

Ohnehaltflug Berlin—USA.

In 2000 Meter Flughöhe über den Ozean

Am Mittwoch 19.53 Uhr ist auf dem Flugplatz Staaken das viermotorige Focke-Wulf-Flugzeug Fw 200 „Condor“ mit dem Zulassungszeichen D-ACDM zu einem Ohnehaltflug von der Reichshauptstadt nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika gestartet. Am Donnerstagmorgen 13.40 Uhr hatte das Flugzeug Newfoundland erreicht.

Die Besatzung des Flugzeuges besteht aus den beiden Flugschiffkapitänen Alfred Henke und Hauptmann Rudolf von Moreau, Oberflugzeugführer Walter Kober, Hauptmann von Moreau ist Offizier der deutschen Luftwaffe, die drei anderen Besatzungsmitglieder sind Angehörige der Deutschen Luftwaffe. Henke und von Moreau, die eine langjährige Fliegerkameradschaft verbindet, haben einen gemeinsamen Ozeanflug schon seit langem beabsichtigt. Angesichts der sorgfältigen Planung und Vorbereitung des Unternehmens stellte das Reichsluftfahrtministerium den beiden Piloten das „Condor“-Flugzeug zur Verfügung. Die Deutsche Luftwaffe unterstützte den Flug, indem sie auch Dierberg und Kober, zwei bewährte Männer ihres Transozean-Luftverkehrs, die Erlaubnis zur Teilnahme als Maschinist und Funker gab.

Der Start in Staaken

ging am Mittwochabend in aller Stille vorstatten. Auf Grund günstiger Wetterberichte wählten die beiden Flugzeugführer diesen Zeitpunkt für ihren Abflug. Mit einem Fluggewicht von annähernd 18 Tonnen kam das mit vier M.W.-Motoren ausgerüstete Flugzeug mit imponierender Leichtigkeit vom Boden weg. Seitdem steht die Besatzung in dauernder Funkverbindung mit den Erdstationen und meldet jede Stunde den Standort. Um 20.45 Uhr wurde Hamburg überflogen, um Mitternacht befand sich die Maschine über Glasgow, um dann den eigentlichen Ozeanflug zu beginnen. Meist über den Wol-

ken fliegend, hielt das Flugzeug bisher bei gutem Wetter eine Flughöhe von etwa 2000 Meter ein.

Neue fliegerische Großtat

Deutsche Piloten haben in einem deutschen Großflugzeug zum erstenmal den Versuch unternommen, den Nordatlantik von Mitteleuropa aus zu überqueren. Selbstverständlich ist dieser Versuch ein Wagnis, der den männlichen Einfliegern fordert, aber er ist nicht etwa ein „smarter Einfall“, wie etwa der Ozeanflug des Amerikaners Corrigan, der aus Versehen über die Wasserwüste, den Atlantischen Ozean, flog. In zäher Arbeit sind die Erfahrungen gesammelt worden, ehe das Focke-Wulf-Flugzeug „Condor“ den Flug über die etwa 7500 Kilometer lange Strecke von Berlin nach Nordamerika wagte. Die vierköpfige Besatzung des deutschen Großflugzeuges, das mit vier M.W.-Motoren ausgerüstet ist, die zusammen etwa 3000 PS. leisten, sind erfahrene Männer, die seit langem im Langstreckenflug erprobt sind. Flugschiffkapitän Alfred Henke von der Deutschen Luftwaffe gehört zur Atlantik-Flugbetriebsleitung und hat bereits 16 Ozeanflüge durchgeführt. Der zweite Flugschiffkapitän, Hauptmann Rudolf von Moreau, ist ebenfalls ein Flieger von großer Erfahrung, und der Oberflugzeugführer Walter Kober, der die so überaus wichtige Bedienung des Funkgeräts übernommen hat, blickt auf vier Ozeanflüge zurück. Der Oberflugzeugführer, Hauptmann Rudolf von Moreau, hat sogar schon 52 Ozeanflüge mitgemacht, und ist achtzehnmal auf dem Luftwege nach New York gelangt.

Der Typ „Condor“ der Focke-Wulf-Werke hat in der jüngsten Zeit von sich reden gemacht, als im Juni dieses Jahres das zum Typ „Condor“ gehörige Großflugzeug „Saarland“ mit 26 Fluggästen in elf Stunden nach Kairo flog und an einem Tag 6200 Kilometer zurücklegte.

„Condor“ in Newyork glatt gelandet

Das deutsche Flugzeug „Condor“ ist nach glücklichem Verlauf des Ohnehalt-Fluges von Berlin nach Newyork um 20.53 Uhr (Berliner Zeit) auf dem Floyd-Bennett-Flugplatz glatt gelandet.

Mit einer Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit ohne Gleichen hat während des ganzen Fluges die Nachrichtenübermittlung gearbeitet. Das Flugzeug, das mit einer 150-Kilowatt-Telefunken-Luftfunkstation für Langwellen und einer Vorenz-Kurzwellen-Station ausgerüstet ist, hat seinen Standort Stunde für Stunde an die Seefunkstelle Quidsborn bei Hamburg funktentelegraphisch übermittelt. Bereits eine Viertelstunde nach Abgabe lagen die jeweiligen Positionsmeldungen beim Reichsluftfahrtministerium in Berlin vor.

Der glücklich beendete Flug, der für die amerikanische Öffentlichkeit völlig überraschend kam, begegnet im ganzen Land größtem Interesse. Die große Rundfunkgesellschaft National Broadcasting Company verbreitete stündlich Berichte über die Fortschritte des Flugzeuges auf seiner großen Fahrt. Die Frühausgaben der Newyorker Abendblätter widmen dem Ereignis breiten Raum. Sie weisen auf die Erstmöglichkeit dieses Unternehmens hin und stellen fest, daß nach der fahrbahnmäßigen Pünktlichkeit, mit der die Deutsche Luftwaffe nunmehr seit drei Jahren Probeflüge über den Nordatlantik unternimmt, jetzt auch der Beweis für die sichere Zurücklegung noch größerer Strecken in westlicher Richtung erbracht wurde.

Draußen auf dem Brooklyner Flugplatz Floyd-Bennett hatten sich zum Empfang der deutschen Flieger außer den amerikanischen Luftfahrtsbeamten

eingefunden: der deutsche Luftattache General von Boetticher, der deutsche amtierende Generalkonsul Müller, Konsul Draeger als Vertreter der Auslandsorganisation der NSDAP, und der deutsche Handelsattache v. Knoop.

„Condor“ hat auf dem Flug nach Newyork zu dieser Strecke, die im Jahre 1928 Köhl, von Hünefeld und Rigmurice mit dem Landflugzeug „Bremen“ von Island nach Neufundland zurücklegten, nur ein Drittel der damaligen Zeit benötigt.

Rekordflug Berlin—Newyork in 25 Stunden

Das „Condor“-Flugzeug war auf die Minute genau 25 Stunden unterwegs und entwickelte auf der annähernd 6500 Kilometer langen Strecke eine Reisegeschwindigkeit von ungefähr 260 Kilometern in der Stunde.

Die außerordentlich günstige Reisezeit ist auf die hervorragende Konstruktion des Flugzeuges ebenso wie auf die vorzügliche Navigation der Besatzung zurückzuführen.

Das Flugzeug flegte mit seinem Ohnehalt-Flug einen internationalen Geschwindigkeitsrekord auf der Strecke Berlin—Newyork nach den Regeln der ICAO auf. Als erstes Flugzeug überhaupt hat die „Condor“ die Strecke Berlin—Newyork im Ohnehalt-Flug vollendet. Die amtliche Flugzeit beträgt sogar nur 24 Stunden, 54 Minuten, weil der Augenblick der Ueberfliegung des Verwaltungsgebäudes des Flugplatzes als offizielle Ankunftszeit gilt und das Flugzeug den Flugplatz vor der Landung mehrfach umkreiste.

Die doppelzüngige Taktik Prags

Verhandlungen vor und Demonstrationen hinter den Kulissen

Das Presseamt der Sudetendeutschen Partei teilt mit: Der Politische Ausschuss der Sudetendeutschen Partei hat am 11. August unter dem Vorsitz des Stellvertreters Konrad Henkeins, des Abgeordneten Frank, den Bericht der mit den Verhandlungen mit der Regierung und Lord Runciman beauftragten Delegation, bestehend aus den Abgeordneten Rumbt, Peters, Kolsche, Sebelooski und Schicketanz entgegengenommen. Die Abordnung berichtete über die Gespräche mit Runciman und seinen Mitarbeitern, die die Darstellung und Erläuterung des grundsätzlichen sudetendeutschen Standpunktes zum Gegenstand hatten.

Es wurde weiter mitgeteilt, daß Ministerpräsident Hodza am 10. August die bisher in Teilschritten der Abordnung übergebenen Entwürfe als die nunmehr vollendeten Vorschläge der Regierung erklärt hat. Neben den laufenden Gesprächen mit dem Ministerpräsidenten hat bisher ein einziges Mal, am 23. Juni, eine Besprechung der sudetendeutschen Abordnung mit der Regierung stattgefunden.

Der Politische Ausschuss billigt die SdP.-Delegation, welche von allem Anfang an den Standpunkt vertreten hat, daß Gespräche und Verhandlungen nur mit der Regierung und mit ihrem Vorsitzenden solange zu führen sind, bis eine gemeinsame Auffassung über die Grundsätze der Neuordnung mit Ressortministern oder dem Sonderausschuss der tschechischen Koalitionsparteien zustimmend zur Kenntnis genommen.

Während sich die SdP. andauernd bemüht, die schwebenden Versuche für die nationalpolitische Ordnung nicht zu fördern, veranstalten tschechische Organisationen und sogar Parteien der Regierung Kundgebungen im deutschen Gebiet, wodurch diese Organisationen neuerlich zur Verhärfung der Probleme beitragen. Für die Folge einer solchen tschechischen Handlungsweise muß die Sudetendeutsche Partei jene Verantwortlichkeiten verantworten, die derartige Aktionen durchzuführen oder dulden.

Konferenz am runden Tisch?

Runcimans Vorarbeiten beendet.

Wie der Prager Berichterstatter der englischen Zeitung „Times“ erklärt, hat Lord Runciman nunmehr die Vorarbeiten seiner Aufgabe beendet, die darin bestanden, den tschechischen und den deutschen Standpunkt kennenzulernen und enge Fühlungnahme mit den beiden Parteien aufzunehmen. Seine nächste Aufgabe müsse sein, direkte Verhandlungen zwischen der Regierung und den Koalitionsparteien auf der einen und den Sudetendeutschen auf der anderen Seite, wenn möglich durch eine Konferenz am runden Tisch, herbeizuführen.

Nach einer Mitteilung des tschecho-slowakischen Pressbüros fand eine Sitzung des politischen Ministerausschusses statt, welcher die Grundsätze und die Richtlinien für die weiteren Verhandlungen mit den oppositionellen politischen Parteien, insbesondere mit der Sudetendeutschen Partei, festsetzte.

Aufrüstung auf Kosten der Arbeitslosen!

Der Ministerpräsident Dr. Hodza hatte eine längere Unterredung mit Finanzminister Dr. Kalfus über den Staatshaushalt im Jahre 1939. In unterrichteten Kreisen rechnet man damit, daß der Staatshaushalt 1939 den von diesem Jahre um 1½ bis 2 Milliarden Tschekokronen übersteigen wird. Diese Steigerung geht auf die weiter vermehrten Rüstungsausgaben zurück. Der Finanzminister will diese Steigerung durch Einsparungen ausgleichen, und zwar in erster Linie durch eine Revision der Arbeitslosenunterstützung, sowie der Saisonbeschäftigung.

Abreise der Amerika-Slowaken

Die Abordnung der Amerika-Slowaken, die Ende Mai mit dem Pittsburger Vertrag nach der Tscheco-Slowakei gereist war, hat mit dem Vertrag die Rückreise nach Amerika angetreten. In Gdingen schifften sich die Amerika-

Slowaken auf dem polnischen Ueberseesdampfer „Witold“ nach Amerika ein.

Die polnischen Blätter geben eine Unterredung wieder, die ein Vertreter der Polnischen Telegraphen-Agentur mit dem Führer der amerikanischen Slowaken, Dr. Hletko, während seines Aufenthaltes in Krakau hatte. Danach gab Dr. Hletko seiner Unzufriedenheit über die Haltung der Prager Regierung Ausdruck, während er über die Haltung der slowakischen Volks, das in seiner Gesamtheit hinter dem Pittsburger Vertrag stehe, Genugtuung äußerte.

Neues Zwischenspiel?

Die „Sudetendeutschen Pressebriefe“ wenden sich gegen durchsichtige Manöver des Auslandes, die langsam in Fluß kommenden Verhandlungen zwischen der Prager Regierung und der Sudetendeutschen Partei zu fördern, indem sie versuchen, neben die legitimierte Verhandlungspartner — Regierung einerseits und SdP. andererseits — politisch unbedeutende Parteien und Splittergruppen einzuschleichen. Die Welt müsse sich darüber im klaren sein, daß Konrad Henlein im Namen des gesamten volksbewußten Sudetendeutschums spricht. Weiter wird in den „Sudetendeutschen Pressebriefen“ darauf hingewiesen, daß Lord Runciman sich veranlaßt gesehen habe, auch Vertreter der deutschen Sozialdemokraten zu empfangen. In diesem Zusammenhang heißt es:

„Wir billigen gern zu, daß dieser Empfang im Bereich seines persönlichen Beliebens lag. Nicht einverstanden aber können wir uns im Namen des geeinigten Sudetendeutschums, das auf eine reifliche Klarstellung seiner Lage und seine volle Gleichberechtigung drängt, damit erklären, daß diesem Empfang eine politische Bedeutung zugemessen wird, die jede politische reale Berechtigung verliert. Gerade die Demokraten im Westen müssen es wissen, daß Jatsch (der Führer der deutschen Sozialdemokraten) im Sudetendeutschum keinen Rückhalt hat, und daß es kläglich ist, auch nur den Versuch zu unternehmen, auf Konto einiger politischer Querschnitte die Bedeutung einer Bewegung zu schmälern, die auch nach demokratischen Wahlweisen von mehr als 90 v. H. aller Sudetendeutschen getragen wird.“

Schließlich wenden sich die „Sudetendeutschen Pressebriefe“ dagegen, daß die Londoner Zeitung „Times“ die Splittergruppe der deutschen Sozialdemokraten als ein „bedeutendes, nichtnationalsozialistisches Element“ bezeichnet und dieses falsche Argument gegen das geeinte Sudetendeutschum ins Treffen führen will, mit dem, wie auch die „Times“ vorgibt, im Interesse des Friedens Mitteleuropas der nationale Ausgleich gefunden werden soll.

Auch die Südmarmee im Vormarsch

Erfolgreicher Vorstoß Queipo de Lanos.

Nunmehr ist auch die Südmarmee General Queipo de Lanos zum Angriff auf die bolschewistischen Linien angetreten. Nach Eroberung des Ories Helechal im Rinconda-Gebirge rückten mehrere Kolonnen der Nationalen auf der Straße nach Almorochon vor. Da diesem Ort als Knotenpunkt der Eisenbahnlinien zwischen Andalusien, Extremadura und Ciudad Real eine große taktische Bedeutung zukommt, verteidigten die Roten den Ort mit großer Hartnäckigkeit.

Der Angriff, an dem alle Waffengattungen der nationalen Armeen teilnahmen, wurde so glücklich ausgeführt, daß die völlige Einkreisung Almorochons gelang, und die gesamte Besatzung, darunter der Bataillonskommandeur, gefangen genommen werden konnte. Die Nationalen sind nur noch 35 Kilometer von Almaden entfernt, wo sich die weltbekanntesten Quecksilber-Gruben befinden. Wie allenthalben, wurden auch hier die Dörferchen vor ihrer Befreiung durch die Nationalen von den Roten völlig zerstört und die Einwohner auf grausame Weise ermordet.

In der Estremadura-Front führten die Nationalen zwischen dem Guadiana-Fluß und seinem nördlichen Nebenfluß Gargaliga eine glänzende Operation durch. Auf 16 Kilometer Frontbreite drangen sie 12 Kilometer tief in das feindliche Gebiet vor und besetzten die Ortschaft Casas de Don Pedro sowie mehrere Stellungen der Roten.

An der Gbrosfront eroberten die nationalen Truppen eine Reihe wichtiger Stellungen und fügten dem Feinde, namentlich mit Hilfe der Artillerie und der Flugwaffe, hohe Verluste zu. Mehrere hundert Gefangene blieben in ihrer Hand.

Holländisches Kriegsschiff gab Warnungsschub

„Llandaff Castle“ wurde nicht von nationalspanischem Schiff angehalten

Zu den Meldungen in der Londoner Morgenpresse, daß der englische Dampfer „Llandaff Castle“ im Mittelmeer von einem bewaffneten nationalspanischen Kriegsschiff angehalten worden sei, veröffentlicht die Reuters jetzt eine Erklärung, in der diese Presseberichte als falsch bezeichnet werden. Tatsächlich habe ein holländisches Kriegsschiff einen holländischen Landdampfer durch einen Warnungsschub zum Stoppen aufgefordert. Da der Landdampfer vor der „Llandaff Castle“ gefahren sei, sei es ursprünglich nicht klar gewesen, wem der Warnungsschub gegolten habe. Es habe sich wohl gleichzeitig ein nationalspanisches Patrouillenboot in der Nähe befunden, das jedoch überhaupt nicht eingegriffen habe.

Moskau verteidigt den Papst

Die Sowjetpresse als Beschützerin des „verfolgten“ Katholizismus.

Die Erklärungen des Papstes zur Massenfrage haben in Moskau so viel Anklang gefunden, daß sich die Sowjetpresse, die sonst allenfalls in abfälligen Worten die Kurie ironisiert bzw. überhaupt unbeachtet läßt, von Anfang an nicht scheute, dem Sowjetleser die Stellungnahme des Papstes vorzusetzen. Schon die ersten Meldungen über das Hervortreten des Papstes fanden in den Moskauer Blättern freudige Aufnahme, und heute beschäftigt sich sogar ein Artikel der parteiamtlichen „Pravda“ mit dem „It zwischen dem Papst und Mussolini“.

Man muß dabei den Eindruck haben, als ob sich die „Pravda“ zur Beschützerin des „verfolgten“ Katholizismus aufwerfen wolle, denn die Stellungnahme „katholischer Kreise“ zur Politik Mussolinis bezüglich der Massenfrage wird von dieser führenden kommunistischen Zeitung mit sichtlichem Zufriedenheit wiedergegeben.