B3 Nr. 275a 2. Juni 1931 Morgen-Ausgabe

f um die Stratosphäre

rd-Ballon das Junkersflugzeug —Newyork in 12 Stunden

einiger Zeit, daß die Junkers- au mit Unterstützung der Deutschen Luftschiffahrt und der Notgemein- Wissenschaft mit der Konstruktion eschäftigt sind, da, wie sein Konstruk- eur Asmus Hansen, sagt, „über r soll. Damit fielen Pläne von Jun- n darauf hin erstmals die Stra- prenkraft zu durcheilen. „Diese Pläne em Piccard von seiner Fahrt erfolg- lt, in den Brennpunkt des Interesses Flugzeug nachfolgen? Welche Vor- ch den Junkersschen Plänen leisten ie Fragen, die heute gestellt sind. Der ende Aufstieg brachte Piccard aller- s auf 16 000 Meter Höhe, daß er die herungen vom Verlassen der Tro- dieser Höhe nicht messen konnte. Im er sich auf gelegentliche Feststellungen

ür den Flieger, den Piccard in jenen ıll, auf der Fahrt gewissermaßen en und Anhaltspunkte von der aller- gesammelt worden. Diese Erfahrun- gemeinen die Vorausberechnungen zu us Hansen für seinen Plan im Stra- tellt hat. Asmus Hansen ist zu dem daß ein gewöhnliches Verkehrsflug- Meter Höhe fliegen würde, eine keit von 500 Kilometern entwickeln ke von Berlin nach Newyork in 12 n könnte. Die Tatsache, daß sich inahe 12 Stunden hindurch fast un- gleichen Höhen im Gleichgewicht tigt die Voraussetzung Hansens, daß rischen Regionen ganz außerordent- nisse herrschen, und daß dort weder erhebliche Luftströmungen anzutref- jetzt üblichen Flughöhen sowohl auf wie auch auf die Flugsicherheit gro- Dem Stratosphärenflieger würde Begriff des Wetters abhanden kom- er dem Wetter" fliegen.

renflugzeug wird natürlich mit den uck- und Temperaturbedingungen zu die Ballonfahrer. Darum ist die Er- chtung eines 12stündigen Aufenthalts verschlossenen Aluminiumkabine im altig verminderten Druckverhältnisse öhten Strahlungsbedingungen von der edeutung für die Stratosphärenfahrt n selbstverständlich müssen sowohl Passagiere in solcher abgeschlossener nen. Darüber hinaus sind aber dem eug noch ganz andere Schwierigkeiten gestellt als dem Höhenballon. Bei at es sich schon gezeigt, wie schwierig er Ventilleine in der luftdicht abge- t ist. Von der Höhenkammer des Flug- außer dem Motor eine vielkompli- richtung außerhalb der hermetisch ab- e bedient werden.

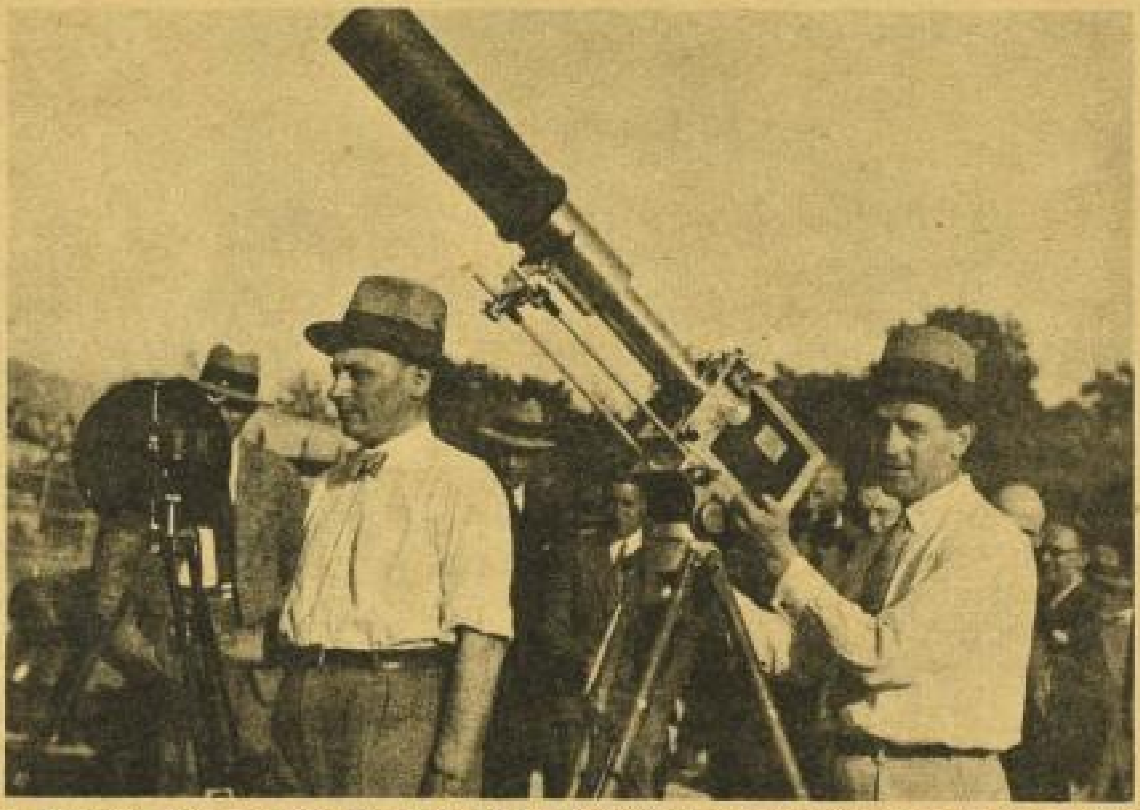
lem für das Stratosphärenflugzeug ist he gegeben, daß der Motor in Höhen- die Luft auf ein Zehntel verdünnt ist, die notwendige Energieleistung ent- muß also nicht nur der Druck in der hochgehalten werden, es muß auch die nötige Menge Luft erhöht werden. Das soll bei dem Junkers-Stra durch ein Schleudergebläse stufiges Turbogebläse wird du Betrieb gesetzt, die ihrerseits Kräfte, die sonst in Verlust g quelle benutzt. Die Herstellung dieses natürlich ein ungeheuerlich kompli blem dar, das aber von den Junkers glücklich gelöst bezeichnet wird. Mit bläse hofft man in Kürze hohe Flüge ter Höhe durchführen zu können. Sollte gebläse bewähren oder sollte man An- twendige und mögliche Verbesserungen ubt Asmus Hansen, daß der Einbau leudergebläses ihm das Fliegen in he gestatten und damit den rasenden Wetter ermöglichen wird. Es ist selbst- as erste Junkers-Stratosphärenflugzeug, annweite von 28 Metern etwa 4000 kg h nicht für praktische Zwecke in Aus- t. Es soll nur Pionier- und Forschungs- darum ist auch außer für den Führer keinen Beobachter vorgesehen, während Tragkraft der Maschine geschaffene hen Instrumenten und Apparaten vor-

Schomburgks Start zu seiner dritten Afrikadurchquerung

Auf „schwimmenden Autos"

von Angola bis Durban

Am 29. Mai startete die seit Monaten in aller Stille vorbereitete wissenschaftliche Afrikaexpedition unter Führung des bekannten Arikaforschers Hans Schomburgk mit dem D.O.A.L.-Dampfer „Usambara" von Hamburg nach Angola. Unter den acht Teilnehmern der finanziell und technisch reich ausgestatteten Expedition befinden sich außer der Gattin des Forschers u. a. eine Schweizer Zoologin, der Zoologe Dr. Haaß vom Senckenberg-Institut in Frankfurt a. M. und ein Geologe; ferner der durch seine Teilnahme an einer bedeutenden Reihe großer Forschungsreisen bekannte Berliner Kamera-Mann Paul Lieberenz und ein Ingenieur der Opel-Werke, die dem Unternehmen zwei Personen- und zwei Lastwagen zur Verfügung stellten. — Außer der Lösung der wissenschaftlichen Aufgaben enthält das Expeditionsprogramm die Aufnahme eines Ton-Großfilms unter Schomburgks persönlicher Leitung. Zu diesem Sonderzwecke werden außer der unbekannten, wildreichen Nordwestecke Angolas u. a. auch der rätselbergende Bangweolo-See, in dem Schomburgk die Existenz eines



Links: v. Schomburgk, rechts neben ihm: Paul Lieberenz, der Kamera-Mann, mit einem Riesenobjektiv, mit dem er Aufnahmen über 100 m Entfernung zu machen beabsichtigt

sagenhaften Sauriers vermutet, und andere unerforschte Gebiete aufgesucht werden. Man darf also ein afrikanisch-tropisches Standardfilmwerk erwarten, das durch die eminente praktische Afrika-Erfahrung des Führers, der auch als Großwildjäger Weltruf besitzt, eine besonders wirkungsvolle Note erhält.

Auf vielen Umwegen durch gänzlich unerschlossene Gebiete wird diese dritte Afrikadurchquerung Schomburgks von Angola (Lobito) bis Durban (Natal) führen. Die in etwa 10 Monaten zu bewältigende Reiseroute beträgt rund zehntausend Kilometer, also ungefähr die Strecke vom Kap der guten Hoffnung bis Kairo. — Diese Expedition, die, wie Schomburgk meint, das wirklich unverfälschte Afrika neu entdecken will, verfügt auch über Schwimmvorrichtungen für die mitgeführten Autos. Die neue Forschungsreise Schomburgks ruft Erinnerungen wach an die erste Ausreise, die der Forscher überhaupt unternahm und die er in seinem lesenswerten Buch „Zelte in Afrika" (Verlag Reimar Hobbing, Berlin), mit viel Humor beschreibt:

„Gischt spritzte über das Deck. Hohe Brecher wälzten sich heran. Die Greeck, damals schon ein alter Kasten von etwa 4000 Tonnen, kämpfte sich ächzend und stöhnend durch die stürmische Nordsee. Mir war hundsschlecht. Ich hatte versucht aufzustehen. Hoffnungslos! Die Seekrankheit hatte mich gepackt, diese verfluchte Krankheit, die ich bis heute noch nicht überwinden konnte.

In Southampton war ich froh, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. Fünf Tage sollten wir hier liegen bleiben. Die Passagiere wurden [illegible] in einem Hotel einquartiert. Ich war nun endlich im Ausland. Der erste Schritt war getan. Am Abend ging ich aus, zog meine besten Sachen an. Ich muß meinen Anzug schildern, denn ich habe sicher ausgesehen wie eine Karikatur aus der Modezeitung. Lange Gehröcke waren damals die große Mode. Mein Rock war sicher noch fünf Zentimeter länger als der längste. Ein hoher Vatermörderkragen. Gestreifte Hosen, Lackstiefel und weiße Gamaschen, dazu, oh Schreck, ein großer schwarzer Filzhut mit übertrieben breitem Rand. Das ganze an einem siebzehnjährigen Jungen, der aussieht wie ein fünfzehnjähriger. Stolz zog ich los, besuchte ein Varieté, dann ein Restaurant. In meinem besten Englisch bestellte ich etwas, worauf mir der Kellner sofort auf deutsch Bescheid gab. Ich war gekränkt, hatte mich doch als Weltmann gefühlt, und nun mußte mir der erste Mensch, den ich ansprach, ansehen, daß ich ein Grünhorn war.

Die Passagiere des Zwischendecks eines alten Dampfers waren in jenen Tagen wohl die bunteste Gesellschaft, die man sich vorstellen konnte. Es waren wilde und rauhe Gesellen dazwischen, die aber doch, wenn man sie erst kennenlernte, alle einen guten Kern hatten. Die weiblichen Passagiere gehörten auch nicht gerade den ersten Gesellschaftsklassen an.

Eine Frau nahm sich meiner an. Sie ging als Barmaid nach Kapstadt. Sie war sicher keine Dame, aber heute noch denke ich ihrer mit Dankbarkeit. Diese Frau, die vielleicht aus dem bürgerlichen Leben ausgestoßen war, empfand für mich eine mütterliche Liebe und machte es sich zur Pflicht, mich gegen alle Angriffe zu schützen und zu schirmen. Wenn abends die wilden Minenarbeiter und derartige Genossen betrunken waren und versuchten, mich kleinen Ausländer zu ärgern und zu foppen, dann sprang sie wie eine Tigermutter, die ihr Junges verteidigt, auf sie los und hat in einem Englisch, dessen sich der erfahrendste Droschkenkutscher nicht zu schämen brauchte, den Leuten ihre Meinung gesagt. Nur ihr habe ich es zu verdanken, daß ich ohne zerschlagene Glieder die Reise überstehen konnte.

Schwerfällig stampfte die alte Greeck durch die Wogen des Golfes von Biskaya. „Heute kommen wir nach Teneriffa," hieß es eines Tages. Es wurde Abend, als wir den Peak aus den Wogen auftauchen sahen, und dann erlebte ich das schönste Naturschauspiel, das ich je in meinem Leben gesehen habe, das ich einmal sah und vielleicht nie mehr in meinem Leben. Hinter dem mächtigen Peak, der drohend sich aus dem Wasser erhob, langsam von der Dunkelheit umklammert wurde, so daß er nur noch ein schwarzer Schatten war, stieg majestätisch ein voller Mond. Ich bin noch häufig nach Afrika gefahren. Ost und West, aber nie hat ein Bild solchen Eindruck auf mich hinterlassen, wie dieser Vollmond hinter dem Peak von Teneriffa vor 32 Jahren.

Wir gingen an Land, machten den gewöhnlichen Bummel der Reisenden in der Stadt, die damals noch so primitiv war und heute schon elektrische Bahnen hat. —

An dem Morgen, an dem wir den Anker lichteten, fiel uns Passagieren des Zwischendecks noch ein Geschenk vom Himmel in die Hände, wenn es auch nicht direkt vom Himmel kam, so kam es doch von oben, denn bei der Uebernahme der Ladung fiel aus der Schlinge des Krans eine Kiste mit Sardinenbüchsen, die auf dem Hinterdeck zerschellte. Das ganze Deck war mit Sardinenbüchsen besät. Jeder räuberte, soviel er konnte. Eine schöne Abwechslung in unserer einfachen, aber doch guten und kräftigen Küche.

Weiter ging die Reise, und nach etwa vierzehn Tagen landete die alte Greeck im Hafen von Kapstadt. Hier verließen uns die meisten Passagiere. Auch meine treue Freundin verließ mich. Ich habe sie nie im Leben wiedergesehen.

Preis 6.50

Beginn der Arbeiten der kommissio

Die deutschen Arbeitgeber werden e Artikel 405 des Versailler Ve

* Genf, 1. Juni. Die Kohlenkommissi Beratungen über die Dauer der Arbei werken begonnen. Der Entwurf des Arb beitliche internationale Arbeitszeit vo Arbeitnehmer haben sieben bzw. 7½ acht Stunden beantragt.

Den Standpunkt der deutschen Generaldirektor Wisfott, Essen, dar. nen Gründen, besonders aber wegen der genden Reparationszahlung jede internationale Bindung der Arbe geltend. Eine Verkürzung der Schichtzei teuerung der Kohle bis in Deutschland notwendige allgemeine Preissenkung stö fott kündigte an, daß die Arbeitgeber e den, für Deutschland die in Artikel 405 des Vertrages ter Umstände sind. In Vertre vertreters gab Ministerialrat Dr. klärung ab, daß der Standp Regierung in der Frage der genüber dem Vorjahre nicht den Vorschlag des Arbeitsamtes an. Di britischen Regierung beantrage die be dem Abkommensentwurf vorgesehene Fri der eine weitere Herabsetzung der Arbe zwei Jahre zu verlängern.

* Genf, 1. Juni. (Drahtb.) Die Ko nationalen Arbeitskonferenz hat heute n mäß den Vorschlägen des Internationa Entwurf des Abkommens über die Festl Kohlenbergbau eine Arbeitszeit von 7¾ bau unter Tage aufzunehmen. Die von beantragte siebenstündige Arbeitszeit wu Antrag der Arbeitgebergruppe auf eine Der deutsche Regierungsvertreter hat für zeit gestimmt, den Antrag der Arbeitn den der Arbeitgebergruppe abgelehnt. vertreter hat sich bei dem Antrag der Stimme enthalten. Abgelehnt wurde au nehmergruppe auf Festsetzung einer Arbe Der Vorschlag des Internationalen Stunden wurde mit den Stimmen d Arbeitnehmer gegen die Stimmen der A nommen.

Lohn- und Arbeitszeitregel

London, 1. Juni. In der kom Reihe wichtiger Verhandlungen zwischen nehmern in mehreren Industrien bevor. Gemeinschaftsrat von Vertretern der Hafenarbeiter zusammen. Die Haf fen, die Vorschläge der Arbeitgeber bezü lehnen. Damit tritt zum ersten Male se fahr eines großen Arbeitskampfes im den Bereich der Möglichkeit.

Ziemlich ernst wird, wie unser Korr richteter Quelle erfährt, durch manche Lage im Maschinenbau beurteilt, Verhandlungen zwischen den Parteien

Gleichfalls am Donnerstag werden Assoziation und der Miners-Federation im Bergbau sich unterhalten. Es dehnung des Siebenstundentages im Berg zwischen beiden Körperschaften sollen, w wird, nicht etwa der Auftakt zu Verhandl Bedingungen sein, die das ganze Reichsge soll die Unabhängigkeit jedes Distrikts in einträchtigt werden. Die Hoffnungen au gung im Bergbau werden als günstig bet

Das dürfte auch für die bevorstehende Werft-Industrie gelten, wo die Sch baues und das verhältnismäßig hohe Lo Verhandlungen bereit machen sollen.

Goldfunde in Au a

sm Au a. Rh., 1. Juni. (Eig. jährige Durchforschungen des Rhein halb Kehl bis Leopoldshafen ist e Eisele gelungen, auf der Gemark an Gold reichhaltige Kiesader zu fin Bewirtschaftung versprechen soll. Di Kiesader befindet sich etwa 800 Me entfernt auf dem Feld; sie liegt in Meter und hat eine Stärke von 60 Gemeinderat hat das Stück Land, liegt zur Verfügung gestellt. Eisele die Goldteilchen aus dem gewaschen Es ist ihm dies auch mit Hilfe von so daß 1 Kubikmeter Kies etwa 12 amalgan ergibt. Eisele glaubt, daß ein einfacheres Mittel, das Gold trennen, zur Verfügung hat.

Wieder Marine-Wache am in Berlin