

Ein wunderbarer Fortschritt Berlin-Santiago in 4 Tagen

250mal Südatlantik-Postflug / Südamerikadienst der Deutschen Luft Hansa Ozeanüberquerung im Flugzeug wurde alltäglich

Wenn der Mann von der Straße in der Zeitung liest, daß Flugzeuge der Deutschen Luft Hansa 250mal schon über den Südatlantik geflogen sind, dann mißt er dieser Nachricht nicht die Bedeutung bei, die sie eigentlich verdient. Er denkt: Es sind schon viele Flugzeuge in beiden Richtungen über den Ozean geflogen, um zu schweigen vom Zeppelin, und betrachtet dann solche Leistungen als etwas durchaus Selbstverständliches. Er macht sich auch nicht mehr viel Gedanken um die Versuchsfahrt der Luft Hansa, die von den Azoren nach New York flogen und umgekehrt. Ozeanüberquerungen und Luft Hansa sind in seinem Gedächtnis ein fest unrrissener Begriff geworden, etwas Alltägliches.

Wie kann aber auch der Zeitgenosse um die Sorgen, um das stille Selbentum und den unerhörten Einsatz an Menschen und Material wissen, an wissenschaftlichen und technischen Vorbereitungen, die zur Überquerung des Atlantik notwendig waren. Die Überquerungen hängen im wesentlichen von drei Bedingungen ab: Von der Finanzierung, von den Katapultschiffen und von den deutschen Motoren. Die wichtigste Frage beinahe, die Finanzierung von regelmäßigen Flugstrecken, hängt von der Last der Post ab, die ein Flugzeug über den Atlantik mitnehmen kann. Deshalb steht hinter der erstaunlichen Regelmäßigkeit und der Sicherheit der Flüge, um die uns die fliegerische Welt beneidet, das eiserne Muß, der Wille, die Bedingungen der Reichspost zu erfüllen und dadurch die Kosten tragbar zu machen.

Die Post ist heute in der ganzen Welt der natürlichste und ausschlaggebende Förderer der Luftfahrt. In Deutschland vielleicht noch weniger als in anderen Ländern, denn bei uns sind — vom Standpunkt des Luftverkehrs gesehen — die Entfernungen zu gering und die Eisenbahngeschwindigkeiten so hoch, daß nur auf weite Entfernungen die Luftpost in der Lage ist, einschließlich des Zubringerdienstes die Reichsbahnbeförderung zu schlagen. In den Vereinigten Staaten, im britischen Imperium, in Südamerika dagegen ist das bei

vor kurzem hat ein Flugzeug der Deutschen Luft Hansa den 250. Postflug auf der Strecke Deutschland—Südamerika zurückgelegt. Dieser Dienstreise wurde erst vor wenigen Jahren eingerichtet, er funktioniert heute bereits mit einer Sicherheit, die alle Hoffnungen für die kommenden Versuchsfüge und den darauffolgenden regelmäßigen Luftpostdienst über den Nordatlantik berechtigt erscheinen läßt.

auch 250 Flüge in wenigen Jahren! Und nur wenige Notlandungen darunter! Alle sind übrigens harmlos verlaufen. — Heute ist das Fliegen über dem Südatlantik im Dienst der Post eine trockene, exakte Angelegenheit. Die 16 300 Kilometer lange Strecke von Frankfurt a. M. über Bathurst in Nordafrika nach Natal in Südamerika hinüber und von dort über Rio de Janeiro, Buenos Aires nach Santiago de Chile jenseits der Anden wird von der Luft Hansa und in Südamerika von

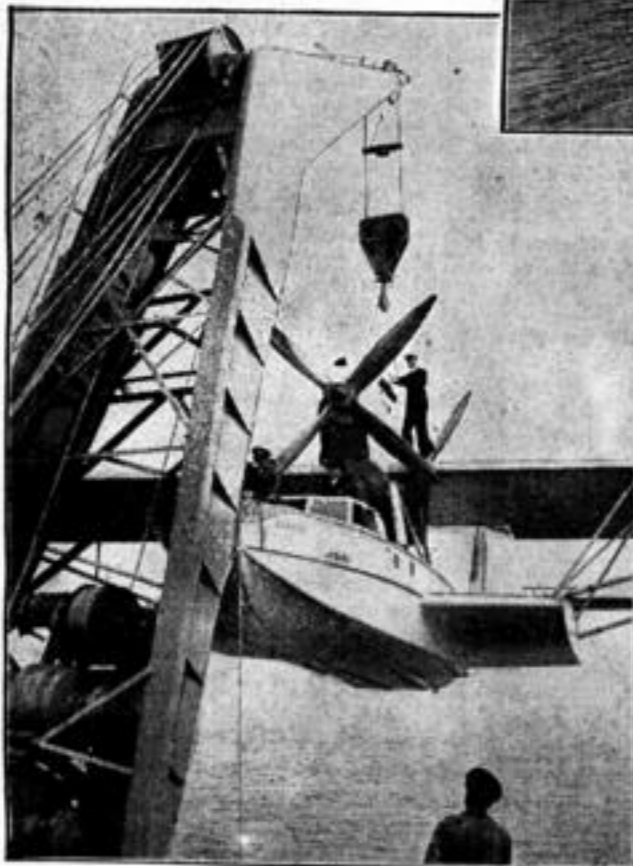


Eine Spezialkarte gibt eine gute Übersicht über die Möglichkeiten der Postbeförderung nach Südamerika.

Ein Luftpostbrief, der mit dem ersten Postflug der Deutschen Luft Hansa nach Südamerika befrachtet wurde.

20 000 auf fast 50 000 gestiegen ist. Die Kosten eines solchen Leichtbriefes, der nur 5 Gramm wiegen darf, betragen 1,25 Mark für die Luftpost und 25 Pfennig dazu an Auslandsporto. Ein wunderbarer Fortschritt bei diesen großen Entfernungen. Er ist eigentlich fast nur zu vergleichen mit den ganz großen Erfindungen der neuzeitlichen Technik. Welch eine Leistung aber auch bei den Luft Hansa Piloten und Funklern, 15 Stunden allein dau-

ert der Flug über die Wasserwüste des Ozeans. Wenn sich auch zwei Piloten abwechseln, so ermüdet doch die Flugstrecke ungeheuer. Welch ein Pflichterfüller auch bei den Besatzungen der Stützpunktschiffe! Sie bleiben weitaus länger als sonst Schiffsbesatzungen fern der Heimat, wenn auch für sie denkbar gut gefordert worden ist. Das von der Deutschen Luft Hansa erfundene und erprobte System des Abschickens der Flugzeuge hat sich gegenüber allen anderen Methoden hervorragend bewährt. Die unheimliche Beanspruchung des Motors und des Materials bei dem normalen Anflug der durch den großen Brennstoffvorrat überlasteten Maschine aus dem Wasser wird erspart und Zeit gewonnen. Die günstige Entwicklung ist nicht zuletzt den Schwermotoren zu verdanken, die erst bei Langstreckenflügen recht zur Geltung kommen, weil das Gewicht des Motors größer ist als das eines Benzinmotors und erst ausgeglichen wird bei langen Strecken durch die Einsparung an Brennstoffgewicht.



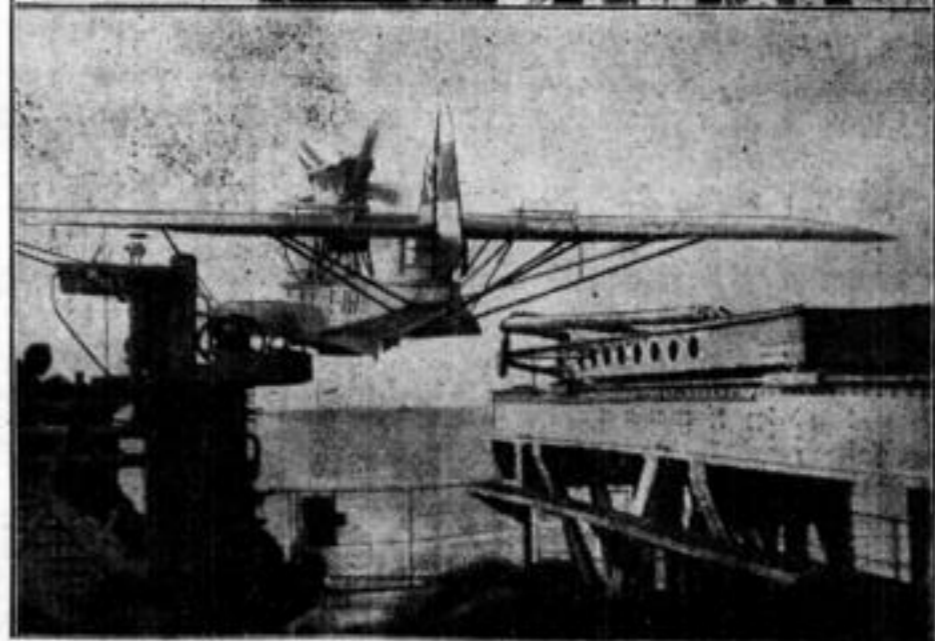
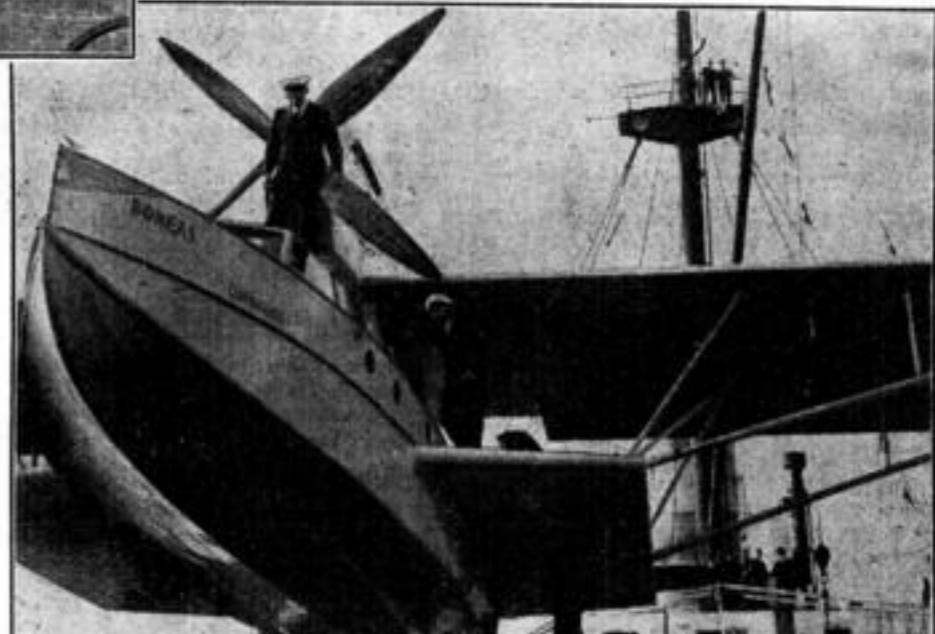
Oben: Der Flugstützpunkt "Schwabenland" von achtern. Man kann deutlich die Krananlage erkennen, mit der die Flugzeuge hochgehoben werden, wenn sie über das Schlepptegel herangeführt sind.

Links: Nach der Wasserung wird das Flugzeug durch die Krananlage an Bord genommen. Das Manövrier erfordert vor allem bei bewegter See Geschick.

Rechts oben: Vor dem Abschick wird das Flugzeug nicht nur von dem Bordpersonal, sondern auch von der Flugzeugbesatzung gründlich kontrolliert.

Darunter: Das Flugzeug wird von der Katapultanlage abgeschossen. Der Katapultstark seit an Material und Besatzung ungeheure Anforderungen. Bereits am Ende der 30 Meter langen Schiene hat das Flugzeug eine Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometer erreicht.

Aufnahmen (6): Presse-Bild-Zentrale-M.



den riesigen Entfernungen anders. Hier forderte das Allgemeininteresse dringend den Einsatz des schnellsten Verkehrsmittels. Aus diesem Grund sind aber die Deutsche Luft Hansa und unser fliegerischer Nachwuchs beizeiten auf den Atlantikverkehr verwiesen worden, weil er allein unserem Vätätigungsstand und unserem fliegerischen Können ein Feld von Weite und Größe bot. Und die Reichspost hat nicht gezögert, helfend beizuspringen, um, nachdem der Nachweis der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit erbracht worden war, durch die Zuweisung des Postverkehrs den regelmäßigen Dienst möglich zu machen.

Die Deutsche Luft Hansa begann mit ihren Katapult- und Stützpunktschiffen. Lange Versuche, kostspielige Änderungen waren erforderlich, aber dann klappte es

dem verbündeten Condorsyndikat in vier bis vierinhalb Tagen bewältigt. In Buenos Aires trifft die Post bereits nach dreieinhalb Tagen ein. „Und wie sieht es eigentlich mit der Pünktlichkeit“, fragten wir.

„Es ist bei uns so, daß die 39 000 bis 44 000 Briefe, die jedes Flugzeug mit sich trägt, z. B. beim Rückflug schon einen halben Tag früher in Berlin eintreffen. Wir haben so viel Spielraum in den angegebenen Zeiten, daß keine unvermeidliche Verzögerungen infolge Wind und Wetter glatt aufgeholt werden können.“

Den Erfolg der Zuverlässigkeit kann man am besten an der Zahl der beförderten Luftpostbriefe erkennen. Sie beträgt seit der Eröffnung der Strecke weit über eine Million, sie ist für jeden Flug von 10 000 bis