

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 25

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Abb. 34. Sportflugzeug „Moth“ mit 60/80 Cirrus-Motor.  
Dieser Typ diente Lt. Bentley zu seinem Flug London-Kapstadt-London.



Abb. 35. Sportflugzeug „Messerschmitt M 19“ mit 35 PS Scorpion-Motor.  
Erzielte im Sachsenflug 1927 den ersten Preis.

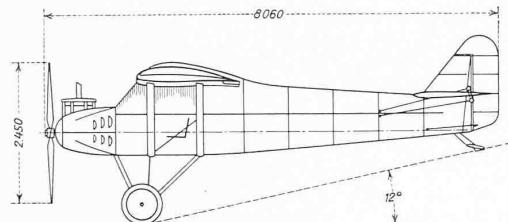
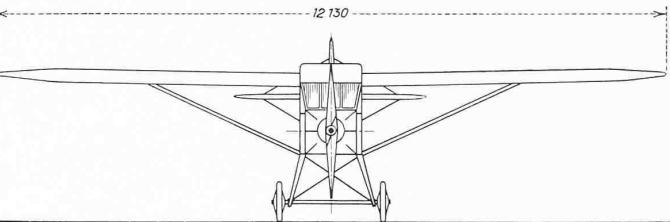


Abb. 36 und 37. Seiten- und Vorderansicht des neuen Touren-Flugzeuges AC4 der Luftfahrzeug-Konstruktionswerkstätten von Alfred Comte in Horgen. — 1:120.



noch nicht ganz gelöst, namentlich was die Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit anbelangt, da es sich meist um Motoren mit sehr hoher Drehzahl handelt. Immerhin hat sich dieser Typ für Schulzwecke und kleinen Tourismus ausgezeichnet bewährt; innerhalb Jahresfrist sind davon nicht weniger als sieben Exemplare nach der Schweiz geliefert worden. In diese Gruppe gehört ferner der Typ Messerschmitt M. 19 der Bayrischen Flugzeugwerke, ein Einsitzer mit 35 PS Scorpion-Motor (Abb. 35), von dem eine zweisitzige Ausführung im Bau ist; der französische Typ Caudron C 109 mit 40 PS Salmson-Motor, die deutschen Konstruktionen GMG I (Gebrüder Müller, Griesheim) und Raab-Katzenstein „Grasmücke“ mit 35 PS Anzani-Motor und neuerdings das Ford-Leichtflugzeug mit 35 PS Ford-Motor. Womit hier nur die bekanntesten Vertreter aufgezählt sind.

In der zweiten Gruppe, in den sogen. Kleinflugzeugen, ist die englische Schule bahnbrechend gewesen. Diese Typen eignen sich nicht nur für Schulzwecke, sondern in ganz hervorragendem Masse für die Weiterausbildung der Schüler (Akrobistik) und namentlich für den grossen Tourismus. An der Spitze stehen hier die bekannten englischen Konstruktionen, vor allem von der Firma De Havilland der Typ „Moth“ (Abb. 34) und von der Firma Avro der Typ „Avian“ (Abb. 33) beide mit 60/80 PS Cirrus-Motor, neuerdings in je einem Exemplar in der Schweiz vertreten. Wir erinnern hier an die grossen Weltflüge, wie London-Kapstadt-London durch Bentley, Kapstadt-London und London Kapstadt durch Lady Heath bzw. Lady Bailey, sowie der gewaltige Raid von Hinkler in 15 Tagen von London nach Australien. Hinkler schlug um nicht weniger als 10 Tage den bisherigen Rekord auf dieser Strecke, der im Besitze einer rund 10 mal stärkeren Maschine war. Diese Typen haben sich im Dauerbetrieb der englischen Flugsport-Clubs ausgezeichnet bewährt. Deutschland liefert hier die Typen „Flamingo“ der Bayrischen Flugzeugwerke und „Schwalbe“ bzw. „Pelikan“ von Raab-Katzenstein mit 80 oder 100 PS Siemens-Motoren. Auch die Tschechoslowakei hat sich in dieser Kategorie mit den Typen „Avia“ mit 60 PS Walter-Motor einen hervorragenden Platz gesichert. Endlich sei auch hier das neue schweizerische Sportflugzeug von A. Comte erwähnt. [Näheres über dieses siehe nebenan. Red.]

Abgesehen von den in Dienste kommerzieller Unternehmen stehenden Schul- oder Sportflugzeugen, sowie einigen wenigen für sportliche Zwecke „umgebauten“ ehemaligen Kriegstypen durch Private, umfasst die Flotte der schweizerischen Sportflugzeuge gegenwärtig 12 Maschinen, wovon 6 im Besitze von Flugsport-Clubs (Zürich, Bern und Genf) und 6 von Privatpersonen sind. Verglichen mit der Privatfliegerei anderer Länder, darf dies als ein vielversprechender Anfang einer neuen Bewegung angesehen werden, deren Zukunft zu den schönsten Hoffnungen berechtigt. Dr. W. D.

## Mitteilungen.

**Touren-Flugzeug A C 4 von A. Comte.** In den Luftfahrzeug-Konstruktions-Werkstätten von Alfred Comte in Horgen (Zürich) ist letzte Woche ein neuer Flugzeug-Typ fertiggestellt worden, den wir in Abb. 36 und 37 zur Darstellung bringen (eine Photographie war leider nicht mehr rechtzeitig erhältlich). Es handelt sich um ein Touren-Flugzeug mit zwei nebeneinander liegenden Sitzen, unter dem Flügel, in geschlossener Kabine. Diese erhielt Triplex-Glas-Fenster, die eine sehr gute Sicht nach allen Richtungen gewähren. Vor dem Piloten sind in gut übersichtlicher Anordnung sämtliche gebräuchlichen Navigations- und Motorkontrollinstrumente angeordnet, während ein kleiner Tisch vor dem Begleitersitz das Ausbreiten von Landkarten und dergl. gestattet. Hinter beiden Sitzen befindet sich ein Gepäck- und Werkzeugraum. Die Flügel sind aus Holz, mit Stoff bespannt und mit Innenverspannung aus Stahldraht und Stahlrohr Druckstreben versehen, die Flügelstreben aus Stahlrohr, mit Sperrholz verkleidet. Rumpf und Steuerflächen bestehen aus einem geschweißten Stahlgerippe und sind mit Stoff überzogen. Das aus Stahlrohr hergestellte Fahrgestell ist mit Universal-Gelenken am Rumpf angeschlossen, seine Achsen sind mit Gummi gefedert. Der Motor ist ein vierzylindriger, luftgekühlter „Cirrus“-Motor von 75 PS bei 1800 Uml./min, ausgerüstet mit zwei Magnetzündapparaten; zwecks Verminderung des Luftwiderstandes ist er mit Aluminiumblech verkleidet. Die Luftschaube ist ein „Read“-Duralumin-Propeller.

Bei normaler Zuladung, Pilot, Begleiter, rd. 20 kg Gepäck und Benzin für fünf Stunden, erreicht die Maschine eine Geschwindigkeit von etwa 160 km/h, steigt in 8 min 1000 m und erreicht Gipfelhöhen von rd. 4000 m. Bei einer Reisegeschwindigkeit von ungefähr 130 km/h beträgt der Benzinverbrauch etwa 17 l pro 100 km (also nicht mehr als ein mittelgrosses Personenauto), der entsprechende Oelverbrauch etwa 0,8 l. Zwei Benzintanks, der eine unter den Sitzen, der andere zwischen den Flügeln über dem Rumpf, fassen genügend Benzin für einen Flug von mehr als 2000 km, bei der genannten mittleren Geschwindigkeit. Letzten Samstag wurde das Flugzeug eingeflogen, wobei festgestellt werden konnte, dass die darein gesetzten Erwartungen voll erfüllt sind.

„Flug- und Eisenbahnverkehr“ für Gütersendungen haben die „Schweizer. Bundesbahnen“ in Verbindungen mit den Luftverkehrsgesellschaften eingerichtet, als eine Zusammenarbeit zwischen Flugdienst und Eisenbahn. Das Wesentliche der neuen Güterbeförderungsart besteht darin, dass Gütersendungen mit einem internationalen Luftfrachtbrief aufgeliefert werden können, und dann zum Teil mit dem Flugzeug, zum Teil mit der Eisenbahn befördert werden, ohne dass es beim Uebergang von einem Beförderungs-

mittel auf das andere der Mitwirkung Dritter bedarf. Im Flug-Eisenbahnverkehr können Güter an allen für den Expressgutverkehr eingerichteten schweizerischen Bahnstationen nach allen Orten des Auslandes aufgegeben werden, an denen sich ein Flughafen befindet, der von der Schweiz aus regelmässig beflogen wird. Ferner können Güter aufgegeben werden, von allen Flughäfen des Auslandes an alle für den Expressgutverkehr eingerichteten schweizerischen Bahnstationen und von Auslandflughäfen nach Auslandflughäfen im Transit durch die Schweiz unter Benutzung einer schweizerischen Eisenbahnstrecke. Die Sendungen nach und von ausländischen Flughäfen werden nach und von den Uebergangslughäfen Basel, Genf und Zürich auf dem Schienenwege als Expressgut befördert. Ueber die weiteren Einzelheiten verweisen wir auf die Eisenbahn-Amtsblatt-Verfügung Nr. 306 vom 18. April 1928, sowie auf den Frachtprospekt 1928, der bei der Schweizerischen Luftverkehrs-Union, Kaspar Escher-Haus, Zürich, bezogen werden kann.

**Spaltflügel-Flugzeug.** Ein mit der automatischen Handley-Page-Spaltflügel-Vorrichtung ausgestattetes englisches De Havilland-„Moth“ Sportflugzeug ist in diesen Tagen in der Schweiz vorgeführt worden. Unsern besten Zivil- und Militärpiloten war Gelegenheit geboten, sich von der Wirksamkeit dieser neuen Vorrichtung, die jedes „Abtrudeln“ (Vrille) beim Ueberziehen der Maschine verunmöglicht, am Steuer persönlich zu überzeugen. Der „Spaltflügel“ ist gekennzeichnet durch einen an der Eintrittskante der oberen Tragflächen beweglich angebrachten streifenartigen Hilfsflügel, der (ähnlich dem Leitapparat einer Turbine) zur Führung der Stromfäden dient. Dadurch wird während des Fluges die Beibehaltung der Stabilität gesichert, zudem die Landungsfähigkeit wesentlich verbessert und eine sehr kurze Auslaufstrecke ermöglicht. Der Vorführungspilot, Major England, vollführte absichtlich alle jene Fehler, die Anfänger im Fliegen oft machen, bezw. er brachte die Maschine in solche Lagen, die sonst unweigerlich zur Katastrophe führen. Stets blieb die Maschine voll steuerfähig und konnte somit augenblicklich wieder in ihre Normallage zurückgeführt werden. Die Vorführungen erweckten bei allen Teilnehmern den Eindruck, dass die Lösung der Sicherheitsfrage in der Flugtechnik um einen bedeutenden Schritt vorwärts gekommen ist.

**Der neue Zeppelin LZ 127.** Auf der Werft Friedrichshafen befindet sich zur Zeit ein neues Zeppelin-Luftschiff im Bau, das alle bisher gebauten an Grösse übertreffen wird. Laut „Aero-Revue“ wird es eine Länge von 235 m und einen Inhalt von 105 000 m<sup>3</sup> aufweisen. Vergleichshalber sei erwähnt, dass der LZ 126 (beschrieben in Band 84, S. 132) bei 200 m Länge etwa 70 000 m<sup>3</sup> Gasinhalt hatte. Fünf umsteuerbare Maybach-Motoren von je 530 PS werden dem Schiff eine Geschwindigkeit von 128 km/h erteilen. Bei gewöhnlicher Dauerleistung wird die mittlere Geschwindigkeit 117 km/h betragen. Die Gesamthubkraft wird mit 129 t, die Nutzladung für eine Fahrt über 10 000 km mit mindestens 15 t angegeben. Aeußerlich gleicher Bauart wie die bisherigen, wird der neue Zeppelin jedoch insofern eine wichtige Neuerung aufweisen, als die Motoren, statt mit einem flüssigen Brennstoff, mit einem Kohlenwasserstoffgas gespeist werden sollen, dessen spezifisches Gewicht nur wenig höher ist als das der Luft. Dieses Gas ist gegenüber dem früheren Brennstoff nicht nur leichter, sondern es kann statt in Blechbehältern in genau gleichen Gaszellen wie das Traggas mitgeführt werden, wodurch wesentlich an Gewicht gespart und, bei gleicher Kapazität, 40% an Aktionsradius gewonnen werden kann.

**Segelflug-Wettbewerbe.** Der achte deutsche Rhön-Segelflug-Wettbewerb findet in der Zeit vom 29. Juli bis 12. August statt; er gliedert sich in einen Schulungswettbewerb für Gleitflieger, einen Uebungswettbewerb und einen Leistungswettbewerb für Segelflieger. Im Leistungswettbewerb sind für Forschungsflüge, Fernsegelflüge, Fern-Zielflüge und Sonderleistungen insgesamt 10 000 M. an Preisen ausgesetzt, zu denen für die weiteren Wettbewerbe noch 10 000 M. hinzukommen. Das Preisfliegen für Segelflieger in Rossitten ist mit 13 000 M. bedacht. In Frankreich veranstaltet die Association Française Aéronautique vom 12. bis 26. Juli in Vauville ihren vierten Segelflug-Wettbewerb, wofür 50 000 Fr. an Preisen ausgesetzt sind. Man ersieht aus diesen Zahlen, wieviel in diesen unsern Nachbarstaaten für die Förderung des Segelfluges getan wird.

**Deutscher Luftverkehr.** Im Jahre 1927 waren laut Flugplan im ganzen 29 473 Flüge vorgesehen, von denen 26 659 durchgeführt wurden; die Regelmässigkeit betrug somit 91%. Die Verkehrsflugzeuge der Deutschen Luftzeuge legten 9 969 995 km zurück und

beförderten 102 681 Personen, 2 326 t Frachtgut und 827 t Post und Zeitungen. Am 1. Februar 1928 waren in Deutschland 475 Flugzeuge mit 554 Motoren amtlich zugelassen. Davon gehören 145 der deutschen Lufthansa, 21 deren regionalen Gesellschaften und vier der Nordbayerischen Verkehrsflug-G. m. b. H., sodass insgesamt 170 Flugzeuge für den Luftverkehr zur Verfügung stehen. Von den übrigen Flugzeugen gehören u. a. 76 Stück der Deutschen Verkehrsfliegerschule und 44 Stück der Versuchsanstalt für Luftfahrt („D. V. L.“).

**Der Flugsport in der Schweiz** erfährt eine wertvolle Förderung durch den „Ostschweiz. Verein für Luftschiffahrt“, der es durch ein Abkommen mit dem bekannten Flieger und Flugzeugkonstrukteur A. Comte (Luftverkehr und Flugzeugwerft in Horgen am Zürichsee) seinen Mitgliedern ermöglicht, zum Preise von 70 Fr. pro Stunde in Dübendorf Uebungsflüge auf Doppelsteuer-Schulflugzeugen, Bauart Wild, auszuführen. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der „O. V. L.“ Zürich (Kaspar Escher-Haus, Zimmer 336).

**XI<sup>me</sup> Exposition internationale de l'Aéronautique.** Vom 29. Juni bis 15. Juli findet in Paris der diesjährige „Salon de l'Aéronautique“ statt. Neben den französischen werden zahlreiche englische, deutsche, italienische, holländische und tschecho-slowakische Flugzeugfirmen vertreten sein.

## Literatur.

**Der Luftverkehr.** Ein oekonomischer Beitrag zur jüngsten Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt, von Dr. rer. pol. Walter Dollfus. Basel 1923. Verlag der Aero-Revue in Zürich-Oerlikon. Preis geh. 3 Fr.

Die Schrift befasst sich mit der Oekonomik des Luftverkehrs und mit seiner Technik, soweit sie durch diese Oekonomik bedingt ist. Sie gibt einleitend einen entwicklungsgeschichtlichen Ueberblick, dann folgen Kapitel über die Standortfrage, die technischen und rechtlichen Voraussetzungen, oekonomischer Vergleich mit bestehenden Verkehrsinstutionen, die Kosten des Luftverkehrs, Staat und Luftverkehr u. a. m. Auf 100 Seiten wird in knapper Form eine gute Einführung in die Verhältnisse dieses neuen, so vielverheissen den Zweiges der Verkehrstechnik geboten; der Wert der Schrift wird erhöht durch die im praktischen Bau und Betrieb erworbenen persönlichen Erfahrungen des Verfassers, des Sekretärs der Schweiz. Luftverkehrs-Union in Zürich, der auch zur vorliegenden Aviatik-Nummer der „S. B. Z.“ wertvolles beigesteuert hat.

**Schweizer Aero-Revue.** Offizielles Organ des S. Ae. C. und der Schweiz. Luftverkehrs-Union. Sammlung der offiziellen Mitteilungen des Eidg. Luftamtes. Illustrierte Monatschrift, redigiert von Dr. O. Bonomo (Dübendorf) und Dr. W. Dollfus (Zürich). Verlag der A. G. Aero-Revue, Oerlikon-Zürich. Abonnements: Schweiz halbjährlich 6 Fr., jährlich 10 Fr.; Ausland 15 Fr.

Eine textlich sehr reichhaltige und auch gut illustrierte Zeitschrift, die sich mit Technik und Wirtschaft des gesamten Flugwesens in der Schweiz wie im Ausland befasst. Das als „Jahrbuch 1928“ erschienene Maiheft im Umfang von 80 Seiten und 16 Seiten Tiefdruckbilder (Preis 2 Fr.) enthält z. B. Bilder sämtlicher die Schweiz bedienenden Verkehrsflugzeugtypen, samt deren technischen Daten, ferner Beschreibungen der Zivilflughäfen Dübendorf, Basel, Lausanne und Genf, dazu eine vollständige Statistik unserer Flugverkehr-Entwicklung. Aus dem reichen Bilderschmuck sei erwähnt eine Serie prachtvoller Ad Astra-Aero-Flugbilder in grossem Format, daneben aber noch eine Fülle von Aktualitäten aller Art, bis zum zusammenklappbaren Kleinflugzeug des englischen Sport-Girl. Jedermann, der sich irgendwie für Flugwesen interessiert — und wer wäre das heutzutage nicht — wird dieses Organ mit Vorteil und Genuss studieren.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

**S. T. S.**

**Schweizer. Technische Stellenvermittlung**  
**Service Technique Suisse de placement**  
**Servizio Tecnico Svizzero di collocamento**  
**Swiss Technical Service of employment**

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selina 5426 — Teleg. INGENIEUR ZÜRICH  
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate.  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und  
Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 421 *Technicien ayant une solide expérience de la machine roto-calco* évl. pour surveillance d'un atelier de machines. Alsace.
- 604 *Bau-Ingenieur*, als Assistent für Eisenbau an der E. T. H.
- 702 *Eisenbetontechniker* od. *Ingenieur*. Sofort. Dauerstelle. Kt. Zürich.
- 704 *Eisenbeton-Ingenieur* oder *Techniker*. Sofort. Zürich.
- 732 *Architekt* oder *Bautechniker*, nur ganz tüchtige Kraft, für selbst. Durcharbeitung u. Bauführung eines Mehrfam.-Hauses in Zürich.