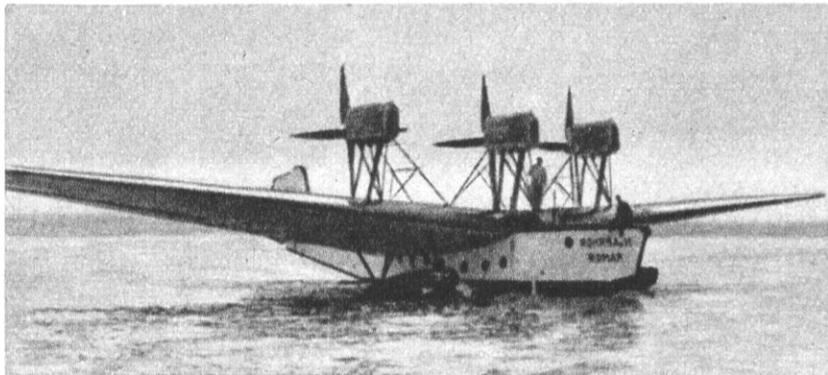


Der Hochdecker „Rohrbach-Romar“, der von der französischen Regierung (auf Reparationskonto) angekauft wurde, ist ein hochseefähiges Fracht-Flugboot mit freitragenden Flügeln und drei auf Druckschrauben arbeitenden Motoren. Er ist für den Transport von Post oder Fracht und vier Mann Besatzung über lange Seestrecken eingerichtet. Die Seefähigkeit der Maschine gestattet es, bei starkem Seegang gefahrlos zu starten und infolge des stark gekielten Bootsbodens weich und angenehm zu landen. Schon vor Baubeginn war eine Seetüchtigkeit in Seegang 5 (Beaufort) garantiert worden. In der am 11. Dezember 1928



Der Rohrbach-Romar

im Rahmen der Abnahmezüge stattgefundenen Seepfung hat dieses Boot sich bei Seegang 5 glänzend bewährt und gute Seeigenschaften gezeigt. Die Flugeigenschaften sind bei jeder Flugart sehr gut, so daß die Maschine auch bei sehr böigem Wetter leicht geflogen werden kann. Das Flugzeug ist ganz aus Duralumin gebaut. Die Befestigungsbeschläge und Bolzen der abnehmbaren Teile sowie die Streben sind aus Stahl und die Betriebsstoffbehälter aus Messingblech. Das Leichtmetall ist nur in Form von glatten Blechen, Bändern und offenen Profilen verarbeitet. Alle Hauptbleche bilden glatte Flächen und sind zum Tragen herangezogen. Die Bauart und die sich daraus ergebenden Vorteile in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Betriebssicherheit usw. sind die gleichen wie bei allen Rohrbach-Flugbooten. — Das Flugboot wurde am 28. Januar auf dem Wasserwege von Berlin nach Travemünde transportiert, wo es auf seine Seetüchtigkeit erprobt wurde, um dann von dort aus auf dem Luftwege seinem Bestimmungsort zugeführt zu werden.

**Die Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft** (dem Automobil-Club von Deutschland als Verbandsmitglied angeschlossen) verlegte Anfang Januar ihre Geschäftsräume in das Klubgebäude des AvD., Berlin, Leipziger Platz 16.

**Ausbau des deutsch-italienischen Luftverkehrs.** (ITF.) Am 15. Januar haben in München Verhandlungen über einen Ausbau des deutsch-italienischen Luftverkehrs begonnen, an denen deutscherseits Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Lufthansa teilnehmen und von seiten Italiens u. a. der Direktor der zivilen Luftfahrt Moltese. Für die bereits bestehende Linie München-Mailand sollen gewisse flugtechnische Erleichterungen geschaffen werden. Besonders für die Ueberfliegung des Brennergebietes haben die Italiener aus militärischen Gründen sehr scharfe Bestimmungen vorgeschrieben. Die Piloten der Verkehrsflugzeuge sollen sich auf der Strecke Brenner-Bozen an eine ganz bestimmte, genau bezeichnete Linie halten, was sich in der Praxis aus meteorologischen Gründen als nicht immer durchführbar erwiesen hat. Wenn möglich soll noch in diesem Jahre die Luftverbindung Berlin-Rom so gestaltet werden, daß man frühmorgens Berlin verläßt und abends Rom erreicht. Eine solche Tagesverbindung bestand bisher nur zwischen Rom und Wien. An den Verhandlungen beteiligen sich auch österreichische Stellen.

**Der Raketenflugplatz des Vereins für Raumschiffahrt.** Der Vortrieb von Körpern durch die Rückwirkung ausströmender Verbrennungsgase, welcher, nebenher bemerkt, die älteste Form darstellt, in der man Verbrennungskraft motorisch ausnutzte, hat bis vor kurzem im wesentlichen praktische Bedeutung nur für Feuerwerks- und Signalzwecke gehabt. Allerdings gab es schon im Altertum und dann später in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts Raketen für Vernichtungszwecke des Krieges, doch ist diese Anwendung mit Rücksicht auf die technische Ueberlegenheit der Feuerwaffen ziemlich in Vergessenheit geraten. Die

Verwendung des Raketenantriebs für Beförderungsmittel galt allgemein bis vor kurzem noch als dichterische Phantastik. — Neuere Berechnungen haben diesen letzteren Möglichkeiten jedoch eine wissenschaftliche Begründung gegeben. Wenn auch heute noch die Verwirklichung solcher Pläne auf mancherlei Schwierigkeiten in den Einzelheiten stößt, so schreitet doch deren konstruktive Entwicklung und Erprobung rasch vorwärts, und man wird zum mindesten

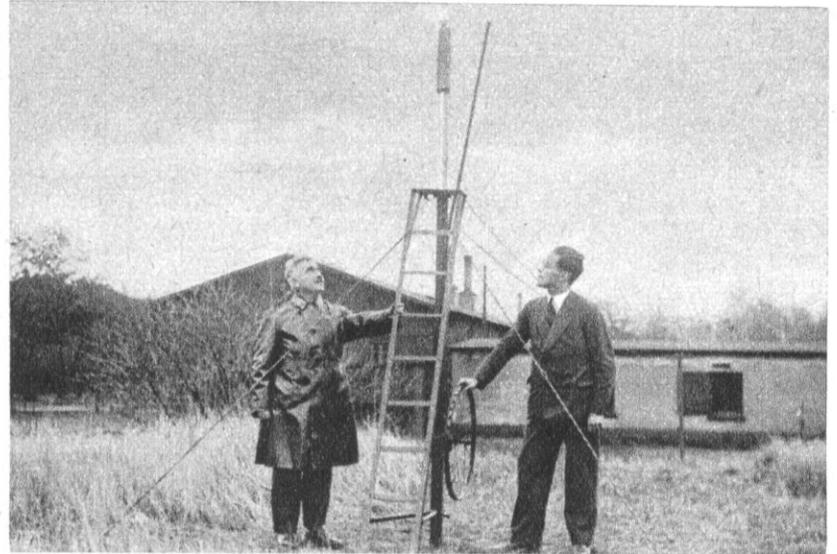


Abb. 1

erwarten dürfen, daß die heute lebende Generation noch das Erscheinen der Fern-Postrakete erlebt, welche gestattet, länderweite Entfernungen in wenigen Minuten zu überspringen. Führend auf diesem Arbeitsgebiet ist der deutsch-rumänische Professor Hermann Oberth, der kürzlich von der französischen Akademie dafür preisgekrönt wurde.

Es ist außerordentlich begrüßenswert, daß für die Versuche mit neuen Erfindungen ein geeignetes Gelände bei Berlin zur Verfügung gestellt wurde. Dieser sogenannte „Raketen-Flugplatz“ untersteht der Leitung des Vereins für Raumschiffahrt, dessen Vorstand außer von dem Genannten von den Diplom-Ingenieuren Nebel und Riedel und dem Generalsekretär Willy Ley gebildet wird. — Für die ersten Versuche werden dort verhältnismäßig kleine Versuchsraketen benutzt. Eine solche sehen wir in Abb. 1 auf einem eigens dazu konstruierten Startgestell zwischen Ley und dem Patentvertreter Professor Oberths, Dr.-Ing. Steinitz. Eine elektrische Fernzündleitung, welche von dem dahinter

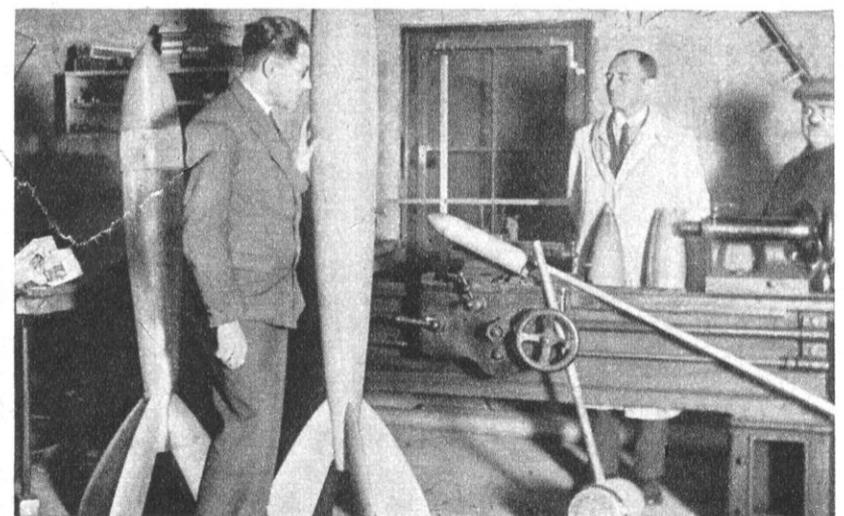


Abb. 2

liegenden Laboratoriumsbau aus in Tätigkeit gesetzt wird, ist bereits angelegt. Abb. 2 zeigt das Innere des Laboratoriums mit verschiedenen größeren Raketen-Modellen, in der Mitte sehen wir Dipl.-Ing. Nebel. Die maschinelle Einrichtung geht ihrer Vervollständigung entgegen. Es ist ferner auf dem Platze die Errichtung weiterer Baulichkeiten, insbesondere von explosions sicheren Unterständen für die Verbrennungsversuche geplant. — Mit diesen Einrichtungen besitzt Berlin als erste europäische Großstadt eine Forschungsstätte für diese technische Sondergebiet, das den Geist der Menschheit fesselt und vielleicht berufen ist, in Zukunft einmal die Planetenräume zu erschließen. Dr. St.