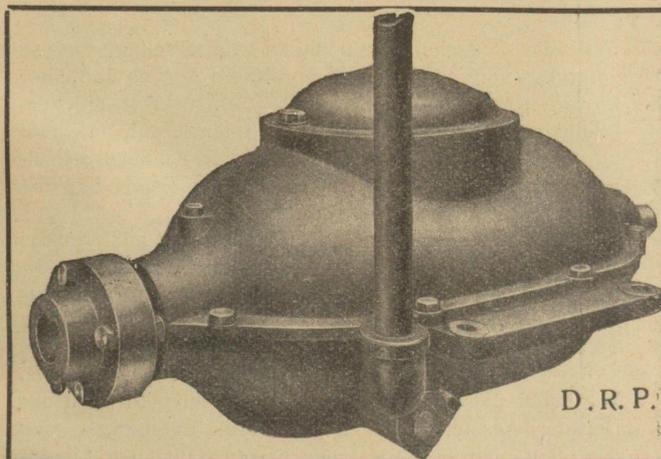
Da drüben ist ein Fischer. Ihm kommt es zweckmäßig vor, die ganze Flußbreite zu sperren, damit er sicher auch den letzten Schwanz ergattert. Er rammt den Fluß voller Pfähle, knapp daß er links noch eine meter-

breite Gasse läßt. So hat er eine Sperre, die uns höchst unbequem werden kann. Und wenn der alte Mann längst gestorben ist und niemand seine Erbschaft antritt, so werden die halbverfaulten Pfähle noch nach Jahrzehnten im Flußgrund stecken. Du fährst ahnungslos darüber hin — ratsch, hast du einen langen Schlitz in der Bootshaut!

Weiter flußabwärts stand ein Steg; das letzte Hochwasser nahm ihn mit. Aber die Piloten sind noch da. Zwar ragen sie nur bei Niederwasser heraus; doch desto schlimmer für uns!

Nein, es hat wirklich keinen Zweck, von all den Hindernissen weiter zu erzählen, die diesem oder jenem Flusse individuell sind; das ist Sache genauer Stromführer. Wir aber wollen lernen, alle Arten von Hindernissen zeitig zu erkennen und zu überwinden. Als allgemeine Regeln seien genannt:

1. Kein Fluß wird dir so genau bekannt, daß du all seine Tücken bei diesem oder jenem Wasserstande voraussagen vermöchtest; denn bei jedem Wasserstande ist er wieder anders, nach jedem Hochwasser hat er sein Bett verändert.
2. Sieh deshalb aufmerksam nach dem Stromstrich! Da, wo der Lauf des Flusses in einer Winkelspitze nach vorne greift, ist deine Fahrstraße.
3. Meide die kleinen, braunen Wellchen, sie zeigen flachen Grund an!
4. Meide die schäumenden Hindernisse; lerne bald unterscheiden zwischen den Wellen einer Schnelle und den Grundwellen!
5. Wenn vom Boot aus die Verhältnisse nicht klar sind, dann steige unbedingt aus und sieh dir die Sache vom Land aus an!
6. Manches Hindernis ist eher hörbar als sichtbar!
7. Ein Fernglas erspart viel Zeit und Weg!
8. Vorsicht ist besser als Hintersicht.



**„NIXE“**  
**Bootswende-Getriebe**  
für 4- bis 300-PS.-Bootsmotoren  
**Motorboot-Zubehör**  
**„NIXE“ Bootswendegetriebe-Fabrik**  
NICKEL & KÜHNE, BERLIN N 65

D. R. P.

Reinickendorferstraße 100

Tel.-Adr.: Nixegetriebe Fernruf: Hansa 1431

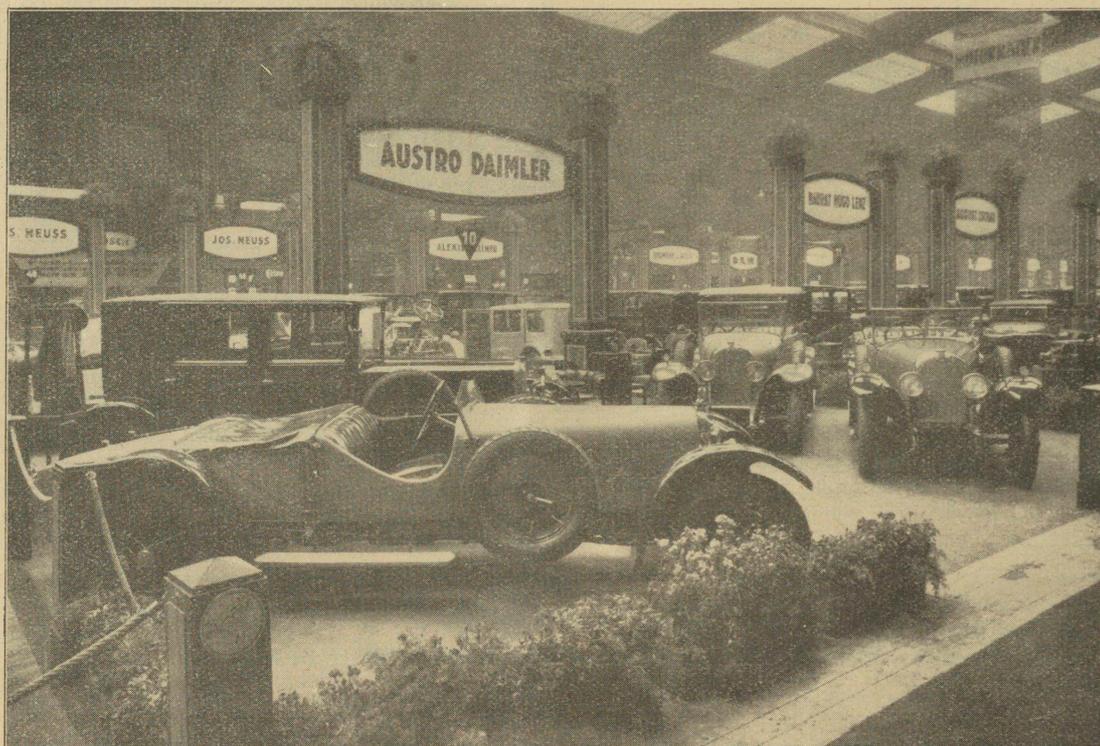
## AUTOMOBILWESEN.

### Gedanken zur Berliner Automobil-Ausstellung.

Wenn wir die Berliner Automobil-Ausstellung überblicken, die in ihrer Reichhaltigkeit eine imposante Produktionsschau der deutschen Automobilindustrie bietet, so drängen sich dem Beschauer unwillkürlich eine Reihe wirtschaftspolitischer Fragen auf, die vom Gesichtspunkte unserer österreichischen Verhältnisse vielleicht einiges Interesse gewinnen. Eine Ausstellung ist eine Zusammenfassung des Produktionsstandes. — Sie zeigt die Hauptrichtlinien, nicht allein der technischen Entwicklung, auf, sondern auch der Marktwünsche und Marktverhältnisse. Gerade wie der Markt die Produktion im Allgemeinen beeinflusst und wie sich diese Beeinflussung bei den einzelnen Firmen auswirkt, ist lediglich in einer die vergleichende Beurteilung er-

torrades steht. Es ist das Kraftfahrzeug des kleinen Mannes, der das Bedürfnis nach einem Verkehrsmittel hat, ohne die Möglichkeit zu haben, sich einen Kraftwagen anzuschaffen. In gleicher Weise kommt bei der Ausstellung auch das Kleinauto zur Geltung. Es ist der zum Ausdruck geformte Wunsch nach dem billigen Wagen. Damit sind auch die Zeitbedürfnisse erfaßt. Der Kraftwagen hat sich in unserem Verkehrsleben als unentbehrlich erwiesen, ohne daß aber die wirtschaftlichen Vorbedingungen der Allgemeinheit eine Plattform für seine allseitige Einführung geben konnten.

Wenn trotz der großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten an allen Stellen die Berliner Automobilausstellung in einer alle bisherigen Ausstellungen übertreffenden



Austro-Daimler auf der Berliner Automobil-Ausstellung

möglichen Produktions-Zusammenstellung der Ausstellung zu sehen. Die einzelnen Industrien alimentieren den Markt mit ihren Erzeugnissen, inwieweit diese vom Markt angenommen werden, bestimmen einerseits Wirtschaftsverhältnisse, andererseits der Umstand, wie weit die Industrien den Bedürfnissen der Zeit und des Käuferkreises entsprechen können.

Wenn auch dieser Käuferkreis durch die Wirtschaftslage bestimmt wird, so wird er doch in weitgehendem Maße durch die Anpassungsfähigkeit der Industrie beeinflusst. Es ist klar, daß in Zeitläuften, die von einer normalen Entwicklung abweichen in erster Linie die Produktion betroffen wird und ihr Schaffen einen sichtbaren Ausdruck hierfür bildet.

Man könnte nun sagen, daß auch die diesjährige Automobilausstellung im Zeichen des Aufstieges des Mo-

des Aufstieges der deutschen Automobilindustrie vereinigt hat, so zeigt dies von außerordentlichen Kraftreserven und einer gesunden Lebensfähigkeit. Einer Schaffenskraft, die vorbildlich ist. Die Devise bei den Firmen lautet, angepaßt an das Zeiterfordernis: besseres Fabrikat, billigere Preise. In dieser Richtlinie muß auch der Erfolg und die Ueberwindung der Stagnation liegen.

Viel dazu beitragen müssen allerdings auch äußere Umstände. Gerade auf unsere österreichischen Verhältnisse angewendet, kann man die Auffassung nicht los werden, daß gerade manche Behörden und amtliche Stellen der Meinung sind, die Automobilindustrie sei eine rein für die Volkswirtschaft belanglose Luxusindustrie. Wir sehen die österreichische Automobilindustrie auf der Berliner Ausstellung vertreten, deren Erzeugnisse sich nicht nur würdig an die der besten deutschen Firmen

reihen, sondern in Qualität und Form führend sind — ohne daß dieselben nur entfernt den Absatz erreichen, der ihnen gebührt. Wohl leiden, wie bemerkt, auch die deutschen Fabriken unter der Stagnation, die auf allgemeine Wirtschaftsverhältnisse zurückzuführen ist, nicht aber unter jener Belastung an Steuern und Abgaben, die in Oesterreich sowohl der Automobilbesitzer, wie der Fabrikant zu tragen hat, und die letzteren auch wegen der zu hohen Produktionskosten die Exportmöglichkeiten verschließen. . .

Unsere Automobilindustrie soll endlich unter den wenigen Industriezweigen, durch die wir führend sind, als Aktivpost unserer Volkswirtschaft erkannt werden und demgemäß sollten alle Schwierigkeiten beseitigt werden, die diese Aktivpost nicht sich voll auswirken läßt. Unter der seit Jahren dauernden Depression leidet ja nicht allein die Automobilindustrie, sondern auch Arbeitskreise. Es wäre Sache der öffentlichen Stellen, unserer Industrie aus dieser gedrosselten wirtschaftlichen Situation herauszuhelfen und entsprechend zur Geltung kommen zu lassen.

**Ein Benzin-Automat** wurde kürzlich bei Manchester installiert. Er gleicht den bei uns üblichen Tankstellen auf öffentlichen Plätzen, hat aber den Vorteil, daß er des Nachts keine Bedienung erfordert, sondern gegen Einwurf von einem Schilling die entsprechende Benzinmenge abgibt, welcher Vorgang bis zur Völlfüllung des Benzintanks wiederholt werden kann. Durch eine sinn-

Ein Weg hierzu wäre die Veranstaltung einer Enquete, um aus dem Kreise der Industrie, der Sport- und Handelskreise, der vertretenen amtlichen Stellen und der Presse heraus jene Mittel zu beraten, die hier Abhilfe schaffen. In großen Zügen sind sie ja gegeben. Es müßte der Industrie eine Herabsetzung der Produktionskosten ermöglicht werden, um sich vor allem den inländischen Markt voll erobern zu können und auch im Preise konkurrenzfähig sich im Auslandsmarkt entsprechend durchsetzen zu können. Weiters müßten in Oesterreich in planvoller Weise Verfügungen angestrebt werden, die das Automobil als Verkehrsmittel mehr einzubürgern geeignet sind, als dies bisher der Fall war. Hiezu gehört in erster Linie die Verbesserung sowie Ausgestaltung unserer Straßen. Da müßte im Wege des deutschen Städtebundes eine erfolgreiche Lösung gefunden werden, um mit den finanziellen Unterlagen auch initiativ die Instandsetzung unserer Straßen in zeitgemäßer Form durchzusetzen, die dem Fremden- und Durchzugsverkehr die entsprechenden Vorbedingungen gibt.

reiche Einrichtung ist es möglich, die pro 1 Schilling abzugebende Benzinmenge dem jeweiligen Tagespreis entsprechend zu regulieren. Ein solcher Automat füllt eine fühlbare Lücke im Leben des Autlers aus und wird Nachahmung des englischen Beispiels im Interesse unserer Sportler empfohlen.

## BUCHBESPRECHUNGEN.

**Der Bau des Flugzeuges** von Ing. E. Pfister. Heft 1: „Allgemeiner Aufbau und die Tragflächen“. Mk. 2.—. Verlag C. J. E. Volkmann Nachf., G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 2. — Es ist den flugtechnisch interessierenden Kreisen eine bekannte, tief zu beklagende Tatsache, daß es auf dem Gebiete der Flugzeugkonstruktion nicht ein einziges Werk gibt, welches auf den Errungenschaften der neuesten Zeit fußend, den gesamten Flugzeugbau behandelt. Auch die in den letzten Jahren veröffentlichten Spezialbücher über Segel- und Leichtflugzeugbau setzen zum Teil sogar erhebliche mathematische Fähigkeiten voraus. Es ist daher besonders zu begrüßen, daß in der Sammlung „Flugzeugbau und Luftfahrt“ eine Reihe von Heften, „Der Bau des Flugzeuges“ betitelt erscheint, die eine allgemein verständliche Darstellung des Aufbaues der Flugzeuge mit allen konstruktiven Einzelheiten bietet. Heft 2, vom gleichen Verfasser erschienen, behandelt „Tragwerkverspannung und Leitwerk“, das besondere Aufmerksamkeit der konstruktiven Durchbildung der Leitwerke und der Kinetik widmet. Heft 3 wird den Flugzeuggruppen behandeln, so daß alle 3 Hefte ein abgeschlossenes Ganzes bilden. Die bisher erschienenen Hefte 1 und 2 zeigen, daß es dem Verfasser gelungen ist, an Hand vieler Skizzen und Konstruktionszeichnungen auf das Wesentliche im Flugzeugbau einzugehen und mit Hilfe elementarer Berechnungsbeispiele, die auf das Flugzeug und seine Einzelteile einwirkenden Kräfte herauszukristallisieren. Folgerichtig baut sich dann nach Erkennen der Kräfte die eigentliche Konstruktion auf. Gerade diese Darstellungsweise dürfte das Werkchen für weiteste Kreise zum Selbststudium geeignet erscheinen und so dem angehenden Flugzeugkonstrukteur ein unersetzliches Hilfsbuch werden lassen.

**Störungen am Flugmotor**, ihre Ursachen, Auffindung und Beseitigung nebst Flugmotorenkunde. Von Dr. Fritz Huth. Mit 65 Abb., 156 Seiten und Tafeln, sowie einer Störungstabelle. 2. Aufl., Berlin W. 62, 1926. Richard Carl Schmidt & Co. — In der neuen Auflage ist u. a. die Störungstabelle erweitert, sowie auf die

Besonderheiten der seinerzeit gebräuchlichsten Flugmotoren eingegangen. Obwohl die Umlaufmotoren jetzt fast gar nicht mehr verwandt werden, ist der auf sie bezügliche Abschnitt beibehalten worden, da er dem einen oder andern Leser noch willkommen sein dürfte. Wie die erste Auflage des Büchleins Zeuge des Aufstiegs der deutschen Kriegsflygerei war, so möge dieser neuen Auflage beschieden sein, an seinem kleinen Teil mithelfen zu dürfen am Aufstieg der deutschen Friedensflygerei, wozu wir dem Werkchen den besten Erfolg wünschen können.

**Die Praxis des Flugmodellbaues**, von Fluglehrer Alfred G y m n i c h. (Flugtechnische Bibliothek, Band 17.) 122 Seiten, mit 83 Abbildungen. Preis in Ganzl. geb. Rm. 3.50. Berlin W. 62, 1926. Richard Carl Schmidt & Co. — Das vorliegende, gut ausgestattete und reich illustrierte Buch soll dem jungen Modellbauer die theoretischen und praktischen Anleitungen zum Bau wirklich flugfähiger Modelle geben. Alle weitschweifigen Entwicklungsbetrachtungen über den Flugmodellsport usw. sind vermieden, und lediglich das unumgänglich Notwendigste in gedrängter, aber verständlicher Weise zusammengefaßt. Ebenfalls sind nur Flugmodelle und Einzelteile wiedergegeben worden, die sich in der Praxis bewährt haben und die deshalb bei Beachtung der gegebenen Bauanleitungen zu dem gewünschten Erfolg führen müssen. Das Buch zerfällt in folgende Hauptabschnitte: Vorwort, Einleitung, Die Theorie, Konstruktion und Bau, Flugversuche und Fehlerbehebung, Das Segelflugmodell, Erfolgreiche Modelle.

**Der moderne Automobilmotor und seine Konstruktion** von Ing. Curt Hanfland. Mit 93 Abb. einschl. 2 Tafeln. Band VII von Volkmanns Kraftfahrer-Bibliothek. Preis in Lein. geb. Mk. 4.—, kart. Mk. 3.—. Verlag C. J. E. Volkmann Nachf., Charlottenburg 2. — In schlichter, leichtfaßlicher Form die Kenntnis des Automobilmotors ins breite Publikum zu tragen, ist der Zweck des vorliegenden Buches. In drei Hauptteile ge-

gliedert, behandelt der erste die Motorsysteme, Konstruktion und Material, der zweite die Einzelteile des Motors, und der dritte praktische Beispiele aus der führenden deutschen Automobilindustrie. Die Beschreibungen werden durch kritische Beleuchtung der Brauchbarkeit von Material und Konstruktion ergänzt. Nach dem Inhalt wird das Büchlein seinen Zweck der Verbreitung allgemeiner Kenntnisse sicher gut erfüllen.

„Schwimmen, lehren und lernen“, von Polizeihauptmann **Balke**. Preis Rm. 2.25. Verlag: Kameradschaft, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin W. 35, Flottwellstr. 3. — „Jedermann ein Schwimmer, ein Retter!“ Diese Forderung der Deutschen Rettungsgesellschaft kann nur erfüllt werden, wenn der Schwimmgedanke mehr als bisher in der breiten Masse unseres Volkes Anhänger findet. Schwimmen und Retten ist keine Kunst, sondern beruht auf den natürlichen Bewegungen des menschlichen Körpers. Der Verfasser fördert insbesondere durch seine in dem Buch niedergelegte Lehrweise das Interesse des Schülers an der eigenen Arbeit. Nicht die sportliche Höchstleistung, sondern die notwendige Durchschnittsleistung ist angestrebt, darüber hinaus kann jedoch auch der Schwimmsportler sich die Technik der einzelnen Schwimmmarten aneignen. Alles in allem wird das Buch wie kaum ein anderes dazu beitragen, daß das Schwimmen Allgemeingut des deutschen Volkes wird.

**Der 19 PS-Flug über die Alpen** von Dr. Ing. W. v. Langsdorff, 120 Seiten Text, Oktavformat, 122 Bilder. Sammlung Bücher der „Umschau“. H. Bechhold Verlagsgesellschaft, Frankfurt a. M., Niddastraße 81/83. Preis kartoniert Rm. 4.50, gebunden Rm. 5.40. — Der als Verfasser mehrerer technischer Bücher bekannte Autor schildert seinen noch in aller Erinnerung stehenden Alpenflug in überaus plastischer, der Leistung angepaßter packender Weise. Sportliche und wissenschaftliche Forschungsreiseberichte gibt es in Fülle, dieser Flug über die Alpen ist einzigartig, auch in seinen Erlebnissen. Wie die steilen Felswände ansteigen und versinken, mit Zerschellen drohen und wieder entweichen, wie Wolken von oben und Schneefelder von unten sich verbünden und doch zuletzt der Mensch sich sieghaft über alles in strahlende Sonne erhebt, das hat uns hier der Verfasser hinreißend schön geschildert. Und dazwischen sind reichlich ausgezeichnete Bilder eingestreut. Flugzeugaufnahmen nicht über, sondern in den Alpen, wodurch die Worte in wirkliches Erleben auch für den Leser umgewandelt werden. Sowohl dem Flieger als nicht minder dem Bergfreund wird das Buch mit seinem lebensvoll gestalteten Inhalt große Freude bereiten.

**Im Zauber mexikanischer Gewässer.** Von George Hugh Banning, 69 Abb., 1 Karte. Verlag F. A. Brockhaus, 1926. — Dieses Buch führt die Leser in die Wunderwelt unbewohnter und selten aufgesuchter Inseln an der mexikanischen Westküste. Banning, der Autor, läßt uns die zauberischen Bilder und aufregenden Erlebnisse auf seiner Yachtfahrt miterleben, die er mit naturfrischer Beobachtungsgabe zu Papier gebracht hat. Eine Fülle prächtigster Photographien unterstützt die Plastik dieser Schilderungen. Wer sich im hastigen Alltagskampfe noch ein Restchen der jugendlichen Sehnsucht nach exotischen Ländern, fernen Meeren und spannenden Begebenheiten bewahrt hat, wird gerne nach diesem Buche greifen.

**Nach dem Orient im Faltboot.** Von Felix Korn, mit 82 Abbildungen, Ostsee-Druck und Verlag A. G., Stettin, 1925. — Von Rosenheim bis Konstanz, die Donau abwärts fuhr der Verfasser in seinem leichten und doch so tüchtigen Faltboot. Was er erlebte und schaute, wie er die orientalischen Sitten und Gebräuche der Balkanländer nach kurzen Stichproben, als Norddeutscher empfand, das alles hat der Verfasser in ein interessantes Tagebuch eingefangen. Er beweist, daß auch der verarmte Mittelstand sich, mit geringen Geldmitteln, die Romantik einer langen Reise in wenig zivilisierte Gegenden, in prachtvolle Landschaften, verschaffen kann und daß man nicht unbedingt nach Indien und Australien reisen muß, um ungewohnte oder gefährliche Abenteuer zu erleben. Sportleuten und Naturfreunden sei dieses Buch wärmstens empfohlen.

**Segelfahrt ins Wunderland.** Von Günther Plüschow. Verlag Ullstein, Berlin. — Dieses ausgezeichnete geschriebene Reisewerk bietet eine Fülle des Interessanten über Land und Leute eines Erdenwinkels, welcher seit vielen Dezenien einen Kulturbestandteil der großen deutschen Nation bildet. Die wunderbare Segelfahrt über den Atlantic, um die Südspitze des amerikanischen Kontinentes — die Fahrt durch die gefürchtete Magelans-Straße nach Chile — Patagonien und die fast noch unerforschte Inselwelt des Feuerlandes, eröffnen uns eine neue Welt und lassen erkennen, daß diese fernen Länder, die mit ihren außerordentlichen Schätzen sehr wohl Zuwanderungsgebiete werden könnten, für unsere Jugend, welche im alten Europa vielleicht noch für lange unter sehr schweren und drückenden Verhältnissen zu leiden haben wird. Vor etwa hundert Jahren hat eine Gesellschaft Reisender und Gelehrter unter der Leitung Alcide d'Orbigny's mit dem Titel „Malerische Reise in Süd- und Nordamerika“ ein Werk herausgegeben, welches eine hervorragende Beschreibung jener Gebiete bringt, welche Plüschow so anschaulich darstellt. Diesem berühmten, heute fast ganz abhanden gekommenen Reisewerke stellt sich Plüschow's Werk würdig und ergänzend zur Seite, das mit Recht ganz besonderes Interesse finden dürfte.

**Hans Ludwigs Werdegang.** Von Friedrich Otto, Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin SW 68, Preis 4.50 Mark. — Friedrich Otto gibt in diesem fesselnd geschriebenen Werk eine prachtvolle Schilderung der Erlebnisse eines jungen Deutschen, der sich durch eigene Kraft vom Automechaniker zum Leiter und Chefkonstrukteur einer großen Automobilfabrik hinaufarbeitet. Seine sportlichen Erlebnisse bei großen Rennen, bei der Erprobung selbstgeschaffener Autotypen und schließlich im Flugzeug, singen ein begeisterndes Lied auf die Freuden eines Motorenthusiasten. Ein Buch, so recht geschaffen für den Geist der heutigen Jugend.

**Gran Canon.** Von Sven Hedin, Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig. Preis Mk. -.50. — In seiner monumentalen Schreibart hat Sven Hedin die Naturwunder des Gran Canon, sowohl vom Standpunkt des Mannes der Wissenschaft, als auch als reiner Naturfreund in einer prächtigen Schilderung eingefangen. Dieses Buch reiht sich würdig an seine früher erschienenen weltbekannten Werke an. Die Plastik seiner Beschreibungskunst wird noch durch eine Fülle farbenprächtiger Bilder, von der Hand des Verfassers, unterstützt und ergänzt. Ein Buch, wert die Bibliothek jedes Menschen, der unsere alte Erde und ihre Wunder liebt, zu verschönern.

**Vierzig Jahre auf dem Wasser.** Von Otto Protzen, Verlag Georg Westermann, Braunschweig, Hamburg, Preis Mk. 2.20. — Geruhige Fahrten auf den Flüssen und Seen Norddeutschlands, entlang der Küsten der Ost- und Nordsee im kleinen Ruderboot hat der Verfasser mit liebevoller Kleinmalerei und echtem Sportgeist in diesem Buche geschildert. Schöne Stunden und auch manche kritische Situation ziehen an uns vorüber. Wunderschöne Handzeichnungen des Verfassers bringen uns die intimen Schönheiten der norddeutschen Landschaft näher. Freunden des Wassersportes sei dieses Buch empfohlen.

**Hüte Dich, junger Sportmann.** Von Hans Grabmann, im Eigenverlag, Stuttgart, Sickstraße 36. — Eine beachtenswerte Broschüre, die sich mit dem Thema: Nikotin, Alkohol, Geschlechtsleben in ihrer Bedeutung für den jugendlichen Sportsmann befaßt und die unserer Jugend gut empfohlen werden kann.

---

Alle besprochenen Bücher sind durch Oskar Wilhelm Lechner, Alfred Bermann's Nachflg., Wien, I., Johannesgasse 17, zu beziehen.

---

Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Chefredakteur und verantwortlicher Redakteur: Hanns Pittner, I., Elisabethstrasse 3. Druck von Dom. Habernal & Co., XVIII., Gersthofstrasse 14, sämtliche in Wien.