

AUTO MAGAZIN



Aus dem Inhalt:

Neues von der Karosserie / Die Autostraße der Zukunft und ihr Bau / Hotels auf Gummi / Die bösen Strafmandate / Frühlingssfahrt an blaue Seen

Nr. 14

März 1929

RM 1.-



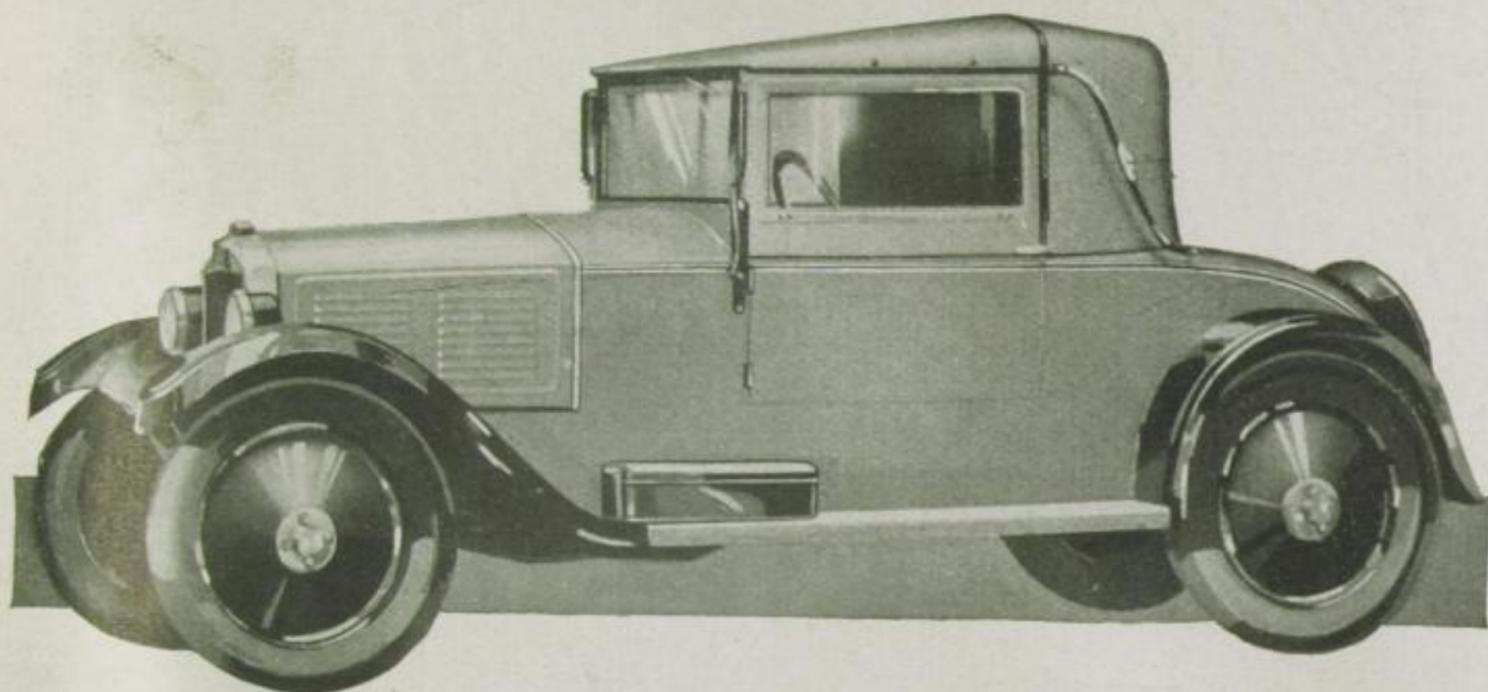
BRENNABOR

Besorgungen füllen den Vormittag der Dame aus. Schnell ist die City erreicht—
im *eigenen* Wagen, geschützt gegen die Unbilden der Witterung. Sei es im
schnittigen Cabriolet oder in der repräsentativen Limousine, stets wird der
Brennbabor in seiner wundervollen Linienführung, der dezenten Farbtönung
und der vornehm luxuriösen Ausstattung einen würdigen Rahmen abgeben

für die anspruchsvolle Dame von Welt

Unverbindliche Vorführung der Wagen durch die
Werks-Filialen und die Brennbabor-Vertretungen

GEBR. REICHSTEIN BRENNABOR-WERKE
BRANDENBURG (HADEL)



DAS SCHÖNE DKW-CABRIOLET

„Elegant — schön — rassig“ so lautet einmütig das Urteil über das neue DKW-Cabriolet. Aber nicht nur die äußere Form entspricht restlos den Anforderungen moderner Automobilkultur, sondern Motor, Getriebe, Differential, Vierradbremse, Kühlung, Federung usw., alles ist nach den neuesten Erkenntnissen und Erfahrungen zeitgemäßer Ingenieurkunst gebildet. Sie sitzen bequem wie im Klubsessel und fahren sicher und schnell. Geschmeidig nimmt die Querfederung alle Straßenstöße in sich auf. Der DKW-Wagen trägt Sie in jedem Gelände ruhig und sicher, es gibt keine Berge für einen DKW. Machen Sie eine Probefahrt beim nächsten DKW-Automobil-Vertreter. Fordern Sie illustrierte Druckschriften. Barpreise ab Werk

Offener Wagen **2285** Reichsmark
Cabriolet 2685 RM, Lieferwagen 2850 RM
12 Monate Kredit. Kleine Anzahlung. Niedrige Raten.

ZSCHOPAUER MOTORENWERKE
J. S. RASMUSSEN A.-G., ZSCHOPAU AZ Sa.

Elite

Die grosse Klasse für den Dauergebrauch



AUTO MAGAZIN

1929

FEBRUAR/MÄRZ

HEFT 14



„Black and white“ ...

OPEL

senkt die Preise

OPEL 4 PS ist der beste Kleinwagen der Welt! Die gewaltigen Einrichtungen der Opelwerke sowie ihr mustergültiges System der fließenden Fertigung geben die Gewähr höchster technischer Vollkommenheiten. Die neuen Modelle Opel 4 PS haben zahlreiche Verbesserungen erfahren. Besonders hervorzuheben sind: Die Steigerung der Motorkraft auf 20 PS, die reichere Ausstattung der Karosserie, die nach einem neuen Herstellungsverfahren gefertigte bequeme Polsterung, die schönen unbegrenzt haltbaren Farben

Lassen Sie sich
den neuen OPEL
4 PS unverbindlich
vom nächsten Opel-
Vertreter vorführen.

ADAM OPEL/A.G.

RUSSELSHEIM A.M.

Zweisitzer 2300 RM

Viersitzer 2800 RM

Limousine 3200 RM

Preise ab Werk • 500–600 RM Anzahlung.
Rest in langfristigen bequemen Raten.

AUTO MAGAZIN

VERLAG: DAS MAGAZIN DR. EYSLER & CO. VERLAG G.M.B.H.
BERLIN DRESDEN
BERLIN SW 68, MARKGRAFENSTRASSE 77 / TEL. DÖNHOF 4055-4070
DRESDEN-N. 6, RAHNITZGASSE 18/20 / TELEPHON: 56848/49

REDAKTION: S. HERZFELD, WILHELM KIRCHNER, WERNER KLEFFEL
F. W. KOEBNER, DIPL.-ING. HANS REDDIG, DIPL.-ING. ROLF SCHUR

1929

FEBRUAR/MÄRZ

HEFT 14



Liebe im Schnee

Phot. Ufa

Neues von der Karrosserie

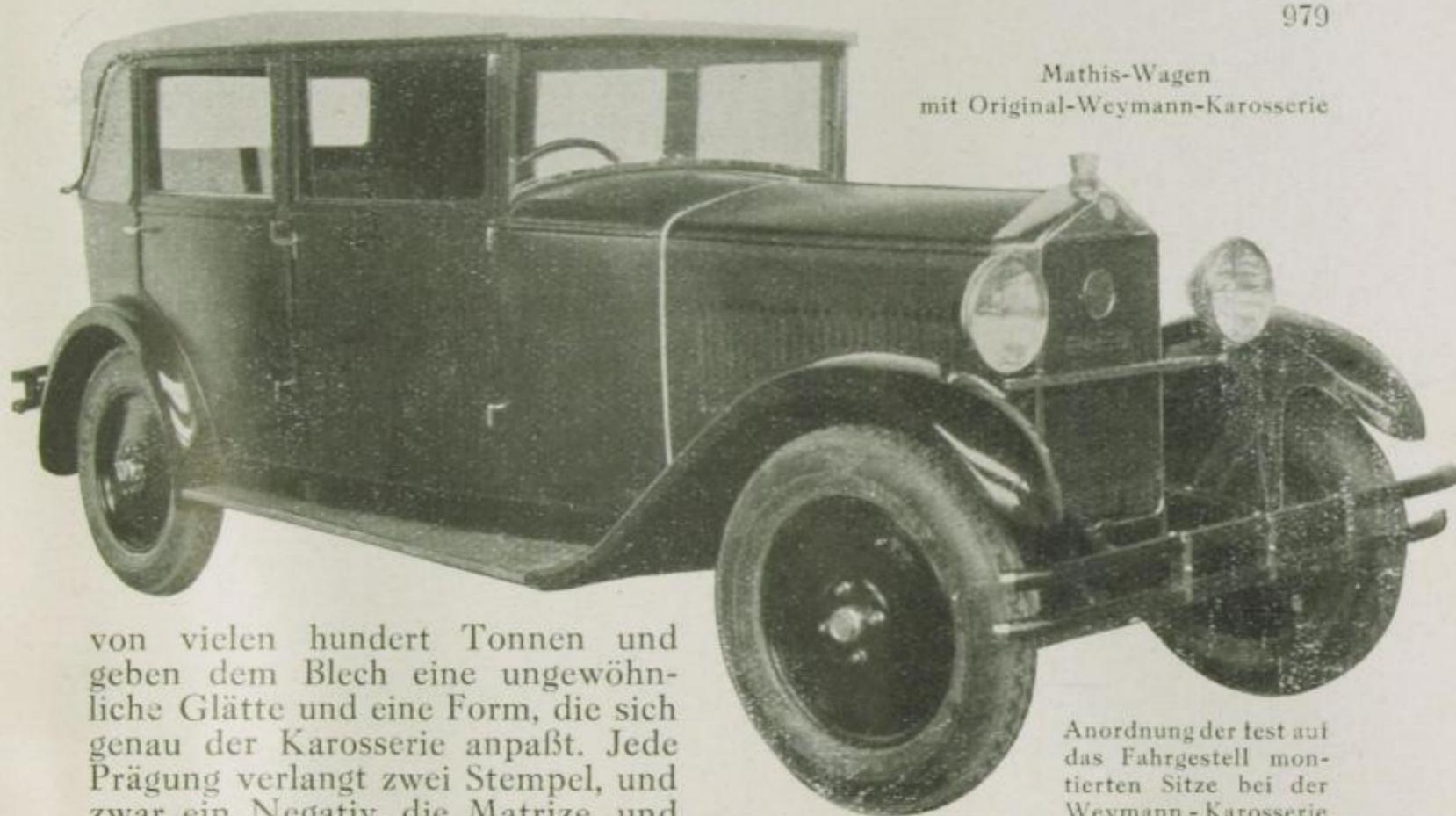
von Wilhelm Kirchner

Die größte Anzahl der Automobilkäufer läßt sich bei der Auswahl eines Wagens fast ausschließlich von den äußeren sowie den inneren Eigenschaften der Karrosserie leiten und trifft dementsprechend ihre Entscheidung. Es ist daher für den zukünftigen Automobilisten nicht ohne Vorteil, wenn er auch über die Materialien der heutigen gebräuchlichsten Karosserien und deren Verarbeitung etwas erfährt.

Die fortschrittliche Entwicklung des Automobilbaues, die zu der Schaffung von Kraftwagen mit den besten Fahreigenschaften der heutigen Zeit führte, brachte es mit sich, daß man auch der Herstellung von Karosserien, die bis dahin eine Angelegenheit des handwerksmäßigen Wagenbaues gewesen war, größere Beachtung schenkte und daß man mit der Zeit dazu überging, dieselben Arbeitsmethoden beim Karosseriebau zu verwenden, wie sie die größten Automobil-Fabriken für den Chassisbau benutzen. In der Wandlung der Ansichten über die zweckmäßigsten Baustoffe für die leichte, elastische und geräuschlose Karrosserie ist man heute noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis gekommen. Einig allein ist man sich über die Tatsache, daß die nur aus Holz bestehende Karrosserie keine Existenzberechtigung mehr hat. Es gibt heute drei Gruppen von Karrosserie-Fabrikanten, die ihre Erzeugnisse als Massenfabrikate, teilweise in Millionen von Exemplaren auf den Markt bringen und deren Fabrikationsprinzipien sich in der Hauptsache durch die verschiedenartige Bespannung der Rohgerippe, also der Haut der Karrosserie, unterscheiden. Die Fisher Body Corporation. Sie arbeitet nach dem gemischten System der Holzmetall-Bauart. Ihr Antipode ist die Ganzstahl-Karrosserie, die ebenfalls in Amerika von Edward C. Budd seit dem Jahre 1912 in großen Serien hergestellt wird und die aus geprägtem und zusammengeschweißtem Stahl besteht. Nach dieser Methode arbeitet in Deutschland das Ambi-Budd-Preßwerk in Berlin-Johannisthal. Die dritte Art der Karrosserie-Herstellung ist die des elastischen, mit Stoff bespannten Holzgerippes nach dem System des französischen Flugzeugbauers Weymann.

Bleiben wir zunächst bei der Fisherschen Holz- und Stahlblech-Konstruktion. Die wichtigste und schwierigste Aufgabe für den Fabrikanten ist die richtige Wahl und Behandlung des Holzes. Dieses muß 90 Tage in der offenen Luft trocknen, ehe es in die Trockenkammern gelangt. Würde man das Holz nach dem Zersägen sofort in diese Kammern bringen, so träte während des Austrocknungs-Prozesses eine Entwertung von mindestens 50 Prozent entweder durch Schwammigwerden oder durch Ribbildung ein. Bei richtiger Behandlung dagegen wird das Holz bis zu einem 50prozentigen Feuchtigkeitsgehalt ausgetrocknet. Dies ist der niedrigste Grad, der ohne Gefährdung der Holzqualität erreichbar ist. Nach Verlassen der Trockenkammern wird das Holz gelagert und langsam abgekühlt. Dadurch wird es wenig empfindlich gegen die vielen Temperaturschwankungen, denen es im Laufe seiner Verarbeitung unterworfen ist. Etwa 200 Holzteile werden ungefähr 1200 Arbeitsgängen unterworfen, wobei alle Nuten, Verzapfungen, Falze, Löcher für Schrauben usw. ausschließlich maschinell hergestellt werden, bevor das für eine Karrosserie erforderliche Material in die Montagehalle zum Zwecke der Zusammensetzung des Holzrahmens wandert. Die aus etwa 1 mm starkem Stahlblech gestanzten Verkleidungen der Karrosserie werden in riesengroßen, hydraulischen oder mechanischen Pressen geformt. Diese haben einen Druck

Mathis-Wagen
mit Original-Weymann-Karosserie



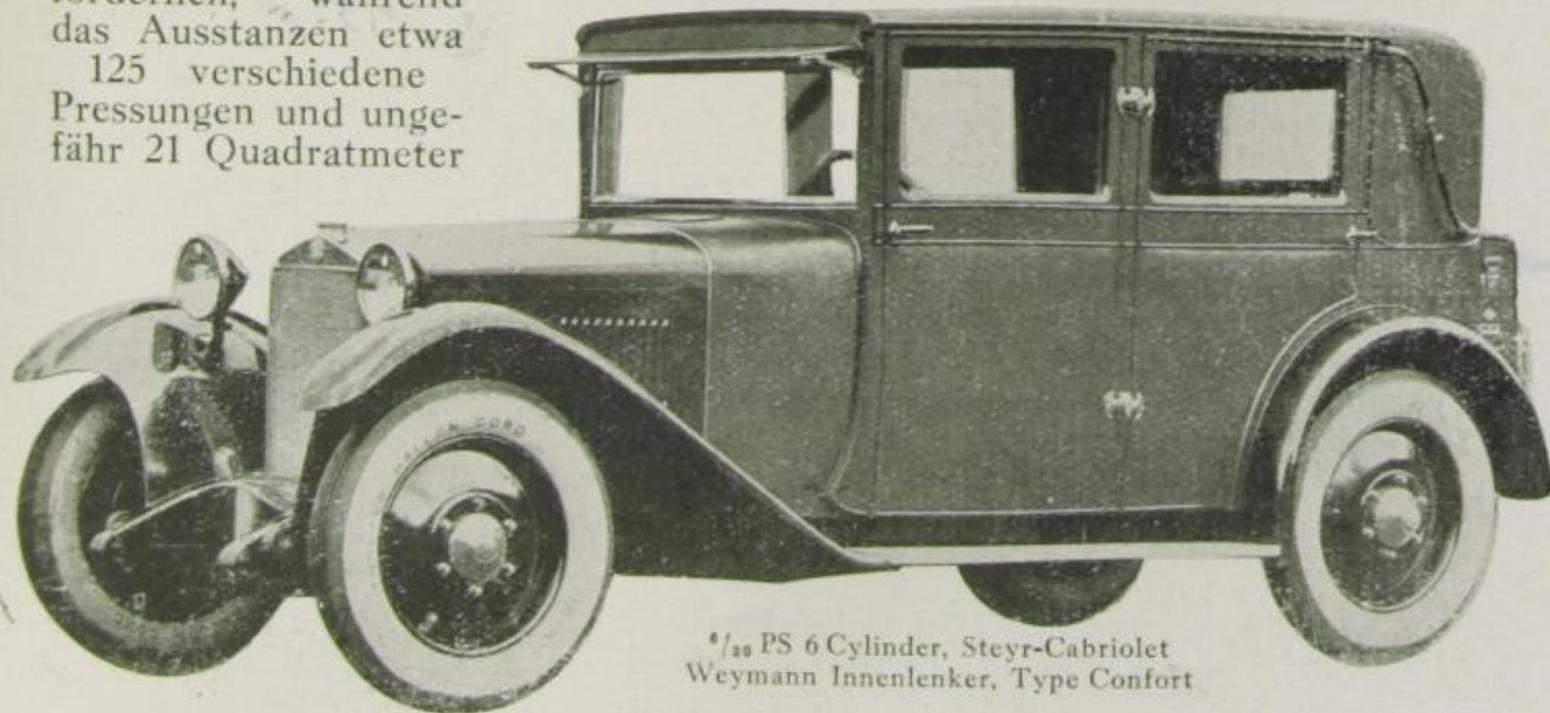
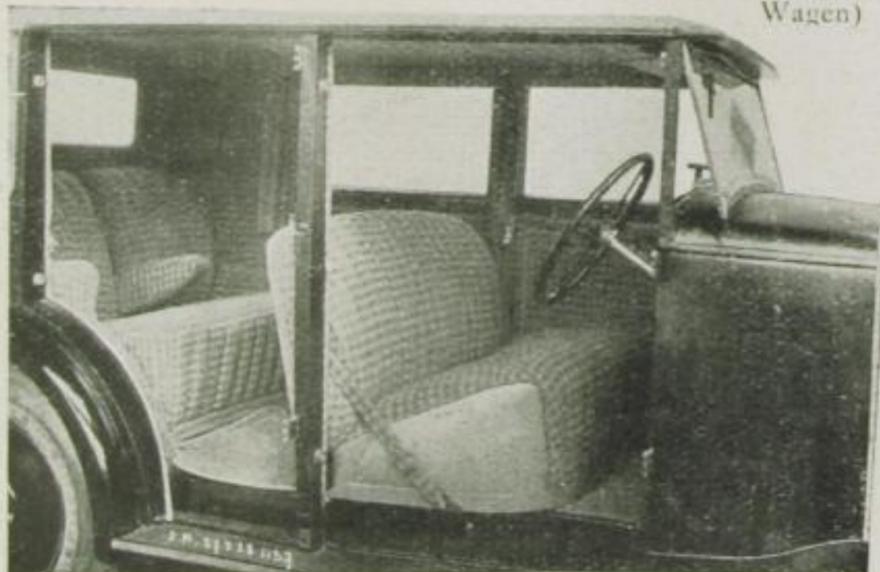
von vielen hundert Tonnen und geben dem Blech eine ungewöhnliche Glätte und eine Form, die sich genau der Karosserie anpaßt. Jede Prägung verlangt zwei Stempel, und zwar ein Negativ, die Matrize, und ein Positiv, die Patrize.

Beide Teile müssen haarscharf ineinander passen und dürfen sich beim Stanzen auch nicht um den Bruchteil eines Millimeters verschieben. Die Herstellung der mit Stahl überzogenen Stempel erfordert große Sorgfalt und ist recht langwierig. Die Stahlverkleidungen, die mit diesen Stempeln aus den Stahlblechplatten gestanzt werden, wandern in den nächsten Arbeitsraum, wo sie

autogen zusammengeschweißt und auf den fertigen Holzrahmen der Karosserie montiert werden. Nicht weniger als 44 getrennte Arbeitsgänge sind allein für die Befestigung der Stahlpaneele bei der Holz-Karosserie erforderlich, während

das Ausstanzen etwa 125 verschiedene Pressungen und ungefähr 21 Quadratmeter

Anordnung der fest auf das Fahrgestell montierten Sitze bei der Weymann-Karosserie (Mathis-Wagen)



$\frac{6}{30}$ PS 6 Cylinder, Steyr-Cabriolet
Weymann Innenlenker, Type Confort

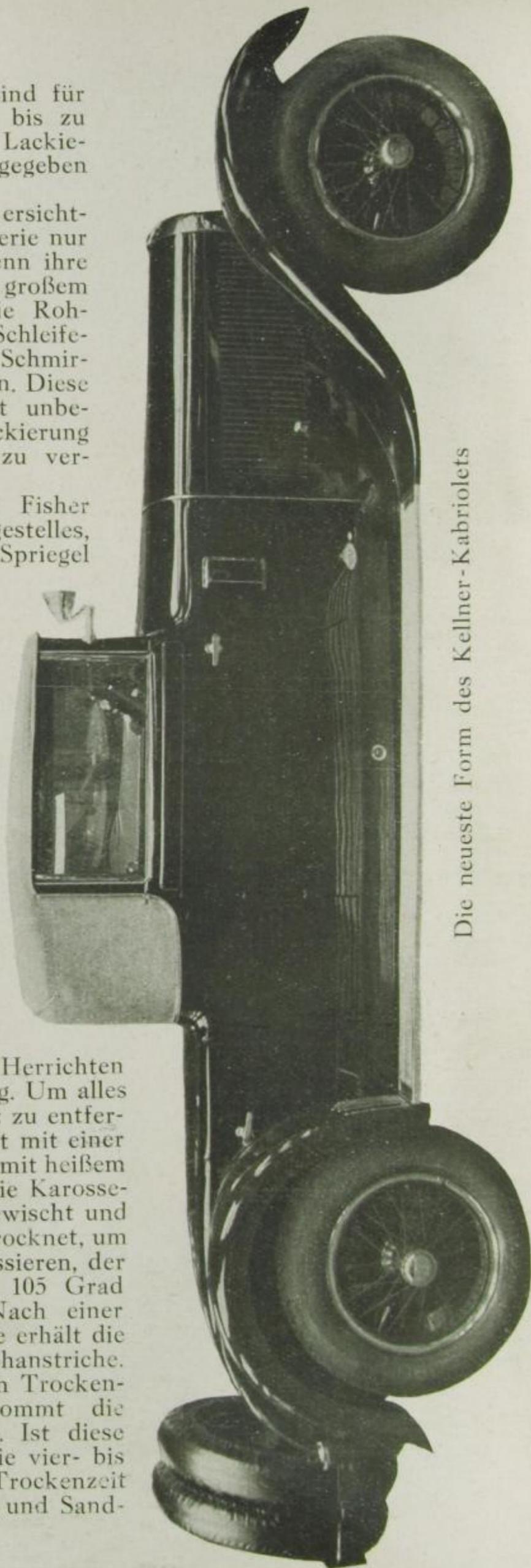
Stahlblech erfordert. Insgesamt sind für die Herstellung einer Karosserie bis zu dem Augenblick, wo sie für die Lackierung und Innenausstattung freigegeben wird, 1650 Arbeitsgänge nötig.

Aus diesen wenigen Zahlen ist ersichtlich, daß sich die Holzstahlkarosserie nur dann rentabel herstellen läßt, wenn ihre Anfertigung in außerordentlich großem Maßstabe erfolgen kann. — Die Rohkarosserie gelangt weiter in die Schleiferei, wo sämtliche Metallteile mit Schmirgel nochmals nachgeglättet werden. Diese Bearbeitung des Stahlbleches ist unbedingt erforderlich, um der Lackierung einen spiegelglatten Hochglanz zu verleihen.

Besondere Sorgfalt verwendet Fisher auf die Durchbildung des Dachgestelles, dessen Struktur aus Sparren und Spriegel besteht. Um jede Möglichkeit des Dröhnens auszuschalten, wird eine Lage schalldämpfender Watte, die zwischen zwei Bahnen Rohleinen eingenäht ist, auf das Dach gelegt. Auf diese kommt dann der äußere Bezug aus haltbarem imprägnierten Stoff.

Die heute allgemein übliche, aus Amerika übernommene Arbeitstechnik des Lackierens ist das „Duco-Verfahren“. Als Hauptbestandteil haben alle Autolacke Nitrozellulose, und wenn man von der Lackierung einer Karosserie spricht, so meint man damit ihren Überzug aus farbigem Zelluloid, das aufgespritzt wird.

Die größte Arbeit erfordert das Herrichten der Karosserie vor der Lackierung. Um alles vorhandene Öl, Fett und Schmutz zu entfernen, werden die Metallteile zuerst mit einer Säurelösung gereinigt und danach mit heißem Wasser abgerieben. Dann wird die Karosserie mit trockenen Lappen nachgewischt und mit einer Heißluftdusche nachgetrocknet, um hierauf einen Trockenofen zu passieren, der bei einer Dauertemperatur von 105 Grad jede Feuchtigkeit verdunstet. Nach einer ersten Auflage von roter Mennige erhält die Karosserie im ganzen vier Rohanstriche. Jedesmal muß sie 2½ Stunden im Trockenofen bleiben. Erst dann bekommt die Karosserie die erste Lackierung. Ist diese getrocknet, so wird die Karosserie vier- bis sechsmal wiederum mit je einer Trockenzeit lackiert. Endlich wird sie mit Öl und Sand-



Die neueste Form des Kellner-Kabriolets

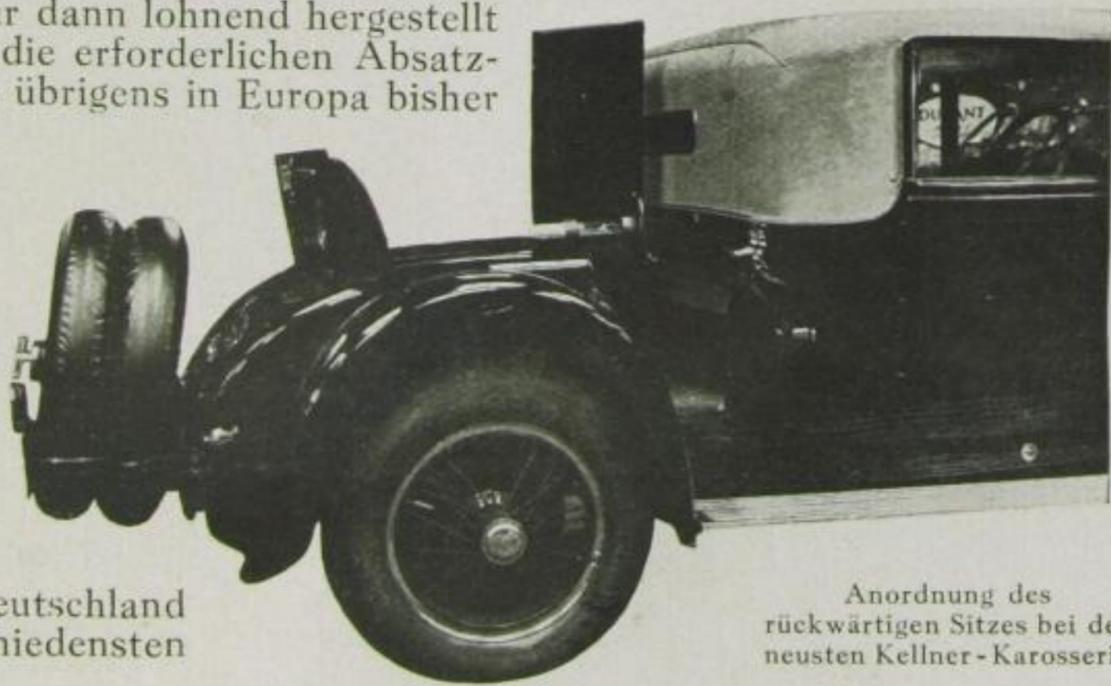


Die Filmschauspielerin Frl. Paddy Naismith, die auf der Automobilausstellung in Southport eine besondere Auszeichnung für den best ausgestatteten Wagen erhielt

papier solange abgeschliffen, bis jede Unebenheit, die durch den schnell trocknenden Lack entsteht, beseitigt und die Karosserie spiegelglatt ist. Die letzte Arbeit ist das Polieren bzw. die Anbringung von Zierstreifen, eine Arbeit, die nur mit der Hand vollzogen werden kann und daher sehr geübte Fachleute erfordert.

Die Herstellung der Ganzstahl-Karosserie erfolgt nach den gleichen Fabrikationsgesetzen. Jeder Verfechter seiner Idee behauptet, daß seine Karosserie die größeren Vorteile hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit usw. aufzuweisen hat. Es ist noch nicht möglich, in diesem Widerstreit der Meinungen zu einem abschließenden Urteil zu kommen. Zweifellos hat das Fishersche System die größere Möglichkeit, der Karosserie weiche, geschwungene Formen zu geben und das Äußere der Karosserie selbst je nach der vorherrschenden Mode leichter und öfter zu ändern. Budd verwendet für die Karosserieteile seiner Ganzstahl-Karosserie Stahlbleche aus 0,8 mm dickem Stahl. Je nach der Größe des Stückes ist der Druck in der Presse verschieden. Das ist notwendig, damit die aus 99,5 % Reineisen bestehende äußere Haut durch den Preßvorgang keineswegs verletzt wird. Auch diese Ganzstahl-Karosserien können nur dann lohnend hergestellt werden, wenn die erforderlichen Absatzziffern, die wir übrigens in Europa bisher noch nicht besitzen, vorhanden sind.

Voraussetzung hierbei ist, daß mehrere Fabriken sich auf eine Rahmenlänge und Chassisform einigen. Leider begegnen wir in Deutschland auf den verschiedensten



Anordnung des rückwärtigen Sitzes bei der neusten Kellner-Karosserie

Seiten Widersprüchen gegen diese selbstverständliche Normung, weil die Automobilwerke befürchten, daß die Verwendung ein und derselben Karosserietype ihren Fabrikaten das äußere charakteristische Merkmal der Eigenart nimmt. Da sich die Anschaffung der erforderlichen Pressen für nur eine einzige Type in Deutschland auf ungefähr eine Million Reichsmark beläuft, so ist es selbstverständlich, daß mit einem öfteren Wechsel der Karosserie-Form nicht gerechnet werden darf. Amerika, das ganz andere Absatzmöglichkeiten für seine Karosserien hat, ist hierdurch in die glückliche Lage gekommen, heute die Karosserie-Mode vorschreiben zu können, weil es wohl imstande ist, seine Pressen nach nicht allzu langer, gut absehbarer Zeit durch andere für neuere Karosseriegewandungen zu ersetzen.

Man sagt den vorher beschriebenen beiden Karosseriearten nach, daß sie eine üble Beigabe besitzen: sie dröhnen. Dieses Dröhnen ist zwar nicht sehr laut, immerhin bildet der ganze Oberbau einen resonanzhohlen Raum, der ein leichtes, aber ständiges Geräusch verursacht. Um diesem Übelstand abzuweichen und um gleichzeitig die Elastizität und Anschmiegefähigkeit der Aufbauten wesentlich zu vergrößern, hat man in den Vereinigten Staaten eine Neuerung geschaffen und zwar dadurch, daß man nicht mehr Metall auf Metall zusammenschweißt, sondern die Paßkanten nach ganz bestimmten Formen falzt. In die entstehenden Hohlräume werden Gummibänder eingepreßt, erst dann werden die einzelnen Teile mechanisch miteinander verbunden.

Von diesen klangstumpfen Karosserien führt der nächste Schritt zu der völlig geräuschlosen Weymann-Karosserie. Die erste einschneidende Umwandlung war bei dieser Bauart die Verbindung der Sitzplätze mit dem Untergestell selbst, entgegen der bisher üblichen Befestigung mit der Karosserie. Letzterer bleibt nur noch die Aufgabe vorbehalten, den Insassen als schützende Umhüllung gegen Regen, Wind, Staub und Kälte zu dienen. Sie arbeitet daher nur noch mit ihrem Eigengewicht, das so leicht wie möglich gehalten werden kann, weil die schädlichen Erschütterungen und die zerstörenden Stöße nicht mehr auf sie übertragen werden.

Eine zweite umstürzende Änderung entstammt der Erfahrung Weymanns als des ehemaligen Flugzeugbauers. Die Weymann-Karosserie besteht nur aus einem Gerippe, dessen leichte, viereckige Holzspanten keine starre Verbindung aufweisen. Wo Bewegungen auftreten können, geben die elastischen Verbindungen nach, und geräuschlos vollzieht sich die Anpassung an die Unebenheiten der Straße. Die berüchtigten Längsschweller der Karosserie, die das Wagengewicht erhöhen und das leichte Federn des Untergestells verhindern, sind verschwunden. Bei der Bauart nach Weymann werden auf den Rahmen des Fahrgestells Querhölzer geschraubt, die an beiden Seiten das Untergestell überragen und an deren Enden Längsträger als seitliche Begrenzung der Karosserie befestigt werden. Auch bei diesen Verbindungen sind, wie überall bei der Weymann-Konstruktion, kleine Zwischenräume belassen, um die Reibung der einzelnen Teile auszuschließen.

An Stelle der festen Wände anderer Karosserien aus Holz oder Blech wird das Gerippe der Weymann-Karosserie mit Zaponstoff umkleidet, einem Produkt von außergewöhnlicher Haltbarkeit, das im Aussehen dem genarbten Leder gleicht. Auch hier ist der Grundgedanke der Leichtigkeit, Elastizität und der Geräuschlosigkeit gewahrt.

Trotz des durchschlagenden Erfolges, den die Weymann-Karosserie namentlich auf dem Verwendungsgebiet für Leichtkraftwagen von vornherein gehabt hat, konnten sich viele Automobilisten an das äußere Aussehen der mit Stoff bespannten Karosserie nicht gewöhnen. Namentlich nachdem die amerikanischen Wagen, wie wir bereits erwähnt haben, mit ihren leuchtenden Nitrozelluloselacken auf dem Plan erschienen. Auf der einen Seite wollte man auf die Leichtigkeit, Geräuschlosigkeit und Nachgiebigkeit der Weymann-Karosserie nicht verzichten, auf der anderen Seite verlangte man den in der Sonne funkelnden Glanz, den die Politur der amerikanischen Stahlbleche hervorruft. Weymann ist es gelungen, beide



Die bekannte Pariser Schauspielerin Nadège Picard und

Gegensätze auszugleichen. Seine Karosserien werden heute mit einem vollständig glatten Kunstlederbezug bespannt, die äußerlich in keiner Weise von lackierten Blechkarosserien zu unterscheiden sind. Mit diesem leichten, haarfilzartigen, Geräusch erstickenden Gewebe hat Weymann gewissermaßen den „weichen Stahl“ geschaffen, der fest und unzerstörbar ist und der jedmögliche Farbe gestattet, Himmelblau, Flammendrot oder Zartgrün, wie man sie sich nur wünschen mag.



der japanische Maler Fujita, haben ihre Wagen mit Eidechse ausschlagen lassen



Fasching im Auto

Von Jean L'Espèce

Karneval im Auto und Auto im Karneval — Begriffe, die manchem vielleicht nicht so recht in den Kopf wollen! Der heitere Fasching und das in seiner äußeren Form aus Zweckmäßigkeitsgründen hervorgegangene Auto mit seinem meist dunklen Anstrich? Aber beim Auto ist es wie bei allen Dingen. Es wird zu dem, was man daraus macht. Bei den Festzügen der Faschingszeit sitzt Prinz Karneval auf hohem Thron. Der Thron steht auf einem Wagen. Der Wagen wurde — alte Überlieferung verlangt dies — von sechs oder acht großen schweren dicken Pferden, meist Brauerpferden, gezogen. Macht es sich nicht viel schöner und lustiger, wenn der Prinz in seinem flotten Kraftwagen dahergefahren kommt, über den sich ein Thronhimmel aus Blumengirlanden wölbt und an dem in sinngemäßer Weise die Embleme des Jubels, des Frohsinns, der Narretei angebracht sind? Fort mit den alten Gebräuchen! Die Zeit verlangt ihr Recht. Und das Auto ist das Zeichen unserer Zeit. Vielseitig, wie es ist, hat es sich bereits den Fasching und seinen Erfordernissen angepaßt. Willig läßt es sich die buntfarbige Schellenkappe überstülpen. Kein Unfug, zu dem es nicht bereit wäre! Sein kräftiger Unterbau verträgt jeden Aufbau. Hier trägt es die Welt-



kugel, dort auf der Plattform eines Lastwagens steht ein Negerdorf, und die Wilden haben Platz genug, um ihre Kriegstänze aufzuführen. Anderswo ist es zur Sternwarte geworden. Ein Riesen-Fernrohr ragt gegen den Himmel. Dahinter sitzt der Sterndeuter und weissagt jedem, der sie vernehmen will, die Zukunft. In jeglicher Form und Gestalt tritt uns das Auto im Karneval entgegen. Auch das Motorrad ist vertreten, bei dem — es ist Fasching! — die Motorbraut nicht fehlen darf. Verliert man sie unterwegs, so wird man leicht eine andere finden. Wir schreiben ja Fastnachtstienstag! Welches Pferd vermöchte

Links: Autowagen im Festzug in Nizza

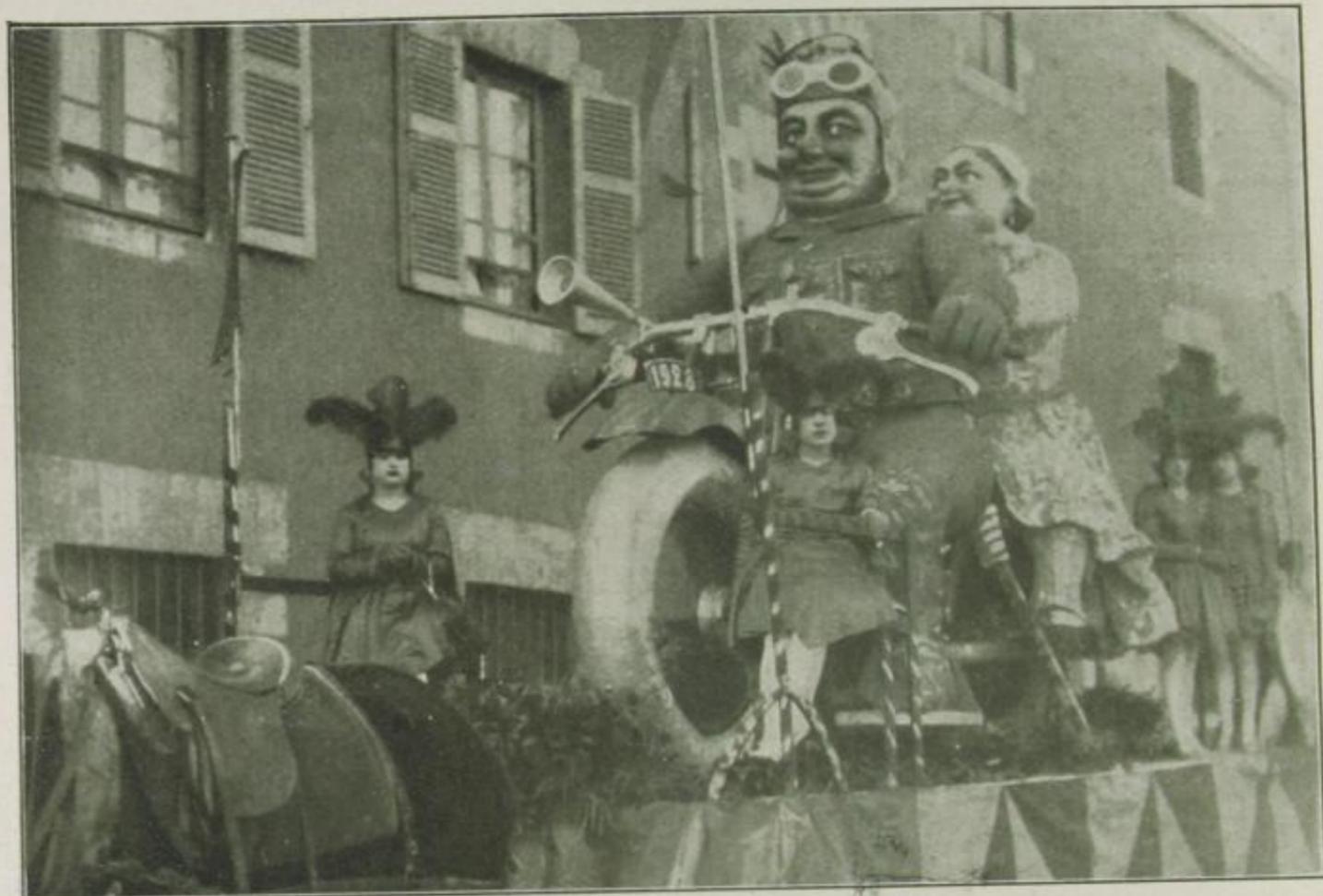


Mitte: Autofahrt im Karnevalkorso in den Straßen von Madrid

Rechts: Lastauto bei dem Karneval in Südamerika (Venezuela)

derartiges zu bieten? Gibt es vielleicht auf der ganzen Welt einen einzigen solchen Vierfüßer, der gleich den Sitz für die karnevalistische Interimsbraut mit auf die Welt brächte? Und nun gar erst die Kühlerfigur! Sie ist geradezu geschaffen, fröhliche





Das Motorrad im Faschingszug

Laune zu versinnbildlichen. Der Phantasie sind keinerlei Schranken gesetzt. Das ganze Tierreich, vom Ochsen und Esel angefangen, bis hinauf zu dem mit Recht so geachteten kostbaren Rhinoceros, stehen als Embleme zur Verfügung. Da kann man so manches zart andeuten, bei anderem wieder deutlicher werden. Wer es verstehen soll, was gemeint ist, und es verstehen will, wird es schon verstehen. Aber in allen Fällen: nichts für ungut! Es ist Karneval! Mit dem Tierreich ist diese Angelegenheit durchaus nicht erschöpft. Kein Ding, das nicht als Kühlerfigur Verwendung finden könnte, sofern ihm nur symbolische Bedeutung innewohnt. Ein Korso aus Autos — läßt sich überhaupt etwas Schöneres, Gefälligeres, in seiner Gestaltung Mannig-

taltigeres denken? Geht nach München, geht nach Nizza, geht an den Rhein, geht irgend wohin, wo Prinz Karneval sein Szepter schwingt, und ihr werdet erstaunt sein. Diese Mannigfaltigkeit der Gedanken, die hier zum Ausdruck kommen, dieser ständige Wechsel der Ideen und des Schmuckes. Da kommt ein ganzer Wolkenkratzer angerollt. Man vermutet kaum, daß ein Auto darunter steckt. Und gleich darauf ein riesiger Blumenstrauß, der sich auf geheimnisvolle Weise dahinbewegt, und aus dessen Blüten hübsche Mädchenköpfe nicken. Gleichfalls ein Auto, das für diesen Tag zur Unkennbarkeit maskiert wurde. Der eine Wagen verschwindet unter bunten Bändern. Der andere kommt ohne jeden Schmuck daher. Aber trotzdem dient auch er dem Dienst des lustigen Prinzen. Oben auf seinem Verdeck drehen sich heitere Paare — man hat es einfach zum Tanzboden gemacht. Wie mußte



Münchener Karnevals-Auto

man sonst brüllen, wenn man vom Wagen aus eine Rede an das versammelte Volk halten wollte. Im Auto läßt sich ein Mikrophon unterbringen, und auf ihm läßt sich leicht ein riesiger Lautsprecher befestigen. Hunderttausende können dann vernehmen, was karnevalistischer Geist ihnen zu offenbaren hat. Keine Idee, kein guter Einfall, kein glücklicher Gedanke, zu dessen Verwirklichung nicht das Auto dienstwillig zur Verfügung stünde. Es hat sich seinen Platz im großen Reiche des Prinzen

Die Kühlerfigur des Pessimisten



Die Kühlerfigur des Optimisten



....und des Hausfreundes



Links: Im Karneval dient das Dach als Tanzfläche
Rechts: Heimkehr vom Maskenball
Mitte: Katerfahrt

Karneval erworben, einen Ehrenplatz. Der Fasching ist ohne das Auto überhaupt nicht mehr denkbar. Darum ins Auto und los, hinein in den Trubel — es ist ja Fasching!



Am Aschermittwoch-Morgen

NACHTFAHRT

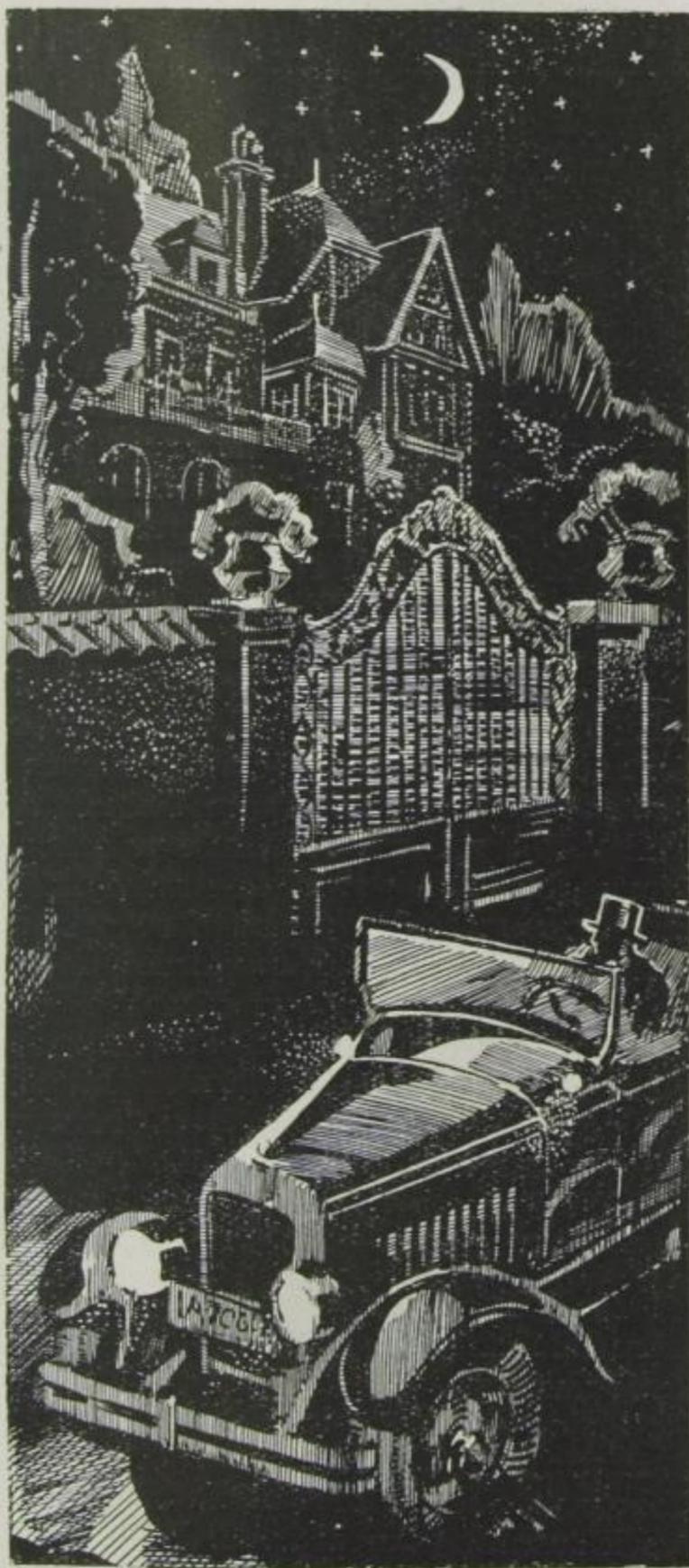
Die Geschichte einer glücklichen Panne!

Werner-Joachim Henrich

Nun waren es höchstens noch zehn Kilometer bis nach Haus. Der Mond schien so hell, daß man beinahe die Scheinwerfer ausmachen konnte. Der dunkle Schatten am Horizont mußte schon der Wald sein und von dort aus war die Chaussee gut. Ritschi kannte jeden Meter dieses Weges und gab mehr Gas. 90 — 100 — 110 — zeigte der Tachometer. Ein paar Hasen liefen über den Weg. Der Wind sang in den Speichen, es roch nach Erde und Wald. Links und rechts standen die Tannen wie eine schwarze Wand. Jetzt kam die Kurve. Einen Moment nahm Ritschi das Gas weg, dann ging er in die Kurve, daß die Reifen laut aufheulten. Noch einmal fuhr der Wagen eine kurze Strecke geradeaus, dann ließ er ihn auslaufen, fuhr rechts in den Park. Man hörte den Motor nicht mehr, nur der Kies des Weges knirschte leise, als der Wagen vor das Schloß fuhr.

Wie tot lag das Haus da, kein Fenster war erleuchtet. Ritschi überkam eine große Mutlosigkeit, er blieb im Wagen sitzen, starrte zu den dunklen Fenstern hinauf. Mit dieser Möglichkeit hatte er nicht gerechnet, er hatte bestimmt geglaubt, daß sie noch auf sein würde, hatte die Treppe heraufspringen und sie in die Arme nehmen wollen, und alles wäre wieder gut gewesen, aber nun? Das Personal wecken, — nachts um vier Uhr? Er war im Frack, — das war unmöglich!

Über den Bäumen flimmerten nur noch einzelne Sterne und im Osten fing es an grau zu werden. — Die ganze Fahrt war ein Wahnsinn gewesen! Man war ausgegangen mit einer größeren Party, hatte viel getanzt und auch getrunken, dann hatte er Irmgard nach Hause gefahren, — wie eine Rasende hatte sie ihn geküßt, — aber er war in seinen Gedanken schon längst



Wie tot lag das Haus da . .



Dann ging er, in die Wagendecke gehüllt, zu den Roggengarben

wo anders gewesen. Eine große Sehnsucht hatte ihn ergriffen, kurz verabschiedete er sich, und ohne sich umzuziehen war er losgefahren. In zwei Stunden bin ich bei ihr, hatte er nur gedacht — in zwei Stunden! Sie würde wach sein, er wollte sie in die Arme nehmen, mit aller Zärtlichkeit, die er für sie fühlte, wollte mit ihr sprechen. Sie hatte ja recht, au fond, aber er war doch nun einmal so, nur weil er sie liebte, konnte er nicht ertragen, wenn sie böse war. Ja er hatte es etwas toll getrieben, das war richtig, und immer hatte sie nur gelächelt, bis eben vor acht Tagen diese kleine Eifersuchtsszene kam, und sie abfahren wollte. Das hatte ihn gereizt, er war heftig geworden, hatte sie allein reisen lassen! Seitdem hatte er keine Nachricht von ihr, war in der Stadt geblieben, hatte weiter gebummelt, um nicht denken zu müssen, daß er im Unrecht war. Alles wollte er ihr sagen! Tausend Worte voller Liebe hatte er schon gesagt, auf der Fahrt, für sie bestimmt, und nun war alles dunkel im Schloß. Zu dumm! Wie konnte er auch annehmen, daß sie noch so spät auf sein würde? Vielleicht war sie überhaupt nicht hier? Ihm wurde kalt bei dem Gedanken und er schob ihn weit fort. Warum sollte er eigentlich das Personal nicht wecken? Schließlich war er doch der Herr des Hauses, — aber dann würden die Hunde anschlagen und sie aufwecken. Ritschi sah in den Autospiegel. Sein Gesicht war grau und übernächtigt im Dämmern des Morgens. Nein, so konnte er nicht zu ihr kommen, unmöglich! Aber wohin sollte er? Zurück in die Stadt? Ja, es gab keine andere Möglichkeit. Und drinnen im Haus schlief sie, — seine Frau. —

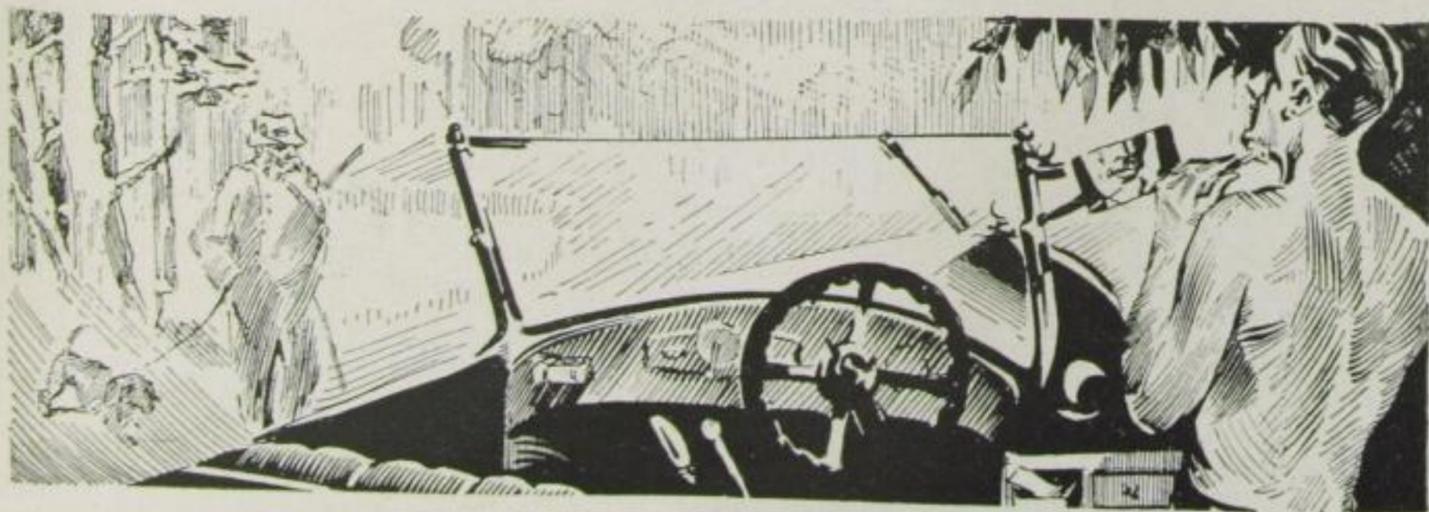
Leise ließ er den Wagen an und fuhr durch den Park zurück. Er war schrecklich müde, es war taghell jetzt, und nun sollte er noch 120 Kilometer zurückfahren? Nein! Ritschi fuhr in einen Feldweg hinein. Vielleicht war die kleine Jagdhütte an den Fischteichen offen? Aber auch das war eine Enttäuschung! Die Hütte war verschlossen. Nicht fünf Minuten konnte er mehr weiterfahren, er mußte schlafen, ganz egal wo. Langsam zog er seinen Frack aus, hing ihn über die Windschutzscheibe und legte Kragen, Weste und weiße Binde vorsichtig auf den Wagen. Dann ging er, in die Wagendecke gehüllt, zu den Roggengarben und schlief ein paar Minuten später

schon fest, während sein Frack hilflos im Morgenwind leise hin und her pendelte. —

Die Sonne brannte unbarmherzig heiß, als Ritschi erwachte. Wie spät mochte es sein? Seine Uhr war stehen geblieben. Die Scheinwerfer des Wagens brannten noch. Er erhob sich, machte das Licht aus, und warf einen boshaften Blick auf seinen Frack. Was nun beginnen? Der Sonne nach mußte es mindestens zwölf Uhr sein. Er konnte unmöglich mittags, im Frack, im Schloß erscheinen, ohne sich vor dem Personal lächerlich zu machen und nach der Stadt zurück, jetzt am Tage, — das war auch ausgeschlossen. Dabei fühlte er einen wahnsinnigen Hunger. Man müßte zuerst einmal baden, dachte er. Aber es dauerte lange, bis er sich entschloß in den Teich zu springen.

Nachdem er sich von der Sonne hatte trocknen lassen, entnahm er dem Auto-Necessaire einen Rasierapparat und rasierte sich nackend auf dem Trittbrett stehend. Ein Blick in den Autospiegel befriedigte ihn. So, jetzt sah er schon wieder menschlich aus. Wenn nur nicht der Hunger gewesen wäre, der sich nicht weglegen und nicht befriedigen ließ. Er kam allmählich in schlechte Stimmung. Er mußte verrückt gewesen sein, heut nacht. Es geschah ihm schon ganz recht, jetzt hilflos auf seinem eigenen Besitz keine Viertelstunde von seinem Haus, hungrig zu sitzen! Er hatte sich wie ein dummer Junge benommen! Er gab sich nicht gerade die zartesten Kosennamen, während er wütend um den Wagen herum lief und Selbstgespräche hielt.

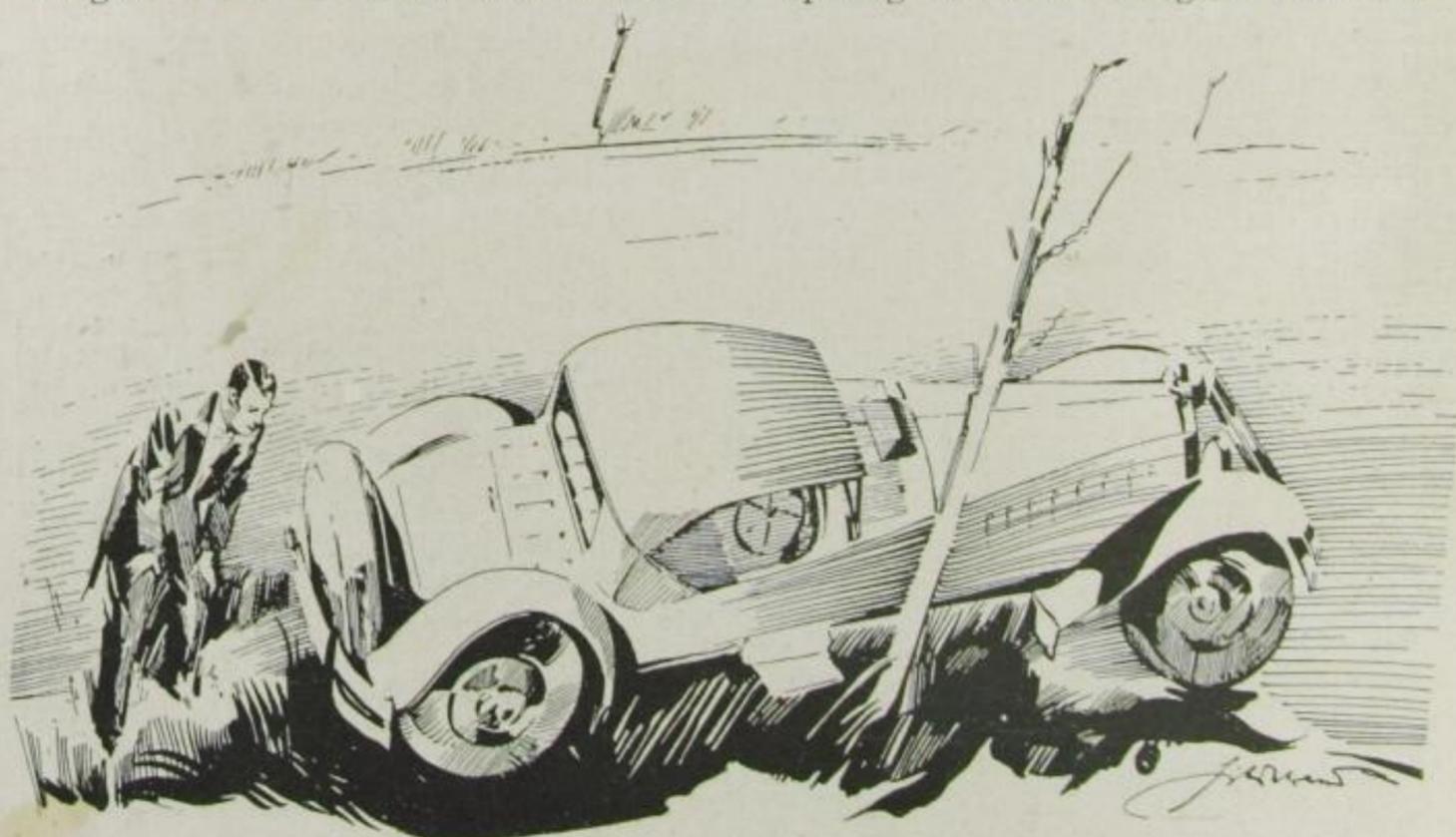
So sah ihn der Waldmeister Brummer, der die Teiche revidieren wollte. Nicht ein Wort brachte er aus der Kehle. Sein armer Herr, den er schon als Kind kannte, schien verrückt geworden zu sein. Sein Teckel, der der gleichen Meinung zu sein schien, zerrte verlegen an der Leine und war dafür, den Rückzug anzutreten. Endlich sah ihn Ritschi: „Brummer, alte Seele, wenn Sie einem Menschen erzählen, daß ich hier bin, geht es ihnen schlecht. Aber hören sie, sie müssen sofort zum Schloß und mir etwas zum Essen holen, und kein Mensch darf erfahren, für wen das ist, verstehen Sie? Und einen Schnaps bringen Sie mir auch mit, und vor allen Dingen Zigaretten! Sie werden das schon richtig machen und dann erkundigen Sie sich, was meine Frau macht, ob sie zu Hause ist und ob Gäste da sind. Machen Sie aber um Gottes willen schnell, sonst verhungere ich!“ Brummer strahlte wieder über das ganze Gesicht, er schien heilfroh zu sein, daß sein Herr noch nicht ganz verrückt schien und trabte mit seinen kurzen Beinen eilig davon, den Teckel hinter sich herziehend.



So sah ihn der Waldmeister Brummer

Nach kaum einer halben Stunde kam Brummer schwitzend und pustend zurück und zog aus den unwahrscheinlich großen Taschen seines alten Jagdrockes eine Flasche Kognak, mehrere Eier, eine ganze Wurst, ein Riesenstück Brot und ein leider etwas weich gewordenes Paket, das Butter vorstellen sollte. Ritschi stürzte sich mit Heißhunger auf die Sachen, während der Waldmeister Bericht über das Revier erstattete. „Und haben Sie gefragt, ob die Baronin im Schloß ist?“ „Jawohl“, sagte Brummer, „die Frau Baronin ist im Schloß, hat aber das Auto bestellt, und fährt in einer Stunde auf mehrere Tage in die Stadt!“ Mit einem Satz sprang Ritschi auf, „Brummer, Sie müssen mir anziehen helfen!“ Ritschi versuchte so schnell als möglich fertig zu werden, aber leider war Brummer zum Kammerdiener wenig geeignet. Der Kragenknopf fiel in den Sand, man mußte suchen, und der Teckel, der die Sache anscheinend für einen Witz hielt, trug zur Verwirrung noch einiges bei. Endlich hatte Ritschi seinen Frack wieder an. Mit einem übermütigen Lachen stülpte er sich den Zylinder auf, biß noch einmal kräftig in die Wurst, sprang in den Wagen und war ein paar Minuten später in einer Staubwolke verschwunden. Brummer schüttelte seinen Kopf, — er hatte wieder ernsthafte Bedenken.

Ritschi jagte auf der Chaussee, — er mußte unbedingt vor ihr, vor Violet in der Stadt sein. Also sie wollte zu ihm. Sie würde zu ihm kommen, wie er gestern zu ihr wollte. Ritschi freute sich bei dem Gedanken und lachte wie ein Junge. Nichts würde er ihr erzählen von dieser Fahrt heute nacht. Man würde heute abend ausgehen. Er malte sich ihre Fragen aus, seine Antworten, und war glücklich. Sie war doch der beste Kerl, den es gab. Wenn es ihm nur gelang, vor ihr in der Stadt zu sein. Bei diesem Anziehen war zuviel Zeit vertrödelt worden, und Violet fuhr schnell, hatte außerdem den stärkeren Wagen. Ritschi gab mehr Gas, schnitt die Kurven in wahn-sinnigem Tempo. Da, — er hatte nicht aufgepaßt, — die verfluchten Sommerwege, — er fühlte, wie ihm der Wagen wegrutschte, versuchte ihn herumzureißen, kam glücklich noch ein paar Zentimeter an einen Baum vorbei, doch noch einmal schleuderte der Wagen, noch einmal versuchte er ihn zu fangen, da kamen die Hinterräder in den Straßengraben, der Wagen stand! Passiert war nichts! Er sprang aus dem Wagen. Gott sei



... da kamen die Hinterräder in den Straßengraben, der Wagen stand! ..



Ritschi drückte sich tief in den Wagen, doch Violet hatte ihn schon erkannt

Dank, alles war in Ordnung, selbst die Reifen hatten gehalten. Bloß wie sollte er jetzt wieder aus dem Graben kommen? Ritschi setzte sich ans Steuer und versuchte herumzufahren, doch die Räder gruben sich in dem feuchten Boden immer tiefer. Wenn nur ein Fuhrwerk vorbei käme, daß ihn herausziehen könnte, oder, wenn ein paar Bretter in der Gegend wären, die er unter die Räder legen könnte! Aber nichts von alledem. Ritschi lief die Chaussee auf und ab, ohne etwas Geeignetes zu finden. Die Zeit verging. — Endlich fand er mehrere Holzknüppel, die er gebrauchen konnte, schob sie unter die Hinterräder, und versuchte wieder anzufahren. Der Wagen zog. Da rutschten die Räder von den Hölzern ab, und wieder saß er fest. Gerade wollte er es noch einmal versuchen, als ein scharfes Signal erklang. Er kannte den Ton. Violets Wagen jagte heran. Ritschi drückte sich tief in den Wagen, doch Violet hatte ihn schon erkannt. Die Bremsen quietschten ein wenig, Staub flog auf und keine drei Meter vor ihm hielt der Wagen! Violet saß allein am Steuer. Einen Moment sah sie ihn groß an, dann lachte sie furchtbar. „Was tust du hier, im Frack, mittags auf der Landstraße?“ „Ich wollte — — —“ Ritschi sann nach einer großen Lüge, aber dann, es half ja nichts, mußte er beichten. — Und als fünf Minuten später ihr Wagen wieder in rasender Schnelligkeit den Weg zurückfuhr, sagte Violet: „Wir werden bestimmt nicht nach Haus kommen, und auch gleich im Graben landen, wenn du nicht vernünftig bist!“ — — —

Aber sie kamen nach Hause. Viel später, erst, als die Sterne über den alten Parkbäumen im Verblässen waren und es wieder im Osten zu dämmern anfang, dachten die beiden an einen Wagen, der von ihnen vergessen, einsam auf der Landstraße stand.

Die Autostraße der Zukunft und ihre Bau

Von

Dr. Albert Neuburger



Oberflächenteerung einer Straße mit Hilfe von Teersprengwagen. Der eine Wagen mit gesenktem, der andere mit gehobenem Besen

Die meisten unserer Straßen stammen aus dem Anfang des neunzehnten Jahrhunderts. Nicht, als ob es vorher keine Straßen gegeben hätte, aber sie verdienen die Bezeichnung kaum, die wir heute mit diesen Begriff verbinden. Es waren mehr Wege, kunstlos angelegt und schlecht unterhalten. Wer auf ihnen eine Reise antrat, war mancherlei Gefahren ausgesetzt. Er wußte nie, wann er ankommen würde. Jeder Regenguß, jeder Frosttag konnte das Vorwärtskommen unmöglich machen oder doch so erschweren, daß beträchtliche Verzögerungen eintraten. Erst unter Napoleon I., der für seine Heere gute Straßen brauchte, wurde das Straßennetz Europas in weitem Umfange nach technischen Grundsätzen ausgebaut. Eine besondere Hochschule in Paris bildete Straßenbau-Ingenieure heran.

Diese alten napoleonischen Straßen sind es in erster Linie, die auch heute noch das Entzücken des Auto-



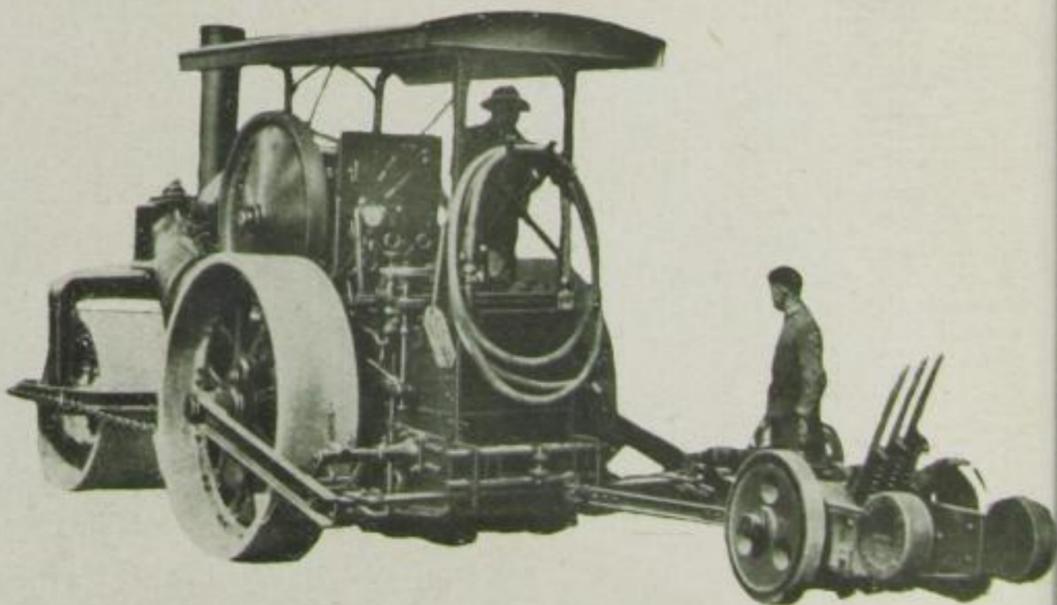
Maschine zum Teeren von Straßen



Neuzeitlicher Straßenbau.
Selbstfahrende Druckluftanlage zum Kaltasphaltieren von Landstraßen

mobilitäten hervorrufen. Als die Eisenbahn kam, verödeten sie. Das Auto hat den Verkehr auf ihnen zu neuem Leben erweckt. Sie sind derart gut gebaut, daß sie die Jahrzehnte gut überstanden, die seit ihrer Herstellung verflossen sind. Glatt und flott gleitet unser Wagen auf ihnen dahin.

Aber soviel Vergnügen sie uns, insbesondere im Verhältnis mit andern Straßen bereiten — darüber wird sich jeder denkende Automobilist klar sein, daß mit ihnen keineswegs alles erreicht ist, was für den Kraftwagenverkehr geschaffen werden muß. Zahlreich sind in Anbetracht dessen, was der Automobilist verlangen kann, ihre Fehler. Zur Zeit, als sie gebaut wurden, bewegten sich auf ihnen verhältnismäßig leichte, von Tieren gezogene Lasten mit einer gegen heute äußerst geringen Geschwindigkeit dahin. Dafür reichte ihre Decke aus. Angesichts der heutigen Geschwindigkeiten, des Gewichts unserer Wagen und insbesondere der Lastkraftwagen, sowie angesichts ihrer konstruktiven Verhältnisse genügen sie aber nicht mehr. Die Straßendecke hält den gesteigerten und immer weiter steigenden Beanspruchungen nicht stand. Sie nützt sich zu rasch ab, entwickelt viel Staub und bekommt Löcher. Wenn sie vorher durch das Auto mehr oder minder



Fahrbarer Straßenaufreißer für die
Teerung von Straßen



Asphalt-Macadam-Straße in der Villenkolonie Frohnau bei Berlin.
Die Straße ist selbst bei starkem Autoverkehr staubfrei

angegriffen wurde, so wirkt sie jetzt umgekehrt zerstörend auf die auf ihr verkehrenden Wagen. Die Erschütterungen wachsen, denen diese ausgesetzt sind. Das Material wird zu sehr beansprucht. Die Lebensdauer der Einzelteile und des ganzen Wagens wird verringert.

Dann aber ist die Straße zu reich an Kurven und an Übergängen. Starke Wagen können niemals die Geschwindigkeiten entwickeln, die ihr Motor zuläßt. Wenigstens nicht auf längere Zeit. Schon kommt wieder eine unübersichtliche Kurve! Dort wieder ein Einschnitt, der den Blick sperrt und ein Übergehen auf ein langsames Tempo notwendig macht. Dann eine Kreuzung mit einer anderen Straße — abermaliges Abstoppen! So geht es unentwegt. Der Fahrer ermüdet. Die Fahrt wird verlangsamt. Der Wagen und der Motor werden höher beansprucht, als dies bei besserer, insbesondere bei gerader Straße, nötig wäre.

Alle diese Gründe haben dazu geführt, daß man allmählich mit dem Umbau unserer Straßen beginnt. Eine „Zukunftsstraße“ ist im Entstehen begriffen, die teils durch den vollkommenen Neubau von ausschließlichen Automobilstraßen, teils durch die Umgestaltung der alten Straßen geschaffen wird, soweit diese sich dazu eignen.

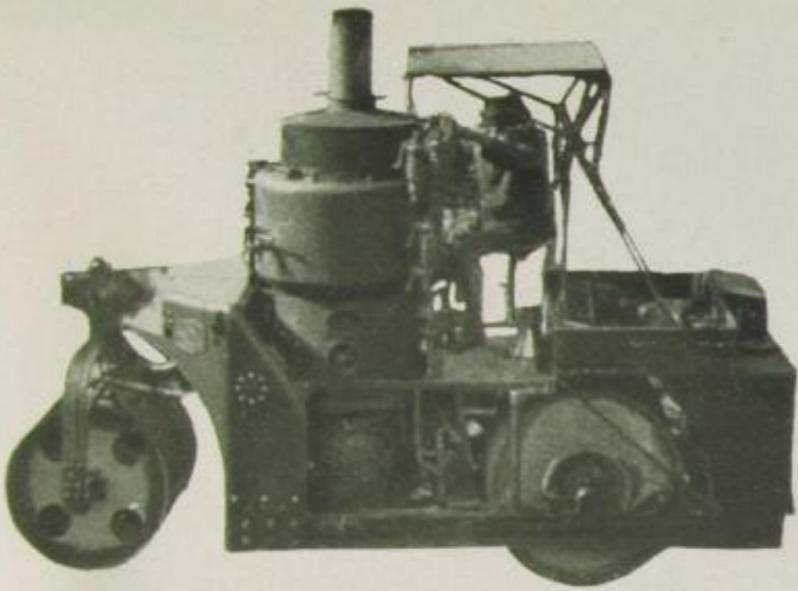
Mit dem Teeren dieser alten Straßen hat es begonnen. Man goß den Teer, — vielfach auch Asphalt oder eine sonstige bituminöse Masse — aus und verteilte ihn. Er verbindet sich mit der Straßendecke und dem auf ihr liegenden Staub zu einer festen Schicht und verhütet das weitere Zermahlen sowie das Aufwirbeln der von ihm eingeschlossenen Bestandteile. Um nun die Teerung der Straßen rasch und gründlich durchführen zu können, sind besondere Teersprengwagen gebaut worden, die sowohl die Verteilung des Teers auf der Straßenoberfläche, wie auch deren Glättung übernehmen. Die Teermaschinen bestehen aus einem Kessel, der den Teer aufnimmt und der durch Heizung ständig heiß erhalten wird, so daß der Teer flüssig bleibt. Vom Teerbehälter aus fließt der Teer auf die Straße. Vorn an den Wagen

sind heb- und senkbare Besen angebracht, die den noch heißen Teer sofort erfassen und ihn zu einer gleichmäßigen Schicht ausbreiten, die dann alle Bestandteile der Oberfläche aufnimmt und festhält. Beim Erkalten erhärtet der Teer und die Straßendecke kann schon bald danach befahren werden (System: Straßenbau-Gesellschaft Zoeller, Wolfers & Droege). Bei der Teerung geht man, um Behinderungen des Verkehrs zu vermeiden, gewöhnlich in der Weise vor, daß man erst die eine Hälfte der Straße vollkommen teert und dann die andere. Nach der Teerung wird, so lange der Teer heiß ist, Kies oder grobkörniger Sand über die geteerte Fläche gestreut, der gleichfalls festgehalten wird und ihre Abnutzung hindert. Auch Asphaltmakadam findet man bereits häufig. Mannigfaltig die Arten der zur Herstellung der verschiedenen Straßendecken verwendeten Maschinen. Außer den schon erwähnten werden fahrbare Druckluftanlagen zum Kaltasphaltieren von Landstraßen verwendet (System Knorrbremse). Auch Hochdruck benutzt man zur Bewegung des Teers. Dampfwalzen (System Henschel & Sohn) beginnen und vollenden das Werk.

Dem Teer ist bei der Ausgestaltung der Zukunftsstraße durch den Beton ein erheblicher Wettbewerb erwachsen. Besonders in Amerika hat man schon große Strecken betonierter oder zementierter Straßen. Hier ergibt sich die Schwierigkeit, daß die Straße im Winter großer Kälte ausgesetzt ist, während im Sommer die Sonne auf sie niederbrennt. Im ersteren Fall zieht sich der Beton zusammen, im letzteren dehnt er sich aus. Dadurch können Risse und Sprünge entstehen. Man hat nun besondere Betonarten für den Straßenbau verwendet. In der Nähe von Berlin, in Adlershof, wurde vor einiger Zeit eine Straße aus Rhoubenit-Beton von der Wayss & Freytag A.-G. hergestellt. Der Rhoubenit-Beton ist eine Erfindung von Robert Houben in Brüssel und ist auch in Belgien und Frankreich schon zur Verwendung gelangt. Er besteht, wie gewöhnlicher Beton, auch aus einem Gemenge von Zement mit Kies oder Steinschlag. Um jedoch das Rissigwerden zu vermeiden, sind noch bestimmte Bestandteile, vor allem Teer, Asphalt, eine Fasermasse bzw. Sägespäne beigemischt. Die mit dem Asphalt und Teer getränkten Sägespäne nehmen Wasser auf, das sie dann später wieder abgeben, wodurch der Beton feucht erhalten wird. Bei der Herstellung der Straße wird ein Mischer für den Beton verwendet, bei dem die Zugabe des Wassers zum Gemisch im richtigen Verhältnis vollkommen automatisch erfolgt. Der Beton wird durch einen fünf Meter langen Ausleerer unmittelbar auf die Straßendecke gebracht. Dann wird mit einer Walze besonderer Konstruktion nachgewalzt. Es folgt Nachstampfen mit Holzstampfern unter Verwendung eines Richtscheites, wodurch das richtige Profil der Straßendecke hergestellt wird. Schließlich wird die Oberfläche mit Hilfe eines Gummibandes „abgezogen“, so daß sie glatt wird und endlich mit Handreibern nachgeglättet. So entsteht eine vollkommen ebene Fahrbahn, die keinerlei Erhöhungen und Vertiefungen aufweist, deren Oberfläche hinreichend rauh ist, um ein Gleiten zu verhüten und die vor allem in sehr kurzer Zeit hergestellt werden kann.

Mit der Straßendecke allein ist es aber nicht getan! Die alten Straßen sind zu gewunden. Man legt sie deshalb vielfach gerade, so daß auf weite Strecken hin ein Überblick möglich ist. Die Straßenkreuzungen im Niveau werden in Unterführungen umgewandelt. Neuerdings ist auch die Forderung erhoben worden, die Zukunftsstraße für den Automobilverkehr um die Dörfer herum zu führen, da gerade in diesen trotz aller Vorsicht der Fahrer verhältnismäßig viele Unglücksfälle zu verzeichnen sind.

Außerdem aber sind viele Straßen nicht breit genug. Will man sie ver-



Rhoubenit-Betonstraße.
Abwalzen mit Tenderwalze

das mit Stahlrohrstützen unverrückbar im Erdreich festgestellt werden, und dessen Motor auf die verschiedenartigsten Einrichtungen arbeiten kann. An derartigen Einrichtungen

breiten, so müssen Bäume versetzt, Fernsprech- und Telegraphenleitungen verlegt und mancherlei sonstige Arbeiten ausgeführt werden. In Amerika hat man nunmehr eigene Wagen hergestellt, um diese Arbeiten maschinell durchzuführen. Ein derartiger Wagen stellt ein Lastauto dar,



Rhoubenit-Betonstraße.
Abwalzen mit Landenwalze



Rhoubenit-Betonstraße.
Mischen und Aufbringen des Betons.
Im Hintergrund die Mischmaschine

ist zunächst ein Erdbohrer vorhanden. Er kann hinten zwischen den beiden Hinter-



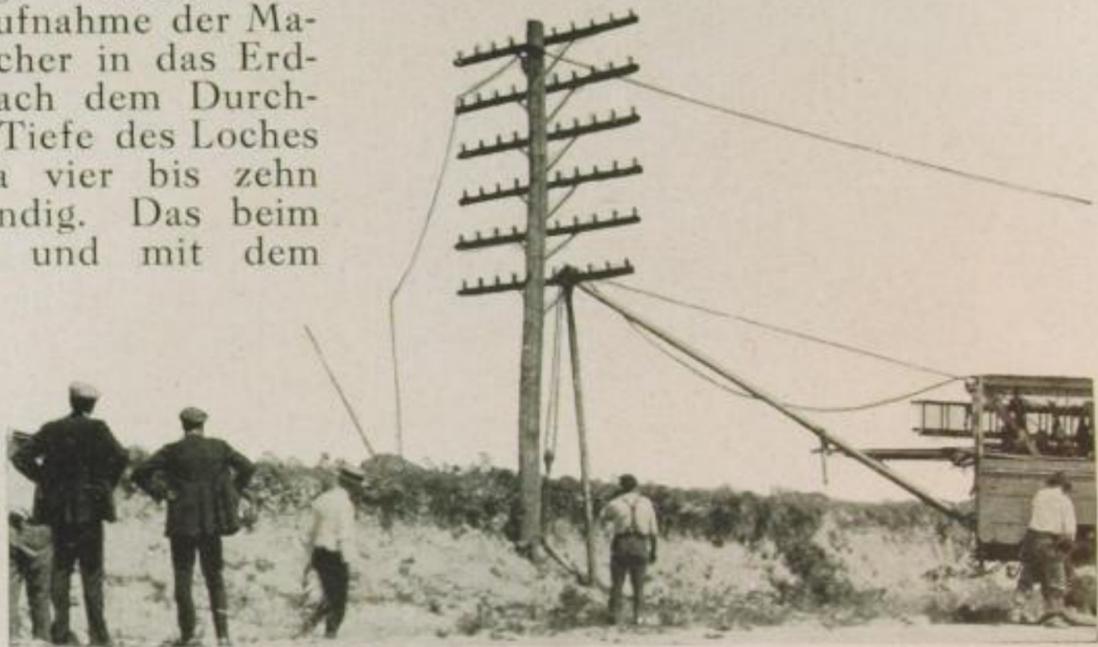
Rhoubenit-Betonstraße.
Stampfen des Betons mit Holzstampfen



Links: Rhoubenit-Betonstraße.
Nachglätten des Betons mit Handreibern

*

rädern ausgelegt werden und bohrt die zur Aufnahme der Masten nötigen Löcher in das Erdreich ein. Je nach dem Durchmesser und der Tiefe des Loches sind dazu etwa vier bis zehn Minuten notwendig. Das beim Bohren gelöste und mit dem Bohreremporgeförderte Erdreich wird durch die im Hochziehen erfolgende Drehung rings um das Loch herum abgelagert, so daß es zum Zuschaufeln bequem bereit liegt. Das Zuschaufeln muß allerdings nach wie vor mit der Hand gesche-



hen. Des weiteren enthält der Wagen einen Kran, über den ein Zugseil läuft. Das Zugseil kann vom Motor auf eine Trommel aufgerollt und von ihr abgewickelt werden.

Dies ermöglicht es, Telegraphenstangen rasch aus dem Boden zu reißen und sie schnell wieder in das vorgebohrte Loch einzusetzen. Dabei brauchen die Leitungsdrähte nicht abmontiert zu werden. Allüberall, auf allen Straßen ein lebhaftes Arbeiten, ein Schaufeln,

Graben, Baggern — die Zukunftsstraße entsteht! In dem Maße, wie ihre Ausdehnung zunimmt, wachsen auch Sicherheit und Genuß für den Automobilisten!

Oben:

Spezialkran zum Aufstellen von Leitungsmasten. Der Kran zieht einen Telephonmast mit allen Leitungen aus dem Boden

*

Mitte:

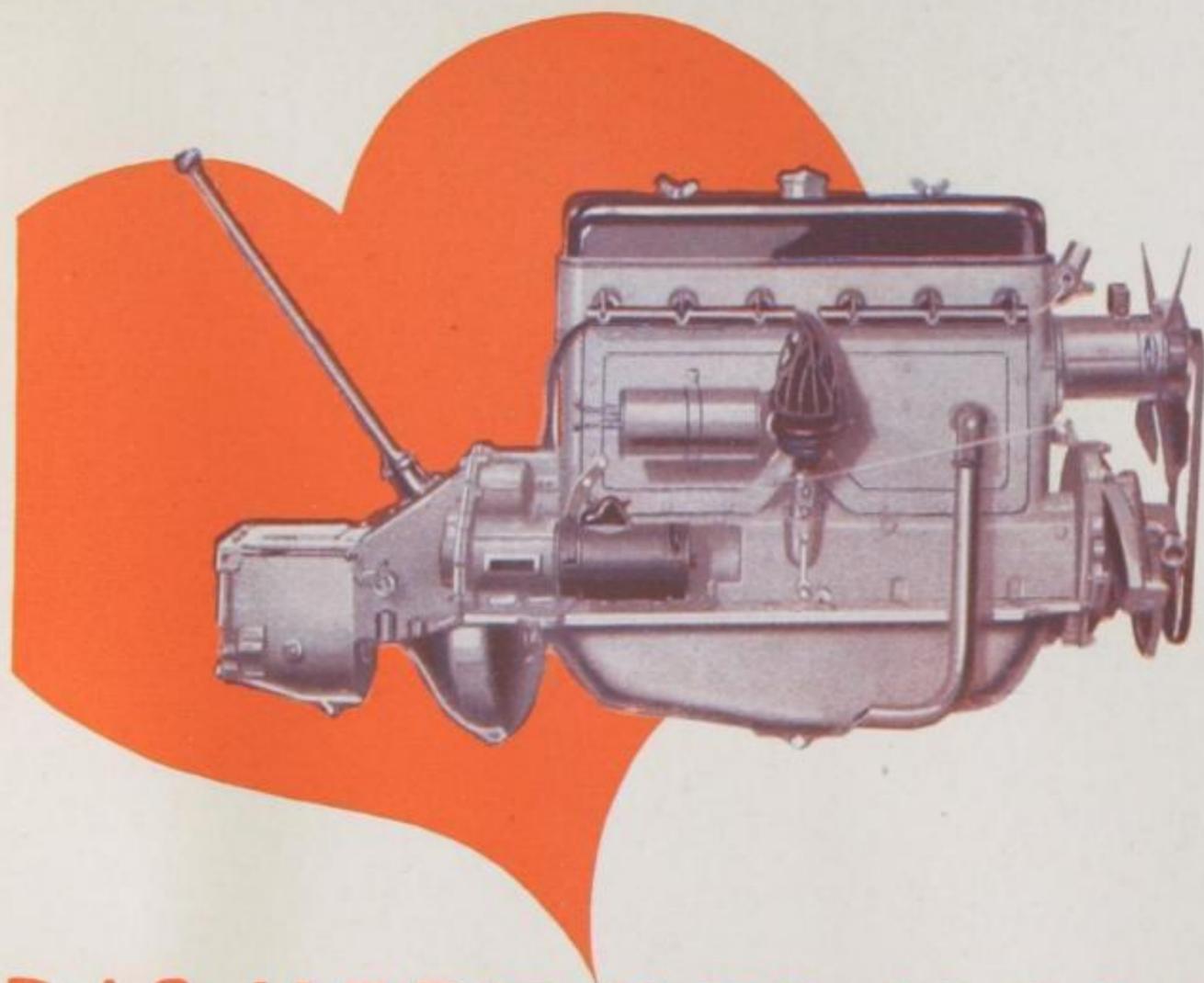
Spezialkran zum Aufstellen von Masten vom Transportkarren aus arbeitend

*

Unten:

Spezialkran zum Aufstellen von Leitungsmasten. Arbeit unter schwierigen Verhältnissen





DAS HERZ DES NASH: DER ZWILLINGSZÜNDUNGSMOTOR

Ein jeder Pulsschlag in ihm atmet Kraft — gib! Leistungsfähigkeit, die ragend seine Überlegenheit beweist! Welches Tempo Sie auch wählen mögen, ob auf guter oder schlechter Straße — ob im Gebirge oder im Getriebe der Großstadt — seine Energiequelle ist unversiegbar — die Basis seiner Leistung ist seine bahnbrechende Konstruktion!

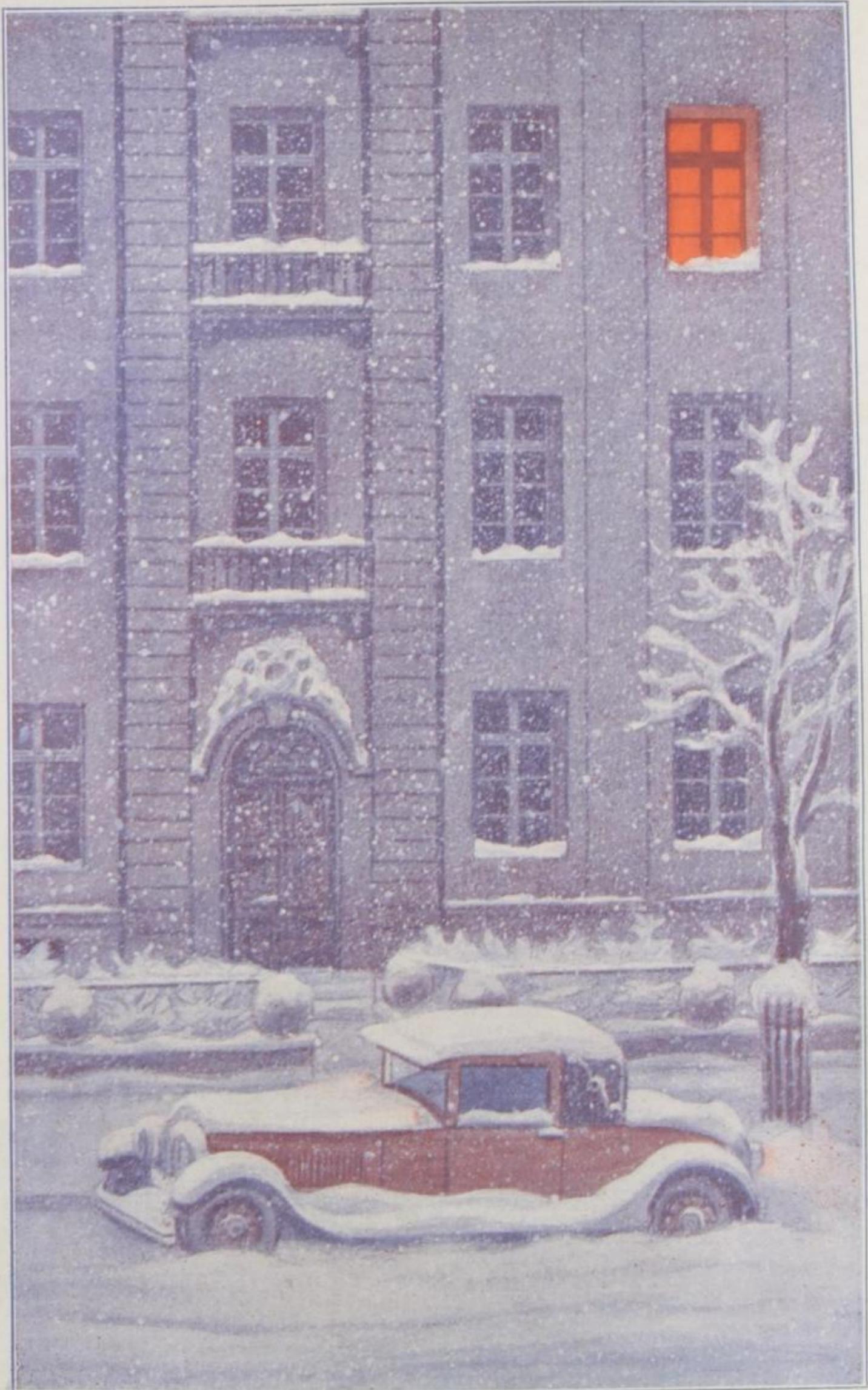
Zwei Zündkerzen an jedem Zylinder versehen, anstatt der üblichen einen, ihren genau geregelten Dienst und sorgen für schnelle und restlose Verbrennung des komprimierten Gasgemisches.

Brennstoffersparnis und höhere Leistungsfähigkeit — ein ruhiger und ausgeglichener Gang des Wagens, der wie von Gigantenkraft getragen dahingleitet: Eine Serie von den vielen Vorzügen der Advanced- und Special-Serie, die neben dem kleinen Preis nur einer ideal vereint — EINER nur

NASH

MODELL 1929

GENERAL-DEPOT FÜR DEUTSCHLAND:
HANKO G.M.B.H. / KOBLENZ A. RH.



Sasanova
Zeichnung von Erwin Nechenberg



Aus der Rede des Präsidenten des Schweizer Automobil-Clubs in Zürich:
„In wenigen Jahren wird jedes Kind wohlhabender Eltern sein Auto haben . . .“

1003



Waschtag

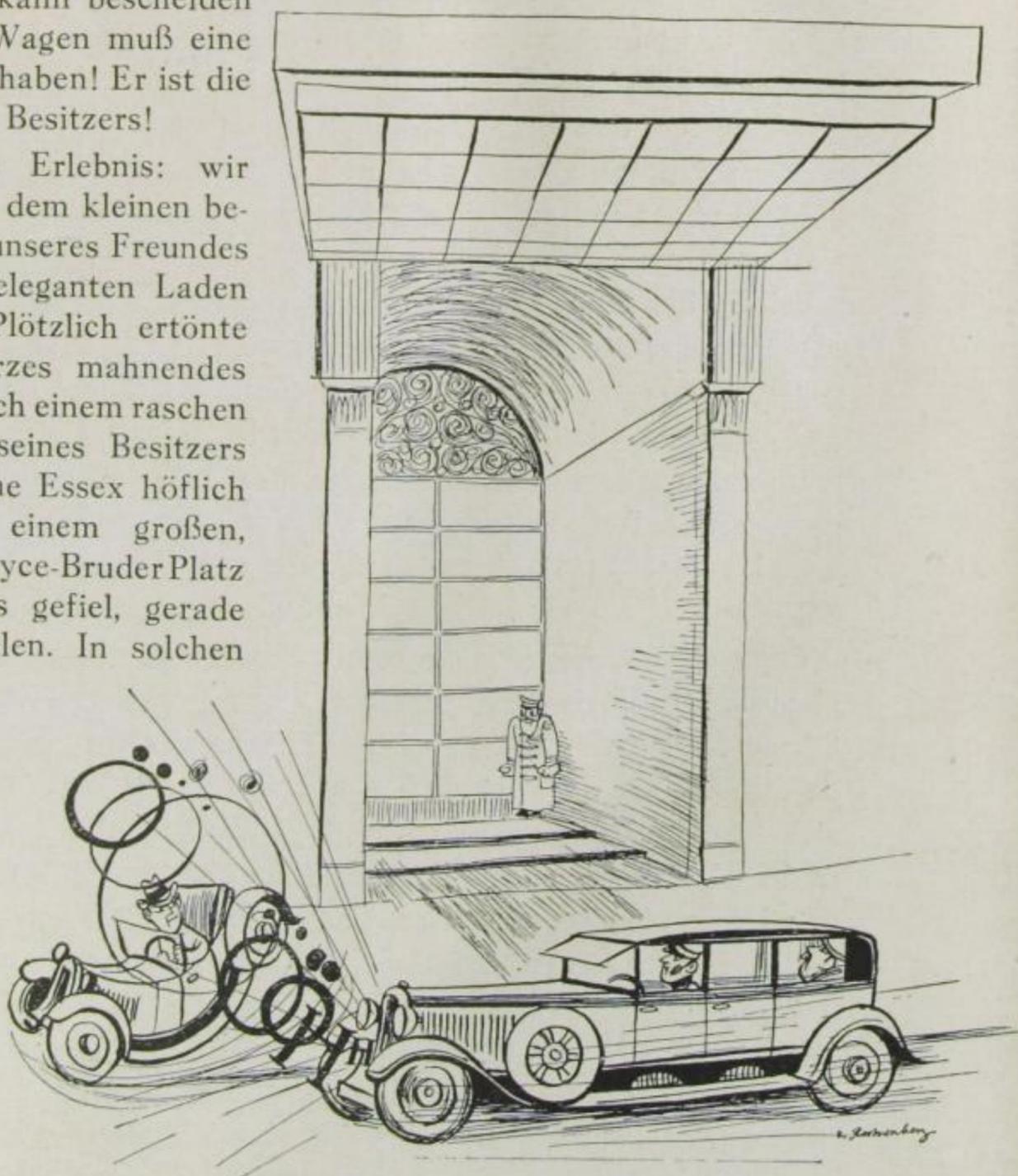
Zeichnung von Paul Selemann

Autofahren in New York

Von Ise Gropius

Wir lernten als Kinder in der Schule, daß im Mittelalter die Kleidung eine genau nach Rang und Würden abgestufte Angelegenheit war. Man trug das Ritter-, das Bürger-, das Bauerngewand! Diese kennzeichnende Aufgabe hat heute in den Vereinigten Staaten das Auto übernommen: Man „trägt“ einen Cadillac, einen Buick, einen Ford! Und es gilt als ebenso unmöglich, sich über wie unter seinen Verhältnissen zu „tragen“. Ein gut-situierter, solider Kaufmann fährt keinen Rolls Royce, weil man ihm das als Snobismus auslegen würde und ein avancierter Mensch zeigt sich nicht mehr mit einem Ford! Es würde ganz verkehrte Schlüsse auf seine Situation zulassen. Das Auto hat die ehemaligen Repräsentationspflichten des Hauses übernommen; man kann bescheiden wohnen, aber der Wagen muß eine bestimmte Qualität haben! Er ist die Visitenkarte seines Besitzers!

Ein persönliches Erlebnis: wir hielten wartend mit dem kleinen bescheidenen Wagen unseres Freundes vor einem großen eleganten Laden nahe der 5th ave. Plötzlich ertönte hinter uns ein kurzes mahnendes Hupensignal und nach einem raschen Orientierungsblick seines Besitzers schob sich der kleine Essex höflich von dannen, um einem großen, strahlenden Rolls-Royce-Bruder Platz zu machen, dem es gefiel, gerade dort halten zu wollen. In solchen Momenten nämlich endet die Freiheit des amerikanischen Staatsbürgers! Jede Diskussion ist hier überflüssig, denn es liegt für den Kenner auf der Hand, daß man in bestimmten Gegenden — z. B. auch vor sehr vornehmen Hotels — mit einem kleinen billigen Wa-



... schob sich der kleine Essex höflich von dannen, um einem großen strahlenden Rolls-Royce-Bruder Platz zu machen ...

gen nicht gern gesehen ist und daß bei einem Streitfall die Chancen für den großen Wagen ungleich günstiger sind. Man räumt still das Feld und schwört sich nicht etwa eines Tages Rache zu nehmen an dem stolzen Besitzer des Rolls Royce! Nein, das wäre ja europäisch gedacht! man schwört sich also, spätestens im nächsten Jahr einen ebensolchen Rolls Royce zu besitzen!

Man sieht also, welch wichtige Rolle diese respektablen, maschinellen Haustiere spielen, und der Amerikaner tat daher das Nächstliegende und schaffte diesem ständigen Freund und Begleiter eine eigene Sprache. Wir in Deutschland kennen nur „hupende“ Autos, in Amerika aber sprechen, schimpfen, warnen, locken diese Geschöpfe in den zartesten Abstufungen, wie die Lage es gerade erfordert. In New York gibt es überhaupt nur eine einzige Signalart, aber wie vielfältig sind die Ausdrucksmöglichkeiten dieses Instruments! Das leise, warnende Knurren, mit dem sich ein Wagen dem andern bemerkbar macht! Die zarte, unverbindliche Anfrage an ein schönes Mädchen, ob es geneigt sei, ein Stückchen mitzufahren! Der scharfe, kurze Empörungsschrei, wenn ein Chauffeur durch schlechtes Fahren die Sicherheit der anderen gefährdet! Und das böse, langgezogene Heulen, wenn die Stockung an den Straßenkreuzungen allzu lange dauert! Wem es einmal passiert ist, an einem sehr belebten Verkehrspunkt wegen irgendeines Fehlers vom Schutzmann angehalten zu werden, der wird sich dieser Situation stets voll Schrecken erinnern! Er steht als armer Sünder und Zielscheibe aller Blicke in der Mitte, während der ganze Verkehr für einen Moment abgestoppt wird, und von vier Seiten funkeln ihn die Augen ungezählter Wagen an! Die höfliche Zurechtweisung des Polizisten ist dabei das geringste Übel! Es wird ja nicht beabsichtigt zu strafen und zu bevormunden, sondern zu erziehen, und man läßt daher die verfahrenere Situation durch sich selbst wirken. Keine noch so schroffe Rüge des Polizisten könnte soviel reuige Einsicht erzielen, wie das Bewußtsein, zwei Minuten den Riesenverkehr einer Weltstadt aufgehalten zu haben!

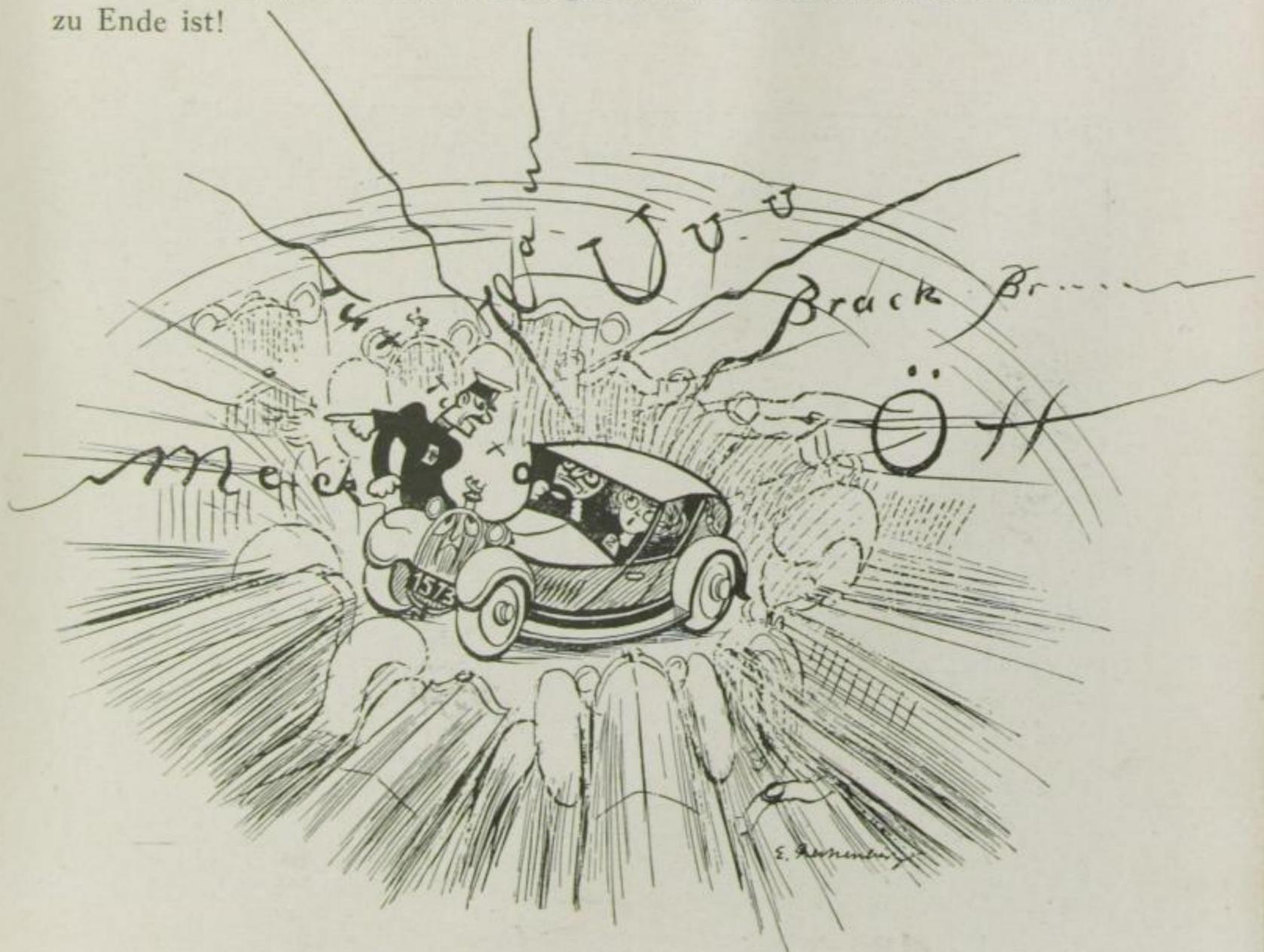
Oder man stelle sich den unglücklichen Aushilfspolizisten vor, der dem abendlichen Vergnügungsverkehr nicht gewachsen ist und verzweifelt das Chaos zu entwirren versucht, während aus den Seitenstraßen das ungeduldige Bellen der wartenden Autos auf ihn losdröhnt! O, man versteht sich verständlich zu machen in New York, wenn irgend etwas nicht klappt, und es klingt um so aufreizender, als für gewöhnlich äußerst sparsam mit der Hupe umgegangen wird, damit sie in wichtigen Fällen auch wirksam bleibt. Der normale Verkehr spielt sich fast lautlos ab.

Ebenso entwickelt wie die Hupensprache ist die Zeichensprache! Da das mechanische Hilfsmittel des Richtungspfeiles nicht existiert, muß alles mit der Hand angegeben werden, was im Winter und bei regnerischem Wetter durchaus nicht zu den Annehmlichkeiten gehört. Aber es ist interessant zu sehen mit wie winzigen, unauffälligen Handbewegungen der ungeheure Verkehr reguliert wird und wie geschmeidig und anpassungsfähig

der Polizist eingreift! Er hat große Machtbefugnisse und handelt weniger nach Instruktionen als einfach und sinnvoll nach seinem gesunden Menschenverstand.

Übrigens kann man am Alter des „cop“ fast immer erkennen, wie kompliziert der Verkehr ist, den er zu regeln hat! Den schlimmsten Stellen sind nur wenige, meist schon grauhaarige Leute gewachsen; es gehört weniger jugendlicher Elan, als ruhige Überlegenheit und unerhörte Routine dazu.

Alle Welt kennt die Bilder des New Yorker Schutzmanns, wie er unbekümmert den ganzen rasenden Verkehr anhält, um ein Kind sicher durch die von ungeduldig zitternden Maschinen gesäumte Furt hindurchzuleiten. Man hat auch hier und da versucht, die übertriebene amerikanische Höflichkeit gegen Frauen und Kinder lächerlich zu machen! Wer es erlebt hat, denkt anders darüber. Es ist mehr als Höflichkeit, was alle diese nervösen, eiligen Geschäftsleute geduldig warten läßt: sie erleben das Schauspiel der liebevollen Geste und fühlen ihre unmittelbare belebende Wirkung! Das tobende, harte, kalte Verkehrsleben der Riesenstadt hält einen Moment den Atem an, um die Menschlichkeit triumphieren zu lassen! Einen Augenblick nur! Aber er zeigt, daß man wohl begreift, wo die Herrschaft der Maschine zu Ende ist!



... der wird sich dieser Situation stets voll Schrecken erinnern!

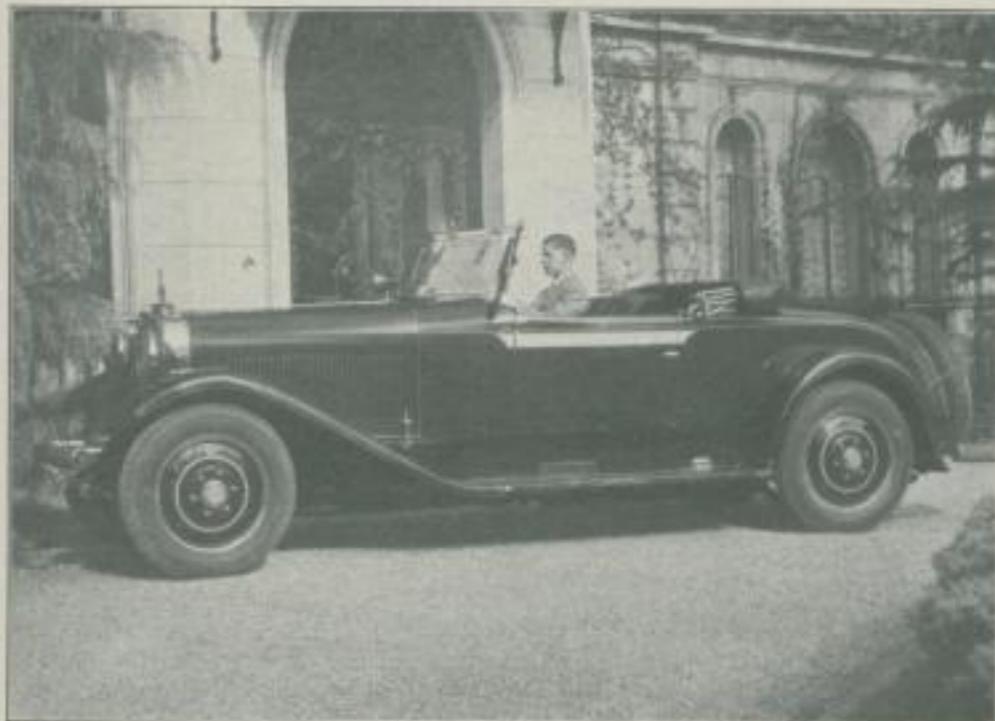


8/38 PS 6 Zyl. Mercedes-Benz Innenkreuz-Limousine



Betty Amann

20/110 PS 8 Zyl. Cadillac-Cabriolet



Gerling jr.

120 PS 6 Zyl. Maybach Roadster

Papier-Karosserie



12/55 PS 6 Zyl. Daimler Innenkreuz-Limousine

Die bösen Strafmandate

Von Zivilingenieur Wolfgang Vogel

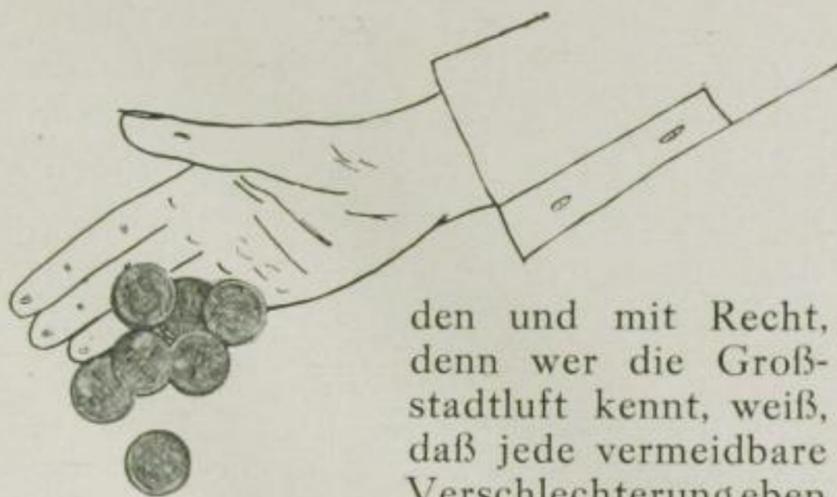
Unsere Bildertafel gibt einen Überblick, wie sich im letzten Berliner Berichtsjahre die wegen der verschiedenen Delikte erteilten Strafmandate verhältnismäßig verteilen, und zwar nach ihrer Anzahl sortiert, nicht etwa nach der Höhe der Beträge. In letzterer Beziehung huldigen die Behörden, wie wir wissen, einem ganz unkaufmännischen Prinzip. Im geschäftlichen Leben gilt der Satz: „Engros billiger“. Ganz entgegengesetzt hierzu pflegt die Behörde im Wiederholungsfalle begangene Kraftfahrer„untaten“ immer energischer zu rächen. Als Kennzeichen sind im Bilde den verschiedenen Säulen kreisförmige Schilderchen angehängt, welche die „Untat“ näher präzisieren.

Der erste Opferstock (a 20 678 Strafmandate) entspricht der Universalrubrik: „Übertreten der Verkehrs- oder Droschkenordnung“. Gleich darauf kommen die „Opfer“ für unvorschriftsmäßiges Fahren (b, 12988).

Die dritte Säule (c) entspricht den Strafmandaten für ungenügende oder fehlende Beleuchtung des hinteren Nummernschildes. Es ergingen deshalb 5221 Strafen. Das ist eine erschreckend hohe Zahl. Wenn man aber kritisch die abendlich in einer Hauptverkehrsstraße vorbeieilenden Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Nummernschilder betrachtet, so wird man sie verständlich finden. Viele Fahrer scheinen ein Strafmandat unter allen Umständen für so gewiß zu halten, daß sie Schutz dagegen nicht etwa in Befolgung der Vorschriften, sondern lediglich dadurch zu erreichen suchen, daß sie ihren Erkennungszeichen durch schlechte oder Nicht-Beleuchtung eine Art Tarnkappe aufsetzen. Daß sie bei solchem Tun den Teufel mit Beelzebub austreiben, beweist die hohe Zahl der für solche „Tarnkappenträger“ ergangenen Strafmandate.

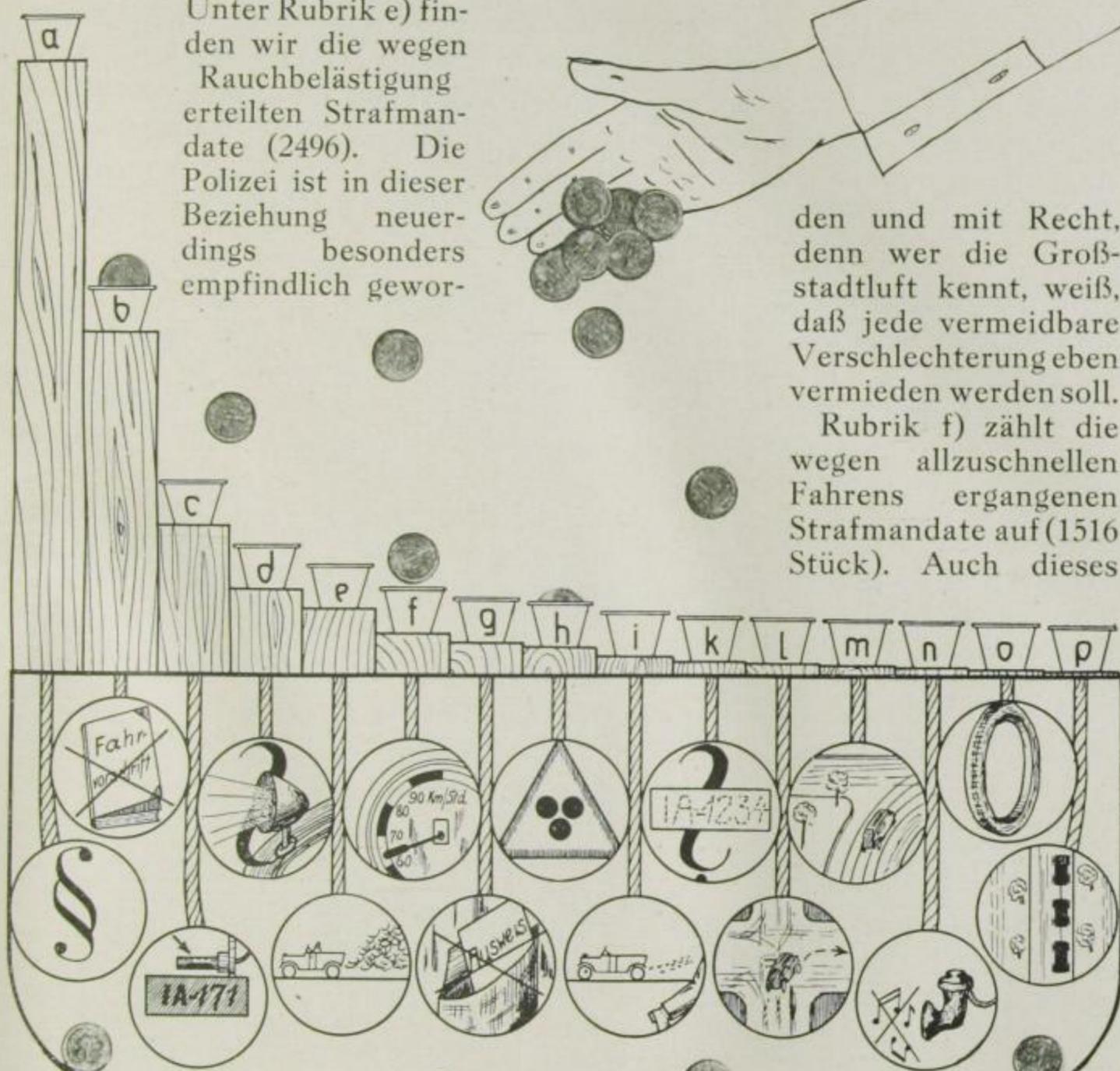
Es ist kein Zufall, daß die unter „d“ verzeichneten Strafmandate jetzt sofort folgen. Diese Rubrik nennt nämlich die wegen Nicht- oder Schlechtbrennens der Wagenbeleuchtung erteilten Strafbefehle (3270 an der Zahl). Daß jemand sein Nummernschild schlecht erkennbar macht, kann die vorhin erwähnte Ursache haben. Keinerlei Grund dieser Art liegt aber vor, wenn die Vorderlichter nicht oder ungenügend brennen, denn hierdurch werden ja von dem betreffenden Übeltäter die Polizeibeamten nicht „gehandicapt“. Um Vergeßlichkeit dürfte es sich auch in den wenigsten Fällen handeln, und so kommen wir zu dem Rückschluß, daß beide Sorten von Beleuchtungssünden, also sowohl die der Kategorie c, als diejenigen der Sorte d, oft auf Vernachlässigung der Lichtanlage, oder deutlicher gesprochen, auf die des Akkumulators zurückzuführen sind. Wir lernen also auch aus dieser Feststellung das Nötige.

Unter Rubrik e) finden wir die wegen Rauchbelästigung erteilten Strafmandate (2496). Die Polizei ist in dieser Beziehung neuerdings besonders empfindlich gewor-



den und mit Recht, denn wer die Großstadtluft kennt, weiß, daß jede vermeidbare Verschlechterung eben vermieden werden soll.

Rubrik f) zählt die wegen allzusehnellen Fahrens ergangenen Strafmandate auf (1516 Stück). Auch dieses



Geld könnte gespart werden. Es ist auffallend, daß gerade diejenigen Fahrer besonders zum Schnellfahren in der Stadt neigen, welche in anderen Fällen mit ihrer Zeit durchaus nicht so geizig umgehen. Z. B. derartigen Lagen fällt ja manchen Leuten noch das Wichtigste ein. „Zeit ist Geld“. Es muß sich aber um sehr kostbare Minuten handeln, wenn man, um sie zu gewinnen, ein nicht immer billiges Strafmandat riskiert.



hat der Betreffende, der nun von einer abendlichen Gesellschaft schnell seinen „Penaten“ zueilt, sich vielleicht reichlich lange noch beim Verabschieden, halb auf der Treppe stehend, unterhalten, denn in

Unter Rubrik g) sind die Ahndungen wegen nicht oder nicht komplett vorhandener Ausweispapiere vermerkt (1265). In der Mehrzahl der Fälle dürfte es sich weniger um das Nichtvorhandensein der Bescheinigung handeln, als um das Vergessen dieser Papiere. Beide Sünden sind eigentlich unverzeihlich. Wer z. B. ohne die durch den Führerschein bestätigten

Beweise seiner Führerqualitäten ein Kraftfahrzeug lenkt, versündigt sich an seinen Mitmenschen, und wer die vorhandenen Ausweispapiere zu Hause vergißt, ist sicherlich kein 100%-Mann, oder eine 100%-Dame, wenigstens, soweit das Gedächtnis in Frage kommt. Schließlich sind doch im Wagen Taschen und andere Behälter vorhanden, in denen man ein für allemal die stets mitzuführenden Ausweise unterbringen kann. Wer abwechselnd verschiedene Wagen lenkt, hänge sich an die Garagentür eine Tafel mit der Aufschrift: „Ausweispapiere mitnehmen!“.

Über das Befahren verbotener Straßen (Rubrik h, 1070 Strafmandate), ist weiter nichts zu sagen. Hoffen wir, daß die betreffenden Fahrer ihren guten Grund hatten, die gesperrte Straße zu benutzen. Handelt es sich z. B. um den Besuch des Arztes bei einem Verunglückten, so sollte auch der Polizeibeamte vielleicht ein Auge zudrücken. Sicher ist das nicht, denn es wird ja erzählt, daß ein Menschenfreund, der einen Selbstmörder mit eigener Lebensgefahr vor einer heranbrausenden Lokomotive rettete, zwar belobt wurde, gleichzeitig jedoch eine Strafe wegen unbefugten Betretens der Bahngleise erhielt, bezüglich deren Niederschlagung er auf den Gnadenweg verwiesen werden mußte.

Rubrik i) kennzeichnet die Übertretungen durch starke Rauchbelästigung, sowie durch Nichtabstellen des Motors, trotzdem der Fahrer vom Wagen sich entfernte (733 Mandate).

Das Delikt: „Leerlaufenlassen des Motors, während der Fahrer sich entfernt“, fällt restlos auf den Wagenpfleger. Nur um Brennstoff zu verpuffen, läßt niemand einen Motor leerlaufen, sondern nur weil er weiß, daß die Wiederinbetriebsetzung schwierig sein kann. Eine gut gehaltene Maschine springt aber sozusagen auf „Augenzwinkern“ an, und deswegen ist die betreffende Sünde eben auf Konto des Wagenpflegers zu setzen.

Das Symbol am Opferstock k) soll heißen: Wo ist das Kennzeichen? Es geht also um Strafmandate (488) wegen fehlender Kennzeichen. Daß dieses Vergehen in den meisten Fällen auf strafbare Nachlässigkeit des Fahrers beruht, braucht nicht erörtert zu werden.

Unter Rubrik l) sind die wegen Abgabe falscher Signale erteilten Strafmandate (438) aufgeführt, und deswegen zeigt unser Symbol einen Wagen, der rechts umbiegt, durch seinen Fahrtrichtungsanzeiger jedoch eine Linkschwenkung signalisiert.

In m) finden wir das sträfliche Befahren von Straßenbahnschienen gekennzeichnet. Es ergab 311 Ahndungen. Es ist zwar nicht einzusehen, wieso ein normaler Wagen die für die bedeutend schwereren Fahrzeuge der elektrischen Bahn bestimmten Schienen ruinieren soll, und weiter auch nicht, wieso man heutigentags durch betreffende Vorschriften einen großen Teil der oft allzuknappen Fahrbahn dem erwähnten relativ langsamen Verkehrsmittel reservieren darf. Wir sind aber nicht Gesetzmacher, sondern sollen lediglich Gesetze befolgen, und so vermeide man eben nach Möglichkeit den Schienenweg. Freilich, werden mir manche mit gutem Rechte antworten, gibt es zwar in Berlin nicht Knüppeldämme, so aber doch noch Straßen, welche mit ihnen in bezug auf Schlechtigkeit des Pflasters sehr erfolgreich rivalisieren, und es darf einem Fahrer nicht zugemutet werden, sozusagen leichtsinnig auf solchem Unheilpflaster sein Fahrzeug zu ruinieren, wenn ihm

ADLER

STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6

STANDARD 6

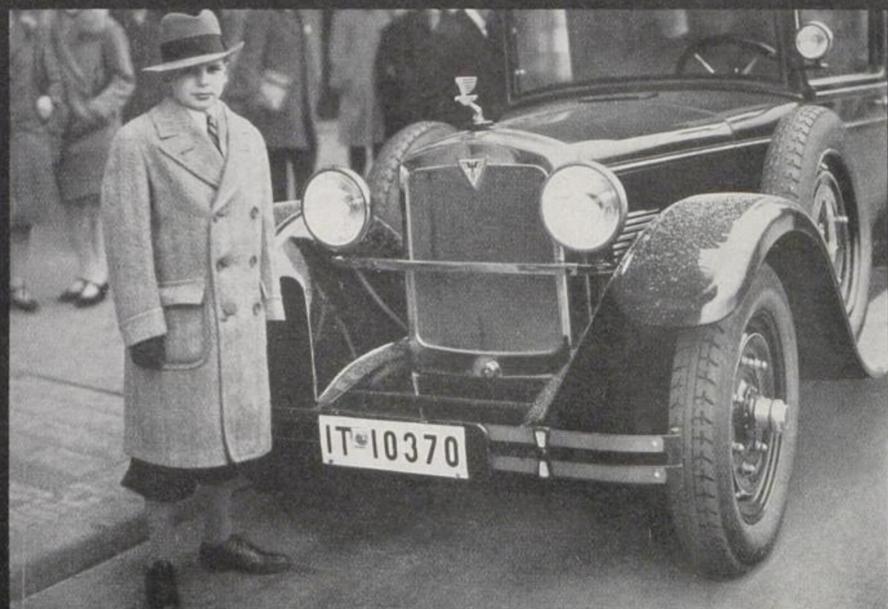
ADLER

STANDARD 6

ADLER

STANDARD 6

ADLER



Jackie Coogan – auch dieser kleine Große – selbstverständlich mit einem „Adler Standard 6“, dem Wagen der Prominenten – dem prominenten Wagen



Der hervorragende Berliner Schauspieler Max Gülstorff mit dem „Adler Standard 8“ 15 70 PS, dem vorzüglichen Wagen erlesenen Geschmacks



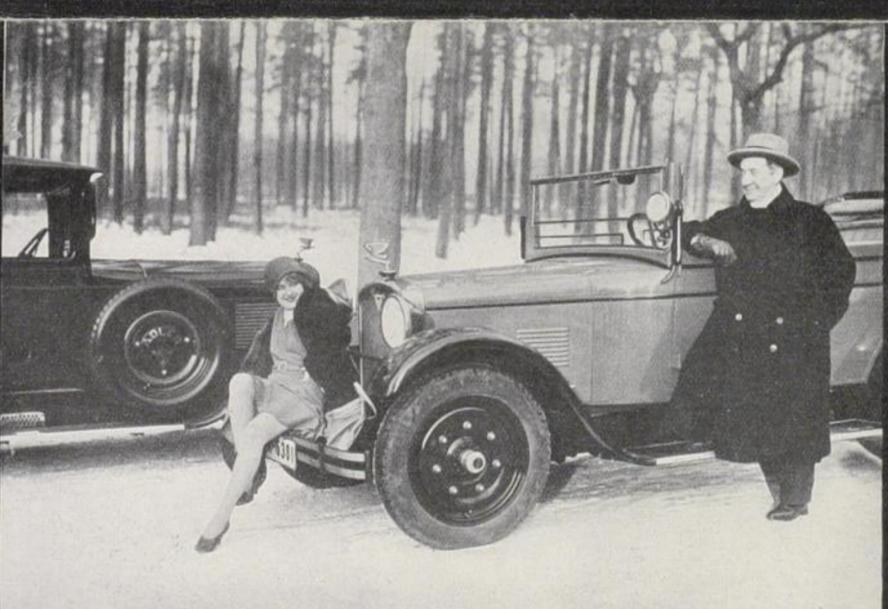
Mary Kid, der bezaubernde Filmstar, die erfolgreiche dänische Tänzerin Rigmor Rasmussen und der beliebte Schauspieler Max Gülstorff geben sich ein Rendezvous im Grunewald, selbstverständlich mit „Adler Standard 6“



Erika von Tellmann, der Liebling der feinen Lustspielbühnen, auf einer Spazierfahrt im Grunewald mit dem „Adler Standard 6“



Erika von Tellmann mit ihren unzerrenlichen Freunden „Adler Standard 8“ und den beiden Rassehunden Puschi und Muschi



Der beliebte Berliner Filmstar Mary Kid und der bekannte Schauspieler Max Gülstorff

Bilder vom vorjährigen Targa Florio-Rennen, dem größten des Kontinents, das dieses Jahr am 5. Mai stattfindet



daneben die Straßenbahn eine bessere Fahrmöglichkeit gibt. Der Einwand ist durchaus berechtigt, aber ich kann die Sache eben nicht ändern.

In der Rubrik n) finden wir die 240 Strafverfügungen aufgezählt, die wegen Nichtabgabe von Signalen erteilt wurden. Hierzu sei bemerkt: Das Signalgeben ist, man erlasse mir die Aufzählung der Fälle, vorgeschrieben. Mancher Fahrer hält es für sehr „unschick“, überhaupt Signal zu geben, denn das häufige Betätigen des Hornes ist seiner Meinung nach das Kennzeichen für Anfänger. Belästigendes „Tuten“ ist andererseits wieder verboten, und so schweben alle Fahrer in dieser Beziehung zwischen der Scylla und der ebenso unerfreulichen Charybdis. Die Anzahl der in dieser Art an den Kraftfahrern bewirkten „Aderlässe“, pardon, der erteilten Strafmandate, ist keine große, und so wollen wir zur Tagesordnung, und somit zur Rubrik o) übergehen.

Rubrik o). Das Symbol soll Verwendung unzulässiger Bereifung anzeigen. Es kommen, da von Pneumatiks nicht die Rede sein kann, nur die Reifen für ganz schwere Wagen in Betracht, und in dieser Beziehung weiß ja jeder Großstadtbewohner, daß mitunter gesündigt wird, und mancher vollbeladene Lastkraftwagen das ganze Haus erschüttert, ja beinahe die Bilder von den Wänden fallen macht. Es ergingen wegen solcher Frevel übrigens nur 98 Strafverfügungen.

Entsprechend geringer und deswegen, um sie überhaupt im Bilde kenntlich zu machen, übertrieben groß gezeichnet, sind die Strafen (66), die für die Benutzung von zwei Anhängewagen ohne Sondererlaubnis erteilt wurden.

Alles zusammengerechnet, ergaben sich so in einem Jahre 52 540 Strafmandate. Welche Beträge im ganzen hierbei eingingen, entzieht sich allerdings meiner Kenntnis. Die geöffnete Hand, welche nur Markstücke den verschiedenen Opferstöcken zufließen läßt, bedeutet eine Übertreibung im freundlichen Sinne.

Manch einer, weit draußen auf dem gesegneten Lande, wird vielleicht, und nicht ganz mit Unrecht, die Hauptstadt Berlin so betrachten, als wäre sie ein gewaltiger Blutegel, welcher dem ahnungslosen Kraftfahrer kräftigen Aderlaß vermittelt. Der Betreffende kommt möglicherweise zu der Überzeugung des bekannten Rekruten aus dem Witzblatte, welcher nach Hause schrieb: „Hier beim Militär ist alles verboten, ausgenommen, was extra befohlen wird“.

Schätzen wir die Anzahl der Berliner Kraftfahrzeuge am 1. September 1928 auf 80 000 Stück (die etwa 20 000 Motorräder selbstverständlich mitgerechnet), so erhielten deren Fahrer im Laufe eines Jahres 52 540, also rund 52 000 Strafmandate. Zwar werden nicht alle Betroffenen Berliner gewesen sein, aber doch die Mehrzahl. Es handelt sich bei dem, was wir hier ausrechnen wollen, ja auch nur um runde Zahlen. Dividiert man also 52 000 durch 80 000, so ergibt sich als jährliche „Gewinnchance“ pro Fahrer 0,65. Betrachten wir die „Angelegenheit“ als Lotterie, so sind die Gewinnchancen recht gute, bedeutend bessere, als bei der „Preußischen-Süddeutschen“ oder ähnlichen Unternehmungen. Während es aber beim anderen Glücksspiele streng verboten ist, ein „corriger la fortune“ zu üben, ist es hier bei dieser „Lotterie“ geradezu Gebot. Wie man dabei vorzugehen hat, habe ich durch vorstehenden kleinen Artikel darzutun versucht.

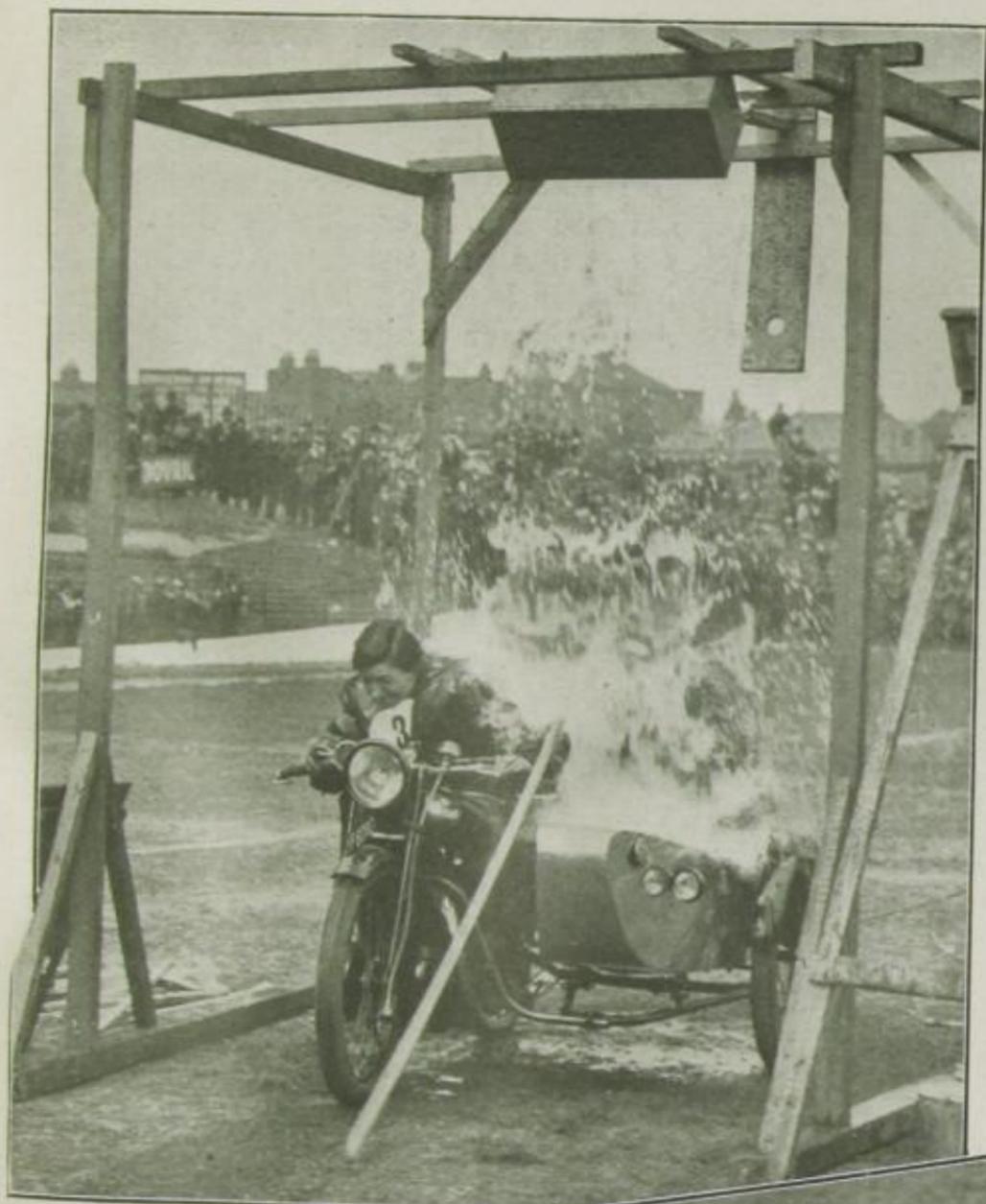


Kunststücke auf dem Motorrad

Millionen in aller Welt bedienen sich zu Geschäfts- und Vergnügungsfahrten des Motorrades. Für sie ist es in erster Linie das billige Verkehrsmittel, das sie, sobald es die Brieftasche erlaubt, mit dem gefahrloseren und bequemeren Auto zu vertauschen suchen. Immerhin kostet wohl jeder Fahrer daneben den besonderen sportlichen Reiz dieses eigenartigen Fahrzeuges aus, das nur aus Maschine und zwei Rädern bestehend durch sein enormes Anzugsvermögen, seine Schnelligkeit und Wendigkeit Leistungen zuläßt, wie sie kaum der stärkste Wagen erreicht. Im Gebirge dringt es auf schmaler Spur durch das günstige Verhältnis von großer Kraft zu leichtem Gewicht spielend zu Plätzen vor, wo andere Gefährte gar nicht, und Fußgänger nur mühsam hingelangen.

Hat der junge Sportsmann die Verbundenheit mit seinem Rade erlangt wie etwa der geborene Reiter mit seinem Pferde, so wird er sich eines Tages bewußt, daß mehr Möglichkeiten in diesem modernen Zentaurenwesen stecken, als er normalerweise herausholen kann. Schon zur vollen Entfaltung der Geschwindigkeit kommt er allzu selten, geschweige denn zum ersehnten spielerischen Genuß seiner Bewegungsfreiheit. Er wendet dann vielleicht den Überschuß seiner Pferdestärken Rennen zu und findet hierin ein seinem Drange entsprechendes Feld der Betätigung. Vielen fehlt hierzu aber die Zeit oder der Ernst, denn mit Herz allein ist es nicht getan. Rennfahren heißt ebenso sehr vorbereiten wie abwägen wie drauflosgehen.

Aus solcher Stimmung heraus erfanden die mit keinem Rekord befriedigten Sportsleute par excellence, die Engländer, zunächst die Spiele und bald darauf die Kunststücke mit dem Motorrad. Erst begnügten sie sich mit sogenannten Gymkhanas, Geschicklichkeitsprüfungen, häufig mit humoristischem Einschlag und Verkleidungen, wie sie von anderen Sportfesten her in England traditionell sind. Diese Art Sportspiele, Fuchsjagden, Ringstechen, Eierhalten usw. haben längst auch in Deutschland Anklang gefunden.



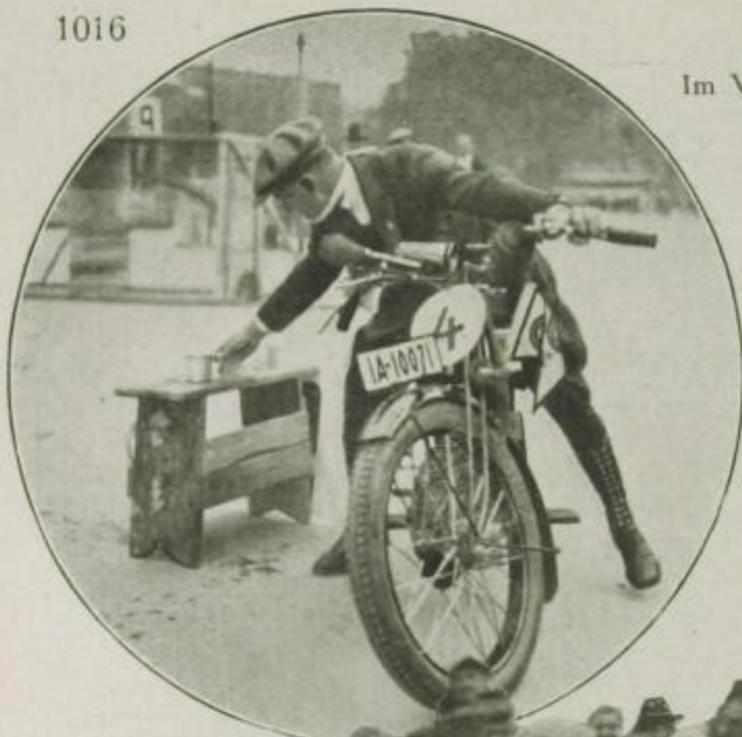
Fahrer
und Begleiter kriegen eine
kalte Dusche

Schlammbahnen, und man scheute nicht von dem Bau von Spezialrädern für diesen Zweck zurück, mit dem Erfolge, daß daraus eine Volksbelustigung mit Totalisatorbetrieb wurde. Die Bekanntschaft mit diesem neuen Sportzweig steht uns in Kürze bevor. — Auch Fußball bzw. Polo mit dem Motorrad nebst Seitenwagen wurden aufgebracht, und zwar traten damit amerikanische Studenten auf den Plan. Hierbei mußte



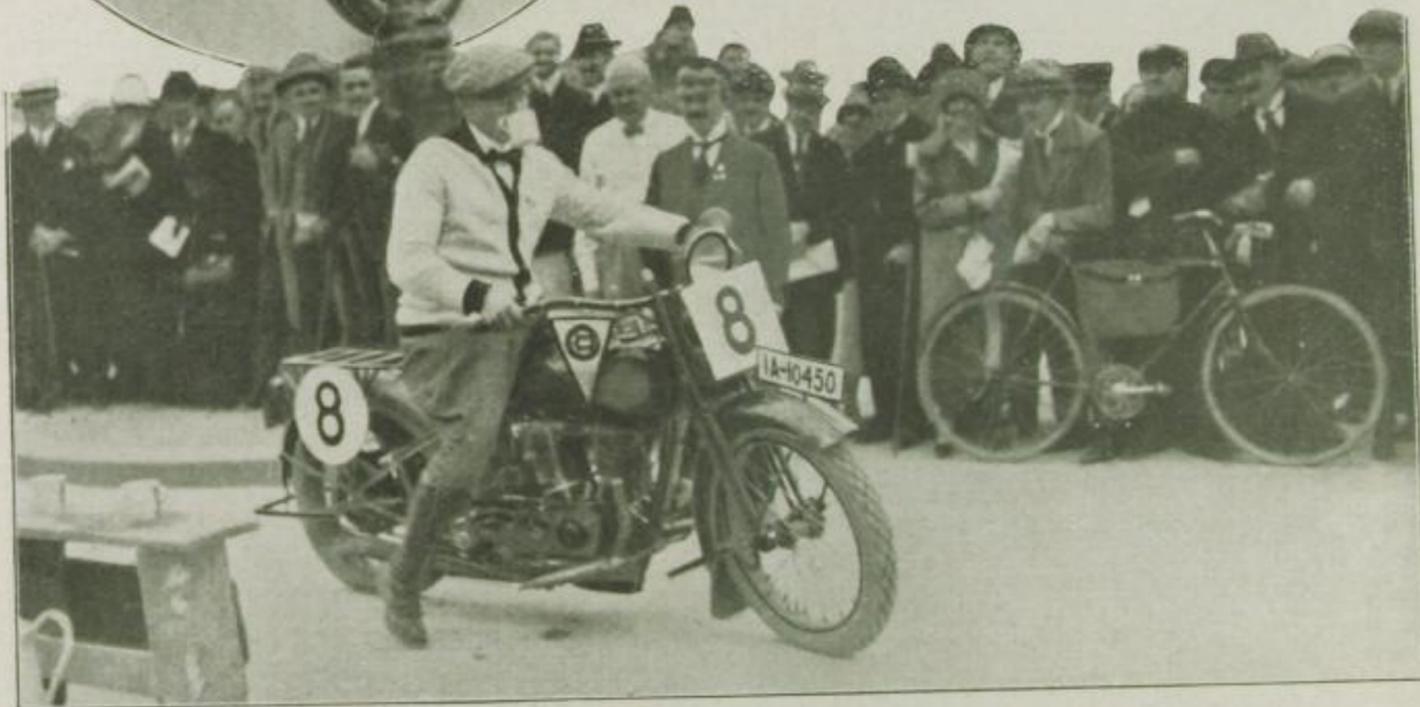
Der Fahrer muß beim Fahren aus einer Wanne einen lebenden Aal greifen

Dann kam das Querfeldeinfahren, das Durchqueren von Bächen, das Erklettern von Bergen, bis auch die höchsten und steilsten Spitzen Schottlands bezwungen waren. Diese Sportübung wurde wegen ihres praktischen Wertes in bezug auf die Erprobung von Konstruktion und Material mit Recht in den Rahmen ernster Konkurrenzen wie der „Sechstagesfahrt“ einbezogen. — Der nächste Schritt in der Steigerung der Kunstfertigkeit war die Schaffung von Asche- und



Im Vorbeifahren muß der Becher gegriffen . . .

es naturgemäß oft zu Zusammenstößen und schweren Beschädigungen führen, und gerade dieser sensationelle Beigeschmack dürfte die sonst aus praktischen Gründen dem Motorrad ziemlich abgeneigten Amerikaner angezogen haben. Sie waren wohl aus dem gleichen Grunde diejenigen, welche die bereits von den Engländern gestreifte Grenze der Variétéproduktion verwischten, indem sie unter Verwendung von Sprungbrettern zu Sprün-



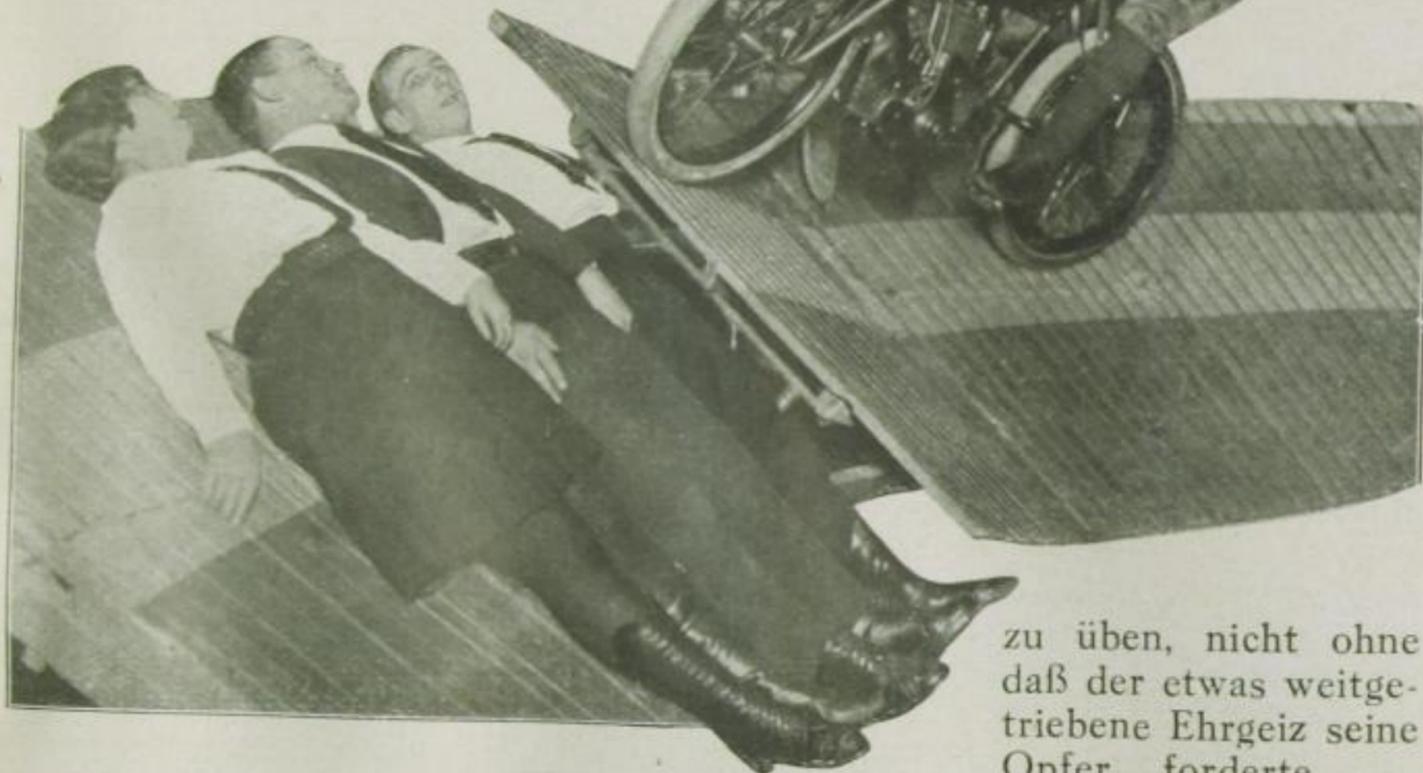
und mit dem Munde festgehalten werden



Speerwerfen in voller Fahrt

Rennfahrer „überspringt“ im Zirkus „drei Todeskandidaten“

gen übergangen. Die Engländer nahmen natürlich die Anregung begeistert auf und begannen die Neuerung in Vereinen



zu üben, nicht ohne daß der etwas weitgetriebene Ehrgeiz seine Opfer forderte. —

Nun war es nicht

mehr weit zu allerlei anderen Mätzchen; man bemüht sich jetzt um Volten, Stehendreiten auf ungesatteltem (?) Motorrad, Tandem und andere Figuren der hohen Schule.

Auf alle Fälle sind wir damit auf dem Punkte, an welchem der eigentliche Begriff des Motorrades überschritten wird. Interessant ist das Stadium der Luftsprünge. Wir erinnern uns, daß die Anfänge der Flugtechnik mehrere Typen brachten, die man als fliegende Motorräder bezeichnen kann, so die von Santos Dumont, Esnault-Pelterie, Grade und andere. Möglicherweise werden wir noch damalige Form anknüpfen, der anscheinenden Sinn tieferer Sinn verborgen ist.

einmal und vielleicht sehr bald an die und dann kann sich zeigen, daß in losigkeit derartiger Kunststücke ein Automagus.



Volte auf fahrendem Motorrad



Von Kurt

Miethke

„Wissen Sie, offen gestanden, ich verstehe Sie nicht. Erst schimpfen Sie auf Ihre Frau und jetzt fahren Sie sie den ganzen Tag im Auto spazieren. Und noch dazu in diesem uralten Ratterkasten, der solch schrecklichen Radau macht.“

„Eben deswegen, eben deswegen, mein Lieber. Da kann meine Frau reden, soviel sie will: ich verstehe kein Wort . . .“

★

„Sagen Sie mal, warum halten Sie sich eigentlich außer Ihrem wunder-vollen Maybachwagen diesen alten Ford?“

„Gott, im Maybach fahre ich mit meiner Frau aus. Den Ford habe ich für meine Schwiegermutter reserviert. Merkwürdigerweise geht nämlich der Maybach immer nicht, wenn meine Schwiegermutter auf Besuch kommt . . . Nanu, hallo, wo wollen Sie denn auf einmal hin?“

„Auch einen Ford kaufen!“

★

Fipps steigt in ein Auto und fährt nach Hause. Als er aussteigt fällt ihm ein, daß er keinen Pfennig Geld hat, auch nicht zu Hause. (Die noch immer anhaltende Wirtschaftskrise . . . !) Er sagt also zu dem Chauffeur: „Hören Sie mal, ich habe meine Brieftasche mit zweitausend Mark im Auto verloren, sie muß wohl in das Kissen gerutscht sein.“

Im selben Moment ist der Chauffeur auch schon im Hundertkilometer-tempo um die Ecke.

Schnellverdiente zweitausend Reichsmark, denkt der Chauffeur.

Wieder mal das Fahrgeld gespart, denkt Fipps.

★

Ein Herr steigt in ein Auto.

„Ist es auch nicht gefährlich? Ich fahre nämlich das erstemal — . . .?“

„Ihr Vertrauen ehrt mich“, erwidert der Chauffeur. „Übrigens fahre ich auch das erstemal . . .“

★

Günzel, mit Paketen bepackt, fragt einen Chauffeur: „Was wird eine Fahrt zum Alexanderplatz kosten?“

„Etwa drei Reichsmark“, kalkuliert der Chauffeur.

„Und die Pakete?“

„Die nehme ich umsonst mit.“

Günzel strahlt. „Das ist ja famos. Da nehmen Sie mal die Pakete in den Wagen. Ich laufe. . . .“

★

„Warum fahren Sie denn mit sechzig Kilometersgeschwindigkeit?“ donnert der Verkehrspolizist den Chauffeur an.

„Ach, entschuldigen Sie“, sagt der, „meine Bremse funktioniert nicht, und da möchte ich noch nach Hause kommen, ehe ein Unglück passiert.“

★

Der Flieger: „Wenn wir auf festem Boden wären, würde ich Sie küssen!“
Die Passagierin: „Landen Sie augenblicklich.“



Phot. Alex Strasser

Eignungsprüfung
auf dem Karussell

Frühlingstfahrt an blaue Seen

von Frank P. Moris

„Ich komme von Florenz“, läßt Conrad Ferdinand Meyer den schönen Knaben „Lenz“ sagen. Meist dauert es aber etwas lange, sogar sehr lange, bis der Lenz auf seiner weiten Wanderung von Florenz bis zu uns gelangt und bis es auch hier Frühling wird. Da sitzen wir dann in unseren immer noch geheizten Zimmern, blicken trübselig in den grauen Himmel und lassen unsere Gedanken nach dem Süden schweifen. Unsere Phantasie malt uns ein Paradies vor Augen mit warmer, heller Sonne, blauem Himmel, blauen Seen, mit blühenden Bäumen und Gärten voll Blumen.

Wie wäre es, wenn wir gar nicht abwarten würden, bis der Lenz zu uns heraufgepilgert ist, in unser unwirtliches Klima? In der Garage steht ja unser flinker Wagen. Wie wäre es also, wenn wir dem Knaben Lenz etwas entgegenfahren würden? Da wäre das Nützliche gleich mit dem Angenehmen verbunden! Dort unten, wo wir ihm voraussichtlich begegnen werden, dort, wo die oberitalienischen Seen im Sonnenschein glitzern, zieht sich nämlich die neue Autostraße dahin, diese Wonne des Automobilisten, bis jetzt vielleicht die schönste aller Autostraßen der Welt. Diese Straße muß man einmal kennen lernen, sonst kann man ja gar nicht mitreden, wenn die Sprache darauf und auf Automobilstraßen überhaupt kommt. Also: den Wagen überholt, den Benzintank gefüllt und auf nach dem Süden! Auto-Heil!

Wie liebenswürdig von der Natur, daß sie vor dem Paradies die Schnee- und Eiswälle der Alpen aufgebaut hat. Hier berühren sich im vollsten Sinne des Wortes die Gegensätze. Eben durch den Gegensatz aber wird die paradiesische Schönheit um so tiefer auf uns wirken, der uns das Auto entgegenführt. Auch inmitten von Eis und Schnee fährt es sich schön dahin in der Schweiz. Die mächtigen Schneeschleudern sorgen für gute Wege. Das Engadin ist erreicht. Hier herrscht immer noch voller Sportbetrieb. Von den Hängen sausen die Skiläufer in schnellster Schußfahrt herab. Auf den Seen spiegelblankes Eis. Die besten Kunstläufer der Welt bewegen sich in anmutigen Windungen.

Wir aber folgen dem Laufe des Inn. Links erhebt die Margna ihr schneebedecktes Haupt. Über Eisschollen und Eisstufen fließt der junge Fluß, der rechts hoch oben auf der Bergeshöhe entspringt. Maloja ist erreicht. Hier schläft der Maler dieser Gegend, schläft Segantini den ewigen Schlaf.

Und nun beginnt für uns die automobilistische Leistung! Bis hinab in die oberitalienische Ebene, bis Chiavenna sind es noch nicht 30 Kilometer. Aber auf dieser verhältnismäßig kurzen Strecke, die wir in der Ebene in einer halben Stunde zurücklegen würden, fällt die Straße um volle 1500 Meter. In Windungen führt sie von 1800 Meter Höhe auf 300 herab. Bergnester, eines malerischer wie das andere, tauchen auf und verschwinden. Schnee und Eis treten zurück. Immer wärmer und milder wird die Luft.



Tunnel de Fernese und Brücken über der Autostraße bei Olgiale Olena

Wir schälen uns aus unseren Hüllen. Ein Kleidungsstück nach dem anderen verschwindet im Hintergrund des Wagens. Wir schlagen das Verdeck zurück. Wir fühlen es, daß holder Frühling uns umfängt!

Nun geht es am Comersee entlang, an dessen Westufer immer noch hohe Berge aufsteigen. Über Gravedona und seinen Palazzo del Pero mit den vier Türmen gelangen wir nach Aquaseéria. Sind wir schon auf der neuen Autostraße? Wir können darüber mit Recht im Zweifel sein, denn hier nimmt uns eine herrliche Straße auf, ein Wunderwerk der Baukunst. Durch fünf Tunnels gleitet unser Wagen. Von links blitzt der See, leicht von Wellen gekräuselt, zu uns herauf. Menaggio und Tremezzo und dann schon wieder ein neues Wunder: eine prachtvolle Platanenallee führt an der berühmten Villa Carlotta vorüber. Berühmt, weltberühmt ihre Gärten, die in vollster Blütenpracht stehen. Kamelien, Mimosen, Glyzinien, Veilchen blühen in unendlicher Menge, ein wonniger Duft liegt über der ganzen Landschaft. Wer möchte da nicht verweilen!

Uns aber lockt ein anderes Ziel — die Autostraße! In schneller Fahrt sind wir in Como. Wir durchheilen die Geburtsstadt des Plinius. Hinter den letzten Häusern Rechtskurve und wir sind am Ziel, das zugleich einen Anfang darstellt, werden wir doch die Autostraße nur noch dann verlassen, wenn es unbedingt nötig ist.

Es ist eigentlich nicht richtig, von einer „Autostraße“ zu sprechen, handelt es sich hier doch nicht um eine einzige Fahrstraße, sondern um ein ganzes System, das nach einem wohlüberlegten und in seinen Einzelheiten glücklich durchdachten Plan ausgebaut worden ist. Mailand ist eine große Stadt. Im Winter kalt, im Sommer heiß. Der Mailänder sucht seine Erholung an den nördlich dieser Stadt gelegenen Seen und in den Alpen, die sich unmittelbar von ihren Ufern aus auftürmen. Schon daraus und mit Rücksicht auf

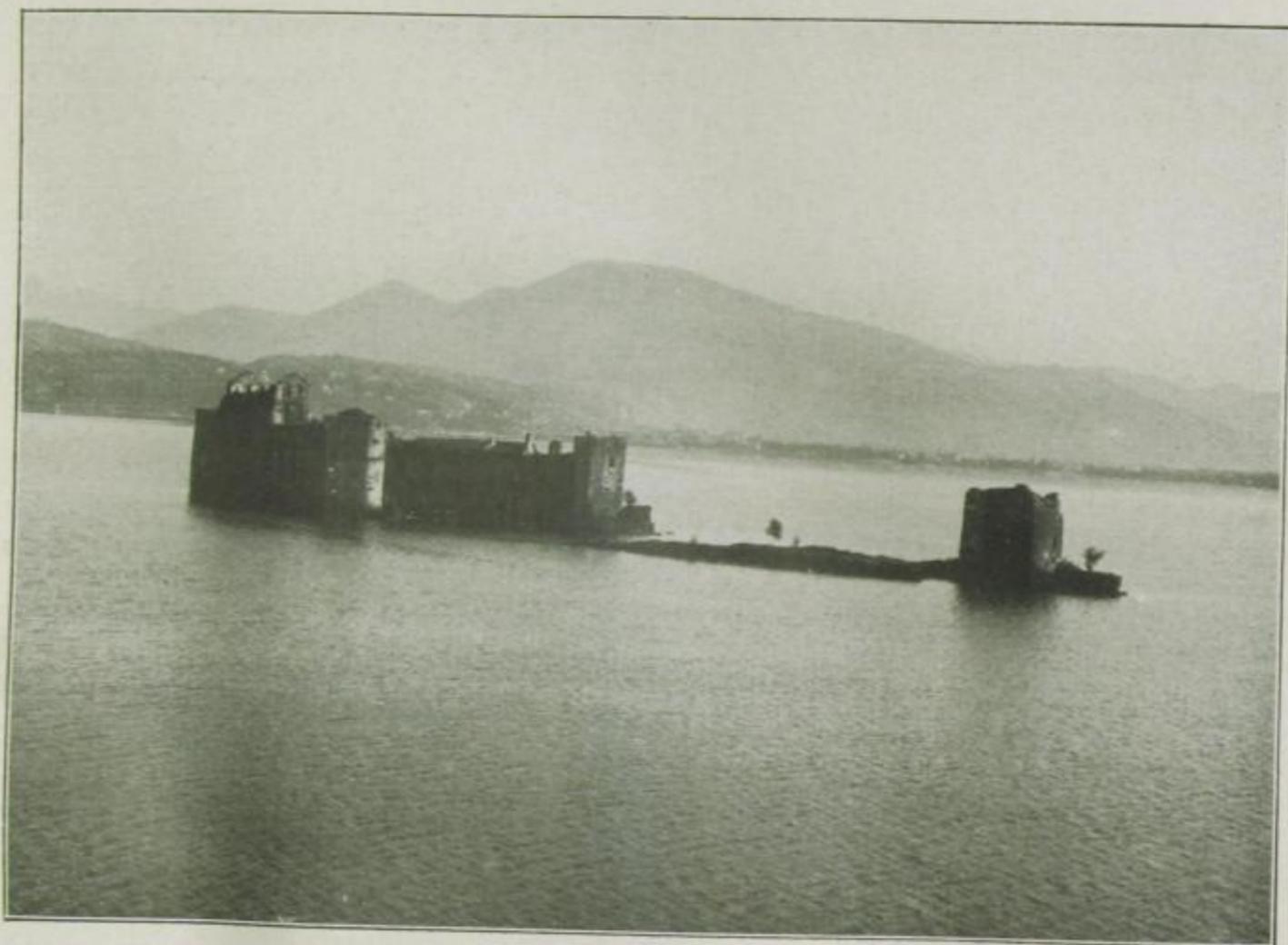


Wie ein Feen-Zaubergarten umfängt uns Isola Bella

die zunehmende Bedeutung des Autoverkehrs ergab sich die Notwendigkeit, ein eigens für diesen Verkehr bestimmtes Straßennetz anzulegen. Dazu kommt aber auch noch der allgemeine Verkehr, die Verbindung des Südens von Europa mit dem Norden. Die Pässe über den Maloja, den Splügen, den Gotthard, den Simplon und eine Reihe weiterer, haben Jahrzehnte hindurch still gelegen. Der Verkehr zog sich unten durch die berühmten Tunnels. Im Winter waren sie teilweise überhaupt nicht zu passieren. Nur im Sommer erwachten sie zu kurzem, aber gleichfalls nicht bedeutungsvollem Leben. Das hat sich mit der Entwicklung des Automobilmus von Grund aus geändert. Während des ganzen Sommers fährt über diese Paßstraßen Auto um Auto, und auch im Winter werden sie durch die Arbeit der mächtigen Schneeschleudern passierbar.

In richtigem Verständnis dieser Verhältnisse hat man dafür gesorgt, daß den Reisenden, sobald er italienischen Boden erreicht, ein Netz von herrlichen Straßen aufnimmt, das ausschließlich für ihn bestimmt ist, auf dem es kein Hindernis gibt, wo nichts seinen Weg kreuzt, wo er im ureigensten Sinne des Wortes Herrscher auf dem Gebiet der Geschwindigkeit und des Vorwärtskommens ist.

Das, was wir bei Como erreichen, stellt also nur eine Abzweigung des bis jetzt ausgebauten Netzes dar, das mit der Zeit immer dichter und größer werden soll. Der Hauptstrang dieses Netzes wird durch die Strecke Mailand—Sesto-Calende gebildet. Dieser Hauptstrang stellt die direkte Verbindung zwischen Mailand und dem Süden des Lago Maggiore dar, wodurch zugleich auch die Verbindung mit der Simplonstrasse hergestellt ist. Von diesem Hauptstrang zweigt eine Nord-Süd-Linie ab, die von Lainate nach Como führt und eine weitere Linie, die Gallarate mit Varese ver-



Am Lago Maggiore tauchen wie schwimmende Paradiese
die Inseln aus den Fluten auf

bindet. Von Como kann man also nach dem Engadin oder über den Splügenpaß nach Chur weiterfahren, von Varese nach dem Luganersee und dem Gotthard oder nach Luino am Lago Maggiore.

Die Simplonstrabe ist eine der besten StraBen der Welt. Sie wurde durch Napoleon I. von seinen auf besonderen Schulen vorgebildeten StraBenbau-
meistern erbaut, um den franzosischen Truppen den Weg in die Lombardei zu erschlieBen. Seitdem ist sie mit groBer Sorgfalt instandgehalten worden. Aber was ist sie gegen die neue Autostrabe! Es ist interessant, Vergleiche anzustellen.

Diese Autostrabe macht sich alle nur denkbaren Fortschritte der neuzeitlichen Technik zunutze. Kerzengerade fuhrt sie in betrachtlicher Breite dahin. Auf weit hinaus laBt sich die Strecke uberblicken. Man sieht schon von weitem, was uns entgegenkommt, was zu uberholen ist. Moglichst keine Steigungen. Immer glatte ebene Bahn. Nichts kann uns von der Seite her storen. Dafur sorgen, soweit sich die Strabe im Niveau dahinzieht, Zane, sonst tiefe Einschnitte. An manchen Stellen fahren wir in diesen Einschnitten 22 Meter unter der Ebene der Landschaft. Alle kreuzenden StraBen sind auf Brucken uber die Autostrabe hinweggelegt. Wir brauchen also auch nicht angstlich nach der Seite zu schielen, ob von hier aus nicht ein Wagen kommen konnte. Alle Abzweigungen sind gleichfalls schon von weitem deutlich sichtbar. Sie sind so angelegt, daB vor ihnen reichlich Platz zum Ausweichen, teilweise auch zum Parken vorhanden ist. Zur Herstellung der StraBendecke wurde ein Zement eigener Zusammensetzung verwendet, der sich vorzuglich bewahrt hat. In regelmaBigen Abstnden Ubervachungs-
hausehen und Benzinstationen. Uberall eine bis ins Einzelne gehende liebevolle Fursorge fur den Automobilisten und seine Bedurfnisse.

Dann aber erst die Landschaft! Worte sind zu schwach, um das Lob ihrer Schönheit zu singen. Von der Ferne leuchten die Schneegipfel der Alpen und ihrer höchsten Spitzen herein. Der Monte Rosa ist vom Lago Maggiore aus zu sehen. Unten aber eine Schönheit und Lieblichkeit, wie man sie kaum ein zweites Mal in gleicher Fülle auf der Welt finden dürfte. Das Blütenmeer des Comersees haben wir ja bereits auf der Herfahrt durchquert. Wie ein Märchen ist es uns erschienen, daß wir drei Stunden vorher noch hoch oben tief im Schnee staken. Am Lago Maggiore aber tauchen wie schwimmende Paradiese die Inseln aus den Fluten auf. Wir können nicht widerstehen. Wir halten an und lassen uns übersetzen. Wie ein Feen-Zauber-garten umfängt uns Isola Bella, die ihren Namen mit vollem Recht führt. Diese Unmenge von Blüten, von herrlichen Bäumen, Motive aller Art, die den Maler nicht mehr loslassen! Dann Isola Madre und die Fischerinsel Isola dei Pescatori. Hoch oben am Felsen aber klebt das Kloster Santa Caterina del Sasso. Wie ein Wrack tauchen die Castelli di Cannero aus dem blauen Wasser empor. Wohin sollen wir uns wenden? Nach dem male-rischen Pallanza, oder sollen wir den Markt in Intra besuchen, auf dem sich das italienische Volksleben in seiner so reichen Mannigfaltigkeit offenbart? Die Wahl wird uns schwer. Wir lassen uns treiben. Bald nach rechts, bald nach links flitzt unser Wagen, wo eben gerade eine Abzweigstraße lockt, die uns einzuladen scheint. Wir gleiten auf diesen herrlichen Straßen und vor allem auf den Autostraßen in dem seligen Gefühl dahin, daß wir dem Frühling entgegengefahren sind und daß es um uns Frühling geworden ist. Frühlingsfahrt nach dem Süden, zu den blauen Seen!



Die Fischerinsel Isola dei Pescatori



*Wozu ein Auto alles dient:
Hier ersetzt es seinem Herrn den athletischen Sturmbock*

SCHALLDÄMPFER, AUSPUFFKLAPPE, AUSPUFFGASE

VON DIPL.-ING. ROLF SCHUR

Die Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 besagt im Paragraphen 3:

„Die Kraftfahrzeuge müssen so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß jede Belästigung von Personen durch Geräusch, Rauch, Dampf oder üblen Geruch ausgeschlossen ist. Die Abführung der Verbrennungsgase bei Verbrennungsmaschinen hat unter Anwendung ausreichender schalldämpfender Mittel zu geschehen; die Anbringung von Auspuffklappen und andere Maßnahmen, die es ermöglichen, die Schalldämpfer in ihrer Wirkung abzuschwächen oder auszuschalten, sind verboten.“

Hat man als Besitzer eines Kraftwagens sich bis zum Dezember 1925 wenig um die schalldämpfende Einrichtung, den Auspufftopf seines Fahrzeuges, bekümmert und auch bekümmern brauchen, so rückte dieses Instrument von diesem Zeitpunkt an mit in den Vordergrund des Interesses, nicht allein für den Wagenbesitzer sondern auch für die Fabriken. War dem Fahrer bislang die Auspuffklappe geläufiger als der Schalldämpfer, so wurde es plötzlich umgekehrt. „Plötzlich“ ist eigentlich falsch gesagt; es sollte wohl so sein, wenigstens nach dem Buchstaben des oben zitierten Gesetzes, aber in der Praxis machte sich die Umstellung sogar so langsam bemerkbar, daß heute noch nach drei Jahren, seitdem die Verordnung erlassen, vielfach selbst bei Besitzern von Kraftwagen der Irrtum vorherrschend ist, die Auspuffklappe sei zwar nicht verboten, sondern nur ihr Öffnen.

Wer an seinem Wagen noch die früher so beliebte Auspuffklappe, die man durch einen Hebel am Führersitz betätigte, öffnen kann, macht sich strafbar. Bei älteren Wagen, die vor 1925 gebaut sind, ist wohl noch die Klappe vorhanden, die Polizei verlangt jedoch, daß sie schallsicher geschlossen wird, so daß überhaupt keine Betätigungsmöglichkeit mehr besteht. Dies ist nur durch Zuschweißen möglich. Fabrikneue Wagen werden seit 1925 nicht mehr mit Auspuffklappen hergestellt.

Ganz abgesehen von der gesetzlichen Regelung, die für die Auspuffleitung mit ihren Organen getroffen ist, erscheint es mir wertvoll, die Auswirkung dieser Verordnung auf die Praxis einer kurzen Beleuchtung zu unterziehen.

Die Auspuffleitung des Motors, die als eiserne Rohrleitung bis hinter die Hinterachse des Wagens durchgeführt ist, kann in Unkenntnis verschiedener Betriebsumstände für die Leistung des Motors von Bedeutung werden. Es ist zuzugeben, daß es einer Maschine mitunter gesünder ist, mit freiem Auspuff zu fahren, d. h. also mit geöffneter Auspuffklappe, statt, wie es nun ständig vorgeschrieben ist, die Auspuffgase durch den Schalldämpfer zu leiten; es ist aber trotzdem durchaus zu begrüßen, daß die Kraftwagen heute gezwungen sind, möglichst ohne das knatternde Geräusch zu fahren,

wie es früher oft die Angewohnheit vieler Fahrer war. Es läßt sich nicht leugnen, daß einfach aus kindlichem Stolz der Besitzer eines kleinen Wagens mit donnerähnlichem Getöse ein 100 PS Rennauto markieren mußte.

Die Schalldämpfung im Auspufftopf, der als etwa ofenrohrstarker eiserner Behälter in die Auspuffleitung eingeschaltet ist, wird dadurch erreicht, daß die Gase, die mit etwa 2 bis 3 at Druck die Maschine verlassen, sich zur Luftatmosphäre (1 at) nicht plötzlich entspannen sollen, sondern möglichst langsam. Es läßt sich dieses vielleicht am besten mit einem entweder plötzlich mit einem Knall platzenden Kinderluftballon oder einem solchen, der durch ein kleines Loch langsam sein Leben aushaucht, vergleichen. Dieser allmähliche Druckabfall in der Auspuffleitung ist durch ein möglichst langes und dünnes Auspuffrohr ebensogut zu erreichen, wie durch ein starkes Rohr, in dem ein Schalldämpfer eingeschaltet ist. In diesem Schalldämpfer werden die Gase, um sich langsam zu entspannen, durch Kammern oder dergleichen geleitet. Im Prinzip zwingt man also nur die Gase in eine Richtungsänderung und läßt sie einen komplizierten Weg in dem Behälter gehen.

Auf jeden Fall kann dies naturgemäß eine Behinderung in der Ausströmung der Gase sein und sie wirkt sich als störend auf den Motor aus, wenn Verstopfungen eintreten. Und diese sind unausbleiblich; denn die Auspuffgase führen mitunter Öldünste und Kondenswasser von der Maschine mit.

Deswegen ist es so wichtig, daß auch der Fahrer im Zusammenhang mit dem gesetzlichen Zwang des Schalldämpfens, sich mehr als früher um die Auspuffleitung und den Schalldämpfer bekümmert, und leider ist dies zu wenig der Fall.

Schon die örtliche Anordnung des Schalldämpfers unter dem Wagen läßt die Fahrer dieses Instrument leicht vernachlässigen. Alles, was unter dem Wagen liegt, wird oft vergessen und ist gerade gut genug, sich mit dem herumspritzenden Straßenschmutz vollzusetzen. Wenn eines Tages dann der Motor nicht mehr zieht, sucht man vergeblich an Motor, Vergaser oder Zündung; der verstopfte Auspufftopf ist schuld daran! Es ist auch schon vorgekommen, daß der Schalldämpfer dem Auspuffdruck des Motors nicht standhielt und riß oder platzte.

Die Abhilfe? — Systematisches Säubern; nicht allein, wenn der Wagen zu einer Generalüberholung in die Reparatur-Werkstatt wandert, darf die Reinigung auch des Schalldämpfers nicht vergessen werden; es wird unter der gesetzlichen Forderung, daß heute jedes Kraftfahrzeug eine ausreichende schalldämpfende Vorrichtung haben muß, diese vielfach auseinandernehmbar und von jedem Fahrer zu reinigen gebaut.

Welche Bedeutung man einer guten Schalldämpfungsvorrichtung beimißt, geht daraus hervor, daß in nächster Zeit ein

Schalldämpfer-Wettbewerb

im Institut für Kraftfahrwesen an der Technischen Hochschule Dresden, veranstaltet vom Automobilclub von Deutschland in Verbindung mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub, durchgeführt wird.

Man will diejenigen Schalldämpferbauarten mit Preisen bedenken, die bei günstigsten betriebswirtschaftlichen Eigenschaften, insbesondere geringster Beeinträchtigung der Motorleistung die beste Schalldämpfung ergeben.

Interessant ist, daß besonders die Krafträder besondere Berücksichtigung finden sollen und unter diesen wiederum ganz besonders solche mit sogen. Zweitaktmotoren.

Auch die Motorräder unterliegen nach der gesetzlichen Verordnung dem Zwange, einen Schalldämpfer zu besitzen. Wenn die Besitzer von Krafträdern sich diesem dadurch oftmals zu entziehen suchten und nach der amtlichen Abnahme des Rades die vorgeschriebenen Schalldämpfer abmontierten, so machten sie sich selbstredend strafbar. Leider ging die Polizei viel zu spät erst gegen diesen Unfug vor. Erst vor kurzem löste die Nachricht von umfangreichen Razzien nach solchen unvorschriftsmäßig ausgerüsteten, knatternden Motorrädern Befriedigung bei jedem aus.

Vom technischen Standpunkt aus ist es richtig, daß gerade die Schalldämpfer für Krafträder sehr unvollkommen waren und an und für sich ist die Unterlassungssünde vieler Kraftradbesitzer begreiflich, denn das Gewicht eines solchen Auspufftopfes spielt beim Rade eine größere Rolle als beim Wagen. Deswegen wird bei den Versuchen neben der Schallstärke und der Größe der Verlustleistung zur Beurteilung der Güte auch das Gewicht, die Festigkeit, Dauerhaftigkeit, die Anbringungsfähigkeit und die Herstellungskosten in die Bewertung mit einbezogen. 10 000 Mark winken als Höchstpreis der besten Schalldämpferbauart für Motorräder mit Zweitaktmotoren! —

Von Interesse dürften auch wohl einige Angaben über die Auspuffgase selbst sein. Es ist viel zu wenig bekannt, daß die den Motor verlassenden verbrannten Gase das berüchtigte giftige Kohlenoxydgas enthalten. Es kann deshalb nicht eindringlich genug davor gewarnt werden, die Motoren in geschlossenen Garagen laufen zu lassen. Wenngleich die Garagen für ihre Entlüftung besonderen baupolizeilichen Vorschriften unterworfen sind, so sind doch schon Vergiftungen von Kraftfahrern und sogar mit tödlichem Ausgang durch das am Boden schleichende Giftgas bekannt geworden.

Eine weitere Maßnahme, die der Beachtung wert ist, ist die Nachkontrolle der gesamten Auspuffleitung auf ihre Dichtigkeit. Bei Wagen mit geschlossener Karosserie, deren Auspuffleitungen wie bei jedem anderen Auto auch unter dem Wagen angebracht sind, sind bei Undichtigkeiten in den Rohrleitungen ebenfalls Vergiftungen durch eingedrungenes Kohlenoxydgas vorgekommen. Die Auspuffleitung ist meist aus einzelnen Rohrstücken zusammengesetzt und zwischen den Flanschen ordnet die Fabrik Kupferasbestdichtungen an. Es ist auch der besten Dichtung, wenn sie ständig den heißen Abgasen Wehr sein soll, nicht übel zu nehmen, wenn sie eines Tages nachgibt. Undichte Auspuffleitungen sind leider noch viel zu häufig anzutreffen. Man vergesse nicht die Gefahr, der man sich damit aussetzt!

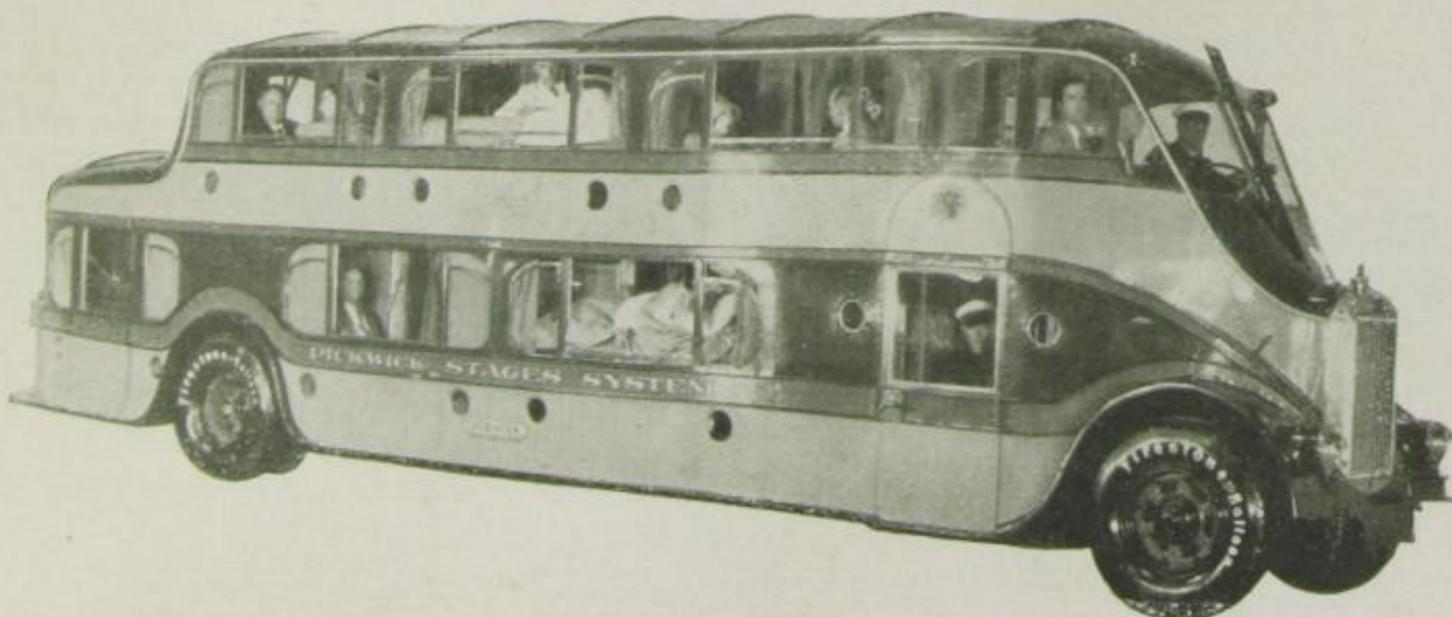


Hotel auf Gummi

Von CHARLES R. F. Mc LEAN

„Amerika, du hast es besser als unser Kontinent, der alte“, hat schon Goethe gesagt. Und dabei wußte er noch gar nichts vom Hotel auf Gummireifen, diesem neuesten der schönen und bequemen Verkehrsmittel, die sich der Amerikaner im Laufe der Zeiten zugelegt hat. Goethe schleppte zwar auf seinen Reisen einen Koffer mit sich, den man aufschlagen konnte. Dadurch wurde der Koffer zum Bett. In seinem Gartenhäuschen zu Weimar kann man dieses „Reisebett“ noch sehen. Aber was bedeutet das gegen den Komfort, den die jüngste Errungenschaft auf dem Gebiete des Automobils, den der Riesen-Autobus darbietet, der jetzt zwischen San Francisco

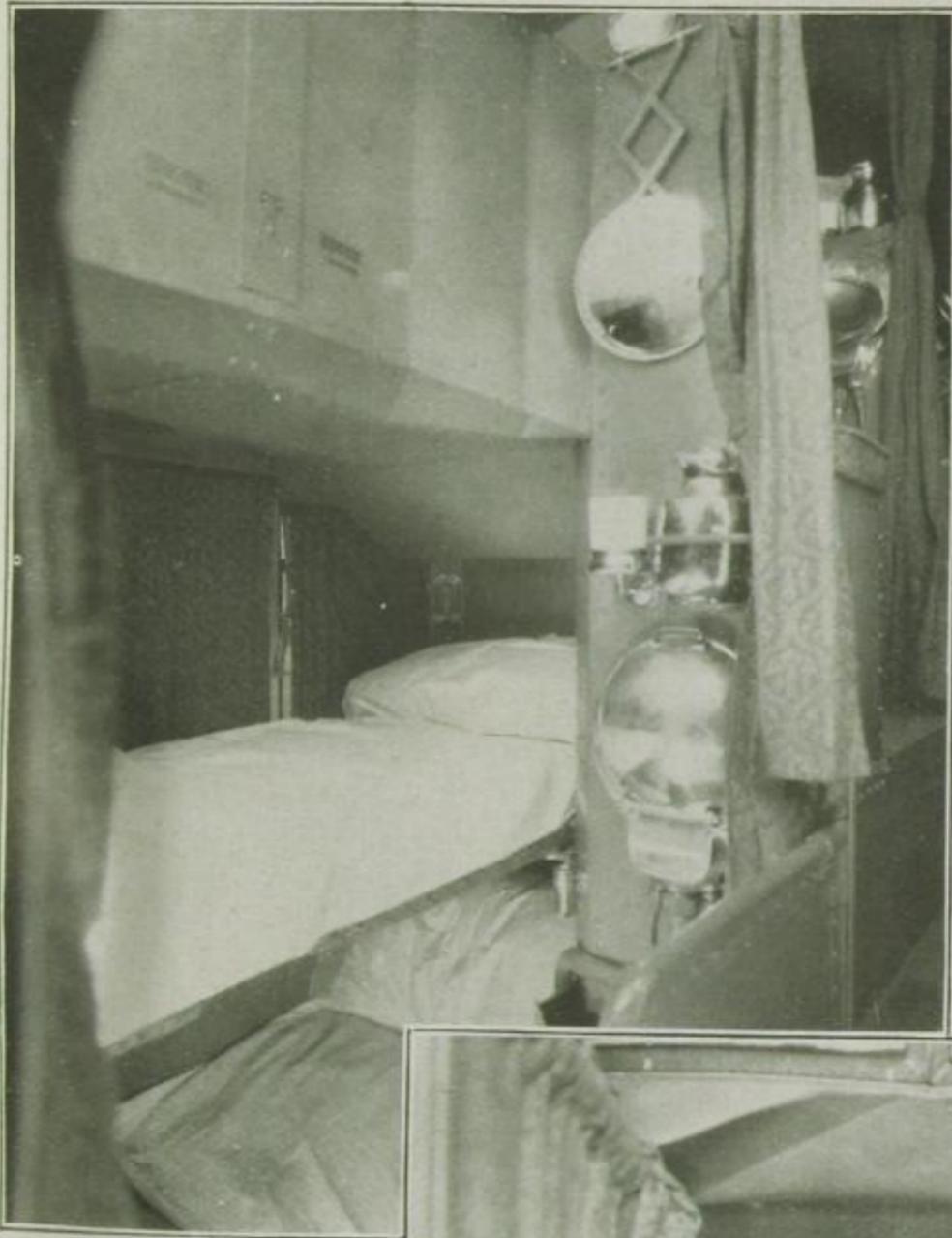
Amerikanischer Reiseautobus, der täglich zwischen San Francisco und Los Angeles (720 km) verkehrt





Die Küche und der Koch

und Los Angeles verkehrt. Da hat man alles, was sich das Herz nur wünscht! Behagliche Aufenthaltsräume mit Wascheinrichtung, stets frisches Eiswasser und große Fenster, an denen die Landschaft vorüberzieht. Will man essen, so wandelt sich dieser Raum rasch in ein Speisezimmer um. Der Klapptisch am Fenster wird emporgeklappt — er ist lang und breit. Er wird gedeckt, und schon wird aufgetragen, was dem Magen Freude bereitet. Eine Küche, unterhalb des Fahrersitzes gelegen, liefert Speisen aller Art, liefert, was für den Amerikaner die Hauptsache ist, Eiscreme, liefert auch Kaffee und Tee. Will man aber schlafen, so kommt eine abermalige Verwandlung. Flugs sind die Betten im Abteil aufgeschlagen! Dicke Vorhänge schließen es gegen den Mittelgang ab, so daß man keinerlei Geräusch vernimmt, das stören könnte. Und dann kann man friedlich schlum-



Die Schläfeinrichtungen
Rechts Waschgelegenheit

mern. Das fahrende Hotel gleitet ja sanft auf Riesenluftreifen dahin. Es ist gut abgedert und stößt nicht. Die Betten sind bequem. Jedes ist zwei Meter lang — da haben auch Giganten Platz. Bei Tage nimmt dieser Autobus 44 Fahrgäste auf. Bei Nacht muß ein Teil aussteigen, da nur 26 Schlafgelegenheiten vorhanden sind. Aber das macht nichts, gibt es auf der 720 km langen Strecke doch immer Leute genug, die nur einen Teil

davon fahren wollen. Wer dieses Luxushotel benutzt, das unter genialer Ausnützung des in seinen zwei Stockwerken zur Verfügung stehenden Raumes eingerichtet wurde, der ist begeistert davon. Frisch und ausgeschlafen, ohne jede Spur einer Ermüdung kommt er an seinem Ziele an. Das Auto als Hotel — es wird vielleicht nicht mehr lange dauern, und wir werden es, nachdem nun einmal der Anfang gemacht ist, bald häufig sehen!

Toilettenraum





Der Pullman ist tot . . .



es lebe die Night-Coach

Der letzte Rekord

Von John P. Herrick

Autorisierte Übersetzung von P. B. Glücksmann

Diese Aufzeichnungen habe ich am 25. Dezember 1927 im Irrenhause zu San Franzisko am Bette des sterbenden Rennfahrers Bill Morton gemacht. Die abgerissenen Satzbrocken, die der arme, halb erblindete Wahnsinnige hervorstieß, habe ich, bis auf einige wenige Worte, die unsinnig und unverständlich waren, vollständig und wortgetreu wiedergegeben.

Bill Morton starb, ohne das Bewußtsein wiederzufinden, trotz der Bemühungen aller Ärzte um den interessanten Fall, am 3. Januar 1928.

Schlafen . . . schlafen! Ich bin so müde, so entsetzlich müde! Tagelang, wochenlang schlafen können, das wäre Erholung! Die brennenden Augen sehen noch Sonne und Sand, die zitternden Hände krampfen sich noch um das Steuer, und mein armes müdes Herz glaubt mich noch immer auf der Fahrt durch die Wüste, auf der tollkühnen Jagd nach dem Weltrekord.

Von Tausenden versucht, wurde er endlich erreicht, von uns erreicht. Von Tom Flatter und mir! Geglückt das fast Unmögliche! 5000 Kilometer ohne Straße, fern von allen Menschen, unendlich fern von unsrer Heimat, durchsausten wir, durchflogen wir, und es gab nichts in dieser Unendlichkeit als zwei entschlossene Menschen, das blutrote Automobil und Sonne und Sand.

Gefahren, wilde Tiere, fürchterlicher Durst, Hunger, Hitze, Fieber, alles vorbei! Wir haben die Sahara bezwungen, wir, die berühmtesten Rennfahrer der Welt . . . von heute an . . . Tom und ich!

Die Augen fast blind, die Kehle rissig und trocken, die Lungen voll Sand, die Glieder zerschlagen . . . so müde, so müde und doch glücklich und stolz.

Fürchterliche Träume voll Angst und Entsetzen, von Sandstürmen und übermenschlicher Anstrengung. Fürchterliche Träume . . . und doch wissen, man liegt wieder im kühlen, reinen Bett und schläft. Alle Qual ist ja schon vorbei. Es ist nur Traum.

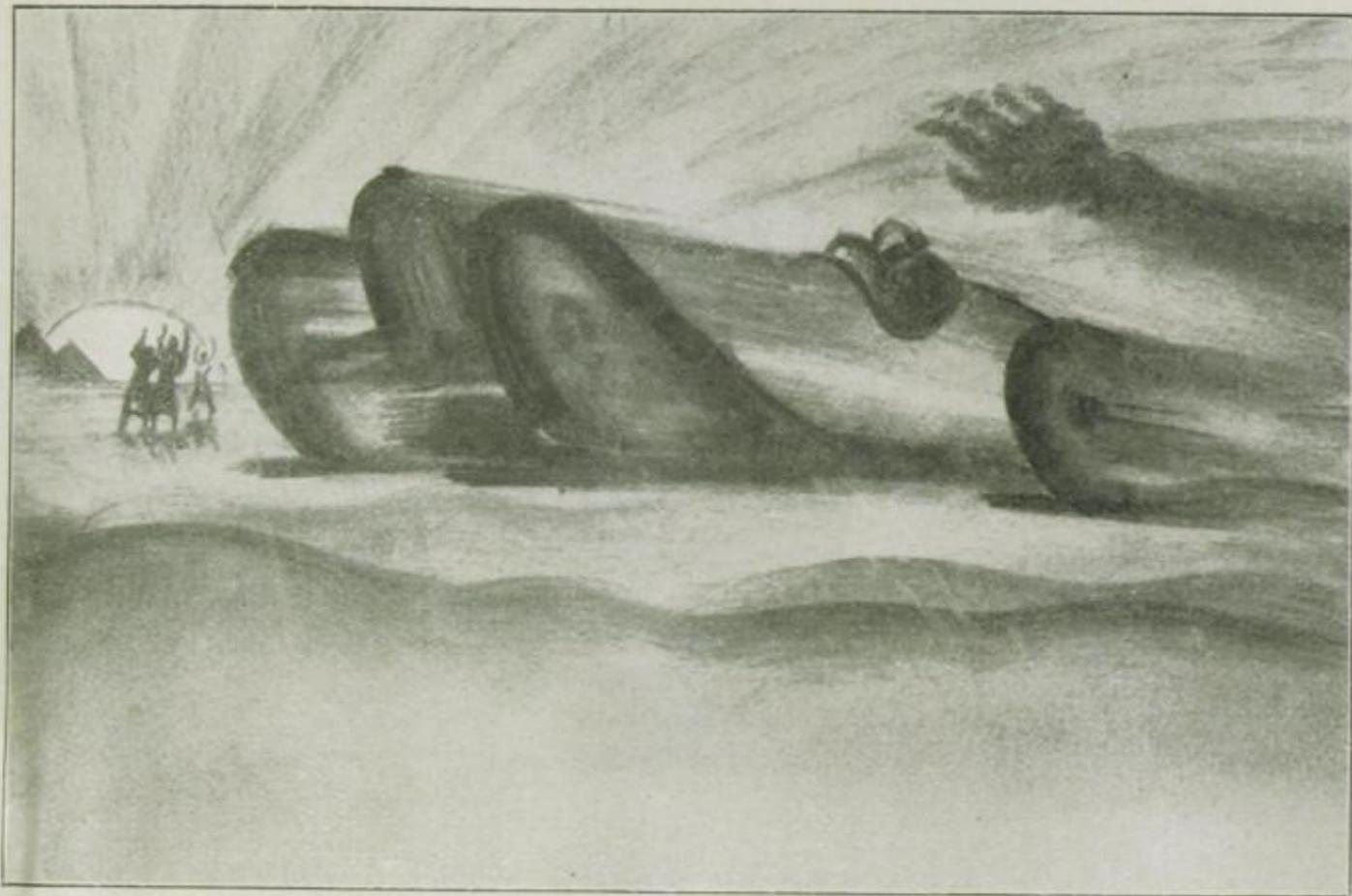
Und im Traum fährt man wieder los. Das gelbe Meer verschluckt uns, ein kleiner fliegender Fisch ist unser rotes Auto. Ich am Steuer.

„Schneller! Schneller!“ schreit Tom.

Und schneller, schneller fliegt der Wagen. „Rekord, Rekord“, donnern die Räder, klopft der Motor, denkt unser Hirn, hofft unser Herz. Glühende Hitze, quälender Durst . . . kein Baum, keine Farbe, nur gelbe Sonne und gelber Sand. Wir steuern abwechselnd. Warum fährt Tom so langsam?

„Rekord! Rekord! Schneller, schneller!“ Ich reiße das Steuer an mich und fahre, jage, fliege vorwärts! Die Augen sind so schwer und wie blind . . . immer nur gelbe Sonne und gelber Sand.

Dann die kühle Nacht. Wie herrlich saust der Wind um die Schläfen. Wind? Das ist Sturm! Stehenbleiben, unter den Wagen kriechen, meint Tom. Schlafen . . . wie verlockend das klingt! Nein, ich will nicht, ich darf nicht. Vorwärts! Ich will den Rekord! Gegen den Sturm, durch den Sturm! Hinter uns bläst er wütend, aber wir sind schneller als er und lachen . . .



... hinter uns flucht eine Beduinenfrau ...

Dann das Gebirge. Meilenweit liegt es uns im Wege. Im Bogen herum? Stunden verloren? Nein, hinauf und drüber! Der Motor keucht, armer Kerl, es ist hart, wirst wohl draufgehen an dieser Teufelsfahrt! Aber was zählt ein Motor gegen den Weltrekord!

Steigung, Steigung, endlich oben. Dann in engen Serpentinien abwärts. Warum fährt Tom so langsam, so vorsichtig? „Mach Platz, ich fahre!“ Vorwärts!

Kurve um Kurve. Da ein Abhang. „Bremsen, um Himmels willen, schnell bremsen“, schreit Tom. Zu spät? Nein, nicht zu spät, der Wagen steht. Steht einen halben Fuß vorm Abgrund. Zum Teufel, was schmerzt der Fuß? Gebrochen? Und wenn schon, was zählt ein Fuß gegen den Weltrekord!

Dann wieder die unendliche Sandwüste. Wieder fährt Tom abwechselnd mit mir. Er vorsichtig, jedem Hindernis ausweichend, ich mit beinahe geschlossenen Augen vorwärts stürmend.

Eine große Oase. Menschen . . . ein Beduinenstamm . . . Zelte . . . eine Karawane. „Zum Henker! Schneller!“ schreie ich. Und Tom gehorcht, wie der Wind fliegt der Wagen. Wieder eine Karawane, alles fährt zur Seite. Ein Kind rennt plötzlich in den Weg — wird trotz plötzlicher Bremse niedergerissen, überfahren. Ich blicke zurück — es scheint nichts geschehen zu sein — das Kind weint, hinter uns flucht eine Beduinenfrau.

Die Sandwüste Igidi, das Tadmait Plateau, El Erg, die Region der Sanddünen sind passiert! Es wird kühler. Wir fühlen, riechen, sehen Menschen, Menschen! Warum fährt Tom jetzt so rasend? Es ist ja alles bald vorüber. Oasen fliegen vorbei, Eingeborenendörfer, bald auch kleine Faktoreien, dann Wohnhäuser, bald ganze Ansiedlungen mit Fahnen. Die italienische Fahne, die englische, französische, deutsche Fahne, endlich auch unsere. Sterne und Streifen! Und ein Getümmel von Menschen . . . Europäer . . . Amerikaner! Landsleute, unsere Landsleute! Warum fährt Tom so rasend? Warum sieht

er sich immer so ängstlich um? Hinter uns die Sintflut, Kerl, vor uns ganz nahe der Rekord!

Man jubelt uns zu, begrüßt uns. Erreicht! Das Meer . . . Tripolis! Fahnen, Menschen, wieder Fahnen . . . Erreicht, den Rekord, den Weltrekord!

Am Konsulat Empfang, Glückwünsche, Jubel. Tom trinkt und trinkt. Aber ich bin so müde. Ich gehe schlafen, Kameraden, Brüder, ich gehe! Tom trinkt mir zu, Tom lacht mir zu . . . aber das ist kein Lachen! Weiß Gott, er ist betrunken. Was schert mich das heute. Jeder nach seinem Geschmack. Ich gehe schlafen, ins Hotel. Meine Füße tragen mich kaum mehr. Ich taumle, taste, endlich mein Zimmer, das Bett . . . ich schlafe . . .!

Ich muß lange geschlafen haben. Bin so wunderbar erfrischt. Jetzt ins Bad. Der Fuß sieht böse aus . . . macht nichts. Wo ist Tom? Sein Zimmer ist leer, das Bett nicht benützt. Vielleicht säuft der Teufelskerl noch immer? Ich mache mich schnell fertig und laufe ins Konsulat. Wo ist Tom? Niemand weiß es. Verschwunden, spurlos verschwunden. Und mein Kopf ist noch immer nicht fähig, klar zu denken.

Ich muß ihn doch suchen. Der arme Junge hat zu viel getrunken, sicherlich, und er verträgt so wenig. Er schläft vielleicht irgendwo am Straßenrande seinen Rausch aus.

„Ich will ihn suchen, macht den Wagen fertig!“

Was sagen diese Kerle, das Auto sei fort? Tom mit dem Auto? Undenkbar, wir hatten ja nur mehr ein paar Tropfen Benzin. Und Tom fährt wie der Blitz, wenn er betrunken ist. Schnell einen andern Wagen! Wohin geht die Spur? Zur Wüste! Fürchterlich, wieder in die Hölle zurück!

Ich fahre. Alter Klapperkasten, kannst du nicht schneller laufen!

„Herr Doktor, um Himmels willen, steigen Sie schnell ein, ich fahre zu einem Schwerkranken!“ . . .

„Wie, ich selbst sei krank? Das macht nichts, ich muß ihn finden! Verstehen Sie, ich muß! Vorwärts!“

Der Motor setzt aus. Ich repariere ihn, meine Hände zittern. Habe ich Fieber? Die Spur vor uns läuft weiter ins Endlose. War doch noch soviel Benzin im Wagen? Mein Kopf schmerzt und surrt so sonderbar. Der Arzt sieht mich bedenklich an. Will herausspringen.

„Sie bleiben, Doktor, gleich sind wir da!“

Gleich? Weiß ich's? Es kann noch lange dauern. Vorwärts, wieder mitten in der Wüste . . . gelbe Sonne und gelber Sand . . .

Sand, Sand . . . überall loser, gelber Sand und keine Spur mehr vor uns. Wohin jetzt? Ich kann nicht zurück, mein Freund ist da draußen, ohne Wasser, ohne Nahrung, krank, müde, betrunken . . . Ich muß ihn finden! Vorwärts!

Ich fahre und fahre. Eine Ewigkeit liegt schon hinter mir, eine Ewigkeit noch vor mir . . . Vielleicht fahre ich seit Stunden im Kreis herum, immer nur im Kreis herum und weiß es nicht? Wo ist Tom? Vielleicht meilenfern, vielleicht ganz in der Nähe?

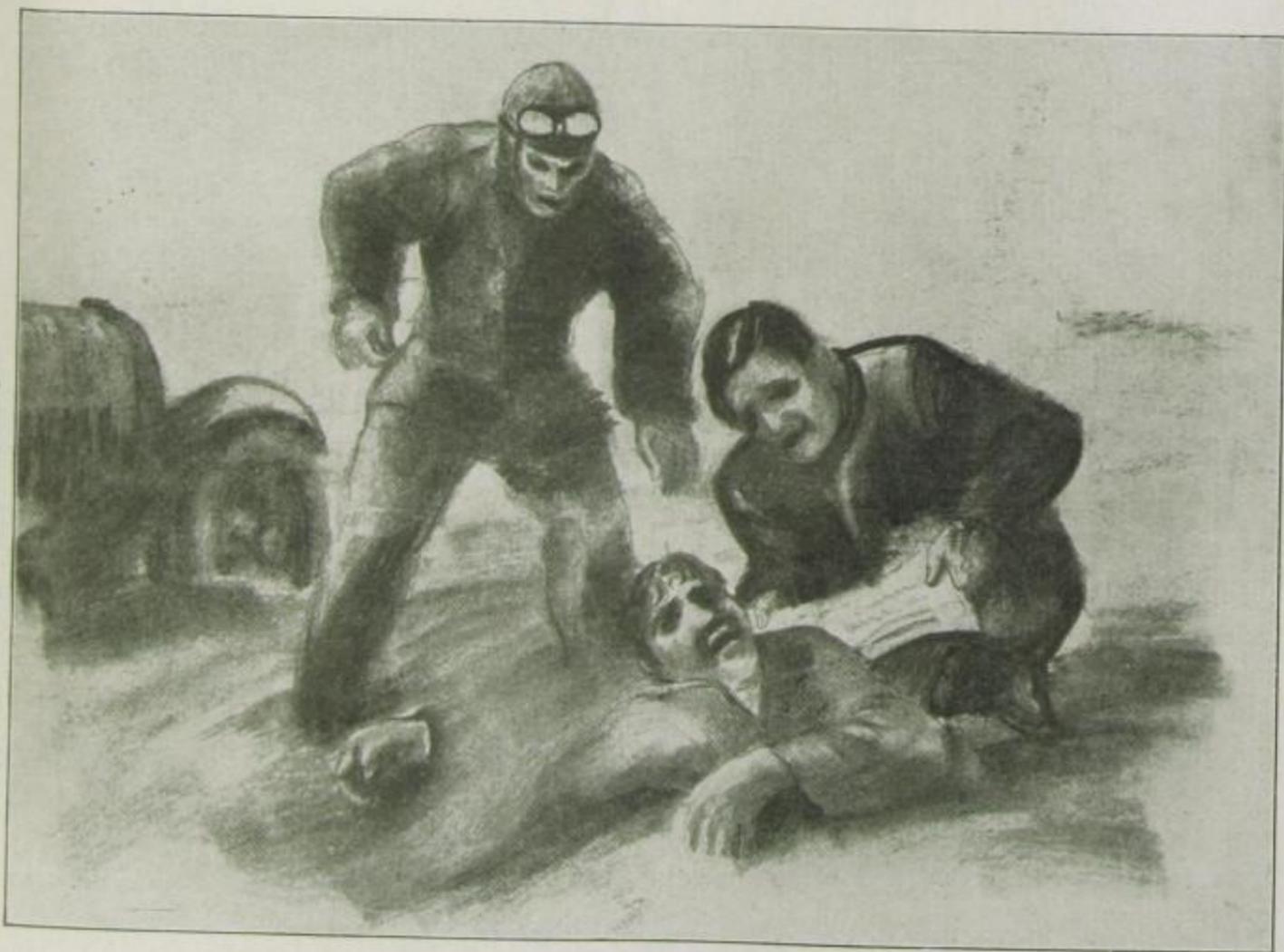
„Sind Sie noch da, Doktor? Ich sehe Sie nicht mehr! Wir werden gleich bei meinem Freunde sein, wir müssen bald dort sein . . . ich kann nicht mehr . . .“

Der Motor versagt wieder. Das auch noch! So werde ich zu Fuß weitergehen und suchen! Das sei Wahnsinn?! Aber Doktor, wir sind ja alle wahnsinnig! Ist's nicht ein Wahnsinn gewesen, durch die Wüste zu jagen, saugend wie auf der glatten Rennbahn? Warum? Wozu? Tausendmal dem Tod ins Gesicht lachen, verdursten, verhungern, vertieren, ersticken . . . und doch weiterfahren, weiterfahren! Wie, ist das nicht Wahnsinn?!"

„Was sagen Sie? Dort sei ein rotes Auto zu sehen, halb im Sande vergraben? Das ist unser Auto, das ist Tom! . . . Ist's noch weit? . . . Eine Meile, schätzen Sie, na, es muß gehen! Stützen Sie mich ein wenig, Doktor, ich kann nicht weiter . . . aber, ich muß! Sehen Sie etwas? Nichts?! Es rührt sich nichts?! Ich sehe nur graue Nebel . . . Noch ein paar Schritte? Führen Sie mich auch richtig? Betrügen Sie mich nicht, ich würde es Ihnen nicht raten!

Da das Auto, wirklich das Auto, ich fühle es, taste es! . . . Da der Sitz am Volant . . . leer. Wo ist Tom, um Himmels willen, wo ist Tom? Wohin man greift . . . Sand, nichts als Sand. Da, ein Kopf, ein Arm . . . Tom! Helfen Sie mir ihn ausgraben, Doktor! Er lebt doch noch, er muß doch leben! Er hat ein Mädels in Frisko, das auf ihn wartet, ein liebes, gutes, blondes Mädels! Um den Preis, damit er sie heiraten kann, führen wir durch die Wüste. Wecken Sie ihn auf! Was sagen Sie? . . . erstickt . . . tot?! Entsetzlich, die Wüste zu besiegen, um an ihr sterben zu müssen!

Nicht an der Wüste, sagen Sie? Er sei ermordet, erwürgt worden! Der Abdruck einer Hand sei an der Kehle sichtbar und eine Reißwunde am Hals? Wie, es sei eine kleine Hand gewesen . . . eine Frauenhand? Oder Kinderhand . . . Entsetzlich!



„Bitte lesen Sie, lesen Sie schnell!!“

Ein Papier hat er in der Faust. Beschrieben? Bitte lesen Sie, lesen Sie schnell!“

„Wir fahren seit Stunden! . . . Bill . . .“

„Das bin ich!“

„Bill fährt ausgezeichnet. Wir müssen die Ersten sein. Müssen den Weltrekord schlagen. Bill ist müde. Ich habe ihn abgelöst. Und nun fahre ich ihm zu langsam, zu vorsichtig. Ich sei ein Feigling, sagt er. Nun, so soll mich der Teufel holen, wenn er schneller ist als ich!“

Ein ausgetrockneter Flußlauf, durch! Ein Beduinenstamm, durch! Ein Kind auf der Straße. Bill schreit: Vorwärts! Ich rase, das Kind fällt, wird überfahren. Ein Araberweib schreit hinter uns her. Vorwärts, alles verschwindet hinter uns, wie eine Fata Morgana.

Nicht alles, eine kleine braune blutende Kinderhand lag damals auf der Straße, jetzt fliegt sie hinter uns her . . . Ich weiß es, fühle es. Doch ich sehe mich nicht um und fahre so schnell, wie noch nie. Bill wird sich wohl wundern! Ich kann auch fahren, wie der Wind, wenn der Tod hinter mir her ist.

Endlich ist die Fahrt aus. Jubel . . . was schert mich Jubel? Ich will trinken, will an meine kleine Ann denken und an sonst nichts. Ich will die Kinderhand nicht mehr sehen . . . und weiß doch, daß sie kommt, daß ich ihr nicht mehr entgehen kann. Arme, arme liebe Ann!

Bill sieht aus wie der Tod. Ob sie ihn vielleicht schon an der Kehle hat? Er geht. Armer Kerl, ich seh dich nie wieder. Einen packt sie von uns . . . vielleicht beide, wer weiß?

Ich trinke und es ist gut, daß ich trinke. Da öffnet sich die Türe und durch den Spalt kommt eine kleine braune, blutige Hand. Seht ihr sie nicht? Wie kann man lachen und tanzen, wenn der Tod da ist? Narr, das ist doch nur eine fieberhafte Einbildung! So? Da ist sie doch, da, da, und da! Eine Hand, zwei Hände . . . tausend Hände! Ohne Abschied eile ich hinaus in die Nacht. Man mag den Kopf schütteln und mich für betrunken halten, was schert mich das? In die Garage, schnell und dann hinaus in die Wüste um die Hand tief im gelben Sand zu vergraben, damit sie zur Ruhe kommt.

Eine Kanne Benzin hineingegossen und fort, fort in die Unendlichkeit!

Ich fahre und der kühle Wind macht mir den Kopf freier. Das Benzin geht zu Ende. Was dann? Dann holt der Tod mich ein . . .

Der Motor will nicht mehr . . . es ist alles aus. Ich schließe die Augen und fühle, wie das braune Händchen mir nachtrippelt, immer der Wagenspur entlang . . . Und Blutstropfen zeigen ihren Weg . . . Was gilt der Weltrekord gegen eine kleine, blutende Kinderhand? . . .

Ich schreibe schnell alles nieder, für Bill und Ann . . . Wird mich jemand suchen, wird man mich finden? Hüte dich, Bill vor der Kinderhand. Sie kriecht zu mir in den Wagen, greift nach mir . . . sie hat mich schon an der Kehle . . . sie hat mich schon!“

„Armer Tom, arme Ann! Was sagen Sie jetzt, Doktor? Er hätte sich selbst? Unmöglich, sie hörten doch, was er schrieb! An seinen Fingernägeln wäre das Hautstückchen, das die würgenden Hände aus der Kehle gerissen haben! Unmöglich, sage ich. Es war die kleine braune Kinderhand. Sie liegt jetzt auf seiner Brust und lacht! . . . Ich fürchte mich nicht vor dir, kleines Händchen! Da, da . . . sehen Sie nicht, da kriecht sie zu mir, klettert an mir empor, greift nach meiner Kehle . . . Hilfe! Hilfe! Sie hat mich auch!“



NESTOR

LORD 88

NATÜRLICH-NIKOTINARM

MILD-AROMATISCH-STAUBFREI



Genießen- ohne zu Büßen!

Es lohnt sich nur dann einer Leidenschaft zu fröhnen, wenn Ihnen keine üble Folgen entstehen. Dies trifft besonders bei der Cigarette zu. Der Genuß stark nikotinreicher Cigaretten kann schädliche Einwirkungen auf den menschlichen Organismus ausüben. Wir haben dieses Problem studiert und aus diesen Gründen als erste und einzige Cigarettenfabrik in der ganzen Welt eine natürlich-nikotinarme Cigarette mit einem garantierten Nikotingehalt von unter 1% geschaffen, um allen Menschen den behaglichen Genuß der geliebten Cigarette zu ermöglichen.

WARNUNG! Bestehen Sie ausdrücklich beim Kauf von nikotinarmen Cigaretten auf Nestor Lord und weisen Sie minderwertige Nachahmungen zurück. Alle Tabake für Nestor Lord werden durch die beeidigten Handelschemiker Professor Dr. G. Popp und Dr. H. Popp, Frankfurt am Main, genauestens geprüft. Nestor Lord können Sie in fast allen guten Tabakwaren-spezialgeschäften kaufen. Verlangen Sie unsere Literatur gratis und franko.

NESTOR GIANACLIS · FRANKFURT AM MAIN
SPEZIALABTEILUNG FÜR DIE HERSTELLUNG FEINER NIKOTINARMER CIGARETTEN

UNSER GRUNDSATZ: NUR QUALITÄT

litraof

Die Dame und das Auto

Von Colleen Moore

Die Damen haben heute nicht nur in ihrem Heim das Steuer fest in der Hand...

Skeptisch wie ich bin, glaube ich nicht daran, daß die Vorliebe der Frauenwelt für das Autofahren aus rein sportlichen Motiven entspringt. Ich will ehrlich sein und gestehen, daß, bevor ich fahren konnte, mir auch am meisten die Kostümmöglichkeiten imponierten.

Das entzückendste Abendkleid kann meinem Geschmack nach nicht mit einem Sportautodreß konkurrieren.

Ein flotter Sportmantel oder noch hübscher: Breeches mit einem feinfarbigem Oberhemd und Krawatte: Ich kann mir nichts Schöneres vorstellen.

Erst als ich fahren lernte, begann das Chauffieren mir Vergnügen zu bereiten. Und daran ist nicht zuletzt ein kleiner Zwischenfall schuld:

Ich fuhr von Hollywood nach Los Angeles, um — was mir am wichtigsten schien — meine Autoausstattung, wie ich sie nannte, zu vervollständigen.

Ich war sehr eilig, denn in zwei Stunden mußte ich schon wieder in den First

National Ateliers antreten. Also fuhr ich in einem Tempo, daß selbst der mich begleitende Chauffeur Angst bekam.

Unterwegs überholten wir ein Mietsauto. Der junge Mann, dem der Ehrgeiz auch keine Ruhe ließ, wollte auf keinen Fall dulden, daß ich ihn überhole und jedesmal, wenn ich bei ihm vorbeifuhr, konnte ich sicher sein, daß er in den nächsten Minuten stolz wie ein Spanier wieder der erste war.

Mir begann die Sache Spaß zu machen. Ich fuhr skrupellos. Er immer hinterher. Bis er seinem Ärger endlich durch einen wütenden Zuruf Luft machte: „Ich glaube, du bist wohl verrückt geworden,“ schrie er meinem Chauffeur im reinsten Straßenjargon zu: „Kleine Mädels läßt man nicht allein fahren!“

Ich war so empört, daß ich in einem Tempo fuhr, daß es ihm unmöglich war, mich nochmals zu überholen, und das vor allen Dingen... 150 Dollar Strafe kostete, so daß also meine Sportgarnitur mit ziemlichen Nebenausgaben belastet war.

Zwei Deutsche mit fährerscheinfreiem Motorrad durch drei Erdteile.

Anfang September vorigen Jahres traten die Gebrüder Aufermann-Essen in Dresden mit einer steuerfreien DKW-Maschine die tollkühne Fahrt an. Aufermann hatte die originelle Idee, den Motor vor dem Start offiziell vom ADAC plombieren zu lassen. Sein Vertrauen zu diesem Motor war eben so groß, daß er fest an ein pannenloses Durchhalten des Motors glaubte. Bisher ist er auch nicht enttäuscht worden, obwohl die zurückgelegten Straßen mitunter gar nicht mehr die Bezeichnung „Straße“ verdienen. Die Leistung ist um so bewundernswerter, da die ganze Fahrt mit Sozius zurückgelegt wurde.

Die beiden Motorsportler hatten auf der bisher durch die Tschechoslowakei, Österreich,

Ungarn, Serbien, Bulgarien, Türkei, Syrien, Palästina, Transjordanien, Agypten, Sudan, Italien und Frankreich führenden Reise selbstverständlich die mannigfaltigsten Abenteuer zu überwinden, über die sie amüsant zu plaudern verstehen. Annähernd 20 000 Kilometer wurden von ihnen bisher pannenlos zurückgelegt. Die ausländische Presse, vor allem die Pariser, würdigte diese hervorragende sportliche Tat mit langen, lobenden Ausführungen. Man kann gespannt darauf sein, ob die beiden Sportleute das von ihnen gesteckte Ziel erreichen. „Le Journal“ vom 19. 11. berichtet, daß die Gebrüder Aufermann noch London besuchen und von dort aus nach dem Ausgangspunkt ihrer Reise, nach Dresden, zurückkehren wollen.

Notwendig für jeden Automobilbesitzer und Motorradfahrer ist der Anschluß an die

Erste deutsche
Spezialgesellschaft
zum Schutze
der Benutzer
der Straßen



BERLIN W 9
Eichhornstraße 1
Tel. Lützw 2588, 2598

D. A. S.

Deutscher Automobil Schutz
Aktiengesellschaft

Vertreter
an allen Plätzen
gesucht!

Kostenloser Rechtsschutz gegenüber Privaten, Behörden, Zivil- und Strafgerichten bei Rechtsverfolgungen infolge von Verkehrsunfällen u. Verletzungen bestehender Verkehrsvorschriften

Kostenlose Durchsetzung von Regreßansprüchen gegen schuldige Dritte bei Unfällen aller Art

Freie Anwaltswahl bei gerichtlichen Durchführungen

Kostenersatz für Anwälte, Gerichte, Gutachten

Weitgehender Interessenschutz

Der neue Hanomag 3/16 PS Personenwagen

Technische Erläuterungen

Dem steten und rapiden Fortschritt in der Entwicklung des Kraftfahrzeuges Rechnung tragend, haben auch die Hanomag-Werke den Bau eines 750 ccm 16-PS-Personenwagens neben ihrem altbewährten 500 ccm 10-PS-Einzylinder in ihr Fabrikationsprogramm aufgenommen.

Die Aufnahme eines neuen Kraftfahrzeuges in Großserien-Herstellung kann nur verantwortet werden, wenn unbedingte und auf Grund eingehender Versuche mit den verschiedensten Konstruktionstypen verbürgte Gewähr besteht, daß das Fahrzeug bezüglich Wahl des Modells einen tatsächlich absatzfähigen Bedarfsartikel darstellt und in bezug auf Auswahl des angewandten Materials große Zuverlässigkeit und Lebensdauer verspricht.

Es versteht sich von selbst, daß derartige Versuche und Konstruktionsentwicklungen nur von einem Werke unternommen werden können, welches in der Lage ist, jahrelang derartige Erprobungen durchzuführen, ohne gezwungen zu sein, unverzüglich eine neue Type auf den Markt werfen zu müssen. Die Hanomag konnte mit Ruhe das Ergebnis dieser Versuche abwarten, da der bewährte 500 ccm 10-PS-Einzylinderwagen immer noch das beliebteste und absatzfähige Kleinauto darstellt.

Gewiß wäre es einfacher gewesen, irgendein bewährtes Modell des Auslandes zu kopieren. Ausschlaggebend war aber, daß es kein Kleinkraftfahrzeug auf dem Weltmarkt gibt, das in seiner Konstruktion dem heutigen Stand der Automobiltechnik entspricht. Die Ansprüche des Publikums an einen Kleinkraftwagen sind heute mit Recht höhere. Die konstruktiven Möglichkeiten sind durch Verbesserung des Materials und der Herstellungsmethoden heute vielfach größere.



AUTO-

Unfall-, Haftpflicht-,
Kasko-Versicherungen

sowie

Haftpflicht- und Unfall-
Versicherungen jeder Art

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs-Aefien-Gesellschaft

Berlin-Schöneberg

Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen
Vertreter

KOSTBARE DINGE PFLEGE!



Ihr Wagen gewinnt nervige Kraft
und elastischen Gang durch

OLEX-BETRIEBSSTOFFE

Dominierend ist heute in aller Welt der Mehrzylinder-Viertakt-Motor. Alle Versuche, den Viertakter durch den zwar billigeren Zweitakter zu ersetzen, scheiterten bisher an der Forderung großer Elastizität, sparsamen Betriebsstoffverbrauches und der Geräuschlosigkeit. Dementsprechend wurde der neue Hanomag mit einem 750 ccm Vierzylindermotor von 55 mm Bohrung und 79 mm Hub ausgestattet.

Der Zylinderblock mit Kurbelgehäuse ist aus einem Stück in Grauguß gefertigt, welches vermöge seiner größeren Dichte und Härte gegenüber Leichtmetall schwingungsfreien und geräuschlosen Lauf sicherstellt. Auffallend ist die robuste Ausführung der Kurbelwelle, die selbst für einen stärkeren Motor ausreichen würde. Es wurde in keiner Weise an solchen Teilen gespart, die durch Schwingungen und Durchbiegungen Anlaß zu Störungen und geräuschvollem Gang geben könnten. Ebenso auffallend ist die lange Ausführung der Kolben.

Für den Antrieb der Nockenwelle haben geräuschlos laufende schrägverzahnte Stirnräder, davon das größere aus Textil-Material, Verwendung gefunden. Von der Nockenwelle erfolgt der Antrieb der Vertikalwelle für die Ölpumpe und den über dem Zylinderkopf angebrachten, leicht zugänglichen Bosch-Zündunterbrecher durch Schraubenräder.

Der mit Luftfilter und einer besonders exakt wirkenden Starterklappe ausgerüstete Solex-Vergaser ermöglicht ein Instandsetzen des kalten Motors selbst im Winter mit nur wenigen Umdrehungen des Anlassers. Der mit Bendix-Antrieb versehene Bosch-Anlasser ist stark genug gewählt, um auch im Winter selbst bei zähem Öl dem Motor mit Sicherheit die zum Anspringen erforderliche Drehzahl zu erteilen.

Bemerkenswert ist die Entlüftung des Kurbelgehäuses. Die sich entwickelnden Oldämpfe und an den Kolben vorbeigehenden Verbrennungsgase werden durch ein besonderes Ventilationsrohr abgesogen, während die Oldämpfe gleichzeitig zur Zylinderschmierung ausgenutzt werden. Auf diese Weise ist auch der geschlossene Wagen frei von unangenehmen Gasgerüchen.

Die Aufhängung des Motors im Rahmen erfolgt an drei Punkten in Fiberlagern, welche eine Vibrations-Übertragung des an sich in allen Teilen sorgfältig ausgewuchteten Motors verhindern.

Die aus erstklassigem Vergütungs-material gepreßte Vorderachse ist an zwei zuverlässigen Halb-Elliptikfedern aufgehängt. Auf eine Konstruktionsverbilligung durch Anwendung von Quersfedern hat die Hanomag verzichtet. Ebenso wird die Hinterachse durch zwei lange und weichfedernde Auslegerfedern mit dem Rahmen verbunden. Eine besondere Drehmomentstütze überträgt die durch Antrieb und Bremsen hervorgerufenen Kräfte auf den Chassisrahmen.

Die vorzügliche Abstimmung der Federeigenschaften bei Anwendung langer Federwege bewirkt im Verein mit Stoßdämpfern angenehmes, stoßfreies Fahren, wie man es vordem für einen Kleinkraftwagen kaum für möglich gehalten hätte.

Die Fußbremse wirkt mechanisch und bremst alle vier Räder. Geringe Fußkraft genügt, um den Wagen auf kürzeste Entfernung zum Halten zu bringen. Die Wirkungsweise ist weich und allmählich. Die Handbremse wirkt auf beide Hinterräder mittels besonderer Bremsstrommel.

Der Antrieb der Hinterachse erfolgt von dem über die Trockenscheibenkupplung angetriebenen Dreiganggetriebe mittels ausbalancierter und zentrierter Rohrwellen. Die Gummischeiben-Gelenke bedürfen keiner Pflege. Die Kegelräder der Hinterachse sind spiralverzahnt und laufen geräuschlos. Die Untersetzung beträgt normal 1:5,9.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß die links befindliche Lenkung mittels Schnecke untersetzt ist. Die Scheibenräder des Wagens sind mit einer auffallend groß gewählten Ballonreifung von 27x4 Zoll ausgerüstet. Ohne Zweifel ist die angenehme Fahreigenschaft des Wagens mit auf diese große Reifendimension zurückzuführen.

Ideal ist ferner die Ausführung der Stahlblechkarosserie in Form eines zweitürigen, zweisitzigen Cabriolets mit 1½ Reservesitzen bzw. größeren Gepäckraum. Tür und Fensterrahmen bleiben zum Zurückschlagen des Verdecks fest stehen, so daß jedes klappernde Geräusch vermieden wird, das normal ausgeführten Cabriolets leicht anhaftet. Aufklappen und Schließen des Verdecks erfolgt in Sekunden mit wenigen Handgriffen.

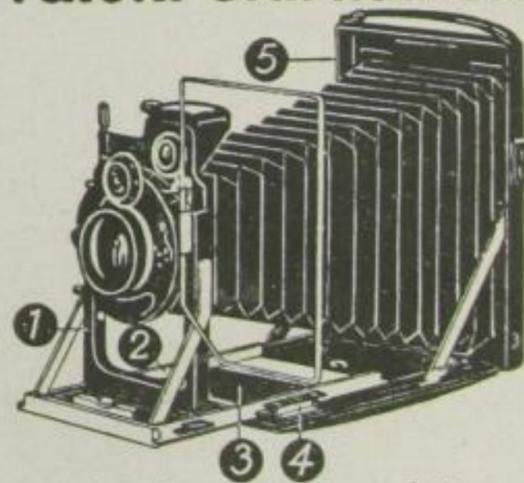
Die Linienführung der Karosserie entspricht der Mode und wirkt elegant. Die Ausstattung mit Zubehör ist reichlich und läßt nichts zu wünschen übrig. So finden wir in dem Wagen ein geschmackvoll ausgeführtes, beleuchtetes Armaturenbrett mit Tachometer und Kilometerzähler, Ölkontrolleur und Kontrollampe für die Lichtanlage. Automatischer Scheibenwischer und zwei Fahrtrichtungsanzeiger vervollständigen u. a. die Ausrüstung.

Die Fahreigenschaften sind für einen Kleinwagen verblüffend. Der erschütterungsfreie Lauf des Motors läßt einem die wirklich gefahrene Geschwindigkeit kaum zum Bewußtsein kommen. Schalten, Kuppeln und Bremsen gehen spielend leicht. Die Lenkung ist äußerst sicher und ruhig, der Motor sehr elastisch und beschleunigt in kürzester Zeit von etwa 8 km bis auf 75 km Stundengeschwindigkeit im direkten Gang. Fast alle normalen Steigungen werden ohne Schalten genommen.

Der Betriebsstoffverbrauch ist gering und beträgt nur etwa 6 Liter auf 100 km Fahrt in der Ebene, so daß der Inhalt des 20 Liter fassenden Tanks für über 300 km Fahrt langt. Die Ölmulde faßt 3,7 Liter, der Verbrauch beträgt etwa ¼ Liter auf 100 km.

Der Traum geht in Erfüllung. Opern, Sinfonien, Violin-Konzerte ungekürzt und ohne Unterbrechung im eigenen Heim zu hören durch das neueste automatische Magazin „Electrola“, Modell W 2, das ohne Kaufzwang bei der Electrola Gesellschaft m. b. H., Berlin W 8, Leipziger Straße 23, Berlin W 15, Kurfürstendamm 35, Frankfurt am Main, Goethestr. 3, Köln a. Rh., Hohestr. 103 bereitwilligst vorgeführt wird.

Patent-Etui-Kamera



leicht, flach, stabil

① U-förmige Standarte durch Streben versteift. ② doppelter Bodenauszug. ③ ausgewölbter Laufboden von größter Starrheit. ④ automatische Einstellung auf Unendlich. ⑤ Aluminium-Gehäuse nur 13 mm tief.

Ausführ. Druckschrift, 08 kostenlos

KAMERA  **WERKSTÄTTEN**
GUTHE & THORSCH DRESDEN-A-1, Serrestr. 23/25

Kreuzwort- Rätsel

„Schnee-
gruben-
baude“

(ch = 1 Buchstabe)



Wagerecht: 2. Geländeform, 4. Hoherpriester, 7. Männername, 10. Operngesang, 12. Italienischer Tanz, 16. Berg in den Alpen, 17. Wurfspieß, 18. Gefäß, 21. Bekannte Baude im Riesengebirge, 24. Gewässer, 26. Papageienart, 27. Chemisches Element, 28. Edelstein, 30. Haustier, 31. Früheres deutsches Herzogtum, 32. Nebenfluß der Wolga, 33. Zeitabschnitt, 34. Sinnesorgan, 35. Nordische Gottheit.

Senkrecht: 1. Zeichen, 2. Asiatische Hauptstadt, 3. Teil des Auges, 5. Dänische Insel, 6. Griechische Insel, 8. Ansiedlung, 9. Insekt, 11. Baum, 12. Getränk, 13. Kriegsgott, 14. Hauptort eines Schweizer Kantons, 15. Englische Dynastie, 16. Westdeutsche Industriestadt, 17. Gestein, 19. Berühmter Maler, 20. Frauenname, 22. Name mehrerer Päpste, 23. Meerbusen, 25. Frosterscheinung, 28. Alkoholisches Getränk, 29. Bedrängnis, 30. Hirtengott.

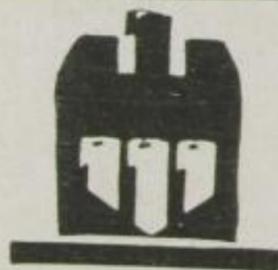
Rätsel - Gleichung

$$(a-l) + b + (c-s) + (d-i) = x$$

- a) Männername, b) Sohn Jakobs, c) Fisch,
d) Rumänische Münze. = x) Teil des
Getriebes.



KRAFT



Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs
von Deutschland

★

Versicherung von Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht - Unfall - Fahrzeug)

Prämien-Einnahme im Jahre 1928
rund 29 Millionen Mark

Allen voran

(Lenicet=Mundwasser „in Pulverform“)

LENIZON

DR. RUDOLF REISS, RHEUMASAN- u. LENICET-FABRIK, BERLIN NW 87

Halbwelt v. heute

u. Sexualprozesse mit je 50 selt. Bildern, hrsg. v. ersten Ärzten, Juristen, Kriminalisten. Nur je RM. 3. — frei! Buchhdlg. Westhoff, Weimar

Caracciola fährt Wanderer.

Rud. Caracciola, Deutschlands erfolgreichster Automobil-Rennfahrer wird die Zuverlässigkeitsfahrten und Wirtschaftlichkeits-Prüfungen des Jahres 1929 auf „Wanderer“ bestreiten. Die erste derartige Veranstaltung, an der Caracciola teilnahm, war die Sternfahrt nach Monte Carlo im Januar dieses Jahres.

Rebus

(Auflösung von Seite 973)

Das sagenhafte
Land ist:
THULE

Rätsel

Rate, wem Gott Witz verliehen:
Männer haben ihn geschaffen,
Aber Frauen machen ihn.

(Staat)

Mit „r“ ist es dem Pfennig gleich
im nord'schen Reich,
Mit „l“ jedoch in einem fort,
braucht's unbedingt der Autosport.

(Oer - Oel)

Auto Magazin Verlag: DAS MAGAZIN Dr. Eysler & Co. Verlag G. m. b. H.
Berlin SW 68, Markgrafenstr. 77, Postschließfach 5, Fernsprecher: Dönhoff 4065—4070
Dresden-N. 6, Rähnitzgasse 18/20, Fernsprecher: 56848/49

Manuskripte und Bildsendungen sind nur an die Berliner Adresse des Verlages zu richten
Auslieferungsstelle für den Gesamtbuchhandel: F. E. Fischer, Leipzig C 1, Kurze Straße 8
Verantwortliche Schriftleitung: S. Herzfeld, Berlin

Seitenarrangement: Paul Fabisch

Alleinige Anzeigen-Annahme: Gebr. Heumann G. m. b. H., Inseraten-Verwaltung Auto Magazin, Berlin SW 68,
Markgrafenstraße 77, Fernsprecher: Dönhoff 4065—4070

Verantwortlich für den Inseratenteil: Erich Hassfurth, Berlin

Anzeigen-Annahme für Frankreich: Agence de Publicité de l'Europe Centrale, Paris, 44 bis Rue Pasquier
Vertriebsstelle für Frankreich: Maison de la Presse Etrangère, Paris 8, 7 Rue d'Isly

Anzeigen-Annahme und Vertriebsstelle für Italien:

Rudolf Mosse, Società Italiana Edizioni e Pubblicità, Milano, Corso Vittorio Emanuele 30

Anzeigen-Annahme und Vertriebsstelle für die Schweiz: Paul Schmidt, Basel, Aeschengraben 22
In Oesterreich für Herausgabe und Redaktion verantwortlich:

Dr. Emmrich Morawa, i. Fa. Hermann Goldschmidt Ges. m. b. H., Wien I, Wollzeile 11
Redaktionelle Änderungen vorbehalten

Für Rücksendung unverlangter Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Rückporto ist beizulegen.
Zuschriften sind zu richten

betreffend Verlag, Redaktion, Herausgeber, Heftherstellung, Buchhaltung, Kasse an das Auto Magazin
Dr. Eysler & Co. Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68, Postschließfach 5

betreffend Anzeigenteil an die Firma Gebr. Heumann G. m. b. H., Inseratenverwaltung Auto Magazin,
Berlin SW 68, Postschließfach 5

Gesamtherstellung von Dr. SELLE-EYSLER A. G., Berlin SW 68, Fernsprecher: Dönhoff 4065—4070

An alle Automobilistinnen

Jugend, Gesundheit, Schlankheit und Schönheit
die 4 unerläßlichen Attribute einer jeden Sportsdame bilden
die Hauptthemen der in diesen Tagen erscheinenden
Spezial-Schönheits-Nummer

Elegante Welt

Jede Dame sollte an dieser
Publikation, die alle Erfindungen und
Kosmetika, die zur Mehrung des persönlichen
Wohlbefindens und zur Steigerung des guten Aussehens
geschaffen wurden, in Wort und Bild zur Geltung bringt, Interesse nehmen

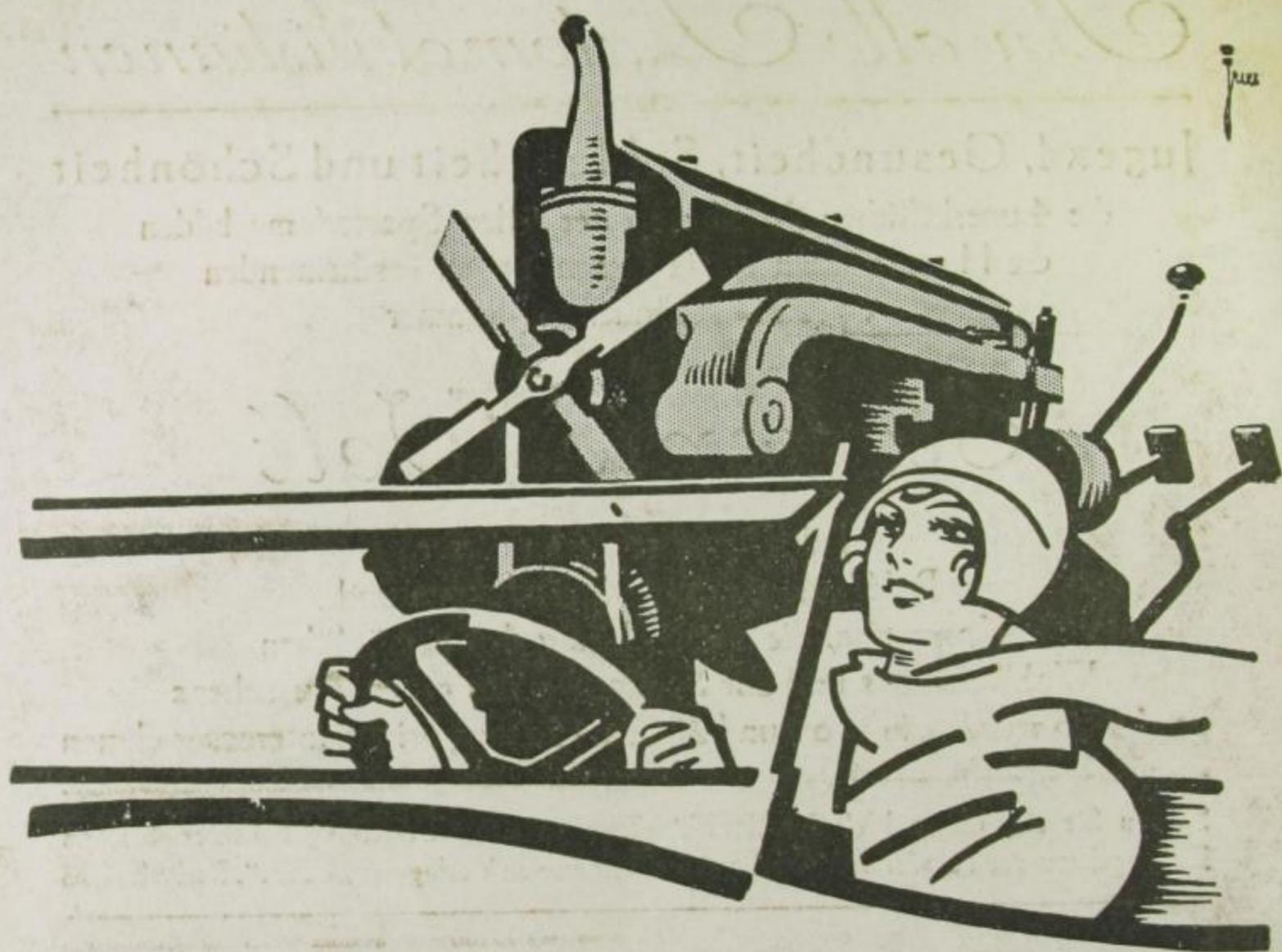
Sichern Sie sich dieses Heft der „E.W.“ durch sofortige Bestellung bei Ihrer üblichen
Zeitungsbezugsstelle oder wenden Sie sich direkt an den Verlag der „E.W.“, Berlin SW68



**Soeben
erschienen!**

**50
PF.**

Die grosse
Karnevals-Nummer
der „Lustigen Blätter“



Qualität *und* Schönheit

sind die Eigenschaften, die Sie in erster Linie von Ihrem Wagen verlangen müssen. Aber wie oft wird das Wort Qualität als Schlagwort mißbraucht, wie oft ist der Begriff Schönheit nur ein Ausdruck persönlicher Auffassung. / Ein unparteiischer Wertmesser war die Internat. Automobil-Ausstellung-Berlin vom 8.-18. November 1928. Hier im ehrlichen Wettbewerb mit den führenden Automarken der Welt, erzielten wir diesen vielbesprochenen Rekord-Verkaufserfolg nur deshalb, weil die überragende Güte und Eleganz unserer neuen 1½- und 2½-Liter-Modelle sowohl vom Publikum wie von der Presse als feststehende Tatsache anerkannt wurde.

WANDERER