

eignisse der ersten Wochen als Zeichen betrachten dürfen, so kann man diesen Fragen ruhig mit einem hoffnungsvollen: Vorwärts und Aufwärts begegnen. So tüchtige Leistungen, wie der zu Ende gehende, hat dem Flugsport noch kein Winter gebracht; schneller noch als man voraussehen konnte, haben die Großtaten des vorigen Herbstes ihre Früchte getragen, ein Wettstreit wie noch niemals besetzt das internationale Fliegerkorps, und ein Erfolg jagt den anderen. Durch die deutschen Flieger Langer und Ingold ist nun auch der Weltrekord des längsten ununterbrochenen Fluges in den ersten Februarwochen an Deutschland gebracht, drei Flüge von 14 bis 16½ Stunden haben die beiden jungen Piloten in gegenseitigem Wettbewerb hinter sich gebracht und damit in bisher ungeahnter Weise gezeigt, was menschliche Beharrlichkeit in Verbindung mit einem soliden Flugzeug und einem unverwundlichen Motor vermag. Die zurückgelegten Entfernungen betragen 1400 bis 1600 km; bemerkenswert ist es, daß in beiden Fällen Doppeldecker mit mittelstarken Motoren benutzt wurden, deren Tragfähigkeit durch die Last von ca. 600 l Benzin nebst dem benötigten Öl auf das äußerste beansprucht wurde. Daß fast gleichzeitig auch der



Graf Koki, hervorragender japanischer Staatsmann, starb in Tokio im Alter von 70 Jahren. Er erkannte frühzeitig den Wert der europäischen Kultur für Japan und erkämpfte die völkerverständliche Gleichstellung Japans mit den europäischen Großmächten. Dreimal bekleidete er den bedeutungsvollen Posten des japanischen Gesandten in Berlin. Er war auch einer der ersten Japaner, der eine Deutsche, die Baronesse v. Kählben, heiratete; seine Tochter Hissa vermählte sich ebenfalls mit einem Deutschen, dem Legationssekretär in Tokio, Grafen v. Hatzfeldt.

Höhenrekord für schwere Belastung von dem erprobten Robert Thelen durch einen glänzenden Anstieg auf 2850 m mit vier Passagieren errungen wurde, und zwar abermals auf einem deutschen Doppeldecker, beweist glänzend die heutige, schnell gesteigerte Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie. Thelen benötigte für seinen Aufstieg nur 1 Stunde 15 Minuten und schloß sodann binnen 15 Minuten im Gleitfluge wieder herab. Mit Apparaten und Piloten wie diese hat Deutschland keinen Luftkrieg mehr zu fürchten.

Wenn die hervorragenden Leistungen der deutschen Aviatik den bisherigen Erfolg der Nationalen Flugspende klar bewiesen

haben, so werden sie sich wahrscheinlich noch weiter steigern, da das Kuratorium der Stiftung beschlossen hat, im Laufe dieses Jahres den ganzen noch verbliebenen Rest der Sammlung, d. i. annähernd 4 Millionen, den gleichen Zwecken wie im Vorjahre zuzuführen. Es sind dabei wie bisher große Preise für Dauer- und Fernfahrten, Renten für gute Mittelleistungen und die Unterstützung unbemittelter Flugschüler ins Auge gefaßt. Dazu kommen noch die Anstrengungen, die unter den Motorenfabrikanten die Erneuerung des Kaiserpreises für die besten Flugzeugmotoren veranlassen wird. Die grundlegende Erneuerung des zweiten Preisauschreibens ist, daß diesmal sowohl wasser- als luftgekühlte (d. h. Rotationsmotoren) für die Verteilung der Preise in Frage kommen; von jeder Art soll der beste, den scharfen Forderungen der Konkurrenz gewachsene Motor mit einem Preise von 70 000 Mark bedacht werden. Die Lücke, die der deutsche Motorenbau durch das Fehlen großer, den französischen gleichstehender Rotationsmotoren noch aufzuweisen hat, dürfte damit ausgefüllt werden. Daß trotz unserer zuverlässigen, für die schweren deutschen Doppeldecker vielleicht unübertrefflichen Motoren des Automobiltyps doch das

Bedürfnis nach einem leichten Rotationsmotor mit Luftkühlung vorhanden ist, beweist der Umstand, daß die Maschinenfabrik Oberursel die Fabrikation des Gnomomotors für Deutschland aufgenommen hat, und daß für die kommende Saison bereits verschiedene Flugzeugtypen, z. B. eine Kumpeltaube und ein Eindecker der Luftverkehrs-Gesellschaft, mit diesem Motor angekündigt sind. Ganz recht, man soll das Gute nehmen, wo man es findet; möge es nur der heimischen Industrie gelingen, bald auch auf diesem Felde noch Besseres zu schaffen. Die Stärken- und Gewichtsfestsetzung der Motoren für den Kaiserpreis beweist, daß man sich sowohl von der über-



Mexikanische Regierungsanhänger, die von den Streitkräften des Generals Villa bei Ojinaga gefangen genommen wurden, erwarten das Todesurteil. Der Führer der Aufständischen, Villa, läßt alle Regierungsstreuen, die bewapnet in seine Hände fallen, kurzerhand erschießen. Cop. by Mutual Film Co.

trieb  
Ger  
sind  
stärk  
dage  
gem  
einat  
und  
dabe  
erwa  
15-  
lich  
den S  
Höch  
vor.  
daß  
auch  
erken  
bereit  
für ei  
eine C  
Fliege  
rühre  
landst  
Route  
so sich  
seiner  
Di  
Füllen  
Unterf