

richtete sich nach dem Anschaffungspreis, so dass also teure Flugzeuge, mögen sie sonst lobenswerte Eigenschaften besitzen, von vornherein als unwirtschaftlich für die grosse Menge ausscheiden. Es kommt also nur ein Flugzeug für die breite Masse in Frage, dass bei höchster Sicherheit, grösster Wirtschaftlichkeit den geringsten Kaufpreis erfordert, ohne dass es in seinem Bauvorhaben den anderen Flugzeugen gegenüber mindere Werte besitzt. Wir haben zwar im Klemmflugzeug L 25 B bereits ein Flugzeug, dass alle die an ein Volksflugzeug gestellten Anforderungen erfüllt.

Es kostet für Reichsdeutsche nur drei tausend fünfhundert Mark, — besitzt einen 20/30-PS-Daimler-Zweizylinder, wiegt 270 kg mit 180 kg Zuladung, also 450 kg Fluggewicht, ist für zwei Personen berechnet, erzielt 110 km Höchst-, 85 km Reise- und 40 km Landegeschwindigkeit, hat einen Aktionsradius von 500 km und verbraucht pro 100 km nur 7 Liter Brennstoff. Das Flugzeug besitzt also alle Qualitäten für ein Volksflugzeug, wenn sich der Deutsche Luftfahrer-Verband dennoch, wie er auf seiner letzten Pressebesprechung bekannt gab, mit der Entwicklung eines eigenen Volksflugzeuges befasst, so waren für ihn mehrere wichtige Gesichtspunkte massgebend. Wir entsinnen uns alle noch der Zeit nach dem Weltkriege, als auf allen Landstrassen des Reiches die unmöglichsten Vehikel zusammengebastelt, aus alten Militärwagen der Genden unsicher machten und viele Unglücksfälle oftmals Unbeteiligter hervorriefen. Dieselben Verhältnisse natürlich in viel, viel bescheidenen Ausmassen haben wir heute im sogenannten Sportflugwesen. Viele begeisterte Luftfahrtanhänger haben sich ein eigenes Flugzeug vom Munde abgespart und es mit viel Lust und Liebe erbaut, ohne an die Vorschriften zu denken, die für das ganze Reichsgebiet massgebend sind. Jetzt sitzen sie da und haben erstens kein Geld, um die Abnahmebestimmungen zu erfüllen und wenn sie trotzdem fliegen, so werden sie bestraft, wie der Fall eines Kraftfahrerkollegen aus Saarbrücken beweist, der vom Amtsgericht Saarbrücken mit 100 Frs. Geldstrafe resp. 10 Tagen Gefängnis bestraft wurde, weil er

seine selbst gebaute Maschine ohne amtliche Prüfung und Eintragung geflogen hatte, ohne die dazu gehörige Erlaubnis zu besitzen. Und so geht es vielworts. Dem will daher der DLV ein Ende machen, indem er einen eigenen Volksflugzeugtyp zur Entwicklung bringt, diesen Typ alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllen lässt, und ihn mit Bauanweisungen, Zeichnungen usw. an seine Mitglieder resp. sonstige Liebhaber weitergibt, damit ihn diese im Eigenbau herstellen können. Dadurch wird unnötige und überflüssige Geldausgabe verhindert und alle Beteiligten vor Schaden und Aerger bewahrt. Die schwer selbst herzustellenden Teile sollen fabrikmässig bezogen und an die einzelnen Interessenten abgegeben werden, was hinsichtlich ihres Qualitätswertes von Vorteil ist. Man will ähnlich wie Klemm einen Eindecker mit Sperrholzrumpf und mit stoffbespannten Flügeln entwickeln, der bei 10 m Spannweite von demselben 20/30 PS Daimler angetrieben werden soll. Nur will man statt 2 nur 1 Person als Zuladung berücksichtigen, die Festigkeit soll der Gruppe S 4 der BVE entsprechen. Bei Vollgasflug soll ein Leistungsüberschuss von 50 Proz. nachgewiesen werden. Ferner soll das Flugzeug besitzen günstige Steuerbarkeit und Trudeleigenschaften, die eine Erschwerung des Trudelbeginns sowie schnelles Herausnehmen aus dem Trudeln ermöglichen. Desgleichen sollen die Flügel klappbar oder leicht abnehmbar sein, um das Flugzeug im kleinsten Raum unterzubringen. Die Mitnahme eines Fallschirmes soll möglich sein. Als Hauptsache aber gedenkt der DLV, durch seine Initiative den Preis für ein solches Flugzeug auf 1500 bis 2000 Mk. herabzusenken. Ob er damit durchkommt, und ob er nicht dadurch gerade der schwer um ihre Existenz ringenden Facharbeiterschaft in den Rücken fällt, bleibt abzuwarten. Besser als planloses und wildes Drauflosbauen unkontrollierbarer Zeitgrossen ist es an sich schon, diese wilden Geister alle zusammen in geregelte Bahnen zu bringen, bevor sie sich und anderen Schaden zufügen können. — Im Interesse einer geregelten Entwicklung aber liegt die Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, wenn diese auch anfangs geringfügiger Art scheinen.

Die Beratungen der Transitkommission des Völkerbundes

(16. bis 31. März 1931 in Genf)

Die Transitkommission des Völkerbundes, die alle internationalen Strassenverkehrsfragen regelt, hat vier Fragen des internationalen Kraftverkehrs auf ihrer letzten Tagung behandelt, die für die Berufskraftfahrer von grösster Wichtigkeit sind. Es handelt sich um folgende vier Punkte:

1. Regelung des Gewerblichen Automobiltransportes im Ausland,
2. Vereinheitlichung der internationalen Warnungs- und Verkehrszeichen,
3. Steuerbefreiung ausländischer Kraftfahrzeuge,
4. Regelung der Tryptikfragen.

Der Wichtigkeit dieser Punkte entsprechend waren an der Konferenz 26 europäische Staaten vertreten. Die I. T. F. hatte ebenfalls zu dieser Konferenz zwei Delegierte, und zwar die Kollegen Forstner, Wien, und Sormani, Rotterdam, entsandt. — Ausserdem gelang es uns zum ersten Male noch Arbeitervertreter bei einzelnen Regierungsdelegationen zu erhalten, so

für Belgien den Kollegen Lemair und für Deutschland den Kollegen Reitz.

Die Beratungen wurden in vier Kommissionen erledigt und gestalteten sich äusserst schwierig, zum Teil deshalb, weil die einzelnen Länder z. B. in der Frage der Warnungszeichen und Signale bereits die verschiedensten eigenen Systeme mit hohen Geldkosten eingeführt hatten. Trotzdem gelang es in dieser Frage eine Einigung zu erzielen. — In 15 Artikeln erfolgte die Festlegung. **Verbots-(Sperr-) Tafeln** werden in Zukunft **kreisförmig** mit rotem Rand und innerhalb des weissen Feldes da betreffende Fahrzeug in schwarzer Zeichnung (Symbol) tragend ausgeführt sein. **Gefahrenzeichen** sind dreieckig. „**Vorsichtig fahren!**“ wird durch ein auf blauem Grund gestelltes Dreieck verlangt. Für Kurvenzeichen, Streckenzustand usw. ist gleichfalls die **kreisförmige** rotgeränderte weisse Tafel mit schwarzer Zeichnung gewählt worden. „Halten verboten“ besagt eine rotgeränderte