

DAS NEUE FAHRZEUG

MITTEILUNGSBLATT

des „E. V. Fortschrittliche Verkehrstechnik“

Vereinsführer: Major a. D. Hanns Wolf von Dickhuth-Harrach
Berlin-Wilmersdorf, Schoelerpark 2 / Fernruf: H 7 Wilmersdorf 6600

Geschäftsstelle: Berlin SW 29, Bergmannstraße 51 • Fernruf: F 6 Bärwald 4580

Erscheint jeden dritten Monat für die Mitglieder des EVFV.

Postscheckkonto: E. V. Fortschrittliche Verkehrstechnik: Berlin 1663 85

3. Jahrgang. Nummer 2

1. Mai 1936

Bericht über die Ordentliche Generalversammlung 1936.

Am Montag, den 2. März d. Js., sollte, wie wir in unserem letzten Heft angekündigt hatten, die diesjährige Generalversammlung im Nollendorf-Kasino zu Berlin stattfinden. Da dieser Betrieb jedoch wegen eines in der Geschäftsführung eingetretenen Todesfalles plötzlich geschlossen wurde, vertagte sich die Versammlung auf den 12. März d. Js., wo sie um 20 Uhr im Restaurant „Rotes Schloß“, am Nollendorfplatz, stattfand.

Der Vereinsführer, Herr Major von Dickhuth-Harrach, eröffnete die Versammlung und erteilte dem Geschäftsführer, Herrn Dr. Steinitz das Wort zur Erstattung des Jahresberichtes, der von ihm selbst noch ergänzt wurde. Der z. T. schleppende Eingang der Beiträge machte eine gewisse Beschränkung in den Aufwendungen erforderlich. Doch konnte immerhin die Zeitschrift in 4 Nummern, darunter einer Doppelnummer mit reichhaltigem Inhalt erscheinen. Ferner ermöglichte uns eine Stiftung, ein aussichtsreiches Patent zur Anmeldung zu bringen. Die Bibliothek, die von den Mitgliedern mehrfach benutzt wurde, konnte erweitert, verschiedentlich Auskünfte erteilt, und eine ausgedehnte Korrespondenz mit vielen Ländern gepflegt werden, die uns wertvolle Informationen, hauptsächlich über die Weltraumfahrtbewegung einbrachte. Die Kassenverhältnisse sind geordnete. Die Rechnungsprüfung wurde von den Herren Major von Dickhuth-Harrach und Preß vorgenommen. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden und erteilte dem Vorstand Entlastung.

Anschließend fand ein Vortrag des Herrn Dr. Steinitz über „Die technische Beherrschung der Weltraumtemperatur“ statt. Der Vortrag stellte einen kurzen Abriß einer umfangreichen wissenschaftlichen Arbeit von ihm dar. In Zeitungsartikeln wurde nämlich vor einigen Monaten von Untersuchungen des engl. Prof. Appleton

berichtet, wonach die Erde von einer 100 000^o Celsius heißen Gas-
hülle umgeben und daher ein Verlassen der Erde, d. h. eine Raumschiffahrt unmöglich sei. Der Vereinsvorstand wahrte diesen Berichten gegenüber die größte Skepsis. Mehrere Anfragen unserer Mitglieder sowie das Interesse an der Klärung des von Prof. Appleton aufgeworfenen Problems haben Dr. Steinitz veranlaßt, zuerst den Zeitungsberichten auf den Grund zu gehen. Hierbei konnte er sehr bald feststellen, daß die von Prof. Appleton angegebene Temperatur von einem Korrespondenzbüro ver Hundertfach worden ist, von Appleton also nur zu 1000 Grad Celsius genannt wurde. Aber auch diese Temperatur erschien noch außerordentlich hoch. Dr. Steinitz wies nun auf Grund mathematischer und physikalischer Untersuchungen nach, daß die Möglichkeit des Auftretens mehrerer 100 Grad hoher Temperaturen in den oberen Gasschichten der Erde durchaus gegeben ist. Die Wahrscheinlichkeit aber, daß diese bis 1000 Grad erreichen, ist sehr gering. Jedoch selbst die Annahme derartig hoher Temperaturen bietet, wie Dr. Steinitz überzeugend erklärte, kein Hinderungsgrund für die Raumschiffahrt. Denn erstens durchfliegt das Raumschiff die gefährliche Gaszone mit einer Geschwindigkeit von mehreren km/sec, hält sich hierin also nur wenige Sekunden auf; zweitens ist infolge der außerordentlichen Höhe der Gaszone deren Dichte und somit die Wärmeabgabe an das Raumschiff sehr gering; und drittens sind wir heute in der Lage, das Gefährt so zu bauen, daß auch eine stärkere Warmaufnahme keinen Schaden für die Insassen und Instrumente mit sich bringt.

Ueber den weiteren Inhalt der Arbeit hoffen wir, später im „Neuen Fahrzeug“ noch berichten zu können.

Nach dem Vortrag folgte eine lebhafte Aussprache über die Ausführungen des Dr. Steinitz und weitere Probleme der Welt-
raumfahrt, insbesondere über die von Guido von Pirquet aufgeworfene Frage der Außenstation.

Heinrich von Kleist und die „Bombenpost“

von
Günter Preß.

Sehr oft, wenn man die Geschichte der Technik rückwärts verfolgt, stößt man auf Gedanken, Pläne und Erfindungen, die, vielleicht in der Gegenwart aktuell, schon einmal vor Jahren, Jahrzehnten oder sogar Jahrhunderten die Menschen bewegt haben. Der Unterschied zwischen damals und heute, liegt vielfach nicht in der Grundidee, im Kern der Erfindung selbst, sondern lediglich in ihrer äußeren Form, in den verfeinerten Methoden, die zu ihrer Ge-

staltung und Verwirklichung führten bzw. führen sollen. Im Jahre 1783 z. B. ließen die Gebrüder Montgolfier ihren ersten Heißluftballon aufsteigen. Der Heißluftballon eroberte sich darauf die ganze Welt. Wir alle wissen aber, daß er frühzeitig in dem von dem Engländer mit Wasserstoffgas gefüllten Ballon einen Konkurrenten erhielt, durch den er allmählich, sofern es sich um Aufstiege von Personen handelte, verdrängt wurde. Er mußte im Gegensatz zum Gasballon eben ständig geheizt werden, und das erforderte sehr viel Heizmaterial. Heute, nachdem anderthalb Jahrhunderte vergangen sind, scheint der Heißluftballon wieder zu Ehren zu kommen. Aber jetzt wird er nicht mehr mit schweren und umständlich zu handhabenden festen, sondern mit flüssigen Brennstoffen geheizt. Diese Beispiele lassen sich, man könnte sagen, beliebig vermehren. Man denke nur daran, daß vor Jahrzehnten bereits vorgeschlagen wurde, Flugzeuge durch Dampfmaschinen anzutreiben, ein Plan allerdings, der damals wegen des hohen Maschinengewichtes pro Pferdestärke bald aufgegeben werden mußte. Es ist aber heute bekannt, daß dieser Gedanke wieder aufgenommen wurde und bereits zu einem Erfolg geführt hat. Man denke ferner an das erste Flugzeug der Gebrüder Wright und vergleiche es mit dem vor einigen Jahren von Focke-Wulf gebauten Enten- und mit dem von Prof. Junkers entworfenen Rurflügelflugzeug.

Wir, die wir uns mit der Rakete und allen ihren Problemen beschäftigen und sie u. a. als das schnellste Beförderungsmittel für Post und evtl. auch Menschen propagieren, werden uns nun fragen, ob auch dieser Gedanke schon einen Vorgänger gehabt hat, wenn auch vielleicht in anderer Form. Und wir werden dann feststellen, daß es diesmal kein Techniker oder Wissenschaftler war, der tatsächlich jenen Gedanken geäußert hat, sondern ein Dichter. Ein Mensch, von dem man sagen kann, daß er vielleicht die tragischste Gestalt des deutschen Dichterlebens darstellte: Heinrich von Kleist. Es war um 1810, als man versuchte, kürzere Nachrichten mittels eines Telegraphen von einem Ort zum anderen zu befördern. Der Nachteil dieses Verfahrens war aber schon damals, daß es nur zur Versendung ganz kurzer Mitteilungen geeignet war und nicht auch die Beförderung von Briefen, Berichten und kleinen Paketen gestattete. Um diese Lücke auszufüllen und die Handelsbeziehungen zu beschleunigen und zu vervielfachen, schlug Kleist die Errichtung einer „Wurf- oder Bombenpost“ vor. Diese sollte ein Institut sein, das aus Artilleriestationen besteht, die zweckmäßig innerhalb der Schußweite von Mörsern und Haubitzen angelegt sind. Der Transport der Post erfolgt dann in „hohlen, statt des Pulvers, mit Briefen und Paketen angefüllten Kugeln, die man ohne alle Schwierigkeit mit den Augen verfolgen und, wo sie hinfallen, falls es ein Morastgrund ist, wieder auffinden kann“. Auf jeder Station werden die Kugeln geöffnet, „die respektiven Briefe für jeden Ort herausgenommen, die neuen hineingelegt, das Ganze wieder ver-

schlossen, in einen neuen Mörser geladen und zur nächsten Station weiter spediert.“ Kleist glaubte, es hierdurch zu ermöglichen, in einem halben Tag gegen nur geringe Kosten, die Post von Berlin z. B. nach Stettin oder Breslau zu befördern.

Der Kleist'sche Plan ist nie verwirklicht worden. Er hätte auch nicht so ausgeführt werden können, wie der Dichter es sich vorgestellt hatte. Es fehlte damals außerdem nicht an Leuten, die keinen Grund dafür sahen, weshalb die Post so schnell befördert werden soll und daher gegen die Idee eingestellt waren. Heute, nachdem aber ein Jahrhundert vergangen ist, taucht der gleiche Grundgedanke von neuem auf. Aber jetzt ist es keine aus einem Mörser abgeschossene Hohlkugel, die die Post in sich tragen soll, sondern eine Rakete.

Ob dieser Plan einmal in seinem ganzen Ausmaße in die Praxis umgesetzt werden wird? Wir glauben ja!

Drahtlose Telegraphie und Fluggeschwindigkeit.

Von Dr.-Ing. Otto Steinitz.

(Nachdruck verboten).

Während die drahtlose Telegraphie das schnellste Mittel zur Beförderung von Nachrichten darstellt, sind die Flugzeuge das schnellste Beförderungsmittel für Gegenstände. Durch die Zusammenwirkung beider können heute Bestellungen mit einer Geschwindigkeit ausgeführt werden, die in besonders gearteten Fällen von hohem Werte ist. Ein Beispiel meldet soeben die englische Luftverkehrsgesellschaft Imperial Airways, welche nicht nur mit ihren Schnellflugbooten ständige Verbindung nach allen Teilen des britischen Weltreiches unterhält, sondern in diesem Sommer auch regelmäßig Wochenendausflüge nach Deutschland veranstaltet.

Für Fahrten in Berlin

u. nach außerhalb, auch Ausland,
steht eine gut gehaltene Viersitzer-
Limousine m. Fahrer z. Verfügung.
Preise: km 12 bis 15 Pfg., je nach
Entfernung; **Stunde 1,75**
Stadtfahrten

Näheres durch die Geschäftsstelle
unter „LIMOUSINE“.

A U F S Ä T Z E

populär und wissenschaftlich über
Internationale Automobilausstel-
lungen u. a. Technik liefert in
deutsch, englisch u. französisch.

Proben verlang. unter „Fach-
schriftsteller“ b.d. Geschäftsst.

Ein Arzt in dem kleinen Örtchen Broken-Hill in Südafrika bestellte eines Abends durch Funkspruch in Salisbury ein nur dort erhältliches Serum für einen seiner Patienten. Dasselbe konnte am nächsten Vormittag gegen 10 Uhr schon verabreicht werden und rettete dadurch das Leben des Kranken.

Regelmäßig von großer Bedeutung ist es, daß die Flugzeuge heute ebenso wie die Schiffe auch unterwegs in ständiger drahtloser Verbindung mit dem Festlande bleiben. Es wird dadurch nicht nur Ortsbestimmung und Navigation mit einer früher unbekannteren Sicherheit, sondern auch den Fahrgästen die ständige Erledigung ihrer dringenden Angelegenheiten ermöglicht. Direkte Verbindungen nach Festlandstationen in 6 bis 7000 km Entfernung sind bereits aus Flugzeugen wiederholt hergestellt worden.

Neuerdings ist jedoch der Radiobau dadurch vor schwierige Aufgaben gestellt worden, daß die Fluggeschwindigkeiten allenthalben eine erhebliche Erhöhung erfahren. Die Erreichung einer Schnelligkeit in der Größenordnung von 300 Stundenkilometern bedingt eine auf das Äußerste getriebene Verminderung des Luftwiderstandes, die nur von einer streng stromlinienförmig geschlossenen Flugzeugform unter Vermeidung aller, auch der kleinsten, vorspringenden Teile erreicht werden kann. Das bedingt Änderungen im Einbau des drahtlosen Gerätes, über die die Imperial Airways folgendes berichtet:

Bei ihren neuen Riesenflugbooten sind bemerkenswerte Sonderversuche mit eigenen Anordnungen gemacht worden. Der Antrieb wird dabei nicht mehr durch den Luftstrom bewirkt, der früher vermitteltst eines kleinen Propellers bzw. Windflügels einen Elektro-Generator trieb, sondern die Dynamo-Maschine zur Versorgung der Radioanlage ist an den Hauptmotor des Flugzeuges gekuppelt und vollständig im Innern untergebracht. Ferner hat sich der Widerstand als bedeutend herausgestellt, den die außerhalb des Flugzeuges angebrachte Rahmenantenne für die Richtungspeilung hervorruft. Diese wird daher jetzt, sobald sie nicht gebraucht wird, durch eine Klapptür in das Innere der Maschine hereingezogen.

PATENTRECHTE

von in Deutschland angemeldeten und erfolgreich ausgeführten Erfindungen der Radio- und Chem.-Industrie für Ausland zu vergeben. Näheres durch die Geschäftsstelle unter „Patentrechte“.

Sachverständiger

Raketenpost-Liebhaber

(speziell Tiling u. Schmiedl) sucht diesbezügl. Belege, Dokumente, Souvenirs, unterschrieb. Stücke zu kaufen. Angebote an

E. D. Snushall, 138 Brooklands Road, Hall Green, **Birmingham**, (England)

Ein dritter schwimmender Flugstützpunkt.

Vor kurzem lief auf der Howaldts-Werft in Kiel der dritte schwimmende Flugstützpunkt der Deutschen Lufthansa für den Luftpostdienst im Südatlantik bestimmt, vom Stapel. Er trägt den Namen „Ostmark“. In dem jetzt fast zwei Jahre durchgeführten, regelmäßigen Luftpostdienst von Deutschland nach Südamerika wurden eine Reihe Erfahrungen und Erkenntnisse gesammelt, die diesen Neubau notwendig machten.

Zunächst ist es erforderlich, wenigstens drei Schiffe einsatzbereit zu haben, um jeweils einen der Flugstützpunkte in der Heimat überholen und docken zu können. Gerade das ist sehr notwendig, da im Ausland die für diese Arbeiten erforderlichen Einrichtungen nicht immer zur Verfügung stehen. Im übrigen bleibt auch das Nordatlantikprogramm der Deutschen Lufthansa nicht ohne Einfluß auf die vorgesehene Vermehrung der Sicherungsschiffe. Anfänglich, als nur der Dampfer „Westfalen“ zur Verfügung stand und noch ältere Flugzeugmuster verwendet wurden, hatte der schwimmende Flugstützpunkt hauptsächlich die Aufgabe, die 3050 km lange Atlantikstrecke zwischen Bathurst und Natal zu unterteilen. Nach Einsatz der 10 Tonnen-Wale und Indienstellung des Motorschiffes „Schwabenland“ konnte der Ozean auf dieser Strecke von Küste zu Küste überflogen werden. Die beiden Schiffe haben seitdem hauptsächlich die Aufgabe, als schwimmende deutsche Flughäfen an den Küsten zu dienen. Hier finden die nach jedem Fluge notwendigen Durchsichten an den Motoren und Flugbooten statt. Kleine Instandsetzungen können ebenfalls an Bord vorgenommen werden, und dann sind diese Schiffe, wie bekannt, die wertvollen Starthelfer, die mit ihren großen Flugzeugschleudern den Dornier Walen der Lufthansa den Abflug vom Wasser ersparen. Nicht vergessen sei, daß an Bord dieser Flugstützpunkte auch die Wetterbeobachtungsstellen und die Funkstationen sind, die den deutschen Luftpostdienst über den Ozean sichern.

Das neue, jetzt vom Stapel gelaufene Schiff, der dritte, schwimmende Flugstützpunkt der Lufthansa, wurde eigens für den Atlantikflugbetrieb erbaut. Es hat eine Wasserverdrängung von 2000 Tonnen und besitzt zwei MAN-Dieselmotoren von je 1000 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Seemeilen in der Stunde verleihen. Zum Abschluß der Flugzeuge wird eine Heinkel-Großflugzeugschleuder K9 dienen.

Die Indienstellung dieses neuen Schiffes wird im Sommer 1936 erfolgen.

Rundflüge über Berlin

(Oberspree) im Sportflugzeug RM 6.— pro Person, können jederzeit bei der Geschäftsstelle angemeldet werden, von der auch Näheres unter „Rundflüge“ zu erfahren ist.

Kleine Nachrichten.

Das neue deutsche Zeppelin-Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“, hat seine erste Fahrt von Friedrichshafen nach Südamerika und zurück glücklich beendet. Die Erwartungen, die man in dieses Schiff gesetzt hat, haben sich voll bestätigt. Sicherheit und Komfort machen den Fahrgästen die Ueberfahrt über den Atlantik genau so angenehm wie in einem der großen Ozeandampfer. Dabei hat man noch den Vorteil, daß man erheblich schneller zu seinem Ziel gelangt und unvergessliche Natureindrücke sammeln kann, die eine Fahrt im Schnelldampfer niemals zu bieten vermag. — Der LZ 129 hat ungefähr die gleiche Länge wie sein Vorgänger, „Graf Zeppelin“, der LZ 127. Sein Rauminhalt ist aber fast doppelt so groß (190 000 cbm gegenüber 105 000 cbm). Er wird angetrieben durch vier Daimler Benz-Rohölmotoren mit einer Maximalleistung von insgesamt 4200 PS. Der Brennstoff von 62 500 kg ist in 25 Tanks enthalten. Mit diesem Vorrat kann das Schiff eine Strecke von über 13 000 km zurücklegen. An Post und Fracht können bis zu 20 000 kg befördert werden. Der Wasserballast beläuft sich auf 10 000 Liter und kann im Notfall in noch nicht 50 Sekunden abgelassen werden. — In St. Cruz, 60 km von Rio de Janeiro entfernt, wurde die neue Luftschiffhalle bereits in Betrieb genommen. Sie stellt eine Stahlkonstruktion von 270 m Länge, 57 m Breite und 55 m Höhe dar.

Anfang April d. Js. wurde auf der Hamburg-Lübecker Strecke ein neuartiger Stromlinienzug ausprobiert, der aus zweistöckigen Wagen besteht, die von einer Stromlinienlokomotive gezogen oder geschoben werden. In letzterem Falle erfolgt die Bedienung des Zuges von einem im vorderen Wagen befindlichen Führerstand, der in elektrischer Verbindung mit der Lokomotive steht. Der Zug erreichte eine Geschwindigkeit von 120 km/Std und legte die Strecke Hamburg-Lübeck, zu der man sonst 75 Minuten benötigt, in 47 Minuten zurück.

Die erste von Berlin ausgehende Autobahnstrecke ist fertiggestellt und eröffnet worden. Ueber sie erfolgt bereits der von der Reichsbahn eingerichtete Autoschnellverkehr Berlin-Stettin. Unser Vereinsführer besichtigte kürzlich die Strecke und konnte sie als Musterbeispiel für eine moderne Kraftverkehrsstraße bezeichnen.

Nach britischen Quellen haben die Omnibuslinien mit elektrischer Oberleitung neuerdings große Erfolge aufzuweisen. Die Mitte 1934 eröffnete Linie in Bournemouth hatte eine um 21% größere Fahrgastzahl als die durch sie ersetzte Straßenbahnlinie, nämlich 1 220 000. Auf zwei kürzeren Linien ist eine noch stärkere Verkehrssteigerung sofort nach Einsetzen des Trolley-Bus-Betriebes beobachtet worden. Damit bewährt sich ein Verkehrsmittel, dessen erste Erprobung in Deutschland bereits Ende des vorigen Jahrhunderts stattfand.

Da sich die Abwicklung des Straßenverkehrs in New-York immer schwieriger gestaltet, plant man, um die Stadt Hochstraßen zu legen, die durch einen Tunnel, der die Stadt kreuzt, verbunden werden. Ferner soll ein neuer Tunnel zwischen New-Jersey und New-York geschaffen werden, der wahrscheinlich als Fortsetzung des ersten gedacht ist. Hochstraßen und Tunnel dürfen nur von Kraftwagen befahren werden.

In Chicago beabsichtigt man, um den Durchgangsverkehr schneller zu gestalten, über eine der Hauptstraßen eine zweite Straße zu legen.

Anfang Juni tagt in Berlin der Kongreß für internationales Patentrecht, an dem unser Geschäftsführer, Patentanwalt Dr. Steinitz, als Berichterstatter zahlreicher in- und ausländischer Zeitungen teilnehmen wird.

In der „Schweizer Bauzeitung“ erschien am 11. Januar d. Js. ein Aufsatz von Dr.-Ing. Sänger in Wien, der über bemerkenswerte Forschungsergebnisse berichtet, die sich auf Raketentriebwerke, ihren Wirkungsgrad und ihre Anwendung zur zeitweisen Leistungsverstärkung in der Flugtechnik beziehen.

Prof. Goddard, über dessen Forschungsarbeiten widersprechende Gerüchte verbreitet waren, hat nun endlich in einer eigenen Broschüre „Liquid Propellant Rocket Development“ (Entwicklung der Flüssigkeitsrakete) zuverlässige Daten über seine Raketenversuche bekanntgegeben. Die Broschüre ist erschienen bei der Smithsonian Institution in Washington am 16. März 1936. Sie enthält zahlreiche Fotos von den Versuchen mit Sauerstoff-Gasolin-Raketen, die in Auburn und Massachusetts von Goddard angestellt und von der Daniel und Florence Buggeheim-Stiftung finanziert wurden.

Anfang dieses Jahres wurden von Ley und Keßler auf dem zugefrorenen Greenwood-See in der Nähe von New-York Versuche mit Raketenflugzeugmodellen durchgeführt. Es handelte sich hierbei um zwei Modelle aus Duralumin mit der recht beträchtlichen Flügelspannweite von 5 m. Die Flügel saßen im Gegensatz zu Schraubenflugzeugen in der Mitte des Rumpfes. Die Raketenmotoren wurden durch flüssige Brennstoffe gespeist. Der Start erfolgte teilweise mit Hilfe eines besonders konstruierten Katapultes. Die Versuche können gerade mit Rücksicht darauf, daß es sich um die ersten dieser Art handelt, als durchaus erfolgreich bezeichnet werden. Leider wurden die Arbeiten der Forscher jedoch durch die in jener Zeit herrschende außerordentliche Kälte sehr erschwert. — Wir hoffen, im nächsten Heft näheres über die Versuche mitteilen zu können.

Buchbesprechung.

Rockets through space (Weltraumraketen) von P. E. Cleator. Verlag: George Allen and Unwin Ltd., London. Cleator ist unsern Lesern bereits bekannt als Präsident der „Britischen interplanetarischen Gesellschaft“, als der er sich um die Verbreitung des Raumfahrtgedankens in England große Verdienste erworben hat. Mit seinem soeben erschienenen Buch, das 246 Seiten umfaßt und reich illustriert ist, hilft Cleator einem fühlbaren Mangel an moderner Raketenliteratur ab. Der Verfasser bringt nicht nur Theorie, sondern behandelt sehr eingehend die praktischen Versuche, die bereits stattgefunden haben. Besondere Erwähnung verdienen hierbei die in USA. durchgeführten Experimente. Wir danken es Herrn Cleator besonders, daß er auch unseres Vereins in wohlwollender Weise gedacht hat. Wegen der Bestellung des Buches, das 7 Schilling kostet, wende man sich an die Geschäftsstelle.

Fortschrittliche Verkehrstechnik E. V.

Dieser Nummer ist die letzte Ausgabe des „Journal of the British Interplanetary Society“ beigefügt (allerdings nur bei denjenigen unserer Mitglieder, die ihrer Beitragspflicht genügt und das Journal nicht schon vorher erhalten haben). Dieses Heft wird auch ferner als Beilage von uns geliefert, ebenso voraussichtlich das Organ der American Rocket Society, die „Astronautics“.

Der 1920 gegründete Verein bezweckt die gemeinnützige Förderung der Verkehrstechnik zu Land, in Wasser, Luft und Weltraum, als einem wichtigen Hilfsmittel der Kultur, durch wissenschaftliche Forschung, volkstümliche Aufklärung und Pflege praktischer Erfindungen.

Wir bieten unseren Mitgliedern regelmäßige Berichterstattung durch unsere Zeitschrift und die befreundeter Vereine, schriftliche Auskünfte über alle verkehrstechnischen Fragen, die Benutzung der Vereinsbibliothek usw.

Der Beitrag für das Kalenderjahr beträgt RM 8.— und kann in vierteljährlichen Raten gezahlt werden. Beitragszahlungen und Beitrittserklärungen werden an die Geschäftsstelle erbeten.

Herausgeber: E. V. Fortschrittliche Verkehrstechnik. Verantwortlich für den Inhalt: Günter Press, Berlin NO 55, Chodowieckstraße 2
Druck: Nollendorf-Druckerei, Berlin W 57 — I. Vj. 36 D.-A. 300.