

FLUGZEUG UND YACHT

Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen

mit

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

— Offizielles Organ —

des

Osterreichischen Luftschiffer-Verbandes
Osterreichischen Aero-Clubs
Osterreichischen Flugtechnischen Vereines
Oberösterr. Vereines für Luftschiffahrt
Vereines für Luftfahrt in Steiermark

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

REDAKTION UND ADMINISTRATION: WIEN, I., ELISABETHSTRASSE 3

Osterreichischer 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. Frcs.
Einzelnummer	1 Schilling	Einzelnummer	1.20 Schw. Frcs.

Jahrgang 1926

Wien, Dezember

Nr. 12

OFFIZIELLE MITTEILUNGEN.

Oesterr. Luftschiffer-Verband.

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

Oesterr. Aéro-Club.

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

Oberösterreichischer Verein für Luftfahrt
in Linz a. Donau.

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

Verein für Luftfahrt in Steiermark.
Graz, Technische Hochschule.

Telegrammanschrift: Luftfahrtverein.
Tel.-Nr. 4424 (Schriftleitung), 3068 (Präsident).

Unseren geehrten Abonnenten, Freunden und Lesern

Fröhliche Weihnachten und ein glückliches Neujahr 1927!

Flugzeug und Yacht

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

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

Grundlagen des Weltluftverkehrs.

Die unter diesem Titel eingeleitete Artikelserie in dieser Zeitschrift*) hat sich in großen allgemeinen Richtlinien mit den Voraussetzungen befaßt, die der Luftverkehr für seine weltwirtschaftliche Entwicklung benötigt. Es wurde bei Behandlung des gleichen Themas an anderer Stelle die Feststellung gemacht, daß der Luftverkehr heute nicht mehr eine rein technische, sondern auch eine juristische Angelegenheit sei und dabei die gewiß lebenswichtige Frage des Luftrechtes, der Basis des Weltluftverkehrs, berührt. Die wechselseitigen staatlichen Verträge, die Luftversicherung und die Sicherheit des Luftverkehrs umgrenzen denn auch im wesentlichen alle jene Voraussetzungen, aus denen heraus der Luftverkehr sich auf einer wirtschaftlichen Plattform entwickeln kann.

Gerade weil diese grundlegenden Fragen nicht einer normativen Klärung zugeführt wurden oder werden konnten, werden dem Luftverkehr wichtige Möglichkeiten einer Angleichung an eine wirtschaftliche Selbständigkeit entzogen. Und nicht anders kann ein lebensfähiger Luftverkehr entstehen, als aus gesunden Unterlagen heraus wachsend, in langsamer organischer Entwicklung mit den Bedürfnissen und Erfordernissen der Zeit.

Mit der Frage der Versicherung und Sicherheit hat sich auch F. W. Hammer in der ZFM, Heft 18, eingehender beschäftigt, und zwar von der richtigen Annahme ausgehend, daß bei einem Flugunfall die Luftverkehrsgesellschaft immer geschädigt bleibt, auch dann, wenn sie durch die Kaskoversicherung, den Geldwert des zerstörten Flugzeuges zurückerhält, da die Schädigung des Ansehens einen nachhaltigeren Verlust darstellt, untersucht er die Hauptursachen der Flugunfälle. In den beachtenswerten Ausführungen weist der Autor darauf hin, daß die Sicherheit in erster Linie von der Güte der Motorenanlage abhängt, wobei noch die Störungshäufigkeit von den Leistungen abhängig ist, die man dem Motor entnimmt. Dabei kommt der Autor zu dem Ergebnis, daß eine Vermehrung der Motorenzahl, wie bei den modernen mehrmotorigen Verkehrsmaschinen, nur dann die Sicherheit erhöht, wenn es gelingt, mit 50 Prozent der Motorenleistung noch zu fliegen. Durch die Untersuchung über die Motorenleistung, dem Motorgewicht und die Baufestigkeit, gelangt er weiters zu einer kritischen Beleuchtung der Bauvorschriften, und dem Vorschlag, durch eine Vorschreibung der Höchstgeschwindigkeit und dem Verbot von Sturzflügen etc. die Festigkeitsforderungen herabzusetzen, um die Entwicklung der Großflugzeuge durch das bedeutende Leergewicht der heute geforderten Festigkeiten nicht wirtschaftlich einzugehen.

Gerade diese Forderung aber, der nicht ohne weiters zugestimmt werden kann, da das Verkehrsflugzeug allen meteorologischen Unbilden gewachsen sein muß und ein Flug im böigem Gewittersturm keine geringere Festigkeit erfordert als ein Sturzflug, würde unserem Erachten nach nicht zu dem beabsichtigten Erfolge der Erreichung der Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs führen.

Die Eingliederung des Flugzeuges in den öffentlichen Verkehrsdienst kann in wesentlicher Weise gefördert werden durch Versicherungsdeckung für Passagiere, Fracht und das Flugzeug. In diesem Sinne müßte die weitestgehende Vorsorge getroffen werden, dem Versicherer die Versicherungsübernahme zu erleichtern. Sie wird aber erschwert durch Herabsetzung der Festigkeitsvorschriften auf die Beanspruchung eines normalen Durchschnittsfluges, denn Unglücksfälle werden eben häufig durch außergewöhnliche Beanspruchungen eingeleitet. Dabei ist selbstverständlich nicht gleich an Flügelbrüche oder dergleichen gedacht, sondern an die durch den Betrieb auftretenden Ermüdungserscheinungen, die sich bei allzu sparsamer Bauweise besonders rasch auswirken und eine längere Dienstfähigkeit der Maschine ausschließen. Eine

solche ist aber sowohl für die Flugverkehrsgesellschaft wegen der Amortisationszeit wie auch für die Versicherungsunternehmung wichtig, der eine eventuell notwendige allzu rigorose Ueberwachung und Kontrolle hinsichtlich der Klassifizierung bedeutende Unkosten verursachen würde.

Aus all den angeführten Erwägungen zeigt sich aber, daß eine internationale Regelung der Bauvorschriften ein Erfordernis der Zeit ist. Wenngleich es, wie in dieser Zeitschrift bereits erwähnt, mangels einer wenigstens in großen Zügen möglichen Typisierung der Flugzeuge ausgeschlossen ist, derzeit einheitliche Vorschriften in strengem Rahmen aufzustellen, so wäre es gewiß erreichbar hinsichtlich des Verwendungszweckes der Flugzeuge und der verwendeten Baustoffe zu internationale Geltung habenden Grundnormen zu kommen, die auch für den Versicherer als Unterlagen dienen können. Dasselbe gilt aber auch für die Unfallverhütungsvorschriften, deren dauernde Ueberwachung ein Korrelat einer soliden Luftverkehrsordnung ist. Weil der Flugverkehr eben nicht auf einen Staat beschränkt bleibt, sondern über verschiedene Staaten führt und die Interessen der Angehörigen verschiedener Staaten berührt, erscheint eine solche Regelung von grundsätzlicher Bedeutung sowohl für die Passagiere, die Flugverkehrsgesellschaften und die Versicherer. Zumindest sollte — und vielleicht als Ausgangspunkt einer darauf fußenden internationalen Regelung — innerhalb jener Fluglinienbetriebe, denen in ihrem gegenseitigen Anschlußdienst gemeinsame Interessen dabei erwachsen, eine solche angestrebt werden.

Wie sich die Handhabung der Bauvorschriften und Klassifizierung an analoge Verhältnisse im Schiffbau anlehnen könnten, sofern es in erster Linie das Verhältnis des Versicherungsnehmers zum Versicherer betrifft, so könnte auch die Ueberwachung in der bewährten Art der Unfallverhütungsvorschriften für den Seeschiffahrtsdienst erfolgen. Denn mit Recht heißt es: Unfälle verhüten ist zweckmäßiger als Unfälle entschädigen.

In Deutschland obliegt die vielseitige Aufgabe der Sicherung und Beaufsichtigung der Seeschiffahrt im wesentlichen der See-Berufsgenossenschaft, deren Fürsorge bei der vorhandenen Gefahreinheit den Fahrgästen, dem Schiffpersonal und dem Schiffseigner zugute kommt. Die Stellung der See-Berufsgenossenschaft ist eine beinahe exceptionelle, denn dem Vorstand derselben sind, ohne daß er den Charakter einer öffentlichen Behörde besitzt, doch zur Erfüllung öffentlicher rechtlicher Aufgaben verschiedene Befugnisse eingeräumt, die sonst nur öffentlichen Behörden zustehen. Als Aufsichtsbehörden derselben fungiert das Reichsversicherungsamt. Durch die jede andere Institution ähnlicher Art übertreffende Ausstattung mit Rechten besitzt die See-Berufsgenossenschaft einen weitreichenden, über die deutschen Grenzen hinausgreifenden Wirkungskreis, untersteht aber in gleicher Weise, wie keine andere, der öffentlichen Kritik und wird insbesondere durch die Seeamtsverhandlungen über Seeunfälle zur fortlaufenden Ueberwachung ihrer Unfallverhütungsvorschriften hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit, Lückenlosigkeit und Angleichung an die Zeiterfordernisse angehalten.

Die restlose Unfallverhütung auf Seeschiffen wird selbstverständlich durch unberechenbare elementare Gefahren eingeschränkt, denen gegenüber Voraussicht und Erfahrung versagen — wie auch andererseits durch internationale Rücksichten. Ganz dasselbe trifft auch für den Flugverkehr zu und es ist aber daraus gleichzeitig zu ersehen, daß die von einem Staat allein ausgehende, selbst das Beste anstrebende Vorschrift, durch die mangelnde internationale Basis gehemmt ist. Die deutschen Unfallverhütungsvorschriften der Seeschiffahrt müssen Rücksicht nehmen auf die gesetzlichen Bestimmungen anderer Schiffsstaaten, damit der unbehinderte Verkehr in den Auslandshäfen gesichert wird, und sie dürfen die Schiffahrt nicht

*) Siehe „Flugzeug und Yacht“ Nr. 6 und 7 1926.

knebeln, damit sie im Wettbewerb auf hoher See bestehen kann.

Die Vorschriften, die die deutsche See-Berufsgenossenschaft zu erlassen verpflichtet ist, betreffen:

1. Die Unternehmer hinsichtlich Einrichtungen und Anordnungen zur Verhütung von Unfällen sowie über Ausrüstung von Fahrzeugen.

schiffahrt, die in zahlreichen Neuerungen einer auf höchste Wirtschaftlichkeit und Zeitersparnis hinarbeitenden Schiffbautechnik ihren Ausdruck fand.

Im Flugverkehr dürften die Vorschriften zumindestens nicht schwieriger sein, da hier vorerst die Verhältnisse bezüglich Land- und Wasserflugzeuge, und zwar auch hinsichtlich ihres Baustoffes berück-



Triest vom Flugzeug aus.

2. Das Verhalten, das die Versicherten zur Verhütung von Unfällen in den Betrieben zu beobachten haben.

Damit sind auch im wesentlichen die Ueberwachungsvorschriften für den Flugverkehr umgrenzt. Dabei muß noch bemerkt werden, daß die Aufstellung der Unfallverhütungsvorschriften für die Seeschiffahrt sich weitaus schwieriger gestaltete als es im Hinblick auf die Verhältnisse in der Luftfahrt den Anschein hat. Bestand doch die Aufgabe darin, Vorschriften zusammenzustellen, die sowohl dem Ueberseedampfer wie auch dem kleinen Küstenfahrer, dem Dampf- oder Motorschiff wie dem Segelschiff entsprechen sollten. Dazu kam noch eine überaus kräftige Entwicklung durch die Konkurrenz in der freien See-

sichtigt werden müßten, sowie ob es sich um Flugzeuge größerer Typen, also z. B. mit mehr als zwölf Passagiere oder weniger handelt, und endlich um ein- oder mehrmotorige Flugzeuge.

Durch ausgereifte Maßnahmen dieser Art, wird es den Flugzeuggesellschaften nicht nur ermöglicht, ihren Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen in einer verantwortungsfreien Weise nachzukommen, sondern es werden auch dem Versicherer alle jene Sicherheiten geboten, die er für die Versicherungsübernahme zu billigsten Prämiensätzen braucht. Die in diesem Sinne von einem Komitee bereits gesammelten und durchgeführten Studien über die vorbehandelten Fragen werden die Unterlagen für weitere Ausführungen dieser Art geben.

In 50 $\frac{1}{2}$ Stunden von London nach Kairo.

Ende Juni 1926 versuchten der englische Oberleutnant F. F. Minchin mit Herrn F. Mayer als Passagier auf einem Bristol Bloodhound Doppeldecker mit Jupiter VI-Motor die Strecke London—Kairo in 48 Stunden zurückzulegen. Der Versuch mißlang zwar, da beide Flieger durch die schlechte Organisation kostbare Stunden verloren, nichtsdestoweniger war dieser in 50 Stunden ausgeführte Flug eine hervorragende Leistung. Der dabei verwendete Bristol Jupiter-Motor hatte bereits einen Dauerflug von 25.000 Meilen in 225 Flugstunden hinter sich, nach welcher enormen Leistung nur ein Ventil und eine Ventildfeder ausgewechselt worden waren. Der Motor wurde neuerlich versiegelt, in den neuen Drachen eingebaut und die Reise konnte losgehen. Wir lassen nun eine Beschreibung aus der Feder des Passagieres Herrn F. Mayer folgen.

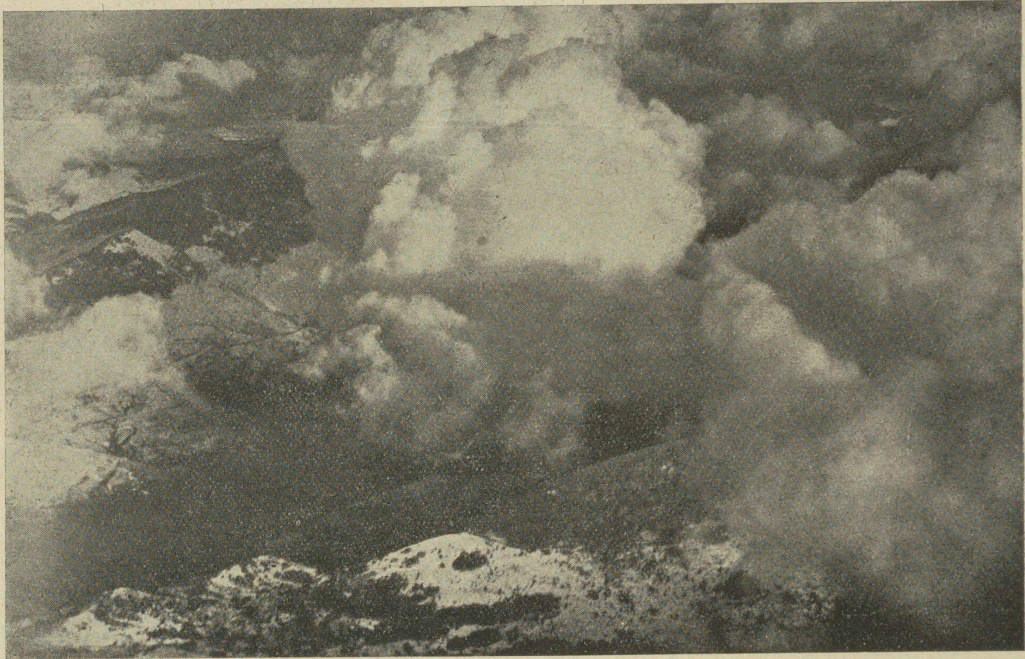
Am 30. Juni 1926 um 4 Uhr früh starteten wir von Croyden zum Fernflug nach Kairo. Es begann gerade leicht zu dämmern, und es war gut, daß wir so zeitlich abgeflogen waren, denn kurze Zeit, nachdem wir das Flugfeld verlassen hatten, fiel starker

Nebel ein, der ein späteres Starten unmöglich gemacht hätte. Bis zum Meer und über dem Kanal lag dichter Nebel über der schlafenden Erde und verhinderte jeglichen Ausblick nach unten. Gerade als wir die französische Küste überflogen, kam strahlend prächtig der Sonnenball über den Horizont aufgetaucht und verhiieß gutes Wetter für unsere weitere Reise. Nachdem Frankreich durchquert war, landeten wir um 8 Uhr in Dijon. Schon hier begannen die unglückseligen Verzögerungen, die im weiteren Verlauf unseren Rekordversuch zunichte machten. Es war wohl ein ganzer Wagon Benzin und Oel zur Stelle, aber es fehlte eine Pumpe, um den Betriebsstoff in unsere, am oberen Tragdeck gelegenen Tanks zu fördern. Mit Kannen und allerhand anderen möglichen und unmöglichen Gefäßen mußten wir, eigenhändig-liebenswürdig unterstützt vom Vertreter der Shell Benzin Kompagnie, das Benzin eingießen, bis wir endlich 450 Liter in den Tanks hatten. Nachdem uns noch der abfertigende Zollbeamte anderthalb Stunden hatte warten lassen, starteten wir zur zweiten Etappe unserer Reise, zum Flug über die Alpen.

Die erste halbe Stunde flogen wir noch über annehmbares Terrain, dann kamen Hügel und eine Menge unheimlich aussehender, mächtiger Gebirgsreihen. Für uns beide war es nur beruhigend, daß wir so vollkommenes Vertrauen zu unserem Motor und unserer Maschine hatten. Im Anflug hatten wir eine Höhe von 3500 Meter erreicht und flogen in dieser Höhe die Täler entlang, immer niedriger als die umgebenden mächtigen Gipfel, fürchterlich von den lokalen Böen und Fallwinden geschüttelt, welche in dieser Gegend eine nie geahnte Heftigkeit entwickelten. Bei 4300 Meter kamen wir in ruhige Luft und jetzt konnten wir erst mit Muße das überwältigende Bild unserer Umgebung betrachten. Ringsum, soweit das Auge reichte, Gletscher an Gletscher, eine mächtige Gebirgskette an der anderen, eine Simphonie in weiß und grau; und doch, bei aller Schönheit kam man

ja nach Kairo fliegen wollten. Minchin fuhr zusammen, sah als guter Pilot sofort auf den Kompaß und drehte die Maschine auf den alten Kurs, und fragte mich dann vergnügt lächelnd, wie immer, nach der vermutlichen Dauer seines Schläfchens.

Nach der Ueberquerung des Mont Cenis-Passes nahmen die Berge rasch an Höhe ab und wir flogen über dem Hügelland Norditaliens. Mit einem Seufzer der Erleichterung sichtigten wir endlich das Meer bei Genua, denn trotz unseres unbedingten Vertrauens zu unserer Maschine war es gerade kein sehr angenehmes Gefühl, stundenlang über ein Gebiet zu fliegen, welches für jede Notlandung vollkommen ungeeignet war. Bald erreichten wir Pisa, wo wir um 14 Uhr landeten. Mit herzlichster Kameradschaft und Hilfsbereitschaft wurden wir dort aufgenommen. Der Kommandant der in



Alpenvorland.

vom Gedanken nicht los, daß nur die Zuverlässigkeit unseres Motors und unserer Maschine uns den Anblick dieses überwältigend schönen Panoramas vermittelten. Da wir vor Sonnenaufgang abgeflogen waren und auch in den Stunden vorher wenig Ruhe genossen hatten, machte uns dieser stundenlange Flug in dieser Höhe mächtig schläfrig. Wir flogen gerade in einer ruhigen Region zwischen zwei Bergketten, links, das Ende der Bergkette sah wie ein Kap aus, als sich unsere Maschine auf einmal in eine scharfe Linkskurve legte und das „Kap“ um Haaresbreite umsegelte. Ich war mehr als erstaunt über dieses Manöver, denn es brachte uns vollkommen aus dem festgesetzten Kompaßkurs. Da der Motor nicht gedrosselt und der alte Kurs nicht mehr aufgenommen wurde, kam mir die Idee, daß mein Freund Minchin möglicherweise eingeschlafen sei, und ich beeilte mich, ihm einen kleinen Puff mit dem Fuß in den Rücken zu geben (den er später als einen „fürchterlichen Fußtritt“ bezeichnete), um ihn zu erinnern, daß wir

Pisa stationierten Fliegerstaffel und seine Offiziere und der Vertreter der Shell Compagnie erwarteten uns und alles nur menschenmögliche war für uns und die Maschine vorbereitet. Die Fliegermannschaft füllte unsere Tanks und sahen die ganze Maschine durch. Minchin und ich wurden in ein Auto gepackt, in die Stadt gebracht, wo uns ein Bad und ein prächtiger Mittagstisch erwarteten. Dann machten wir noch eine kleine Rundfahrt durch Pisa, sahen den schiefen Turm und andere Sehenswürdigkeiten und um 16 Uhr starteten wir schon wieder nach Brindisi. Es ging über bergiges Terrain an Rom vorbei nach Süden. Die Bodenbeschaffenheit wechselte, weite, dicht bebaute Ebenen zogen unter uns fort, vollkommen ungeeignet für eine etwaige Notlandung. Es war schon dunkel, als wir die beiden großen Ballonhallen von Brindisi sichtigten. Zehn Minuten später war unsere Maschine im Hangar und es war Nacht.

Das Flugfeld von Brindisi ist gegenwärtig außer Betrieb und daher bar aller fliegerischen Hilfsmittel.

Lichtpaus- und Plandruckanstalt Carl Jahoda

Telephon 92-0-62

Wien, III. Bezirk, Radetzkystraße Nr. 11

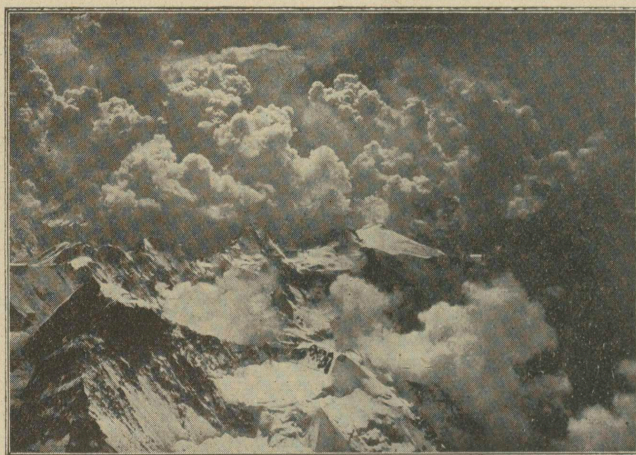
Telephon 92-0-62

Alle Papiere und Behelfe für das Zeichenbüro

Niemand konnte sich dort erklären, warum uns die italienische Regierung angewiesen hatte, gerade dort zu landen. Der diensthabende Wachtmeister und seine fünf Hilfsleute gaben sich ja alle erdenkliche Mühe, uns zu helfen, aber es war wenig genug. Kein Licht im Hangar oder den Baracken, nach einer Stunde kamen zwei offene Oellampen zum Vorschein, mit welchen aber man sich nicht trauen durfte, den Hangar zu betreten. Im Finsternen, nur nach dem Gefühl, mußten wir unsere Betriebsmittelbehälter mühsam auffüllen. Da kein Telephon oder sonstiges Verständigungsmittel am Flugfeld war, mußten wir einen Boten in die 16 Kilometer entfernte Stadt um den Zoll-offizier schicken. Zu essen gab es auch fast nichts und der Wachtmeister stellte uns in dankenswerter Kameradschaft seinen eigenen kargen Vorrat zur Verfügung — ein Ei pro Mann am Abend und als Frühstück und etwas Wein und hartes Brot.

Um 22.30 Uhr legte wir uns nach diesem anstrengenden Tag zu Bett, konnte aber wegen der vielen Moskitos wenig Schlaf finden. Um 2 Uhr erschien ein Offizier der Seeflugstation auf der Bildfläche und ich mußte mit ihm zur Kontrolle in den

Kreta aus der Vogelschau gesehen hat eine in die Augen fallende Eigenart: rundum fallen die Berge steil ins Meer, ohne ein bißchen Raum für einen Strand zu geben und die höchste Spitze des Landes ist mit Schnee bedeckt. Ueber dem Meer lag ein leichter Nebelhauch, Wasser und Himmel verwischt, kein Horizont zu sehen. Zwei Stunden, nachdem wir Kreta verlassen hatten, sichteten wir die afrikanische Küste. Während der ganzen vier Stunden dauernden Ueberquerung des Mittelmeeres hatten wir nicht ein Schiff begegnet. Es war wirklich ein erhebendes Gefühl für uns, als wir die sandige Küste erblickten, aber es war nicht leicht, sich zu orientieren und unsere Abtrift festzustellen. Etwas westlich vor uns landeinwärts sahen wir ein Militärlager mit einem Flugplatz und wir steuerten darauf zu. Niedrig gleitend sah ich im letzten Augenblick die italienische Flagge wehen; also wieder Gas und weiter ostwärts, entlang der Küste bis Sollum Bay. Hier war wieder ein Flugfeld, durch vier große, weiße Steine markiert, an der Stirnseite eine Lehmhütte. Wieder flatterte eine kleine italienische Flagge, also waren wir zweifellos noch immer auf der falschen Seite der Grenze.



Ueber den Alpen.

Hangar, die Nachtruhe war also nicht gerade besonders lang gewesen. Erst um 5.15 Uhr gab uns das Zollamt zum Weiterflug frei und wir starteten unverzüglich, um die Adria hinter uns zu bringen.

Wir flogen über Korfu und dieser Teil des Fluges war wirklich angenehm, denn der Motor arbeitete (wie gewöhnlich!) prachtvoll und Meile auf Meile zog die blauschimmernde See unter uns fort. In der Nähe von Athen war es stark böig und wir wurden so gerüttelt, daß wir froh waren, als die Räder um 9 Uhr das Flugfeld bei Athen berührten. Offiziere der griechischen Marine und der Shell-Vertreter erwarteten uns. Im Nu waren unsere Tanks gefüllt, wir bekamen zu essen und Minchin konnte sogar noch ein halbes Stündchen Schlaf nachholen. Um 11 Uhr schwebten wir schon wieder über der Stadt, Richtung seewärts, um 13 Uhr querten wir die Berge von Kreta.

Nochmals weiter, bis wir endlich eine Meile östlich mitten in der Wüste einen Stapel Kisten und ein paar hundert Meter davon eine kleine Lehmhütte entdeckten. Sehr nieder fliegend konnten wir auf den Kisten groß das Wort „Shell“ lesen und sanft landeten wir im tiefen Sand und rollten zu den Kisten. Ich sprang heraus, um Hilfe zu holen, und es bedurfte nicht geringer Ueberredungskunst, um einen Haufen am Rande des Flugfeldes herumlungender Araber zu bewegen, mit mir zur Maschine zu kommen. Einer davon rannte bei der ersten Gelegenheit davon, doch meinte er es gut, denn bald kam er mit einem ägyptischen Leutnant zurück. Das Füllen der Tanks war bei dieser furchtbaren Hitze kein Kinderspiel, und es war erstaunlich, wie die Araber mit ihren bloßen Füßen ruhig auf dem glühend heißen Zylinderköpfen und Auspuffrohren standen und die Kannen in die Tanks entleerten. Das Füllen ging entsetzlich lang-

Lederbekleidung
für sämtlichen Sport

F. SCHINDLER
Wien, VII., Neubaugasse 17
rückwärts im Hof

sam, und ziemlich mißvergnügt mußten wir feststellen, daß es für uns unmöglich geworden war, Kairo noch vor Einbruch der Nacht zu erreichen.

Trotzdem wagten wir den Versuch und nur mit dreiviertel vollen Tanks starteten wir wieder. Schon nach einer halben Stunde brach die Nacht ein, vom Meer kam eine dicke Nebeldecke gezogen, und wir waren gezwungen, in 30 Meter Höhe unter ihr weiterzufliegen. Da unser Kompaß nicht beleuchtet war, wandten wir uns zur Küste, um vielleicht doch noch Alexandrien zu erreichen. Die Nacht war aber zu dunkel und kurz entschlossen schritt Minchin zur Landung, nachdem wir an zwei blitzenden Lagunen Mathruh erkannt hatten, an welchem Ort in meiner Karte ein Notlandungsplatz eingezeichnet war. Einige wenige Lichter verrietten die ungefähre Lage dieses Ortes und Minchin setzte, ohne den Boden zu sehen, prachtvoll leicht auf, die Maschine lief ein kurzes Stück, dann gab es einen schrecklichen Krach im Rumpf, das Flugzeug schwenkte heftig nach der Seite und stand im tiefen Sand. Wir waren noch unsicher, welchen Empfang uns die Araber machen würden, da wir sehr nieder über ihren Hütten gekreist waren, doch da kamen sie schon in Scharen, geleiteten uns zuvorkommend zu den Häusern und versicherten immer wieder, daß sie keine Furcht, nur Sorge um unsere Sicherheit gehabt hätten, als wir so nieder über ihren Dächern herumgesurrt waren.

Es war so finster, daß wir weder sehen konnten, wo wir waren, noch wie es um unsere Maschine stand, so daß wir alles weitere auf den Morgen verschieben mußten. Sehr bald trafen wir einige ägyptische Beamte und Kapitän Hillier, einen britischen Offizier, welcher sofort für Essen und möglichste Bequemlichkeit sorgte. Nach wohlverdienter Nachtruhe kehrten

wir am Morgen zu unserer Maschine zurück. Wir sahen sofort, wie nahe wir an einer vollständigen Havarie des Flugzeuges vorbeigegangen waren, denn der „Bloodhound“ stand nur ein paar Meter von einer frisch angelegten Straße entfernt, deren Felstrümmter meterhoch aus dem Boden ragten. Der Krach im Rumpf war daher gekommen, daß die Schwanzkufe eine etwas vorstehende Wasserleitung gestreift hatte, und nur der weiche Sand (unsere Räder stacken bis zu den Achsen darin) hatte uns vor dem Bruch bewahrt. Mit Stricken zogen eine Menge Araber unseren braven Vogel über die neue Straße zu einem besseren Startplatz. Wir hatten noch unsere Mühe mit den Arabern, denn ihnen machte das Anwerfen des Motors großen Spaß, sie drängten sich in dicken Haufen vor den Propeller, so daß wir fürchten mußten, ein paar von ihnen damit zu erschlagen. Dem energischen Einschreiten des Kapitäns Hillier war es zu danken, daß wir endlich freie Bahn bekamen und nach Kairo starten konnten. Wir erreichten es genau 50¹/₂ Stunden, nachdem wir Croydon verlassen hatten und landeten sicher auf dem Flugfeld der Royal Air Force in Heliopolis. Zum Schluß hatten wir noch etwas Pech, denn beim Rollen zum Hangar stieß das rechte äußerste Ende unseres Flügels an einen Einzäunungspfahl und wurde samt der Verwindungsklappe total zertrümmert. Dieser Schaden wurde jedoch durch die Mannschaft des Flugparkes raschest notdürftig repariert.

Da wir das uns gesteckte Ziel, London—Kairo in 48 Stunden, nicht erreicht hatten, beschlossen wir, so rasch als möglich wieder nach Croydon zurückzufliegen, um wenigstens einen Fünftage-Rekord für die Strecke London—Kairo—London aufzustellen, was uns auch voll gelang.

Fribis.

Ergebnisse im deutsch-russischen Luftverkehr.

Am 31. Oktober d. J. hat die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft „Deruluft“ ihre fünfte Flugsaison beendet. Die Deruluft hat ihr Tätigkeitsfeld, die Luftlinie Königsberg—Moskau, die in gemeinsamem Dienst mit der Deutschen Luft Hansa A.-G. ab Königsberg nach Berlin geflogen wurde, 1926 um die gemeinsam mit der ukrainischen Luftverkehrs-Gesellschaft „Ukrowosduchputj“ ab Moskau nach Charkow zu fliegende Strecke erweitert. Diese Erweiterung ermöglichte es der Deruluft, während der Flugsaison vom 1. Mai bis 31. Oktober die stattliche Zahl von 500.000 Luftkilometer im regelmäßigen Streckenflugdienst zu erreichen. Es wurden zwei Grulich-V 1 und 8 Fokker F III Flugzeuge, welche mit 360 PS Rolls-Royce-Motoren ausgerüstet sind, eingesetzt.

Die Passagier-, Fracht-, Post- und Gepäckbeförderung weist in den einzelnen Betriebsmonaten eine steigende Kurve auf. Außerordentlich zufriedenstellend sind auch die rein technischen Leistungen. Während der Betriebsmonate sind nur 6 Notlandungen vorgekommen und während dieser Zeit ist nur ein Flugzeugschaden zu verzeichnen. Die übernommenen Sendungen und Frachten wurden in keinem Falle beschädigt. Bemerkenswert ist ferner der Regelmäßigkeitskoeffizient von 99,6% ,der ein gutes Ergebnis darstellt. In 518 Flügen des Jahres 1926 hat die Deruluft über 1100 Passagiere befördert. Bei diesen Flügen wurden einschließlich Gepäck, Güter und Zeitungen insgesamt 123.469.819 kg Gesamtlast expediert. Während die Deruluft im Jahre 1925 5440 kg Luftpost beförderte, ist im Jahre 1926 eine 100%ige Steigerung dieser Ziffer festzustellen, dies beweist, welchen Wert der deutsch-russische Luftpostdienst für die gesamte Indu-

strie und Geschäftswelt hat. Auf die Strecken verteilt, welche die Deruluft in diesem Jahre befliegen hat, ergibt sich eine beförderte Gesamtlast von:

Berlin-Königsberg (Mitte Juni/Mitte Okt.)	44 537,732 kg
Königsberg-Moskau (1. 5.—31. 10.)	58 709,458 kg
Moskau-Charkow (Mitte Juli/Ende Sept.)	14 299,799 kg
Bei Sonderflügen	5 922,830 kg

Der Abschluß der diesjährigen Tätigkeit der Deruluft fällt mit dem Ablauf des im Jahre 1921 abgeschlossenen Konzessionsvertrages zusammen. Vor kurzem sind Vorstandsmitglieder der Deutschen Luft Hansa von ihrer Reise nach Moskau, welche mit einem Albatros L 73 Flugzeug ausgeführt wurde, zurückgekehrt. Der Zweck dieser Reise war, in Gemeinschaft mit der Direktion der Deruluft in Moskau mit den zuständigen Stellen wegen Verlängerung der Konzession zu verhandeln. Diese Verhandlungen sind nunmehr abgeschlossen worden.

Das ausschließliche Recht zum Luftverkehr zwischen Deutschland und Rußland verbleibt mit Zustimmung der russischen und deutschen Regierung weiterhin bei der Deruluft, jedoch wird der Hauptdienst der Deruluft nicht wie bisher zwischen Königsberg und Moskau, sondern zwischen Berlin und Moskau ausgeführt (bekanntlich führte die Deruluft-Strecke bisher von Königsberg nach Moskau, während den Anschlußdienst Königsberg—Berlin als Nachtflugstrecke die Deutsche Luft Hansa A.-G. versah).

Auf dieser Luftlinie sollen die modernsten Flugzeuge, ausgerüstet mit den besten Motoren, Instrumenten, Scheinwerfern und Funkanlagen, eingesetzt werden. Die Streckensicherung und Wetterberatung wird nach den neuesten Erfahrungen ausgebaut. D. L.

Der französische Streckenrekord.

In unserem Heft 9 berichteten wir über einen französischen Streckenrekord, bei welchem es sich darum handelt, eine möglichst lange Distanz ohne Zwischenlandung zurückzulegen. Die beste Leistung hatten zuletzt Oblt. Challe und Weiser mit 5175 km in 30 Flugstunden erreicht. Die beiden Rekordflieger kehrten in kleinen Etappen im Luftwege wieder nach Paris zurück, wobei sie auch am Flugplatz Aspern landeten, woselbst sie unsere Flugplatzleitung zu ihrem Erfolge beglückwünschen konnte.

Nunmehr erhalten wir Nachricht, daß diese Leistung durch einen neuerlichen Rekordflug gehandicapt erscheint. Am 28. Oktober morgens waren der Zivilflieger Coste und Cpt. de Rignot in Le Bourget mit einem Breguet-Doppeldecker mit 600 PS Renault gestartet. Ihre Route ging über München, Wien, Belgrad, Konstantinopel, dann quer durch Klein-Asien über Aleppo, Bagdad an den Persischen Golf, woselbst sie, da für einen zweiten Nachtflug die Betriebsmittel nicht mehr gereicht hatten, durch die einbrechende Dunkelheit gezwungen waren, in Djask, einem kleinen Hafengebäude östlich Bander Abbas zu landen. Hiemit hatten sie eine Strecke von 5425 km in 32 Flugstunden zurückgelegt und den früheren Rekord um 250 km geschlagen.

Um sich einen Begriff dieser Leistungen zu machen, sei vergleichsweise erwähnt, daß die gleiche Strecke die Flieger gegen Norden bis über den Pol, gegen Osten bis nach Tomsk in Sibirien und gegen Südwest bis an den Victoria-Nyanza, gegen Westen aber über den Ozean bis nach Halifax geführt hätte.

Coste, ehemaliger Kriegsflieger, war nach dem Kriege Verkehrspilot auf der Linie Paris—London und hat bereits verschiedene Rekordleistungen hinter sich. Unter anderem versuchte er, den gleichen Rekord auf

einer Strecke gegen den Victoria-Nyanza zu brechen, mußte wegen Motorstörung jedoch den Flug bei Assua aufgeben.

Rignot hat in diesem Jahre bereits Flüge von Paris nach Lissabon und nach Athen ohne Zwischenlandungen hinter sich.

Abschließend bringen wir eine nochmalige kurze Zusammenstellung der in diesem Jahre geflogenen Strecken:

26.—27. VI. 1926 Brüder Arrachat, Paris—Basora, 4375 km,

14.—15. VII. 1926, Lt. Girier und Dordilly, Paris—Omsk, 4715 km,

31. VIII.—1. IX. 1926, Oblt. Challe und Weiser, Paris—Bander Abbas, 5175 km,

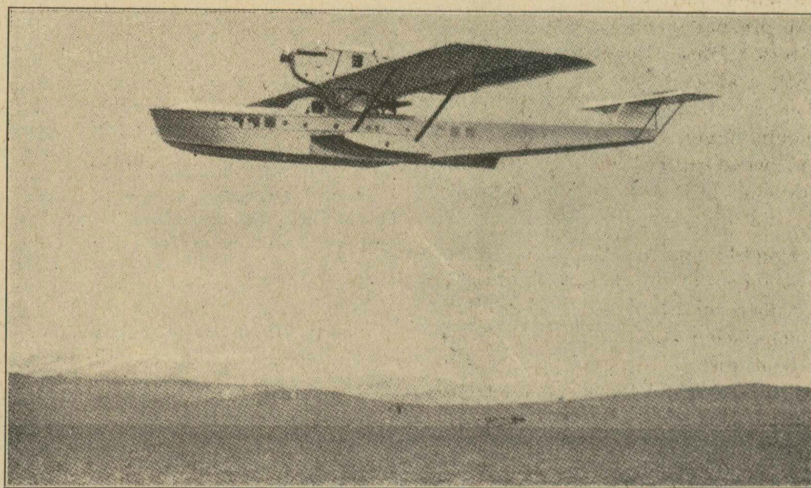
28.—29. X. 1926, Coste und Cpt. Rignot, Paris—Djask, 5425 km,

Kann man diesen Flügen auch direkt keine wirtschaftliche oder militärische Bedeutung beimessen, so stellen sie doch in erster Linie eine gewaltige sportliche Leistung dar, als welche sie in der Geschichte der Aviatik vermerkt werden sollen. Denn in erster Linie wurde hier an den Menschen eine gewaltige Forderung an Ausdauer, Mut und Kenntnis gestellt. In zweiter Linie hing das Gelingen dieser Flüge von Güte der Konstruktion dieser Maschinen, welche zur Fassung von einigen Tausend Kilogramm Betriebsmittel befähigt werden mußten, sowie von der Güte der verwendeten Motoren ab, deren Leistungen von dreißig und mehr Betriebsstunden zugemutet werden mußten. Und hier setzt vielleicht der wirtschaftliche Effekt ein, welcher die einzelnen Flugzeug- und Motorenfirmen zwang, leistungsfähiges Material für diese Flüge beizustellen. K-nich.

AUS DER FLUGWELT.

Das neue Großflugboot Dornier Superwal, das insbesondere als Verkehrsflugzeug für den Seedienst gebaut wurde, hat während seiner weitreichenden Versuchsflüge dieselben hervorragenden Flugeigenschaften, die dem Wal-Typ eigen sind, bewiesen. Die

Rolls Royce „Condor“-Motore von je 650 PS, Die Besatzung besteht aus 1 Führer, 1 Hilfsführer, 1 Motorwart und 1 Funker; außerdem kann die Maschine noch 21 Passagiere aufnehmen. Die Reichweite des Flugbootes ist bei voller Belastung und 160 km Stun-



Dornier Superwal.

Abmessungen des derzeit größten Flugbootes sind: Spannweite 28,5 m, Gesamtlänge 26,6 m, Tragfläche 143 Quadratmeter, Leergewicht 5800 kg, Zuladung 3600 kg, Gesamtgewicht 9400 kg, Flächenbelastung 66 kg/Quadratmeter, Leistungsbelastung 7,2 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 190 km. Das Flugboot hat zwei

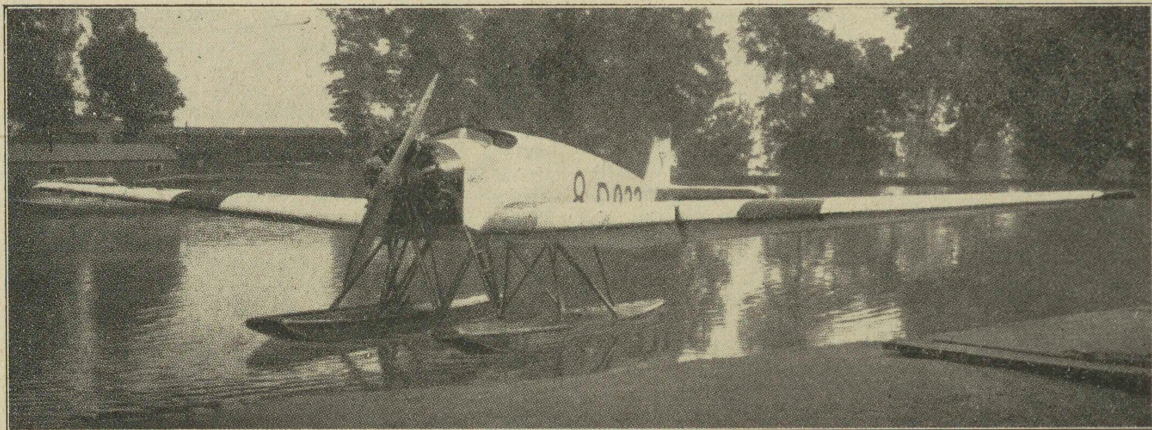
dingeschwindigkeit 2000 km, die bei Verringerung der Nutzlast bis auf 4000 km gesteigert werden kann. Eine Leistung, die dem Erfordernis eines Trans-Ozean-Flugbootes voll entsprechen würde. Die Gipfelhöhe des Flugbootes ist 3200 m.

Das Post- und Frachtflugzeug Junkers W 34 ist aus dem Deutschen Seeflug-Wettbewerb 1926 in Warnemünde durch seine guten Gesamtleistungen bekannt, wobei das Wasserflugzeug auch eine beachtenswerte Seetüchtigkeit bewiesen hatte, durch ein vierzigstündiges Treiben ohne Beschädigung im Seegang 4.5 bis 6.5. Das Flugzeug zeichnet sich außerdem noch durch eine leichte Steuerbarkeit und Wendigkeit aus. Die Abmessungen sind: Spannweite 18.35 m, Länge 10.9 m, Leergewicht 1420 kg, Zuladung 680 kg, Gesamtgewicht 2100 kg, Tragfläche 43 m², Flächenbelastung 49 kg/m², Leistungbelastung 4.5 kg PS, Höchstgeschwindigkeit 203 km, Reisegeschwindigkeit 165 km. Die Maschine hat einen 425 PS Gnome- und Rhone-Jupiter-Motor. Besatzung besteht aus zwei Führern.

beim Borgwegbahnhof landen. Niemand wurde verletzt, nur das Fahrgestell beschädigt.

Luftverkehr Basel—Frankfurt. Ein Probe-Winterflugverkehr wurde zwischen Basel und Frankfurt eröffnet. Es besteht ein täglicher Dienst in beiden Richtungen. Der Verkehr wird bis nächsten März aufrecht erhalten.

Erfahrungen mit Funkpeilungen. Störungen der Funkpeilung durch die Wetterlage wurden am Observatorium Lindenberg bei luftelektrischen Arbeiten mittels eines Telefunken-Landpeilers beobachtet, dessen Einstellgenauigkeit sich unter 3 Grad nicht herabdrücken ließ. Die Normalpeilung der einzelnen Sta-



Junkers W 34

Der neue Zeppelin „L. Z. 127“. Das neue Zeppelinluftschiff „L. Z. 127“, welches aus der Zeppelin-spende des gesamten deutschen Volkes erbaut wird, ist mit seinen 105.000 Kubikmetern Inhalt beträchtlich größer als der „L. Z. L. 26“, der 70.000 Kubikmeter besitzt. „L. Z. 127“ wird mit fünf 420 HP Maybach-Motoren ausgestattet werden und dürfte Ende 1927 flugbereit sein. Dr. Lempertz, der Chefchemiker der Z-Werke, hat ein Gas entdeckt, welches ungefähr dasselbe spezifische Gewicht wie Luft hat und welches zum Betrieb von Motoren verwendet werden soll. Dieses Gas soll per Kubikmeter um 25 Prozent mehr Kalorien entwickeln als 1 kg Benzin. Es sollen nur kleine Veränderungen an den Vergasern notwendig sein, um dieses Gas als Betriebsstoff für die Motoren zu verwenden.

Ein englisch-deutscher Rekord. H. V. Gronau, der mit einem Heinkelflugzeug (450 PS Napier Lion-Motor) in diesem Sommer den deutschen Seeflugzeugwettbewerb in Warnemünde gewonnen hat, stellte kürzlich zwei neue Weltrekorde auf. Er erreichte mit einer Nutzlast von 1000 kg eine Höhe von 4400 m, mit der halben Nutzlast 5600 m. Diese Rekorde müssen von der F. A. I. noch bestätigt werden.

Notlandung auf der Straße. Ein deutsches Flugzeug, welches sehr nieder über Hamburg flog, hatte Motordefekt und der Pilot mußte inmitten der Stadt

tionen wich von der geographischen Peilrichtung infolge von Geländeeinflüssen oder anderen unbekanntem Ursachen stets ab.

An Tagen mit besonderer Wetterlage wurde irgendeine gerade arbeitende Welle längere Zeit auf ihre scheinbare Peilrichtung beobachtet.

Die stärkste Abweichung ergab unmittelbarer Durchgang einer Boe, in einem Fall 10 Minuten lang über 70 Grad. Dabei können tote Winkel von benachbarten Gebäuden, insbesondere der Wellblech-Ballonhalle, die Störung vergrößert und die Winkelangabe über 7 Grad verfälscht haben. Entfernte Boen stören weniger, bis 9 Grad. Die Störungsgröße war verschieden, je nach der Feuchtigkeit in der Luft oder der „Mächtigkeit“ der Feuchtigkeitsgebiete in der Höhe. Auch tiefhängende, starke Schönwetterkumuli bedingen kleine Abweichungen.

Bodennebel verwischt das Lautstärkeminimum, stört aber die Richtung nur selten. Schwere abgehobene Nebel ergaben bis zu 14 Grad Mißweisung, am meisten, wenn sie nahe beim Empfänger auftraten.

Ein neues Verkehrsflugzeug brachte die Focke Wulf Flugzeugbau A. G. mit ihrer zweimotorigen Type Gl. 18 heraus. Die Maschine ist ein freitragender Eindecker mit schwacher Zanoniform für 4 Personen mit zwei 75 PS bzw. 100 PS Siemens Stern-Motoren. Die Maschine hat 16 m Spannweite, 34.5 m² Tragfläche,



Janaushek Gramophone

WIEN I., NEUER MARKT 3

Koffer- und Reise-Apparate für Auto und Schiff

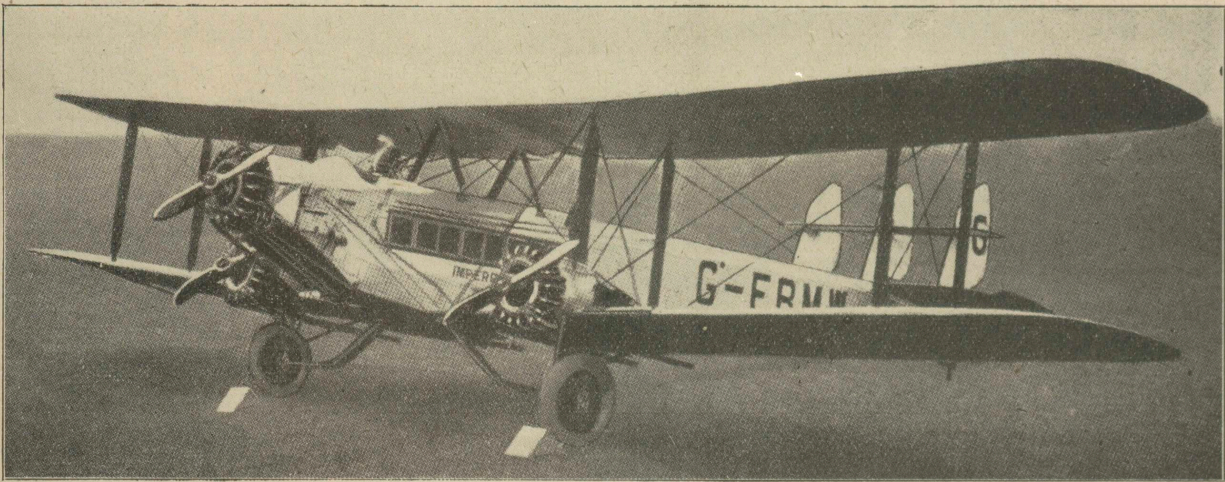


42 kg/m² Flächenbelastung, 9,7 kg/PS Leistungsbelastung, ein Leergewicht von 925 kg und ein größtes Gesamtgewicht von 1450 kg. Geschwindigkeit ist 145 km/St.

Höhenrekord. Der französische Flieger Callizo hat am 23. August seinen eigenen Höhenweltrekord, der 12.066 m betrug, auf 12.800 m verbessert. Das Flugzeug war ein Blériot-Spad Spezial Höhenflugzeug, Einsitzer, mit 450 PS Lorraine Dietrich.

Luftverkehr der Schweiz. Die vierzehn in der Schweiz bestehenden Flugverkehrslinien wurden im November für den Winter geschlossen. Während der vergangenen Saison haben diese Linien zusammen 6000 Passagiere, 32.500 kg Postgut und 15.500 kg Gepäck befördert.

Eine neue De Havilland Maschine. Die De Havilland-Fabrik in Stag Lane (England) hat für die Luftverkehrslinie Kairo—Karachi eine neue Type „D. H. 66 Hercules“ fertiggestellt. Der „Hercules“ ist ein großer Doppeldecker mit drei Bristol Jupiter VI-Motoren, jeder zu 450 PS. Nutzlast (exklusive der Bedienungsmannschaft) 1640 kg. Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km. Reisegeschwindigkeit 170 bis 180 Kilometer pro Stunde. Spannweite 24 Meter, Länge 20 Meter.



De Havilland D. H. 66

Höhe 6 Meter. Das Flugzeug kann mit voller Ladung mit nur zwei von den drei Motoren noch horizontal fliegen. Mit dem mittleren Motor allein kann man von einer Höhe von 1400 Meter noch einen Landungsplatz im Umkreis von 48 Kilometer erreichen. Die Maschine hat einen bemerkenswerten Kraftüberschuß, der sie befähigt, die starken Winde über der Wüste, zu deren Ueberfliegung sie ja bestimmt ist, zu überwinden. Ihre Benzintank fassen 1350 Liter und sichern der Maschine einen sehr großen Aktionsradius. Allerdings wird durch die große Betriebsmittellast die Ladelast verkleinert, jedoch wurde bei der Konstruktion dieser Maschine mehr auf große Geschwindigkeit, gute Steigfähigkeit und großen Aktionsradius als auf Lastenbeförderung Gewicht gelegt. Für die Linie der Imperial Airways Ltd. Kairo—Karachi werden fünf dieser Flugzeuge gebaut, doch werden noch weitere Maschinen dieser Type für die Linien über den Kanal gebaut und in Dienst gestellt werden. Da der Betriebsmittelverbrauch für eine dreimotorige Maschine (22,5 Liter pro Stunde und Motor) sehr gering ist, eignet sich dieses Flugzeug hervorragend für den Handelsflugverkehr über lange Strecken. Fr.

Der französische Flug nach Madagascar. Eines der beiden französischen Flugboote, welche einen Flug von Frankreich nach Madagascar unternehmen werden, wurde bei einer Landung leicht beschädigt, doch besteht die Hoffnung, daß die Mannschaft selbst bald den Schaden behoben haben wird. Es handelt sich

hier um das C. A. M. S.-Flugboot, welches bei Gaya am Niger Havarie erlitt. Das andere Flugboot hat bereits Stanleyville (Belgisch-Kongo) erreicht, nachdem es 9300 km zurückgelegt und noch 4000 km zur Beendigung zu vollenden hat.

Luftpostpiloten von Räufern gefangen. Zwei französische Luftpostflugzeuge, welche von Casablanca nach Dakar flogen, wurden durch einen Defekt zu einer Notlandung an der Küste Westafrikas gezwungen und von einem Negerstamm gefangen genommen. Das Flugzeug wurde beraubt und verbrannt.

Ein Flug über den Mount Everest. Der französische Pilot M. Callizo, der Inhaber des Höhenweltrekords, beabsichtigt über den 8882 m hohen Mount Everest zu fliegen.

Eine englische Luftverkehrslinie in Afrika. Die North Sea Aerial & General Transport Comp. eröffnet im Frühjahr 1927 eine Luftverkehrslinie von Khartum nach Kisumu in Britisch-Ostafrika. Die Linie wird entlang des Weißen Nil aufwärts bis zum Viktorianischen See und weiter nach Kisumu (Uganda) führen. Zur Verwendung kommt ein von

der Firma Short Brothers hergestelltes De Havilland 50 Seeflugzeug mit Bristol Jupiter VI-Motor (450 HP). Die Strecke wird wöchentlich zweimal in jeder Richtung befliegen. Durch diesen Flugverkehr wird die Beförderungsdauer der Post von London nach Ostafrika um zirka 10 Tage abgekürzt werden und stellt diese Linie das erste Glied für einen regelmäßigen Flugpostverkehr Kairo—Kapstadt dar.

Ein Flugunfall in Bolivien. Am 6. November 1926 ereignete sich bei Santa Cruz in Bolivien ein bedauerlicher Flugunfall. Eine Junkersmaschine, welche den bolivianischen Konsul in Arica und drei Passagiere (darunter eine Dame) führte, stürzte ab und wurde vollständig zerstört. Sämtliche Passagiere, der Pilot und der Mechaniker kamen ums Leben.

Der australische Flug zu den pazifischen Inseln. Capt. Williams, der auf einem Aufklärungsflug von Australien zu den pazifischen Inseln begriffen ist, erreichte Tulagi (Salomon-Inseln) am 5. November. Als er später in Roviana landete, bemerkte er ein Leck im Kühler, welches nur notdürftig repariert werden konnte. Es hat allen Anschein, daß Cpt. Williams seinen Flug nicht beenden wird können und wieder nach Australien zurückkehren muß.

Ein neuer Breguet-Typ. Die Breguetfabrik hat ein neues Handelsflugzeug herausgebracht. Das Flugzeug ist, ähnlich der Type Br. 19, ein Anderthalb-

decker mit nur einer Strebe, ausgerüstet mit einem Jupitermotor zu 420 PS. Es wiegt leer 1400 kg und kann eine Nutzlast von 1000 kg mit einer Stundengeschwindigkeit von 198 km 800 km weit tragen. Das Flugzeug wird in zwei Typen hergestellt, 28 T und 26 T, die letztere Type unterscheidet sich nur durch einen geringeren Fassungsraum an Passagieren (sechs statt acht), zeichnet sich aber durch erheblich größere Geschwindigkeit aus. Die Flugzeuge sind für den Dienst in der AIR-Union bestimmt.

Der „Cirrus Mark II“ ist wie der Cirrus Mark I ein luftgekühlter Vierzylinder Blockmotor mit aufgesetzten Zylinderköpfen, zwei Ventilen, welche von der im Karter liegenden Nockenwelle durch Stoßstangen betätigt werden. Durch die Erhöhung der Bohrung um 5 Millimeter, einer kleinen Aenderung in den Zylinderköpfen wurde beim Cirrus Mark II die Leistung gegenüber dem Mark I von 65 auf 85 PS erhöht unter Beibehaltung des gleichen Motorgewichtes, welches bei den Typen 122 Kilogramm beträgt. Umdrehungszahl 2000 Touren per Minute. Die Serie der Cirrus-Motoren wurde von der A. D. C. Air-

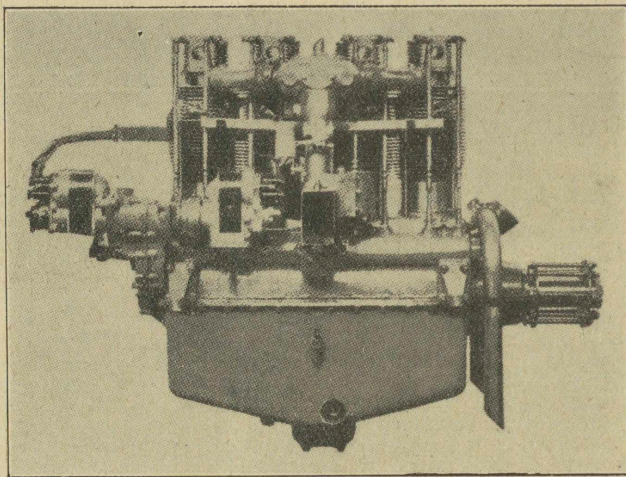
mit Mark II sicher sehr angenehm, einen kleinen Kraftüberschuß zu haben, um in kritischen Situationen flugfähig zu bleiben.

Eine detaillierte Beschreibung des Cirrus Mark II wird kaum nötig sein, da er sich nur sehr wenig von Mark I unterscheidet. Die Zylinder sind, wie erwähnt, luftgekühlt, nur um 5 Millimeter stärker (110 Millimeter statt 105 Millimeter), der Hub ist mit 130 Millimeter gleich geblieben. Die Zylinder sind aus Nickelstahl (die Köpfe aus Aluminium) und mit vier langen Bolzen am Karter befestigt. Die Ventile auf Phosphorbronzesitzen sind hängend und werden von starken Federn gehalten. Pleuelstangen aus Aluminium mit Bronzelagern vermindern das Gewicht. Der Betriebsmittelverbrauch ist 0,34 Liter pro PS und Stunde.

Fr.

Cup Breguet 1926. Der diesjährige Cup Breguet wurde von Adjutant Duroyon auf Potez XV mit 400 HP Lorraine-Motor mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 202 Stundenkilometer gewonnen.

Streckenflug. 8200 km in 13 Tagen legte ein von Lt. Schmitter geführtes Flugzeug des 33. Flieger-



Cirrus Mark II.

craft Ltd. London für den De Havilland „Moth“ konstruiert, als erster Motor für ein schwachmotoriges Flugzeug. Niedriger Anschaffungspreis, geringe Betriebskosten und Betriebssicherheit waren die Hauptmomente, welche die Konstrukteure geleitet haben. Trotzdem viele Fachleute in der ersten Zeit über die Cirrus-Motoren wegen des hohen PS-Gewichtes (2 Kilogramm pro PS) die Nase rümpften, hat der De Havilland Moth hervorragende Verbreitung in England und speziell in den Kolonien gefunden. Eine große Serie dieser Flugzeuge mit Cirrus Mark I und II wurden an Private als Touren- und Gebrauchsmaschinen verkauft. Die Steigfähigkeit ist natürlich nicht bestechend, genügt aber, wie die vielen hervorragenden Leistungen bewiesen haben; außerdem ist die Zuverlässigkeit dieses Motors so groß, daß bei den Piloten nie der Gedanke auftaucht, ein Cirrus könnte versagen. Obwohl der Cirrus I gut, zuverlässig und sparsam ist, haben die Konstrukteure nicht geruht und haben weiter verbessert, um eine größere Motorleistung herauszuholen, was ihnen auch voll gelang. Es war ein anerkennenswertes Ergebnis, die Leistung des Motors bei gleichbleibendem Gewicht um 29% zu heben, ohne irgendwie die Betriebssicherheit zu schmälern. Es ist für die Besitzer der Flugzeuge

regimentes in Mayence (Frankreich) zurück. Lt. Schmitter verließ am 2. November den Flugplatz Mayence mit einem Breguet 19 mit 480 PS Renault-Motor und kam am 14. November zurück, nachdem er 20 Etappen in Frankreich, Spanien, Marokko und Algerien durchflogen hatte.

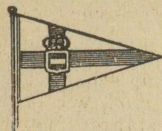
Italien—Brasilien im Seeflugzeug. Am 17. Oktober verließ der brasilianische Pilot S. de Barros, begleitet von Capt. Braga, Sen. Cunha und einem Mechaniker, Genua zu einem Flug über Gibraltar nach Santos in Brasilien.

Flugpolizei. In Los Angeles wurde die erste reguläre Polizei-Jagdstaffel organisiert und mit fünf Jagdflugzeugen ausgestattet. In Amerika ist diese Flugpolizei nicht unaktuell, da bereits zwei Flugzeuge von Privatbesitzern auf verschiedenen Flugfeldern gestohlen wurden.

Japanische Auszeichnungen für die amerikanischen Weltflieger. Die japanische Regierung hat dem amerikanischen Kriegsministerium mitgeteilt, daß sie die Absicht habe, die sechs amerikanischen Flieger, welche 1924 rund um die Welt geflogen sind, durch hohe japanische Orden zu ehren.

Wir bitten

unsere Leser um rechtzeitige Bekanntgabe von Adressenänderungen zur Vermeidung von Zustellungsverzögerungen.



YACHT - SPORT.

Union-Yacht-Club.

Verhandlungsschrift

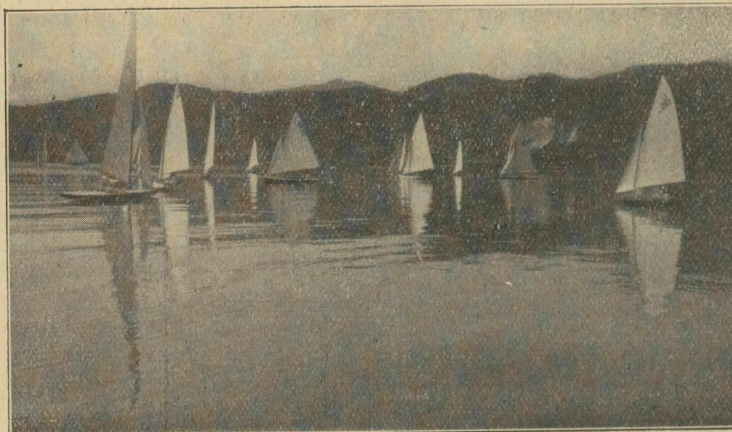
über den 4. ordentlichen Seglertag des Union-Yacht-Club am Sonntag den 28. November 1926 im Hörsaal III des Elektrotechnischen Institutes der Technischen Hochschule, Wien, IV., Gußhausstraße Nr. 25.

Tagessordnung:

1. Berichte der Aemterführer.
2. Voranschlag des Kassiers für 1927/28.
3. Wahl des Präsidiums.

ordnungsmäßige Einberufung und die Beschlußfähigkeit des Seglertages.

Weiters begrüßt der Vorsitzende insbesondere die auswärtigen Mitglieder, die Herren Hofrat von Meiß-Teuffen, Ing. Gottlieb, Dr. Ruckensteiner, Primarius Dr. Max Strohschneider und Ing. Jakob Sturm, sowie die beiden seit dem letzten Seglertage neu hinzugekommenen Zweigvereine Mattsee und Neusiedlersee.



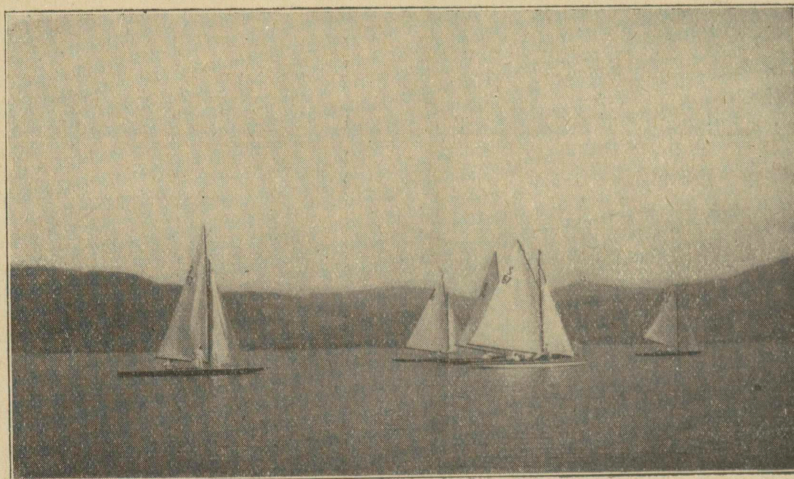
Wörthersee.

4. Antrag des Vorstandes auf Aenderung der Satzungen.
5. Antrag des Vorstandes auf Errichtung eines ständigen Sekretariates.
6. Antrag des Vorstandes auf Herausgabe einer eigenen Zeitschrift.
7. Antrag des Vorstandes auf Erlassung von Satzungen für die Jugendabteilungen.
8. Allfälliges.

Dr. Johanny stellt hierauf den Antrag, die Verhandlungsschrift des letzten Seglertages ohne Verlesung zu genehmigen.

Einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende berichtet sodann noch im allgemeinen über die Tätigkeit des Vorstandes, der seit dem letzten Seglertage 25 Sitzungen abgehalten, über die Tätigkeit der Unterausschüsse sowie über die Vorarbeiten zum Deutschen Seglertage.



Attersee-Sonderklasse.

Vorsitzender: Präsident Professor Dr. Hans von Frisch.

Schriftführer: Ing. Reinhold Schultz.

Persönlich anwesend: 59 Mitglieder.

Durch Vollmacht vertreten: 8 Mitglieder.

Der Vorsitzende eröffnet um halb 11 Uhr den Seglertag, begrüßt die Anwesenden und konstatiert die

Zur Tagesordnung übergehend, erteilt der Vorsitzende nunmehr den Aemterführern das Wort zu ihren Berichten.

I. 1. Der Oberbootsmann Ing. Viktor Thausing berichtet, daß das sportliche Leben einen bedeutenden Aufschwung genommen hat, besonders zu begrüßen ist die Neugründung zweier Zweigvereine Mattsee und

Neusiedlersee, von denen ersterer eine sehr erfreuliche Aufwärtsbewegung seiner Entwicklungskurve zeigt.

Im vorigen Jahre hat der Z. V. Wörthersee wieder zwei Länderwettkämpfe ausgetragen, und zwar am Plattensee und in Berlin. Bei ersterem war die Flagge des Union-Yacht-Clubs siegreich, bei letzterem waren leider die örtlichen und Witterungsverhältnisse den Leichtwetterbooten ungünstig, so daß kein Erfolg erzielt werden konnte.

Das bedeutendste Ereignis jedoch waren die Jubiläumswettfahrten, die anlässlich des 40jährigen Bestandes des Clubs auf dem Attersee im heurigen Sommer abgehalten wurden. Diese Jubiläumswettfahrten wurden vom Z. V. Attersee veranstaltet und spricht der Oberbootsmann demselben für die muster-gültige Durchführung den Dank des Clubs aus. Den Umfang der Wettfahrten kann man daraus ersehen, daß 61 Meldungen und bei den Verbandswettfahrten allein 222 Starts erfolgten.

Im Rahmen der Jubiläumswettfahrten fand der diesjährige Deutsch-Oesterreichische Länderwettkampf

mit S 6.— per aktives und mit S 3.— per beitragendes Mitglied festzusetzen.

Einstimmig angenommen.

Dr. Johanny stellt den Antrag, die Herren Fritz Hagemann und Walter Klunzinger wieder zu Kassarevisoren zu wählen.

Einstimmig angenommen.

III. Sektionschef Dr. Freiherr von Alter stellt den Antrag, das bisherige Präsidium mit Rücksicht auf seine besonderen Verdienste per acclamationem wiederzuwählen.

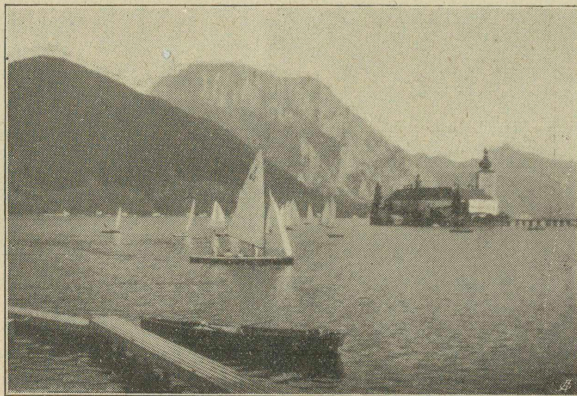
Einstimmig angenommen.

Es erscheinen somit wiedergewählt:

Hochschulprofessor Dr. Hans von Frisch, Präsident.

Sektionschef Dr. Hans Maurus, 1. Vizepräsident.
Hofrat Oskar von Meiß-Teuffen, 2. Vizepräsident.

Der Präsident dankt namens der Gewählten für das erwiesene Vertrauen und erklärt die Annahme der Wahl.



Traunsee

auf dem Attersee statt und wenn auch der schließliche Erfolg den Deutschen treu blieb, so zeigten doch heuer die Wettfahrten ein ganz anderes Bild, da die Boote beider Länder sich zum erstenmal scharfe Kämpfe lieferten und der Kampf nie, wie bei früheren Wettfahrten, von vornherein entschieden war.

Der Oberbootsmann gibt die Anregung, angesichts des vollkommenen Gelingens der heurigen Jubiläumswettfahrten alljährlich auf irgend einem See eine ähnliche gemeinsame Veranstaltung von Wettfahrten ins Leben zu rufen.

Auf die Zahl der eingetragenen Klassenyachten übergehend, berichtet der Referent, daß die Zahl derselben in den beiden letzten Jahren von 165 auf 193 gestiegen ist, das ist um 17 Prozent, in Segelmetern ausgedrückt von 659 auf 754 Meter, das ist um 15 Prozent mehr. Den perzentuell größten Zuwachs zeigt die 20-qm-Rennklasse, die von 16 auf 22 Boote gekommen ist, das ist um 37 Prozent mehr; die größte Zahl an Yachten hat nach wie vor die 15-qm-Rennklasse, die seit dem letzten Seglertag von 35 auf 42 Boote gestiegen ist.

Abschließend bemerkt der Oberbootsmann, daß der Club sehr zufrieden sein kann, wenn die weitere Entwicklung auch so bleibt wie bisher.

2. Der Kassier Max Schmidt berichtet über den Kassastand und die Kassabewegung.

Die Kassarevisoren Fritz Hagemann und Walter Klunzinger stellen den Antrag auf Entlastung des Kassiers.

Einstimmig angenommen.

Der Kassier verliest den Voranschlag für 1927 und stellt den Antrag, den Beitrag an die Zentralkassa

IV. Ing. Rudolf Schlenk referiert namens des Vorstandes in ausführlicher Weise über die vorgenommenen Satzungsänderungen und bittet um die Annahme derselben.

Ing. Max Friedmann beantragt als Vertrauensvotum für die große Arbeit, die der Vorstand mit der gründlichen Durchberatung der Statuten geleistet hat, dieselben en bloc anzunehmen.

Einstimmig angenommen.

Die Punkte V und VI der Tagesordnung entfallen über Antrag des Vorstandes.

VII. Ing. Rudolf Schlenk berichtet über die vom Vorstande ausgearbeiteten Bestimmungen über Jugendabteilungen.

Zur Kenntnis genommen.

VIII. Ing. Viktor Thausing stellt den Antrag, der Seglertag wolle beschließen, daß die Mitglieder jetzt ihre Yachten dem Oberbootsmann ihres Zweigvereines neu anmelden müssen und daß die Vereine diese Anmeldungen dem Oberbootsmann des U. Y. C. bekanntgeben.

Einstimmig angenommen.

Dr. Robert Johanny berichtet über die Tätigkeit des Deutschen Hochsee-Verbandes und empfiehlt demselben beizutreten.

Da sich u Punkt tVIII (Allfälliges) niemand mehr zum Worte meldet, schließt der Präsident um 12 Uhr mittags den Seglertag und dankt den Erschienenen.

Der Schriftführer:

Schultz e. h.

Der Vorsitzende:

Frisch e. h.

Wien, am 28. November 1926.

Im Sturm ums Kap Horn.

Wir entnehmen diesen Aufsatz dem hochinteressanten Werk: Segelfahrt ins Wunderland von Günther Plüschow mit besonderer Erlaubnis des Verlages Ullstein & Co., Berlin.

Wir können dieses überaus spannend geschriebene Buch unseren Lesern wärmstens empfehlen. Die Red.

Tage und Wochen sind verflogen in härter Arbeit, die niemals an Bord eines Segelschiffes ruht, und in kurzen Stunden der Ruhe und Besinnlichkeit, in ewigem Wechsel der Stimmungen, die von Wind und Wetter abhängig sind, und von allen den kleinen Ereignissen auf unserer winzigen, in die Einsamkeit des Ozeans verschlagenen Welt. Der Sünostpassat, der so lang ersehnte, glückhafte Wind, hat uns schon tagelang in hoher Fahrt vor sich her getrieben, längst ist das große Ereignis der Aequatoraufe, diese nie versäumte Seemannsposse mit ernsthaftem Hintergrunde, vorüber, auch die von dem La-Plata-Strom an die hundert Kilometer ins Meer hinausgetriebenen Sand-Erd- und Pflanzenmassen, die sich in schmutzigen, braunen Streifen durch das klare, grüne Wasser ziehen, sind passiert, in voller Fahrt nähert sich das Schiff dem gefürchteten Kap Horn, dem „grausen Kap,, der südlichsten Spitze des Kontinents Amerika.

Nebelschwaden, schwarzes Gewölk und heftige Böen und die Vogelwelt der südlichsten Meere, die jetzt ständig das Schiff umschweben, kündigen die Nähe des Kaps an. Entzückende Kaptauben mit ihrem braunen, weißgesprenkelten Gefieder, Möven und kleine Seeschwalben und in majestätischem Fluge ein Albatros, auch im stärksten Sturm in herrlich sicherer Bewegung, begleiten das kämpfende Schiff auf seinem Wege. Mich alten Flieger fesselt stundenlang dieses Schauspiel. Der Albatros ist vergleichbar dem Riesenflugzeug, das in großen eleganten Kurven, ohne einen Flügelschlag zu tun, im Sturmwinde segelt, die Kaptauben sind die schnellsten Kampfflieger, die sich blitzschnell herumwerfen, und die Seeschwälbchen stellen die winzigen Eindecker dar. So wirbelt das hier dicht am Heck, über dem Schiff durcheinander, nur daß all diese Luftmanöver hier unendliche Male schneller, geschmeidiger und — bei heulendem Sturmwind vor sich gehen.

Einmal haben sich zwei eigenartige Vögel im Nebel und Sturm vom Lande her verflogen. Sie haben die Größe von Spechten, mit langen Schwänzen, braunem Gefieder, eine Haube, wie die Reiher, die sich sträubt, wenn man dem Tiere zu nahe kommt, lange gelbe Schnäbel und goldbraune Augen. Mühelos lassen sie sich von einem Matrosen einfangen, nun hocken sie in einem der leeren Taubenkäfige. Wenn der Sturm nachgelassen hat oder Richtung zum Lande genommen, wird man sie wieder fliegen lassen, wenn sie sich nicht an die Gefangenschaft gewöhnen wollen.

Am fünfundsiebzigsten Tag unserer Fahrt, einem Sonntag, sind wir den Falklandsinseln, ohne sie frei in Sicht zu bekommen, am nächsten. Dieser Sonntag ist zur Ehrung und zum Gedenken des deutschen Kreuzergeschwaders und seiner Heldenschar ausersehen. Dort unten ist das kalte, naße Grab des Grafen Spee, seiner beiden Söhne und der vielen braven deutschen Seeleute, die gegen die furchtbare englische Uebermacht kämpften und ruhmreich untergingen.

Der Sturmwind fegt dahin, Nebel, Dunst, Sprüregen verhindern die Sicht, aber endlich siegt die Sonne, klar und scharf liegt plötzlich die wild zerklüftete Küste Feuerlands vor unseren staunenden Blicken.

Das erste Land seit fünfundsiebzig Tagen!

Wie die Küste Norwegens mutet uns das Land an, nur wilder, gigantischer, völlig öde und verlassen; in dieser trostlosen Wildnis kann wohl kein Mensch leben. Hohe Berge, zum Teil noch von Schnee bedeckt, steile, zerrissene Felsküsten, ungeheure Waldungen, die fast das ganze Land bedecken, dazwischen ganz plötzlich völlig kahle wüste Kuppen und Flächen, nirgends auch nur das leiseste Zeichen von Leben oder gar Lebewesen.

Dicht unter der Küste, nur wenige Seemeilen entfernt, jagen wir mit vollen Segeln vor dem schweren Nordweststurm dahin in hoher See, die Leereling im Wasser; grüne Wasserberge brausen an Deck. Die kleine Kapelle holt ihre Musikinstrumente, formiert sich zum Zuge, kommt nach achteln aufs Halbdeck. Um uns heult der Wind, brandet die See, bricht über das Deck; das Schiff ächzt und stöhnt, beugt sich bei den schwer einsetzenden Böen tief mit der Leereling ins Wasser, Schaum und Gischt umsprüht die auf und ab tanzende „Parma“.

Da stehe ich mit dem ersten Offizier an der Flaggleine, das deutsche Flaggenlied tönt über Deck, über den Sturmwind hinaus, hinüber zu dem Grab der stummen deutschen Helden.

Und während die Klänge der Musik vom Sturm verweht werden, senken wir langsam, feierlich die Flagge zum Gruß, zur Ehre für die vielen gefallenen Kameraden um Falkland herum.

Nun tönt das Deutschlandlied.

Ergreifend, schlicht, zu Herzen gehend. Dieses Lied, das das wahre Gefühl jedes Deutschen für sein Vaterland ausdrückt. Langsam steigt die vom Sturm zerrissene deutsche Schiffsflagge Schwarzweißrot, für die jene Helden ihr Leben ließen, wieder an der Gaffel empor, die Musik will eben die primitiven Instrumente, die aber gerade hier und unter diesen Umständen so ergreifend gewirkt haben, verstaun — — —

„Alle Mann auf!“ tönt es da über Deck.

Das Kap San Diego ist Steuerbord querab, die gefürchtete Le-Maire-Straße liegt vor uns, die Vorrhölle zum Kap Horn!!

Hier in dieser engen Straße, die nur rund vierzehn Seemeilen breit und ebenso viele lang ist, die das äußerste Zipfelchen von Feuerland von der Staateninsel trennt, treffen sich zwei Weltmeere in ungestümer Wildheit. Alle ihre Launen, ihre Strömungen, ihre wechselnden Winde, ihre verschiedenen Wasser- und Lufttemperaturen toben die Meere hier aus. Doch wir haben heute einen heulenden Nordweststurm hinter uns her, also aus günstiger Richtung, dann haben wir aber Eile, wollen die Tage sparen, die wir durch die Le-Maire-Straße eventuell gewinnen können — und unser Kapitän kennt nur eins: Kämpfen — durch!!

Wir steuern in die Le-Maire-Straße ein.

Als die schützende Landzunge des Kap San Diego eben frei kommt, bricht etwas Urgewaltiges über dem Schiff zusammen. Orkanartige Fallwinde fegen plötzlich und ganz unvermutet vom Feuerland herab, treffen das Schiff mit unwiderstehlicher Gewalt, werfen es auf die Seite, noch tiefer, als es schon ohnehin durch den Nordweststurm liegt. Um das Schiff herum kocht, brodeln, brüllt plötzlich mit ungeheuren grünen Wasserbergen die See, die weißen Schaumköpfe stehen hoch über dem Deck wie aufgesperrte Riesenrachen, wandern auf das Schiff zu, richten sich steil und drohend auf, stürzen plötzlich mit furchtbarem Gebrüll über dem Schiff zusammen.

Da ertönt die Pfeife des Kapitäns, seine Stimme brüllt über Deck, durch Sturm und See, in das Chaos dort unten hinein, wo Offiziere und Leute im Wasser stehen, ringen mit dem brodelnden Element, kämpfen, um zu den einzelnen Enden und Fallen zu gelangen, zu den Brassens und Winden, um die Segel bedienea, die Kommandos ihres Kapitäns ausführen zu können. Die Rahen fliegen auf, das Schiff gehorcht dem Ruder, das nun schon von drei Mann bedient werden muß; schwimmend, klammernd, immer wieder von neuen Wassermassen begraben, holen sie Enden steif, brassen die Rahen auf; sie alle sind nur noch von einem Geist erfüllt.

Ein Kampf ist es, ein furchtbarer Kampf, aber der unerschrockene Mensch hat auch diesmal gesiegt!! Brave „Parma“, wie tapfer hast du diese Vorrhölle überstanden! — — —

Als wir in die Straße einbogen, stand ich zufällig mit meinem großen Kurbelkasten auf dem achteren

Aufbaudeck, um das Kap, die Felsenküsten und die Sturmsee um mich herum zu kurbeln.

Da trat das Naturereignis ein. Ich habe gerade noch Zeit, mich mit meinem ganzen Kinoladen in Luv des Kartenhauses zu bergen, und laufe dann mit meinem Kasten und Stativ auf dem Rücken am Kartenhause entlang, und nun stehe ich an der Vorkante des Aufbaudecks, unter mir ist das brodelnde Meer, ringen die Menschen um Schiff und Ladung, und da kurbele ich, kurbele, daß alles um mich versinkt, und erst, als das Schiff sich wieder aufrichtet, die Filmrolle abgelaufen ist, komme ich wieder zur Besinnung.

Wenn diese Aufnahmen gelungen sind, dann habe ich allerdings Glück gehabt, so etwas erlebt man nur einmal in seinem Leben, und auf das Filmband dürfte etwas Aehnliches noch nicht gebracht worden sein. Ohne Trick!!

Endlich, es ist schon spät nachts, kentert der Strom in der Straße, hierauf haben wir seit Stunden gewartet, er packt uns und entführt uns diesmal — in die uns günstige Richtung und aus der Le-Maire-Straße heraus!!

Wie zum Gruß tauchen plötzlich einige Seelöwen aus dem Wasser, ihre bärtigen Schnauzen recken sich hoch hinauf zum Himmel, die klugen Augen blicken uns groß und voller Erstaunen an, dann bellen sie richtiggehend und verschwinden wieder in ihrem Element. Es sind die ersten Boten, die uns anzeigen, daß wir in einem anderen Meere schwimmen, dazu gesellen sich plötzlich flinke Eisvögel, die pfeilschnell um uns herumsegeln, grau wie Eis an ihren Oberseiten, schneeweiß die unteren Körper.

Plötzlich, und gerade das ist typisch für dieses Gewässer, springt das Wetter völlig um: nun schneit, hagelt, nebelt, sprüht es um uns herum, der Wind heult urplötzlich durch die Takelage, nun bricht die Sonne für Sekunden wieder durch, der Wind springt hin und her, mit großer Stärke, gänzlich unbeständig, unzuverlässig, eben segeln wir noch mit Nordwestwind mit fast zehn Meilen durchs Wasser, da heult es in der Takelage, schlagen ganz plötzlich die Segel back, klatschen an die Masten, das Schiff bekommt heftige Böen fast von Lee querein!!

Das ist Kap-Horn-Wetter, echtes Horn-Wetter, welches diese „Gegend“ so gefährlich und berüchtigt macht!!

Als sich der Hagel- und Schneeschleier verzogen hat, es ganz plötzlich durchsichtig klar wird, sehen wir — ein Wunder! In nicht zu weiter Ferne an unserer Backbordseite sehen wir ein mächtiges Segelschiff vor dem Winde dahinfegen, mit der groben See kämpfen, hin und her rollen, daß einem angst und bange werden könnte.

„Ein Segelschiff!“ tönt es aus aller Mund.

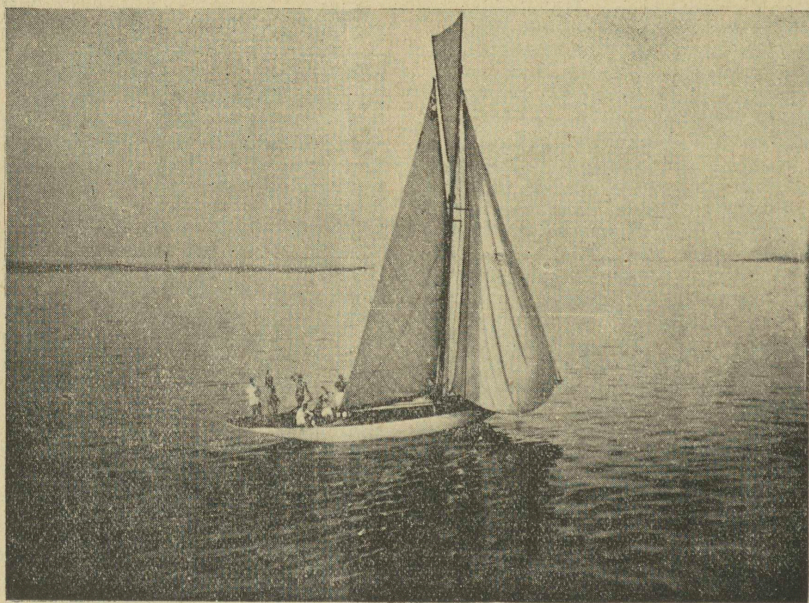
Wahrhaftig, es ist kein Gespenst, ein großer Fünfmaster ist's, mit zwei Voll- und drei als Schoner getakelten Masten. Da wissen wir's: Es ist ein deutsches Segelschiff, von der Reederei Vinnen — die „Susanne Vinnen“, wie sich später herausstellt — die einzigen Segler in der Welt mit dieser eigenartigen Takelage.

Ist das nicht wunderbar? In der ganzen Welt gibt es kaum mehr große Segelschiffe, seit fast drei Monaten haben wir auf unserer Reise kaum ein Schiff zu Gesicht bekommen, und hier, am Kap Horn, am „Ende der Welt“, begegnen sich diese zwei Segler! Und wenn wir nur zwei Meilen schneller gelaufen wären, würden wir in dem eben beendeten Scheeegestöber wahrscheinlich ohne uns gesehen zu haben aneinander vorbeigesegelt sein!

Grüße herüber und hinüber. Die „Susanne“ teilt mit, daß vor uns ein Sturmgebiet mit orkanartigen Winden läge, aus dem sie eben noch mit heiler Haut herausgekommen sei, wünscht glückliche Reise und schlingert, torkelt, stampft davon! Unheimlich dieser Anblick, wie die riesigen Masten am Himmel hin und her wischen, wie die Seen über dem Schiff zusammenschlagen, da sehen wir aber — unser eigenes Geschick, denn genau so arbeiten wir ja auch, nur merkt man es selber durch die Gewohnheit nicht mehr.

Bald wird uns eine neue Ueberraschung zuteil: der erste Eisberg in Sicht!!

Da türmt sich nun an unserer Backbordseite dieser grünblaue Koloß, treibt frei, losgerissen von der ewigen Eisregion, ohne Zweck und Ziel im Fahrwasser umher. Donnernd brüllt und bricht sich die See wie bei einer Brandung gegen die steilen Eiswände, hoch auf sprühen Wasser und Gischt, ein überwältigender Anblick.

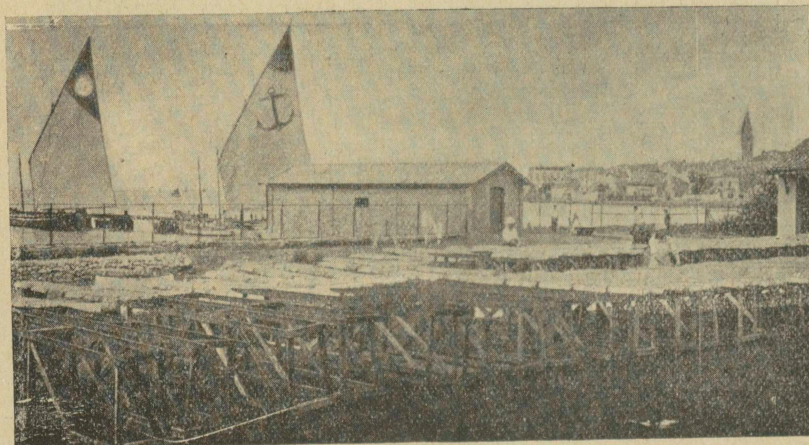


Von der Adria.

Vom Urwald zum Meer.

Vom Urwald zum Meer. Die Liebe zum blauen Wasser und zum Segelsport läßt ihre Jünger selbst in den Urwäldern und Pampas Südamerikas nicht los. So baute sich Herr J. Erickson, ein Mitglied der Airisto Segelsällskap, Abo, Finnland, im Herzen Paraguays zusammen mit seiner Frau und einigen Freunden eine Segelyacht. Seine „Werft“ lag 1300 Meilen von der See und 45 Meilen vom Fluß entfernt. Sein Bauholz wuchs zwar in großer Menge um seine Werft herum, doch mußte es erst gefällt, getrocknet und mühsam mit der Hand aufgeschnitten werden. Auch gab es in weitem Umkreis kein einziges Geschäft, wo man hätte Yachtbeschläge kaufen können. So mußte sich der Erbauer daher vom einfachsten Bolzen und Stevenband bis zum Ankerspill alles selbst schmieden und auch verzinken. Die Masten wurden sogar aus einer Entfernung von 60 Meilen herangeholt. Es entstand hier nun ein kleiner, dicker Seekreuzer von 12,80 m Länge über Deck, 10,97 m in der Wasserlinie, 3,76 m Breite und 2,52 m Tiefgang, mit Ketschtakelung und einer Hilfsmaschine. Als solche diente ein 2-Zylinder-Fahrbanks-Fahrradmotor von 2-PS-Leistung. Die Risse dieser Yacht hatte der Erbauer ebenfalls selbst angefertigt und waren sie das Ergebnis seiner langjährigen praktischen Erfahrungen als Segler. Wenn auch die Arbeitsausführung etwas roh und urwaldmäßig war, so war das Schiff doch stark und dauerhaft gebaut und kann wohl besser einem Sturm trotzen, als mancher Bau einer europäischen Yachtwerft. War der Bau schon mit großen Schwierigkeiten verknüpft, so war es der Transport zur Küste noch bedeutend mehr. Um überhaupt zum Paraguayfluß zu kommen, mußten zunächst die Saladosümpfe überwunden werden, die bis dahin selbst für ein Kanu als undurchdringlich betrachtet wurden. Um den Tiefgang zu verringern, wurde der Kreuzer mittels Sandsäcke auf die Seite getrimmt und durch ausgebrachte Anker und das sehr kräftige Spill vorwärts gewarpt. Mit Buschmesern mußte man sich einen Pfad durch das Pflanzendickicht bahnen. Diese mühselige Seefahrt auf eine Strecke von 45 Meilen zu betreiben, kann selbst den begeistertsten Segler zur Verzweiflung bringen. Nach langer Flußfahrt den Paraguay und den Paraná abwärts endlich in Buenos Aires angekommen, wurden gleich Probeschläge auf See gemacht, die zeigten, daß die „Ulf“, wie der Kreuzer hieß, ein recht seetüchtiges Fahrzeug ist. Unter dem Stander der „Airisto Segelsällskap“, am Besantop die Kriegsflagge Paraguays, ging es von Buenos Aires unter Segel über Montevideo nach Rio de Janeiro. Die schweren Winterstürme, die dort im Juni tobten, aber glücklicherweise aus Süden wehten, schoben das Schiff vor sich her. „Ulf“ Weg führte von hier direkt nach New York und dann zurück zum Panamakanal. Herrn Ericksons Absicht ist nun, nur mit seiner Frau und einem Freunde an Bord in das Paradies der Segelschiffahrt, in die Südsee, zu gelangen, um dort mehrere Jahre herumzukreuzen, bis sie einen Platz gefunden haben, an dem sie wohl leben läßt. L. Dinklage.

rigkeiten verknüpft, so war es der Transport zur Küste noch bedeutend mehr. Um überhaupt zum Paraguayfluß zu kommen, mußten zunächst die Saladosümpfe überwunden werden, die bis dahin selbst für ein Kanu als undurchdringlich betrachtet wurden. Um den Tiefgang zu verringern, wurde der Kreuzer mittels Sandsäcke auf die Seite getrimmt und durch ausgebrachte Anker und das sehr kräftige Spill vorwärts gewarpt. Mit Buschmesern mußte man sich einen Pfad durch das Pflanzendickicht bahnen. Diese mühselige Seefahrt auf eine Strecke von 45 Meilen zu betreiben, kann selbst den begeistertsten Segler zur Verzweiflung bringen. Nach langer Flußfahrt den Paraguay und den Paraná abwärts endlich in Buenos Aires angekommen, wurden gleich Probeschläge auf See gemacht, die zeigten, daß die „Ulf“, wie der Kreuzer hieß, ein recht seetüchtiges Fahrzeug ist. Unter dem Stander der „Airisto Segelsällskap“, am Besantop die Kriegsflagge Paraguays, ging es von Buenos Aires unter Segel über Montevideo nach Rio de Janeiro. Die schweren Winterstürme, die dort im Juni tobten, aber glücklicherweise aus Süden wehten, schoben das Schiff vor sich her. „Ulf“ Weg führte von hier direkt nach New York und dann zurück zum Panamakanal. Herrn Ericksons Absicht ist nun, nur mit seiner Frau und einem Freunde an Bord in das Paradies der Segelschiffahrt, in die Südsee, zu gelangen, um dort mehrere Jahre herumzukreuzen, bis sie einen Platz gefunden haben, an dem sie wohl leben läßt. L. Dinklage.



Isola.

AUS ALLER WELT.

Die Dampfyacht ex „Lensahn II“ gescheitert. Bei dem Orkan von Florida am 18. September d. J. scheiterte neben vielen Motor- und Segelyachten auch die ehemalige Dampfyacht „Lensahn II“ des Großherzogs von Oldenburg. Sie wurde in der Nachkriegszeit nach den Vereinigten Staaten verkauft und führte dort den Namen „Nohab“. Bei Miami Beach wurde sie von der Sturmwelle auf den Strand geworfen. Man kann sich von der Gewalt dieses Orkanes einen Begriff machen, wenn man hört, daß ein großer Fünfmastschoner auf die Strandpromenade gesetzt wurde und große und kleine Motoryachten neben Kraftwagen zwischen den kümmerlichen Palmen auf dem Sandmeer des „Royal Palm Park“ und in den Straßen der Küstenorte liegen. L. Dinklage.

Merkwürdige Havarie einer englischen Yacht. Einer der Mitsegler auf „Jolie Brise“, der bekannten englischen Hochseewettfahrt-Yacht, ein Herr Warneford, hat, wie „Yachting World“ berichtet, mit seiner eigenen Motorkutteryacht eine höchst merkwürdige Havarie gehabt. Er mußte mit seiner Yacht „Vanda“, als er vor

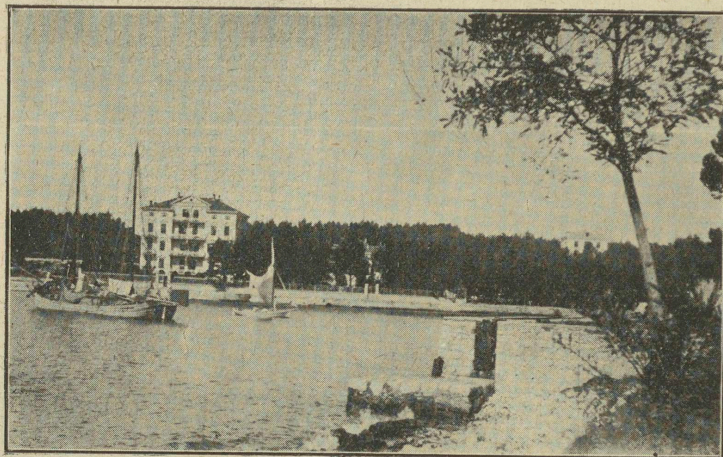
etwa vier Wochen auf der Fahrt von Southampton nach Falmouth war, Brixham als Nothafen anlaufen, weil ihm durch spielende Schweinsfische die Schraube und die Schwanzwelle seiner Yacht entzwei geschlagen waren — sagt er. (Die Yacht.)

Auslandsreise des Verbandsvorsitzenden. Am 17. Jänner 1927 beabsichtigt Herr Geheimrat Busley eine dreimonatliche Reise anzutreten, die ihn auf einem Dampfer der Deutsch-Ostafrika-Linie rund um Afrika führen wird. Seine Vertretung wird während seiner Abwesenheit der zweite Vorsitzende des Deutschen Seglerverbandes, Herr Alfred O'Swald (Hamburg), übernehmen.

Der Internationale Salon Nautique in Paris, der am 7. Oktober in Paris stattfand, hatte eine außerordentliche Beteiligung insbesondere von französischen Firmen zu verzeichnen. Die Ausstellung, die 10 Tage dauerte, schloß mit dem ersten internationalen Kongreß für Motoryachtwesen und Fahrtenyachtsport am 11., 12. und 13. Oktober. Insgesamt hatten sich 250 Firmen an der

Ausstellung beteiligt, die ihre wassersportlichen Erzeugnisse auf dem relativ kleinen Gelände von 4000 qm am rechten Seineufer in der Nähe des Grand Palais immerhin etwas gedrängt, aber sichtlich genug, ausstellten. Der Einstellung des französischen Wassersportes gemäß, umfaßte die Ausstellung in überwiegender Mehrzahl nur Motorboote. Ein Wassersport, wie er bei uns auf unseren herrlichen Alpenseen im Segelsport gepflegt wird, ebenso wie Wildwasserfahrten auf unseren Alpenflüssen, sind in Frankreich nicht in gleicher Weise verbreitet. Demgemäß war auch die Auslese an Segelbooten auf der Ausstellung sehr gering, an Faltbooten war überhaupt nur ein einziges ausgestellt. Die reichhaltigste Ausstellung der Motorbootabteilung umfaßte Auto- und Touren-

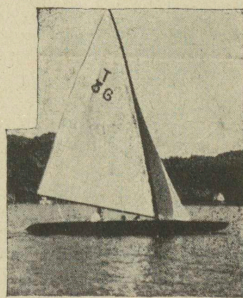
halb des Gefahrenbereichs; Bekanntgabe eines Kalenders mit allen motorbootlichen Veranstaltungen des Jahres durch den Französischen Motoryachtverband (Fédération Fr. de Navigation automobile); Mahnung an die Eigner von schnellen Motorboot, beim Passieren von Seglern oder festgemachten Fahrzeugen die Schnelligkeit zu mäßigen; Bekanntgabe von Lotsen und Lotsengebühren für bestimmte Flußstrecken; Schaffung von zweckmäßigen Karten und Führern, insbesondere für den Canal du Midi; Werbung in der Presse für den Wandersport auf dem Wasser durch Aufsätze in den Zeitungen und Zeitschriften, Versammlungen, Plakate, Geschwaderfahrten u. dgl. — II. Technischer Ausschuß: Bericht der Teilnehmer auf zukünftigen Kon-



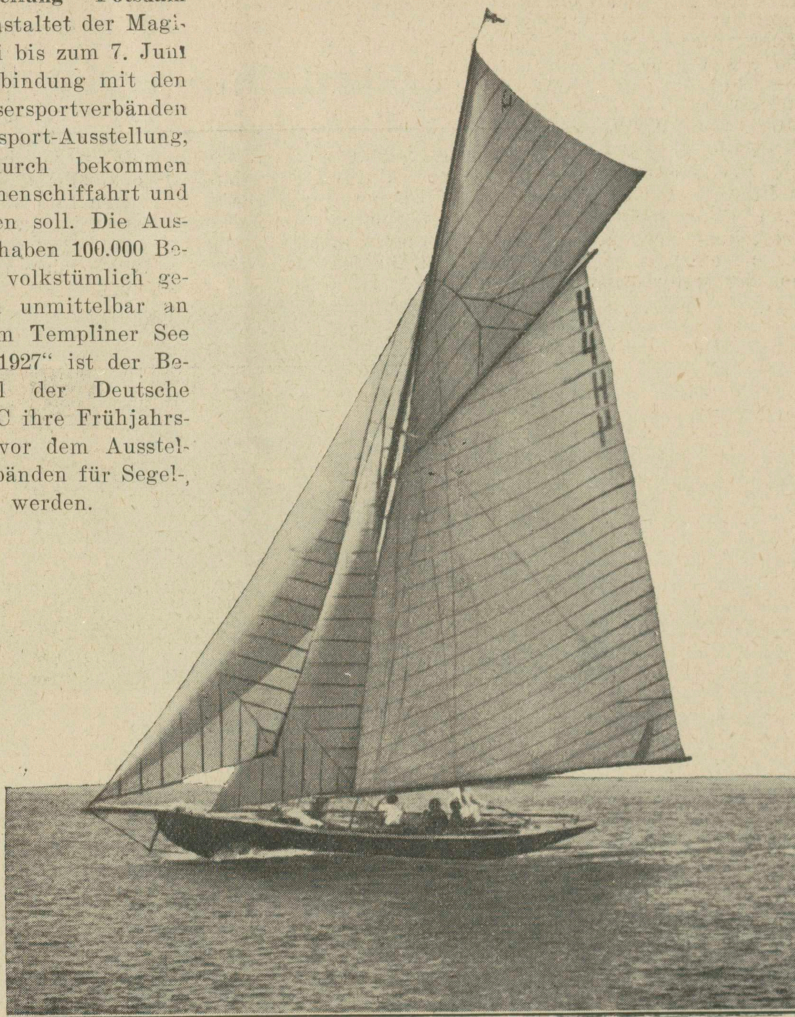
Abbazia

boote unter denen ein Schnellboot von 12,5 m Länge auffällt, das mit zwei Peugeot-Motoren von je 18 PS eine Geschwindigkeit von 22 Knoten erreicht. Die Société Centrale hat einen Hochseekreuzer von 18 m Länge in großartiger Ausstattung und Inneneinrichtung ausgestellt. Hervorzuheben wäre die rege Beteiligung italienischer Firmen, die eine Reihe von sehr hübsch ausgeführten Schnell- und Rennbooten zeigen. Die bekannten Firmen Lambert und Farman stellten ihre Gleitboote in neuer Ausführung aus. Besonderes Interesse erweckte die Spezialausstellung der französischen Kriegsmarine. Ergänzt wurde die Ausstellung noch durch eine überaus reiche Abteilung von Segel- und Motorbootmodellen. Der im Anschluß an die Ausstellung stattgefundene Kongreß für Motorbootreisen und nautischer Touristik hat folgende Anträge angenommen. I. Schifffahrt: Schaffung gutbezeichneter sicherer Anlagestellen für Sportboote in den See- und Flußhäfen, Bildung eines Fonds aus den Hafengebühren der Sportboote zur Verbesserung dieser Anlegeplätze; einheitliche Warnungszeichen bei Brücken und schwierigen Passagen auf Flüssen und Kanälen, Anschlag von Karten kleinen Maßstabs oberhalb und unter-

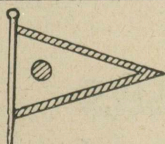
gessen über zweckmäßige Formen und Abmessungen der Boote, des Motors und der Schrauben; Konstruktion von Schwerölmotoren, insbesondere von Dieselmotoren, für Sportboote. — III. Ausschuß für Verwaltung und Wirtschaftlichkeit: Einheitliche Regelung der amtlichen Vorschriften für die Seefahrt von Yachten mit der Rücksicht auf deren möglichste Erleichterung; Berechtigung der seegehenden Yachten, auf Grund ihrer Papiere auch die Binnen-Wasserstraßen zu benutzen; Schaffung eines amtlichen Patents als Yachtkapitän; Erleichterung der Zollvorschriften für französische, in Frankreich erbaute Yachten; Verbilligung der Eisenbahnfrachten für Yachten; Bekanntgabe wichtiger Nachrichten für die Schifffahrt an die großen Sportverbände; Erleichterung des Kanalverkehrs für Sportboote durch billige und gleichmäßige Tarife; besondere Rücksichtnahme für die französische Yachtbau-Industrie durch Herabsetzung oder Aufhebung der Luxussteuer für aus Frankreich stammende Fahrzeuge. — Im Anschluß an die Konferenz wurden verschiedene Filme gezeigt, u. a. eine landschaftlich überaus reizvolle Kanufahrt von Genf nach St. Maries de la Mer.



Allgemeine Wassersport-Ausstellung Potsdam „AWA 1927“. Zum dritten Male veranstaltet der Magistrat der Stadt Potsdam vom 21. Mai bis zum 7. Juni 1927, also in der Pfingstzeit, in Verbindung mit den einschlägigen Industrie- und Wassersportverbänden wiederum eine Allgemeine Wassersport-Ausstellung, die diesmal erhöhte Bedeutung dadurch bekommen wird, daß ihr eine Abteilung für Binnenschifffahrt und Wasserwirtschaft angegliedert werden soll. Die Ausstellungen der letzten beiden Jahre haben 100.000 Besucher gehabt. Sie sind sehr schnell volkstümlich geworden, weil die Ausstellungshallen unmittelbar an der herrlichen Regattabahn auf dem Templiner See gelegen sind. Auch für die „AWA 1927“ ist der Besuch bereits wieder gesichert, weil der Deutsche Motoryacht-Verband sowie der ADAC ihre Frühjahrs-wettfahrten und Paradeauffahrten vor dem Ausstellungsgelände zusammen mit den Verbänden für Segel-, Ruder- und Kanusport veranstalten werden.



Giula, 8m-Klasse — Adria



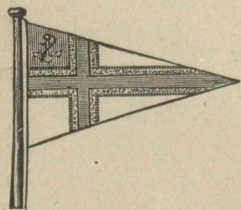
Segelverein, Florldsdorf.

Vereinsheim, Café Steinwender, XXI., Schloßhoferstraße 30.

Oesterreichischer Motor-Yacht-Verband.

Vizepräsident: Kommerzialrat *Robert Koch*. — Vorsitzender: *Direktor Kar Brenneis*. — Vorsitzende-Stellvertreter: *Juius Curje, Robert Mauthner*. — Vorsitzender der Techn. Kommission: *Ing. Eduard Posepny*. — Beisitzer *Robert Sacher, Egon Wachner*. — Techn. Kommission: *Harry Spanner, Dir. Wi y Herbst, Fritz Eppel jun., Otto Winds*. — Amtliche Vermesser: *Ing. Eduard Posepny, Ing. Otto Katzinger*. — Prüfungsausschuß: *Franz Humhal, 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 Szuborits, Otto Winds*. Sportkommission: Vorsitzender: *Ing. Hugo Dinzl*. Sport- und Fahrwart: *Ing. Geza Szuborits, 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



Im Hafen von Bado

Amansis faltbootwerft

Salzburg, Griesgasse 4 / Telephon 784/8

Siegerboote

bei allen österreich.
und den bedeutend-
sten ausländischen
Regatten 1925

Beste
Tourenboote

Billige Preise

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



Bebensee-Werft

Berlin - Hirschgarten

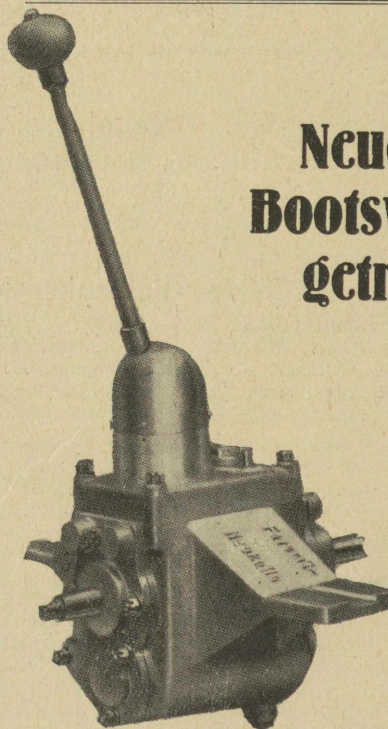
//

Die Werft für schnelle Rennjollen,
erstklassige solide Ausführung

FAVORIT

BERLIN-NEUKÖLN

Neuestes Bootswende- getriebe



Schaltgetrie-
be für den
gesamten
Kraftwagen-
bau

AUTOMOBILWESSEN.

Die Automobilstraße.

Zu wiederholten Malen wurde in dieser Zeitschrift darauf hingewiesen, daß gute Fahrstraßen eine jener Voraussetzungen sind, die für eine großzügige Entwicklung des Automobilsportes und der Automobilindustrie notwendig sind. Auch über den Zustand der österreichischen Straßen ist bereits so viel geschrieben und gesprochen worden, daß dieses Thema allgemein bekannt ist. Allerdings darf bei aller berechtigten Kritik nicht übersehen werden, daß das Problem der schlechten Straßen bei uns viel weitergehende Ursachen hat, als es oberflächlich betrachtet den Anschein hat.

Die Straße als solche hängt von der Besiedlungsdichte und von den wirtschaftlichen Bedürfnissen ab. Verkehrswege sind ja die Adern eines Wirtschaftskörpers. Ist demnach die Volkswirtschaft auf eine bestimmte Konsum- und Produktionshöhe gelangt, so

Verkehr leicht ein wertgleicher Nutzen gezogen werden könnte. Andererseits ist unser Alpenland für den Automobilreisenden noch nicht so erschlossen, wie dies zum Beispiel in der Schweiz der Fall ist, wo durch eine in der Hochblüte befindlichen Hotelindustrie Voraussetzungen für längeren Aufenthalt bei internationalen Ansprüchen gegeben sind.

Von diesem Standpunkt aus gesehen, wird der Straßenbau bei uns an sich zu einem wirtschaftlichen Problem, und es darf nicht verkannt werden, daß dies auch für die spätere Erhaltung zutrifft, und dafür jenes Äquivalent gefunden werden muß, das verhindert, daß unsere Verkehrswege zu einer Passivpost unserer überlasteten und verarmten Volkswirtschaft werden.

In früheren Zeiten waren die Straßen im vorwiegenden militärischen Interesse, wie bei den Rö-



Der Austro-Daimler bei Cattaro.

kann sie nur dann lebensfähig erhalten werden, wenn die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege die Belastung des Konsums oder der Produktion durch die Transportkosten auf ein Minimum reduziert.

Unter Wirtschaft kann man nur Wertumsatz im allgemeinen verstehen und demgemäß auch den Fremdenverkehr darin eingliedern. Dieser hat bei einer gewissen Kommerzialisierung für seine Lebensfähigkeit gute Straßen genau so zur Voraussetzung wie irgendein Warenverkehr. Dabei müssen in beiden Fällen die Anlagekosten der Verkehrswege in einem aktiven Verhältnis zur erzielten Wirtschaftsverbesserung stehen. Nun sind zugegeben die Anlagekosten des Straßenbaues in unserem Bergland wesentlich höher als in flachen Gebieten, wozu noch kommt, daß infolge der Kleinheit unseres Landes und seiner Lage zwischen dem Norden und dem für den Fremdenverkehr viel anziehenderem Süden unsere Straßen eigentlich nur dem Durchzugsverkehr dienen, ohne daß aus diesem

mern, die nur durch gute Verkehrswege die entfernten Provinzen an das Innere des Reiches anschlossen. Bis zum vorigen Jahrhundert hatten die Straßen auch die allein entscheidende Bedeutung für den Verkehr. Mit dem Bau der Eisenbahnen traten die Straßen in ihrer ausschließlichen Bedeutung zurück, da auf jenen die Beförderung großer Massen viel schneller, billiger und leichter durchgeführt werden konnte. Erst der Kraftwagen hat hier eigentlich wieder Wandel geschaffen und die Straße dem Verkehr zurückerobert. Durch ihn war es wieder möglich, Gegenstände an die großen Verkehrsadern zuzuschließen, für die der Bau einer Eisenbahn unrentabel wäre. Die Kraftwagenlinie ist in diesen Fällen nicht nur billiger, sondern sie kann auch als Versuch eingerichtet werden ohne nachhaltigen Schaden, bei späterer Einstellung.

Der Leistungsfähigkeit des Kraftwagens als Kraftomnibus, Touren- und Lastwagen entspricht auch die große Entwicklung, die derselbe in allen Staaten

genommen hat. Nur sind eben größere Wirtschaftsgebiete die Voraussetzung dafür, die Verkehrswege auch erhalten zu können. Ganz besonders trifft dies für Amerika zu, das nicht allein die Führung in der zahlenmäßigen Produktion der Automobile, sondern auch im Wagenbestand hat. Daß in europäischen Staaten mit ihrem engmaschigen Eisenbahnnetz die Verhältnisse nicht so günstig liegen, ist ohne weiteres einzusehen.

Diese Erwägungen auf unsere österreichischen Verhältnisse zurückgeführt, muß gesagt werden, daß eine dauernde Behebung unserer Straßenklage nur durch eine Mithilfe der Kraftwagenbesitzer selbst er-

folgen kann in Form einer gerechten finanziellen Beihilfe. Dies würde aber eine Reform unserer Automobilsteuer voraussetzen, in der Art, daß die Wagen nach ihrer Straßenabnutzung zur Erhaltung derselben herangezogen werden. Dies kann nur durch eine Umwandlung der Automobilsteuer in eine Benzinsteuer geschehen, wobei auch der Automobiltourist in gleicher Weise sein mitgeführtes Benzin verzollen muß. Durch den Aufbau der Erhaltungskosten der Straßen auf die Frequenz, wird eine dauernde Instandhaltung ermöglicht, ohne bei Steuerleichterung des Automobilbesitzes eine Belastung des einzelnen oder der Industrie zu sein.

Eine Autostraße Wien—Semmering.

Ein interessantes Projekt für eine nach Art der bekannten Mailänder Autostraße zu den oberitalienischen Seen geplante neue Verbindung mit dem Semmering liegt der Bundesregierung vor. Die neue Autostraße wird ausschließlich dem Kraftwagen vorbehalten sein, keine Niveaurenzungen aufweisen, staubfrei sein und die Möglichkeit bieten, den intensivsten Verkehr bei völliger Sicherheit im schnellsten Tempo abzuwickeln. Als Ausgangspunkt der Straße ist die Ettenreichgasse im X. Bezirk angenommen, von wo aus sie zunächst die Höhe des Wienerberges in einem Einschnitt überwindet, in mäßigem Gefälle zwei kreuzende Bahnlinien durch Viadukte übersetzt und zwischen Biedermannsdorf und Wr. Neudorf die erste Ein- und Ausfahrtstelle für den Verkehr mit Mödling erreicht. Die Straße verläuft dann geradlinig weiter, übersetzt mit gewölbten Brücken die Laxenburger Flügelbahn und den Wr. Neustädter Kanal, worauf östlich von Traiskirchen die zweite Ein- und Ausfahrtstelle folgt, durch die Baden in den Verkehr eingebunden wird. Geradlinig südlich weiterziehend, wird zwischen Sollenau und Theresienfeld die Bundesstraße und die Südbahn übersetzt, und schwenkt die Straße sodann gegen die Berglehne zu, im km 38 eine Aus- und Einfahrt für Wr. Neustadt aufweisend. Ohne nennenswertes Hindernis führt sie nun schnurgerade bei Neunkirchen vorbei, wo neuerdings eine Aus- und

Einfahrt vorgesehen ist und mündet nach einer Länge von 65,5 km in Gloggnitz in die Bundesstraße ein.

Beim Bau der neuen Autostraße werden rund 1000 Arbeiter zwei Jahre hindurch beschäftigt werden können, wodurch die bestehende Arbeitslosigkeit gemildert werden kann. Die Benützungsgebühr für die Straße ist mäßig und wird mehr als aufgewogen durch die Ersparnisse an Benzin (20 Prozent), an der Bereifung (83 Prozent) und in der Wagenerhaltung (25 Prozent). Die geradlinige Führung und der Sicherheitsdienst gestatten die Entfaltung der vollen Geschwindigkeit und wird die Strecke Wien—Gloggnitz in kaum dreiviertel Stunden zurückgelegt werden können. Dadurch wird das Alpengebiet viel näher an Wien herangerückt und dem nicht ermüdeten Fahrer dann vier Haupttrouten zur Verfügung stehen: das Höllental mit der Rax, das Preiner Gscheid, der Semmering und das Aspanger Gebiet. Auch für den schon heute starken Lastautoverkehr eröffnen sich neue Perspektiven.

Ueber dieses interessante Straßenprojekt, zu dessen Finanzierung ein Konsortium in Bildung begriffen ist, berichtet Zivilingenieur Dr. jur. Bernhard Merth in ausführlicher Weise unter Bildbeigaben in dem soeben erschienenen 3. Straßenbauheft der „Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines“ in Wien.

Dewandre-Servo-Bremse. Die neuzeitlichen Automobilmotoren zeichnen sich durch großes Beschleunigungsvermögen und hohe Geschwindigkeiten aus. Diese hervorragenden Eigenschaften haben in Verbindung mit der starken Verkehrsentwicklung zwangsläufig die Einführung der Vierradbremse zur Folge gehabt, durch die sich der Wagen sehr schnell zum Halten bringen läßt. Immerhin ermüdet der zur Betätigung der Vierradbremse nötige kräftige Druck auf das Bremspedal den Fahrer, ganz besonders bei der Fahrt in einer Großstadt oder auf kurvenreichen Gebirgsstraßen, wo immer wieder und anhaltend gebremst werden muß. Hier kommt nun die neue, ebenso sinnreich wie einfach wirkende Servo-Bremse zu Hilfe. Diese Anlage, die in jedes Automobil auch nachträglich eingebaut werden kann, benützt den Unterdruck in der Saugleitung, läßt ihn durch einen Kolben

kräftig auf das Bremsgestänge wirken und nimmt so dem Wagenlenker die eigentliche Anstrengung ganz ab. Ein leichter Druck genügt, um die sehr wirksame, aber weich, nicht ruckartig einsetzende Bremsunterstützung durch die Servo-Anlage auszulösen. Bei Störungen in der Saugleitung usw. versagt die Bremsung nicht, da der Fahrer in diesem Falle sofort ohne irgend eine andere Maßnahme mit dem Bremspedal wirken kann. Besonders selbstfahrende Damen werden eine solche Verbesserung an ihrem Wagen dankbar begrüßen. Die Robert Bosch A.-G. in Stuttgart hat für Deutschland, die nordischen Länder und die österreichischen Nachfolgestaaten die Lizenz der Dewandre-Vacuum-Servo-Bremse erworben und wird den Bau dieser kräftesparenden und sicherheitssteigernden, in jedem modernen Automobil einfach einzubauenden Vorrichtung sofort aufnehmen.

Pensionsberechtigte Bundes- und Gemeindebeamte

die sich einen **Kraftwagen zu monatlichen Teilzahlungen** anschaffen wollen, werden um Bekanntgabe Ihrer Anschrift gebeten. Zuschriften an die Redaktion d. Bl.

BUCHBESPRECHUNGEN.

Modelle alter Segelschiffe von August Köster. Mit 124 Bildtafeln. 1926. Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W 8, Ganzleinenband Mk. 60.—. In einem überaus prachtvollen Sammelwerk führt uns der Autor bestehende Segelschiffmodelle vor Augen, als erstes großes Werk ähnlicher Art. Wenn sich dabei der Autor in seiner Auswahl auf historische und kulturgeschichtlich bedeutungsvolle Modelle beschränkte, die insbesondere auch die Entwicklungsgeschichte des Schiffes aufzeigen, so ist dies eine nur zu billige Betonung der Auswahl. Schiffmodelle, wie sie sich in Kirchen, Seemannshäusern an der Wasserkante und in Museen sowie in Privatbesitz befinden, sind das Material, das der Autor verarbeitet, der als Museums-custos nicht allein größtes fachmännisches Wissen, sondern auch die Möglichkeit hatte, Studien und Veröffentlichungen über Schiffmodelle zu machen, die sonst wohl unzugänglich sind. In früheren Jahrhunderten, wo das Segelschiff ausschließlich die Seeschifffahrt beherrschte, war das Modellschneiden eine beliebte Beschäftigung ausgedienter Seeleute und neben vielen in den Verhältnissen nicht richtig erfaßten Modellen gab und gibt es noch manche Stücke, denen sogar ein künstlerischer Wert beizumessen ist. Später wurde dem Modellbau nicht allein zu Anschauungszwecken, sondern auch zu Studienzwecken ähnlich unseren modernen Modellversuchen ganz besondere Aufmerksamkeit und großer Wert beigemessen. Gerade diese letzteren Modelle geben maßstäblich getreue und dadurch äußerst wertvolle Angaben über einzelne interessante Segelschiffe der damaligen Zeit. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat der Verfasser mit einer aus der Zusammenstellung herauszufühlbaren Liebe zum alten Modell, der auch der Verlag durch eine außergewöhnlich schöne Ausstattung des Werkes entgegenkam, ein Werk geschaffen, das unbedingt eine außerordentliche Bereicherung unserer Modellschiffkunde bedeutet. Der Seemann, Schiffbauer oder Sammler, der in verständigem Verweilen die einzelnen Blätter betrachtet, wird dieses Werk wohl zu schätzen wissen, und wir wünschen nur, bei dem vielen Auserlesenen, das dieses Werk enthält, daß es auch bei uns viele Freunde finde, insbesondere jetzt zur Weihnachtszeit, wo es sich in seiner prächtigen Ausstattung als Geschenkwerk besonders eignet.

„Im Motorboot quer durch Afrika“ von Paul Graetz, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW. 61. Paul Graetz, der Verfasser des bekannten Werkes „Im Auto quer durch Afrika“ gibt in diesem Buche eine lebendige Schilderung seiner Reise den Kongo aufwärts zum Meru- und Banguelosee und weiter im Sambesi. Mit unglaublicher Zähigkeit hat Graetz seine Aufgabe, Afrika im Motorboot von Ost nach West zu durchqueren, durchgeführt, trotz aller Gefahren und gefährlichen Abenteuer, denen auch sein treuer Gefährte und Mitarbeiter zum Opfer fiel. Der Leser bekommt durch dieses Werk einen genauen Ueberblick über Land und Leute Zentralafrikas, seiner Fauna und die erstaunlich weit vorgeschrittene Besiedlung durch Europäer.

Deutsches Lagerhandbuch von Walter Riem 1926, Der weiße Ritter-Verlag, Potsdam. Erster Teil Ausrüstung und Anlage. Dem immer weitere Kreise, insbesondere in unserer Jugend, erfassenden Hange nach dem Zeltlagerleben in seiner Freiheit und gesunden Ertüchtigung dient das vorliegende Buch, das eine Fülle praktischer Anleitungen der für das Lagerleben im Freien notwendigen Arbeiten, Handgriffe und Ausrüstungen gibt. Gerade die einfache Einführung in oft geringfügig erscheinende Kleinigkeiten wird vor viel Enttäuschungen den auf sich selbst gestellten, oft unbeholfen arbeitenden Kulturmenschen bewahren. In diesem Sinne erfüllt das vorliegende Buch voll die Vermittlung der erforderlichen Erfahrungen.

Körper — Geist — Seele von Dr. H. Sippel. Grundlage einer Psychologie der Leibesübungen (Beiträge zur Turn- und Sportwissenschaft, herausgegeben von Dr. Carl Diem, Heft 11). Berlin 1926, Weidmannsche Buchhandlung, Gr. Oktav (106 Seiten). Kartoniert 3 Reichsmark. Das Buch stellt den Aufbau einer biologischen Psychologie der Leibesübungen dar, der gänzlich neue, bisher kaum erwähnte Zusammenhänge aufdeckt und die Körperbetätigung auch im Hinblick auf seelische Vorgänge betrachtet. Die hervorragende Klarheit und Faßlichkeit der Darstellung machen das Lesen dieses Buches zu einem hohen, weitwirkenden Genuß. Zugeeignet ist es den Eltern, Erziehern und Lehrern — allen, denen die Seele des Kindes ein kostbares Gut ist! Dort wird es auch verständnisvoll aufgenommen werden.

Bericht über die Kölner Kampfspiele. Der einzige amtliche Bericht über die Deutschen Kampfspiele 1926, von Dr. Carl Diem, dem Generalsekretär des Deutschen Reichsausschusses für Leibesübungen, und Gerhard Krause, dem Herausgeber des Stadion-Albums, erschienen soeben mit 130 Seiten, Größe Oktav, und 90 Lichtbildaufnahmen im Verlage der Weidmannschen Buchhandlung, Berlin SW. 68. Das neue Kampfspielbuch enthält neben sämtlichen Ergebnissen, einschließlich jener der Wintersportkämpfe, eine eingehende fachkritische Würdigung der erreichten Höchstleistungen und kostet 5 Reichsmark.

Sport- und Verkehrsfliegerei. Von Ing. Fritz Wittekind, (Westermanns Sportbücherei, Band 8.) Mit 110 Abbildungen. Kartoniert Mk. 4.—. Wenn auch ein wirklicher Flugsport bisher eine große Ausdehnung nicht gefunden hat, so ist seine Verbreitung heute nur noch eine Frage der Zeit, da der Betriebsstoffverbrauch im allgemeinen nicht größer als beim Motorrad ist. Vorläufig aber steht das Verkehrsflugzeug noch im Brennpunkt des Interesses, dem der Verfasser durch Darstellung des konstruktiven Aufbaues des Flugzeuges, des Motors, der verschiedenen Typen deutscher und ausländischer Flugzeuge, Fallschirm, Bordinstrumente, Fliegerausbildung, den gebührenden Raum gab. Die Beigabe der amtlichen Bestimmung zur Prüfung von Luftfahrern usw. dürfte für viele Leser von besonderem Interesse sein.

„Das schwarze Schiff“, Kriegs- und Kapereinfahrten des Hilfskreuzers „Wolf“ von Kapitänleutnant F. Witschetzky, Deutsche Union-Verlagses. Stuttgart-Berlin-Leipzig. Wir begleiten den Hilfskreuzer „Wolf“ auf seiner einzigartigen, 444 Tage dauernden Kriegsfahrt nach Afrika, Indien, Australien und wieder zurück in den Heimathafen. Schlicht, ohne Hervorhebung persönlicher Leistung, den „Wolf“ als ein Ganzes, läßt Kapitänleutnant Witschetzky diese hervorragende deutsche Leistung an uns vorüberziehen und trotz aller Schlichtheit zittert der Leser vor Spannung bei der Beschreibung der vielen gefährlichen Aktionen. Ein Buch für das deutsche Volk, für die deutsche Jugend.

Jahrbuch für den Rhein und die anschließenden Wasserstraßen 1925, herausgegeben vom Partikulierschiffer-Verband, Duisburg-Ruhrort. 224 Seiten. Das Jahrbuch enthält den Geschäftsbericht des Verbandes mit eingehenden Darlegungen über äußere Voraussetzungen für den Schifffahrtsbetrieb sowie aufklärende Ausführungen über praktische Gewerbspolitik, Wasserstraßen, Wirtschaftspolitik usw. in beachtenswerter Uebersichtlichkeit.

Rudern und Paddeln von R. Rauscher und O. Protzen. Verlag Georg Westermann, Braunschweig-Hamburg. In guter Darstellung wird im ersten Teil die Rudertechnik, Jugendrudern und Organisation behandelt, während der zweite Teil von O. Protzen, für den Kanusportler geschrieben, sich mit dem Wasserwandern, in seiner Gesamtheit von der Ausrüstung bis zum Lagerleben befaßt. In der gefälligen, oft

humorvollen Sprache und dem zusammengefaßten gegangenen Inhalte wird das Buch sowohl dem Rennsportler wie auch dem Kanufahrer gern willkommen sein.

Sport und Körper von Dr. Wilh. Hagen, Deutscher Verlag für Volkswohlfahrt, Dresden, Zirkusstraße 38. Vom Deutschen Hygiene-Museum herausgegeben, soll das Buch in erster Linie ein Leitfaden zum Verständnis der Bildsammlung über Leibesübungen des Museums sein, durch eine gedrängte Einführung in Aufbau und Funktion des Körpers, seine Bewegungen und den Bewegungsmechanismus sowie die Sporthygiene. Die viel umfangreicheren Werke über Leibesübungen sind dem Laien teils nicht zugänglich, teils seinem unmittelbaren Interesse entzückt. Zum Studium derselben anzuregen, zur Einführung und zum richtigen Verständnis zu dienen, ist die empfehlenswerte Aufgabe dieser Broschüre.

Die flüssigen Brennstoffe von W. Münder A. Ziemsens Verlag, Wittenberg, 140 Seiten und zahlreiche Abbildungen, Geb. Mk. 4.—, Entstehung und Vorkommen der Erdöle, ihre chemischen und physikalischen Eigenschaften, die Verarbeitungsmethoden und die Verwendungsmöglichkeiten werden in fachtechnisch gediegener Weise behandelt. Durch die Beschreibung von Meßmethoden und Apparaten sowie Fabrikationsanlagen bietet das Buch mit den wertvollen Zahlenangaben eine verlässliche Orientierung über die flüssigen Brennstoffe und macht dieses sowohl dem Studierenden wie Techniker und Laien empfehlenswert.

Sportliches Rudern, Vom Lehrling bis zum Meister von Georg Bartelmann, 1925, Verlag Gerh. Stalling, Oldenburg i. O. Das in dem bekannten Sportverlag erschienene, mit hübschen Abbildungen reichlich ausgestattete Buch zeigt, was der Rudersport ist und will, ohne eine Ruderschule darzustellen, die ohne praktische Übungen unmöglich ist. Für diese aber bringt es eine Fülle von Winken und Unterlagen, die bis zum wirklichen Stil führen. So wird das Büchlein auch dem Lehrer und alten Ruderer in seiner kurzen und prägnanten Sprache ein wertvolles Handbuch sein.

Wetterkunde für den Wassersport von Dr. Ernst Mylius, 2. Auflage 1926, Verlag Klasing & Co. G. m. b. H., Der Segler ist hinsichtlich Wetterkunde meist Autodidakt. Umso mehr ist es zu begrüßen, daß dieses gut orientierende Buch immer mehr Freunde gewinnt, die auch über das Zustandekommen und die Anzeichen bestimmter Wetteränderungen sich orientieren wollen, wodurch sicherlich auch der Segelsport nur gewinnt. Das Buch, reichlich mit Bildern ausgestattet, die auch die einzelnen Wolkenbildungen zeigen, dürfte auch in unseren Wassersportkreisen manche Freunde finden.

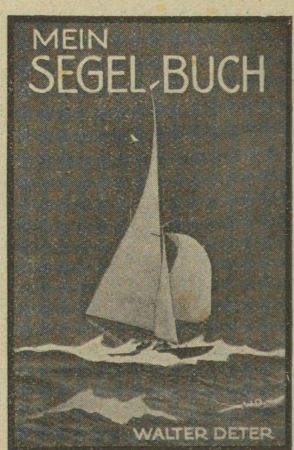
Von kühlen Wasern Rohr und Schiff, eine Ruderbooterzählung von Marie von Bunsen, L. Holzwarth Verlag, Bad Rothenfelde. In Form einer netten Erzählung wird die Wanderfahrt zweier sprödgewandter Frauen durch Mecklenburg geschildert, durchflochten von hübschen Idyllen und historischen Ausblicken. Ein Buch besonders für die Kajakfrauen, da auch eine kleine Liebesgeschichte die schöne Mecklenburgsgeschichte verklärt.

Flugzeugbaufirmen in Deutschland: Albatros-Flugzeugw.-G. m. b. H. in Berlin-Johannisthal, Flugplatz; Arado-Handelsgesellschaft G. m. b. H. in Berlin, Werit in Warnemünde; Bäumler-Aero-G. m. b. H., Hamburg, Jungfernstieg, Alsterseite; Bahnbedarf-A. G., Darmstadt, Blumenthalstraße 24; Caspar-Werke A. G., Travemünde; Dornier-Metalbauten-G. m. b. H., Friedrichshafen a. Bodensee, Vertretung in Berlin W. 50, Kurfürstendamm 13; Dietrich-Flugzeugwerke-A. G. in Kassel, Wolfsangerstraße 21a; Daimler-Motoren-Gesellschaft in Sindelfingen; Focke-Wulf-Flugzeugwerke-G. m. b. H. in Bremen, Lönningstraße 21/22; Ernst Heinkel-Flugzeugwerke-G. m. b. H., Warnemünde.

Vertretung in Berlin W. 50, Kulmbacherstraße 14; Junkers-Flugzeugwerk-A. G., Dessau, Vertretung in Berlin W. 66, Mauerstraße 63; Luftfahrzeug-G. m. b. H., Werit und Zentrale in Stralsund, Vertretung in Berlin W. 62, Kleiststraße 9; Rohrbach-Metallflugzeugbau-G. m. b. H., Berlin SW. 68, Friedrichstraße 203; Udet-Flugzeugbau-G. m. b. H. in München, Ramersdorf und Versuchsbau Hirth-G. m. b. H. in Feuerbach-Stuttgart, Ludwigsburgerstraße 20.

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

Abonnieren Sie die
AERO-REVUE
Illustrierte Monatsschrift. — Offizielles Organ des Schweizer Aero-Club. — Sammlung der offiziellen Mitteilungen des Schweizer Luftamtes. — Einzelheft Francs 1.20. — Jahres-Abonnement (12 Hefte) Francs 12.—
A.-G. AERO-REVUE, ZÜRICH
Sihlstraße 43, Tel. Sel. 36-64
Administration und Vertretung für Oesterreich: „Flugzeug und Yacht“, Wien, I., Elisabethstraße 3



Sie sind Leser von **Flugzeug und Yacht?**
Sie brauchen also auch **Mein Segelbuch**
Ein frisches Buch, das jedem Freude macht. Von Dr. W. Deter. 3. Auflage.
Mit vielen Bildern, Originalzeichnungen und Konstruktionsrissen im Text und auf Tafeln.
Preis geh. RM 3.50, in Halbl. RM 5.—
Ferner das prächtige Werk: **Das Flugsportbuch**
Von Dr. Ing. W. v. Langsdorff. 3. Auflage
Geh. RM. 3.—, Halbl. RM 4.—
Zu beziehen durch jede Buchhandlung Dieck & Co., Verlag, Stuttgart

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.

