

**Wie modern gedichtet wird.**

In einem reichsdeutschen Blatte finden wir folgende Dichtung:

**327 Stundenkilometer.**

Von Hannes Küpper.

Aufheulten tausend Pferde, gebannt in Eisen und Stahl,  
von einem Hebeldruck, der sekundlich es ihnen befahl,  
und ein nervöses Zittern von tausend Pferdeflanken  
durchbebte ein Gefährt, bis die Startfahnen sanken.  
Der Zyklone, Orkane, des Tornados Schnelligkeit verdämmerte,  
als Segraves Mobile mit tausend Pferdekräften singend hämmerte.

Aufkreischten wild die atmosphärischen Ungeheuer,  
Segrave hielt in seinen Händen verklammert das Steuer,  
ein Tornado kroch neidisch hinter ihm her,  
doch fassen konnte er die tausend nimmermehr.

Der Zyklone, Orkane, des Tornados Schnelligkeit verdämmerte,  
als Segraves Mobile mit tausend Pferdekräften singend hämmerte.

Aufschrien tausend Menschen, als über ein weißes Band  
schwebte ein Gefährt, das Raum und Zeit überwand.

Die Zielfahnen knallten fliegend hinter ihm her.

Die Bremsen waren geschmolzen, da fuhr er ins flutende Meer.

Der Zyklone, Orkane, des Tornados Schnelligkeit verdämmerte,  
als Segraves Mobile mit tausend Pferdekräften singend hämmerte.

Es ist vollbracht, daß einmaleinzige Ereignis, denn:

diese Fahrt bleibt ewig ohne ein Gleichnis, und

jene, die den Rekord überbieten morgen oder später,

alle

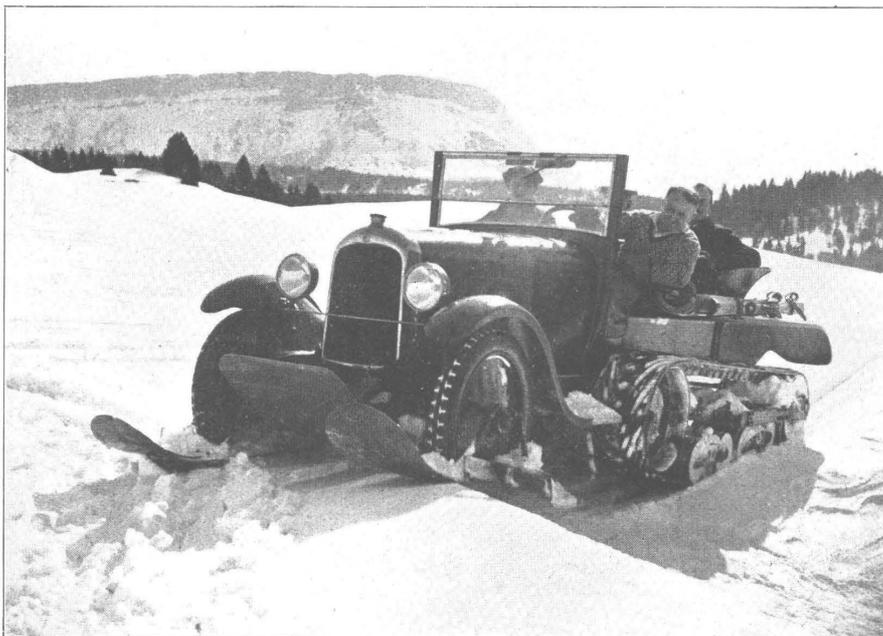
müssen rasen im Schaffen von Segraves  
327 Stundenkilometer!

**Die Winternachtfahrt des Frankfurter Motorrad-Club.**

Bei der fünften Winternachtfahrt für Motorräder über 313 km, die der Frankfurter Motorrad-Club in der Nacht vom 14. auf den 15. Jänner veranstaltete und mit einer Beleuchtungs- sowie Schalldämpfungsprüfung verband, hatte der Veranstalter das „Pech“, daß die gesamte Strecke schnee- und eisfrei war, wodurch sich die hohe Zahl von 35 strafpunktfreien Teilnehmern (von 60 gestarteten) ergab, obwohl die Fahrer stark unter verschlammten Straßen, Regen und Nebel zu leiden hatten und das verlangte Tempo von 31 km Durchschnitt für eine Nachtfahrt keine geringen Anforderungen stellte. Das Interessanteste an der Fahrt dürften die technischen Lehren sein, die sie in reichem Maße bot. Es zeigte sich zunächst, daß viele Motorradfabriken immer noch nicht verstehen, die Scheinwerfer der Beleuchtungen so zu montieren, daß sie nicht allein ihren primären Zweck erfüllen, sondern auch gegen kleine Stürze geschützt sind. Bei der Schlammfahrt der zweiten Fahrthälfte wurden die Fahrer über und über mit Kot bespritzt. Es zeigte sich klar, daß die Motorradfabriken alle sehr bald gezwungen sein werden müssen, endlich einmal für eine

wirksame Kotabdeckung Sorge zu fragen, wollen sie der wachsenden Popularität des Kleinautos Dämme setzen. So gut und zuverlässig die heutigen Motorräder sind, so wenig schützen sie den Fahrer vor Schlammgespritzern der eigenen Maschine. Beinschilder und Knieschutz sind das Mindeste, was der moderne Motorradfahrer im symmetrischen Anbau an die Maschine mitverlangt, damit er die Freude an seinem Fahrzeug nicht zugunsten des Kleinautos verliert. Auch der Schalldämpfung der Maschinen muß eine größere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Die Prüfung und Klassifizierung der Maschinen auf geringstes Geräusch wurden bei der Winternachtfahrt zum

fünf Prozent auf Unfälle an Kreuzungen der Straßen mit der Trasse der Bahnen. In den Vereinigten Staaten gab es zu Ende des Jahres 1925 232.755 Eisenbahnkreuzungen. Es ist eine anerkannte Tatsache, daß die vollkommene Ausschaltung der Straßen- und Bahnkreuzungen undurchführbar wäre, denn die Auslagen, die aus diesen Arbeiten erwachsen würden, belaufen sich schätzungsweise auf 20 Billionen Dollar. Der schrittweise Abbau der Eisenbahnkreuzungen wird zwar von Seite der Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt, aber während in einem der letzten Jahre von der Bahnverwaltung 972 Kreuzungsstellen mit einem Kostenaufwand von etwa 100 Millionen Dollar umgangen wurden,



**Citroën-Wagen mit Kegresse-Raupenantrieb auf dem Großen Sankt Bernhard.**

Der Wagen fuhr von Chamonix aus und kam anstandslos zum Hospiz, wo die erstaunten Mönche die Kühnheit der Fahrer bewunderten. Auf dem Bild sieht man den Wagen auf dem Col de la Forclaz (1700 m) im ein Meter tiefen Schnee. (Phot. Meurisse, Paris.)

erstenmal in Deutschland in Anwendung gebracht. In der Schweiz hat, wie von uns seinerzeit berichtet wurde, eine solche Prüfung schon stattgefunden. Die Motorräder sind noch immer viel zu laut. Das liegt aber größtenteils an den Fabriken selbst, die mit einer großen Dämpfung dem jungen Motorradfahrer das als „Musik“ vorschwebende Knattern der Maschine nicht nehmen wollen und weiter befürchten, daß mit einer zu starken Dämpfung die Leistung der Maschine um ein paar Stundenkilometer Geschwindigkeit beeinträchtigt werden könne.

**Unfälle bei Eisenbahnkreuzungen.**

Aus New York wird uns geschrieben: In den Jahren 1917 bis einschließlich 1926 wurden in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 20.021 Personen bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen getötet und 55.771 Personen verletzt. Das ergibt einen Jahresdurchschnitt von 2000 Toten und 5570 Verletzten; das Anwachsen der Todesfälle während dieser Zeitperiode macht 26 Prozent aus. Im Jahre 1926 wurden mehr Leute bei Automobilunfällen getötet, als im Laufe der letzten zehn Jahre bei Kreuzungen zu Schaden kamen. Unter der Voraussetzung, daß die Kurve weiter in derselben Weise ansteigen wird, ergibt sich für das Jahr 1936 eine Zahl von 65.000 Menschen, die durch Autounfälle getötet würden, davon entfallen weniger als

entstanden 3065 neue Kreuzungen an Stellen, die dem Einfluß der Bahnverwaltung nicht zugänglich waren. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika nehmen 81 Prozent der Gesamtzahl der Automobile der Welt für sich in Anspruch. Wenn die Steigerung der Verkehrsmittel weiter, wie bisher, anhält, werden in Amerika im Jahre 1936 40 Millionen Wagen (auf je vier Personen einer) laufen. Das Automobil spielt also bei Beurteilung des Problems der Eisenbahnkreuzungen eine gewichtige Rolle, denn es wird heute in 90 von 100 Fällen bei Kreuzungspunkten in Mitleidenschaft gezogen. Ein großer Prozentsatz von Unfällen ereignet sich bei Tag, wo ja doch unbehinderte Sicht auf den herannahenden Zug besteht, und in Gegenden, die der Fahrer kennt. Daraus leitet sich die Folgerung ab, daß der Automobilist infolge der Vertrautheit mit den lokalen Verhältnissen oft die nötige Vorsicht außer acht läßt, ja daß er, obgleich er den Zug herankommen sieht, dennoch versucht, hinüberzukommen. Bemerkenswert ist auch, daß mehr als 22 Prozent der Unfälle darauf zurückzuführen sind, daß der Fahrer mit seinem Wagen seitlich in den Zug hineingefahren ist. Zugegeben, daß 95 Prozent der Automobilisten vorsichtig fahren, verbleiben dennoch in Amerika fünf Prozent, das sind über eine Million Fahrer, die sich weder um ihre eigene, noch um die Sicherheit ihrer Mitmenschen kümmern.