

**Als besonderen Service von BillerAntik sehen Sie hier
die gewünschte Leseprobe der „Motor“.**

Am günstigsten können Sie diese CD auf meiner Homepage bestellen:

www.BillerAntik.de

Versandkostenfrei und gegen Rechnung innerhalb Deutschlands.

Zögern Sie nicht bei Fragen eine E-Mail an Georg@BillerAntik.de zu schicken.



Dreitausend Kilometer in Marokko.

Von Albert Schmidt-Schröder, Hamburg.



Als ich vor zwei Jahren zum ersten Male Marokko besuchte und das Land auf Pferderücken durchquerte, hatte ich so recht ausgiebig Zeit, bei den sich oft ins Unendliche verlierenden Ebenen, die sich zwischen der Küste und dem Atlasgebirge hinziehen, meinen Gedanken nachzuhängen, und ich malte als langjähriger Automobilist es mir aus, wie schön es sein müßte, all dieses Land einmal per Auto zu durchfliegen.

Mühsam machte die Karawane in dem damals noch nicht protegierten Lande 30–49 km pro Tag, manchen Schweißtropfen kosteten die Roß und

Reiter ermüdenden und schlaffen Sonnenstrahlen und mit ungehörter Wonne stieg man des Abends aus dem Sattel, um

nach einem kräftigen Imbiß, wie man sagt, alle Viere ausstrecken zu können und den glänzend besterntem Abendhimmel zu betrachten. Daß dieses Reisen eine gewisse Poesie in sich barg, will ich nicht ableugnen, aber manchmal sehnte man sich doch nach der europäischen Schnelligkeit des Reisens, nach mehr „Kultur“.

Die kam dann rascher, als man damals noch dachte! Die Tage von Agadir und deren Vorausahnen seitens der Marokkaner und Verdichtung in eine deutsche Bundesgenossenschaft hatten den Deutschen speziell in den von den Franzosen noch nicht besetzten Teilen des Landes die vollen Sympathien der Bewohner des Landes gesichert. Man brauchte sich nur als Deutscher zu erkennen zu geben und man war überall gastlich aufgenommen und konnte selbst angeblich unruhige Distrikte mit einer gewissen Sicherheit passieren, aber wie gesagt, die Kultur Europas fehlte noch.

Und die Franzosen nahmen Marokko und brachten die Kultur. Es wird nicht ein zweites Beispiel in der Weltgeschichte geben, wo ein Land innerhalb weniger Jahre aus



Von der Wellfahrt in Marokko: Ein NSU-Wagen (rechts) überholt einen Konkurrenten auf der Straße nach Marrakesch.

Im Auto durch Bosnien und die Herzegowina.

Von Generalmajor z. D. Meyer.

(Mit Aufnahmen des Verfassers.)

An einem der ausgesprochensten Regentage des Monats August erhielt ich in meinem Münchener Heim einen Brief eines Freundes in Wien, der bei mir anfragte, ob ich nicht Lust hätte, eine Autotour durch Bosnien und die Herzegowina mit ihm zu machen. Mit Freuden sagte ich zu, gab mir diese Tour doch Aussicht, in schönere, lichtere Länder zu gelangen und von Slawen bewohnte Gebiete kennen zu lernen, für die ich während des Winters 1912/13 infolge der Herausgabe einiger Schriften über den Balkankrieg besonderes Interesse gefaßt hatte. Als Treffpunkt wurde Agram gewählt. Es sei eingeschaltet, daß von den 51 Millionen der ganzen österreichisch-ungarischen Monarchie 26 Millionen Slawen, Kroaten, Slavonier, Slowaken, Slowenen, Serben, Böhmen, Polacken und Ruthenen: und nur 12 Millionen Deutsche sind.

Um zu unserem Treffpunkte zu gelangen, benutzte ich die Eisenbahn bis Triest und wollte von da über Fiume nach Agram. Von Triest nach Abbazia - Fiume mit der Eisenbahn zu gelangen, ist infolge der Konkurrenzinstiute Südbahn und Staatsbahn nicht so einfach, wie man glauben sollte. Die Südbahn hält in der Staatsbahnstation Opcina nicht, und so braucht man mit der Eisenbahn von Triest nach Abbazia-Fiume vier Stunden, während die in Triest nachmittags 3 Uhr am Hotel Excelsior täglich abgehende Post-Auto-Linie in nur drei Stunden die Strecke Triest-Abbazia zurücklegt, so daß viele Reisende diese Autofahrt der Bahnfahrt vorziehen. Auch ich tat dies und habe es nicht bereut. Die Fahrt geht vom Meeresufer aus über den Höhenrücken des Karstes, dessen romantische Szenerie ganz herrlich ist, um dann auf abfallendem Wege die Bucht von Abbazia zu erreichen. Von dort ging es in einstündiger Meerfahrt nach Fiume.

Fiume ist nächst Triest der bedeutendste Seehandelsplatz der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Große ungarische Aufschriften an den Staatsgebäuden, Plätzen und Straßen beweisen, daß wir uns nicht mehr in „Cis“- , sondern in „Trans“-Leithanien befinden. Im allgemeinen scheinen aber die Leute zu fehlen, die ungarisch lesen und sprechen können, denn man hört in Fiume hauptsächlich nur italienische und deutsche Laute. Nachmittags 1 Uhr verließ

mein Zug Fiume. Mit großartigen Ausblicken auf die Adria, namentlich auf die Bucht von Buccari, klimmt die Bahnlinie Fiume-Agram zum Karst empor, um sich später in das Tal der Kulpa und nach Karlstadt herabzusenken.

Kroatien und Slawonien zusammen haben rund 3 Millionen Einwohner. Die Kroaten sind richtige Slawen, sie unterscheiden sich von den Serben hauptsächlich nur dadurch, daß sie römisch-katholisch, während die Serben griechisch-katholisch sind. Kroaten finden sich auch in Istrien (45 Proz. der dortigen Bevölkerung), in Dalmatien (95 Proz.), in Bosnien und Herzegowina (15 Proz.). Nahe verwandt mit den Kroaten sind die Slowenen, die in der Krain, in Kärnten und Steiermark wohnen und die Slowaken, von denen sich eine Menge (13 Proz.) in Ungarn befinden. Staatlich sind nun alle diese Südslawen der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht vereint, denn, wie erwähnt, gehören sie sowohl zu den österreichischen Kronländern, wie zu Ungarn, zu Böhmen, zu Bosnien usw. Die Kroaten sind im allgemeinen der habsburgischen Dynastie treu ergeben, damit aber, daß sie zu Ungarn gehören, sind sie gar nicht einverstanden.

Sie streben den Trialismus, d. h. die Vereinigung Kroatiens, Sloweniens, Dalmatiens, Bosniens, der Herzegowina, Istriens, Krains, der Süd-Steiermark zu einem Staat unter habsburgischer Herrschaft, der dieselben Rechte wie etwa jetzt Ungarn besitzt, an. Aus meinen Betrachtungen, die ich während meiner mehrwöchigen Reise durch die südslawischen Länder Kroatiens, Bosniens, Herzegowina und Dalmatien machen konnte, gewann ich übrigens die Überzeugung, daß durch den Ausgang des Balkankrieges das Nationalgefühl der Südslawen ungeheuer gestärkt wurde sowohl in Ungarn, Bosnien, Herzegowina, aber auch in den östlichen Kronländern. Bekannt ist ja ohnehin die Tatsache, daß in Triest, Fiume und an der österreichischen Riviera das Südslawentum schon seit Jahren energisch vordringt, daß ferner in den dalmatinischen Hafenstädten, die früher mehr italienischen, auf die venetianische Herrschaft zurückzuführenden Charakter hatten, das Slawentum immer größere Fortschritte macht. Daß dies auch amtlich anerkannt wird, beweist die Verordnung, daß seit einem



Zwischen Banjaluka und Jajce.



Bosnischer Kaufmannsladen mit Trafiklizenz.

Füßen. Da auf einmal lacht sie kurz auf und deutet auf das rechte Hinterrad. Ich schaue hin: der Pneu hatte leise seine Seele ausgehaucht.

„Verfl . . .“ „Pardon!“

Diesmal ließ mich Jeanne nicht im Stich; ich weiß nicht, ob sie die Nachtfahrt sentimental gestimmt hatte, oder war ihr die Straße zu steil, kurz, sie blieb geduldig sitzen und wartete, bis ich den Schaden repariert hatte. Endlich war es soweit. Wir drehen an und fahren weiter. Steil ging es hinauf und in eleganten, gleitenden Spiralen wieder zu Tal. Nun streben wir wieder dem Neckar zu. Hirschhorn liegt vor uns. Dahinter wieder unsere lange, gerade Strecke, verlockend im Sonnenschein.

Ich gebe wieder Gas, diesmal sieht man ja auf weiteste Distanz.

50, 60, 70, 80 Kilometer! Nun werden es langsam 85, doch weiter gehts nicht, der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers spielt zitternd um diese Zahl. Langsam ebbt die Geschwindigkeit ab, je näher wir Heidelberg kommen, hier gelten wieder legitime Geschwindigkeiten. — —

Bei herrlichem Sonnenschein fahren wir in die Garage ein, die wir vor wenigen Stunden in finsterner Nacht verlassen haben. Unser staubbedeckter „Benz“ wird seiner wohlverdienten Ruhe überlassen, er hat gewiß genug, ich auch, doch sicher nicht — Jeanne, la folle.



„Grand“, der Riesendoppeldecker von Sikorsky.

Von Boris Worobieff, Ingenieur.

Sekretär der Ständigen Kommission für Automobilismus und Aviation der Kaiserl. Techn. Russ. Gesellschaft.

Im Frühjahr dieses Jahres wurde in den Werkstätten der Russisch-Baltischen Waggonfabrik das zurzeit größte Flugzeug, ein Doppeldecker, fertiggestellt. Der Erfinder, der bekannte russische Luftfahrzeugkonstrukteur J. J. Sikorsky, zugleich Direktor der Abteilung für Aviatik auf der genannten Fabrik taufte das Flugzeug „Der Große“.

Nach dem konstruktiven Grundgedanken ist dieser Zweidecker charakteristisch für die Bauart Sikorsky. Und von den früher konstruierten Luftfahrzeugen unterscheidet sich der „Grand“ vor allem durch seine enormen Dimensionen. Sein Hauptbestandteil bildet der 20 m lange Rumpf von der Form eines sich an den Enden

verengenden Rohres, das in der Mitte einen quadratischen und am Ende einen rechteckigen Querschnitt besitzt. Das Rohr besteht aus vier langen, quadratischen Holzstäben, die mittels an diese angeschraubten furnierten Holzlaschen miteinander verbunden sind. Fachwerksgebilde solcher Art verwendet Sikorsky sowohl bei Ein-, wie bei Zweideckern.

An der breiten, vorderen Seite erstreckt sich das Rohrfachwerk bis auf 1,25 m \times 1,85 m im Querschnitt und bildet hier eine komfortable Kabine von 1,85 m Höhe und etwa 5,75 m Länge. Die Wände bestehen von der Mitte nach oben aus Spiegelglas. Rumpf und Kabine ruhen auf der unteren Tragfläche (Flügelbreite 20 m, Flügeltiefe 2,5 m).

Über dieser findet sich in Entfernung von 2,5 m auf Holzstützen die andere Tragfläche (Spannweite 27 m). An jedem Ende der letzteren ist hinten je eine kleine Tragfläche 1 \times 2,7 m angebracht, die wie bei Farmanbiplan der Seitenstabilität dient.

Die gesamte Tragfläche des „Grand“ beträgt 125 qm. Pfeil des Flügelprofils ist gleich $\frac{1}{21}$. Die Flügel bestehen vor allem aus zwei Paaren hohler Holzträger von rechtwinkligem Querschnitt. Die Holzpfosten des Riesenflugzeugs sind 2,5 Zoll stark und mit den Trägern mittels besonderer patentierter Stahlschuhe verbunden. Die Diagonaldrähte sind bei sämtlichen Doppeldeckern Sikorskys doppelt; dazwischen wurden zur Ausschaltung der Vibration der



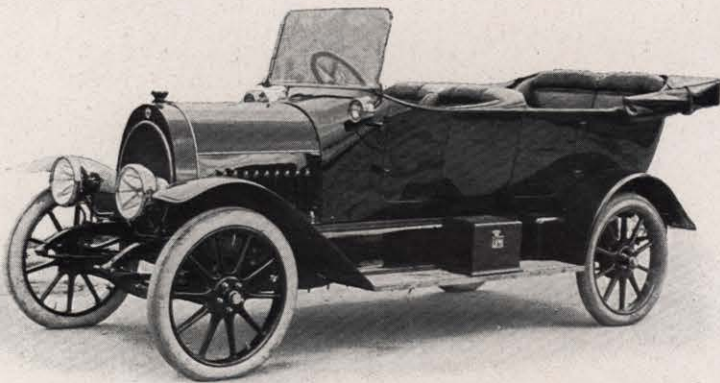
Sikorskys Doppeldecker „Grand“ im Fluge.

Die XII. Internationale Olympiaschau zu London.

Von Dr. F. W. M o o c k, London.

Die zwölfte von der Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd., unter Beihilfe des Royal Automobile Club veranstaltete Automobilschau in der Olympia, die in der Zeit vom 7. bis 15. November zu London stattfand, bedeutete, wie dies nicht anders zu erwarten stand, einen durchschlagenden Erfolg, ungeachtet des Umstandes, daß der Pariser Salon diesmal als Erster auf der Bildfläche erschien, um die Saison 1914 gebührend zu eröffnen. Die Olympiaschau war reichlich besichtigt und reichlich besucht, man möchte in beiden Fällen „überreichlich“ sagen. Auch das internationale Element verfehlte in beiden Fällen nicht, der Londoner Automobilschau das ihr seit Jahren eigene, charakteristische Gepräge aufzudrücken. Die große Halle, die Nebenhalle und die geräumige Galerie waren von den Ausstellern bis zum letzten Quadratfuß ausgenutzt. In der Wagenabteilung hatten 191 verschiedene Firmen ausgestellt, darunter neben den englischen Fabriken die führenden deutschen, französischen, belgischen, holländischen, schweizerischen, italienischen, spanischen und amerikanischen Marken. Ford, der Veteran der amerikanischen Automobilindustrie, der seine Chassis in Amerika und seine Karosserien in England, in der Nähe von Manchester, baut, hatte sich vor Beginn der Ausstellung zurückgezogen, trotz des günstigen Standraumes, den sich die Agenten gesichert hatten. „Ausstellungen gehören der Vergangenheit an; für uns rentieren sich dieselben nicht mehr,“ war die lakonische Erklärung, die zum Nachdenken Anlaß geben mag.

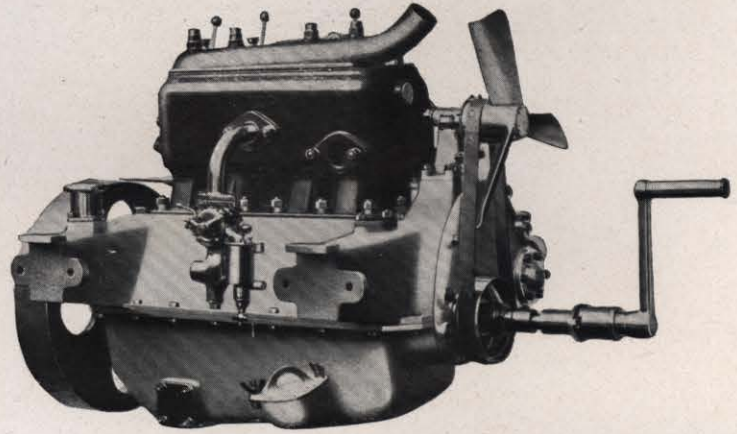
Der Karosseriebau, der sich in den letzten Jahren in England und auch in Schottland zu einer blühenden selbst-



N. A. G.-Sportphaeton, K. 3 4, Modell 1914.

ständigen Industrie entwickelt hat, hatte in der Olympia 37 Stände mit Beschlag belegt, während die Reifenabteilung mit 39 Standplätzen den von den Karosseriebauern übrig gelassenen Raum in der Nebenhalle einnahm. Die Zubehörteile waren hauptsächlich in der Galerie untergebracht, und zwar in rund 150 Schauständen, während die Automobile Association and Motor Union und der R. A. C. sowie die Presse in der großen Haupthalle ihr Lager aufgeschlagen hatten. „Welche Tendenz macht sich im Automobilbau gegenwärtig geltend?“ so lautet die Frage, die man sich vor Eröffnung der Schau und nach dem Fallen des Vorhangs jedes Jahr unwillkürlich vorlegt. Mr. S. F. Edge, der neue Präsident der S. M. M. & T., beantwortete die Frage gelegentlich des Eröffnungsbanketts der Ausstellung: „Das Streben nach Vollkommenheit“ oder besser vielleicht: „Das Streben nach Vervollkommnung“. „Alle Nationen,“ so fuhr der Redner fort, „arbeiten auf die Vervollkommnung des Kraftfahrzeuges hin und

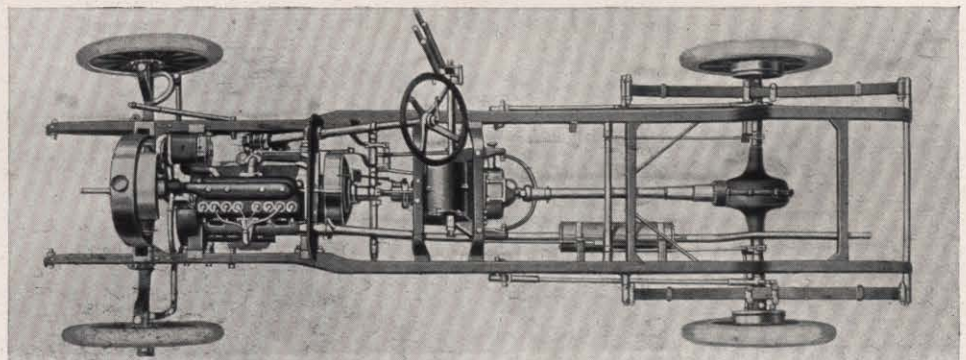
tragen dazu bei, es von Tag zu Tag dem Endziel näher zu bringen: Amerika durch die Verbilligung seiner Fabrikate und durch die Einführung der Selbstanlasser; Belgien durch die wunderbare Originalität und die künstlerische Schönheit seiner Karosserien; Deutschland durch seinen Fortschritt in der Aviatik und durch die wohl-durchdachte, sachgemäße Konstruktion seiner Erzeugnisse;



N. A. G.-Motor, K. 3, Modell 1914.

Italien durch seinen in der Welt unerreicht dastehenden Chassisbau und Frankreich durch seinen noch immer erstaunlichen Auslandshandel.“

Soweit Mr. Edge. Ein Besuch der internationalen Ausstellungsstände belehrte einen, daß er im großen ganzen den Nagel auf den Kopf getroffen hat. Der objektive Beobachter kann sich indessen der Erkenntnis der Tatsache nicht verschließen, daß keines der Fabrikationsländer, welche die Ausstellung besichtigt haben, in der Richtung, in der sie an der Vervollkommnung des Automobils arbeiten, ein unumschränktes Monopol besitzt. Die aus Amerika stammende Idee des Selbstanlassers hat bereits bei vielen festländischen und britischen Fabrikanten Anklang und Nachahmung gefunden; deutsche Chassis, fein durchdacht und äußerst sauber konstruiert, können den Italienern längst die Stange halten, genau so, wie englische Karosserien den Erzeugnissen der belgischen Industrie kaum oder gar nicht nachstehen. Ein Adlerchassis mit einer Morgan-Karosserie bildet ein harmonisch wirkendes Ganzes, eine glückliche Kombination, die zur Illustration des vorher Gesagten herangezogen werden mag. Welche Position sich die deutsche Automobilindustrie im englischen Markte errungen hat, mag zur Genüge aus dem Umstande hervorgehen, daß nicht weniger als sieben deutsche Firmen in besonderen Ständen in der Olympia vertreten waren; allerdings nicht so zahlreich wie im vorigen Jahre, ein Umstand, an dem der von Jahr zu Jahr sich mehr



N. A. G.-Fahrgestell, K. 3, Modell 1914.

China als Markt für Automobile.

Obwohl wir China bis jetzt nicht als einen aufnahmefähigen Markt für Motorfahrzeuge betrachten können, sollten die vorhandenen Möglichkeiten von seiten der deutschen Fabrikanten nicht übersehen werden. Augenblicklich sind die Möglichkeiten gering und nur eine ganz verschwindende Anzahl von Motorwagen läuft in China und in der Hauptsache in den vorhandenen Seehäfen. China hat praktisch keine Straßen und auch keine auf Rädern laufenden Transportmittel, wenn wir von den berühmten einrädigen Schubkarren absehen, mit denen allerdings gewaltige Lasten befördert werden. Diese beiden Tatsachen in wechselseitiger Beziehung, denn da es keine auf Rädern laufenden Transportmittel gibt, so liegt auch kein Bedürfnis für Straßen vor und ohne Straßen sind andere als einrädige Fahrzeuge nutzlos und so werden alle Verbindungen im Innern Chinas durch die Flüsse dargestellt. Nichtsdestoweniger aber bietet China große Möglichkeiten. Das Land ist groß und weite Landstrecken trennen die einzelnen Flüsse voneinander. Die Verbindung zwischen den einzelnen Flüssen oder Strömen wird zu Fuß oder zu Pferd hergestellt und die dabei zu überwindenden Landstriche sind, im Gegensatz zu anderen ausgedehnten Ländern der Welt, dicht bevölkert.

Es gibt drei Hauptfaktoren, die zur Entwicklung des Automobilismus unbedingt erforderlich sind und zwar: Bevölkerung, Wohlhabenheit und Straßen. Chinas Bevölkerung beläuft sich auf nicht weniger als 400 Millionen und obgleich die große Menge arm ist, muß man doch das Land als wohlhabend bezeichnen. Die herrschenden und Handel treibenden Klassen sind durchgängig wohlhabend und bilden einen verhältnismäßig großen Teil der Bewohner Chinas, so daß China als Ganzes betrachtet, wahrscheinlich mehr Personen aufweisen kann, denen die Mittel zum Ankauf eines Motorwagens zur Verfügung stehen, als irgend ein anderes Land, die Vereinigten Staaten von Amerika nicht ausgeschlossen.

Chinas Reichtum an Mineralien und anderen natürlichen Stoffen ist so gewaltig, wie das Land selbst und fast noch unberührt. China wacht aber allmählich auf und wird sich seiner Möglichkeiten bewußt und seine natürlichen Quellen des Reichtums werden sowohl von chinesischem als auch fremdem Kapital geöffnet. Mit dieser Entwicklung wird sich aber auch der Wohlstand des einzelnen Individuums heben und die Zahl der mutmaßlichen Käufer für Automobile wird sich steigern, während sich gleichzeitig das Bedürfnis für Straßen und Motorwagen von selbst ergeben wird.

Der Eisenbahnbau hat in China bis jetzt nur geringe Ausdehnung, aber das nationale Vorurteil gegen die Neuerungen aus dem Westen schwindet immer mehr. Nach Hunderten von Jahren absoluten Ignorierens



Die Unterbringung der Reservereifen im neuen Benzwagen S. K. H. des Prinzen Heinrich von Preußen.

aller westlichen Zivilisation, woraus naturgemäß eine Stagnation in jeder Hinsicht resultierte, wacht China endlich auf, um zu erkennen, daß andere Länder weit vorausgeeilt sind und versucht nun mit aller Gewalt das wieder gut zu machen, was versäumt wurde. Chinesische Studenten findet man auf allen Universitäten und in allen technischen Betrieben, wo sie sich mit der Kultur anderer Völker vertraut machen, um, nachdem sie ihre Studien beendet haben, in die Heimat zurückzukehren und die gesammelten Erfahrungen zum Nutzen ihres Vaterlandes zu verwenden.

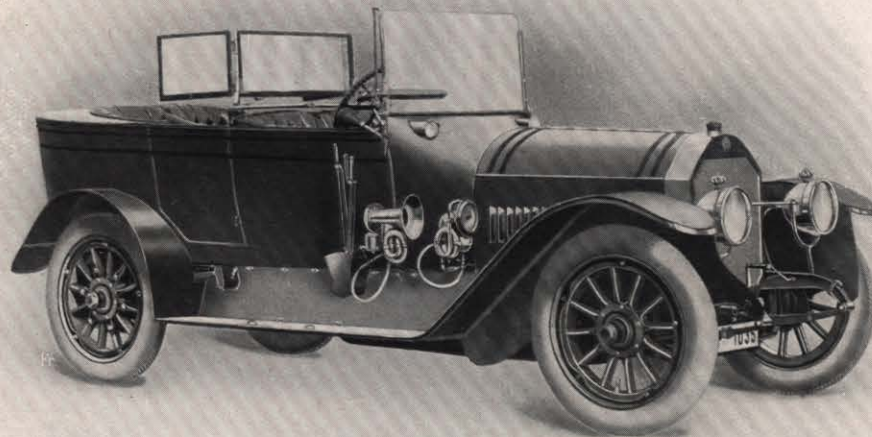
In den Städten, die die Hauptbevölkerungszentren darstellen, werden vielfach die engen Gassen, die bisher als Straßen dienten, unter Leitung von chinesischen Ingenieuren erweitert, die ihre Ausbildung in fremden Ländern genossen haben. So werden unter anderem von einem gewissen J. C. Wong, einem Schüler Amerikas, die Vorarbeiten für eine Straße von ca. 100 Meilen Länge gemacht, die speziell für den Lastentransport mittels Motorwagen dienen

soll, und die in ihrer Richtung dem alten kaiserlichen Post- und Kurierpfad folgt, der von Peking ausgeht und der Hunderte von Jahren seinen Zweck erfüllt hat. Diese neue Straße steht in Verbindung mit der Canton-Hankow-Eisenbahn und wird die Fühlung dieser Bahn mit dem weiter zurückliegenden Hinterlande darstellen.

Das ist einer der ersten Schritte, um das Land wirklich aufzuschließen und wenn es so weiter geht, dann dürften in wenigen Jahren die heutigen Transportmethoden in China eine vollständige Umwälzung erfahren haben. Auch der Eisenbahnbau wird weiter voranschreiten, aber es dürfte kein Zweifel darüber bestehen, daß der Straßenbau den Eisenbahnbau bei weitem überreffen wird und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß man nur einige besonders lange Haupt-Eisenbahnlinien durch das ganze Land führen wird, denen man auf Straßen die Schätze des Innern Chinas durch Motorwagen zuführt. In diesem Punkte hat China einen großen Vorteil über alle anderen dichtbevölkerten und zivilisierten Länder der Welt, da es sich alle Verbesserungen, die andere Länder erst nach langen mühseligen und kostspieligen Versuchen erreichen konnten, ohne weiteres zunutze machen kann und es steht wohl außer aller Frage, daß innerhalb der nächsten 25 Jahre die Entwicklung des Straßenbaues in China eine ganz enorme sein wird, von welcher die Automobilfabriken in jeder Hinsicht nur profitieren können.

Obleich es natürlich nur eine Frage der Zeit sein kann, daß China selbst Motorwagen und -Räder produziert, so wird es doch noch für eine lange Reihe von Jahren auf den Import aus anderen Ländern angewiesen sein und deshalb sollten die deutschen Fabrikanten die Entwicklung Chinas mit wachsamem Auge verfolgen, zumal Amerika nicht schläft und seine Wagen schon jetzt mit der nötigen Reklame in China einführt, denn auch für China bewahrt sich das alte Sprichwort: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

Internationale Vereinigung der Automobilkonstruktoren. In der letzten Sitzung wurde an Stelle des sich vom öffentlichen Leben zurückziehenden Armand Peugeot zum Präsidenten der Union Comte Jacques de Liedekerke, Präsident der belgischen Syndikatskammer, gewählt. Die Wahl der Vizepräsidenten ergab: Kommerzienrat Kleyer (Deutschland), Louis Renault (Frankreich) und S. F. Edge (England). Henri Cézanne (Frankreich) bleibt Sekretär und Schatzmeister.



Der neue Benzwagen S. K. H. des Prinzen Heinrich von Preußen. (Siehe Seite 103.)