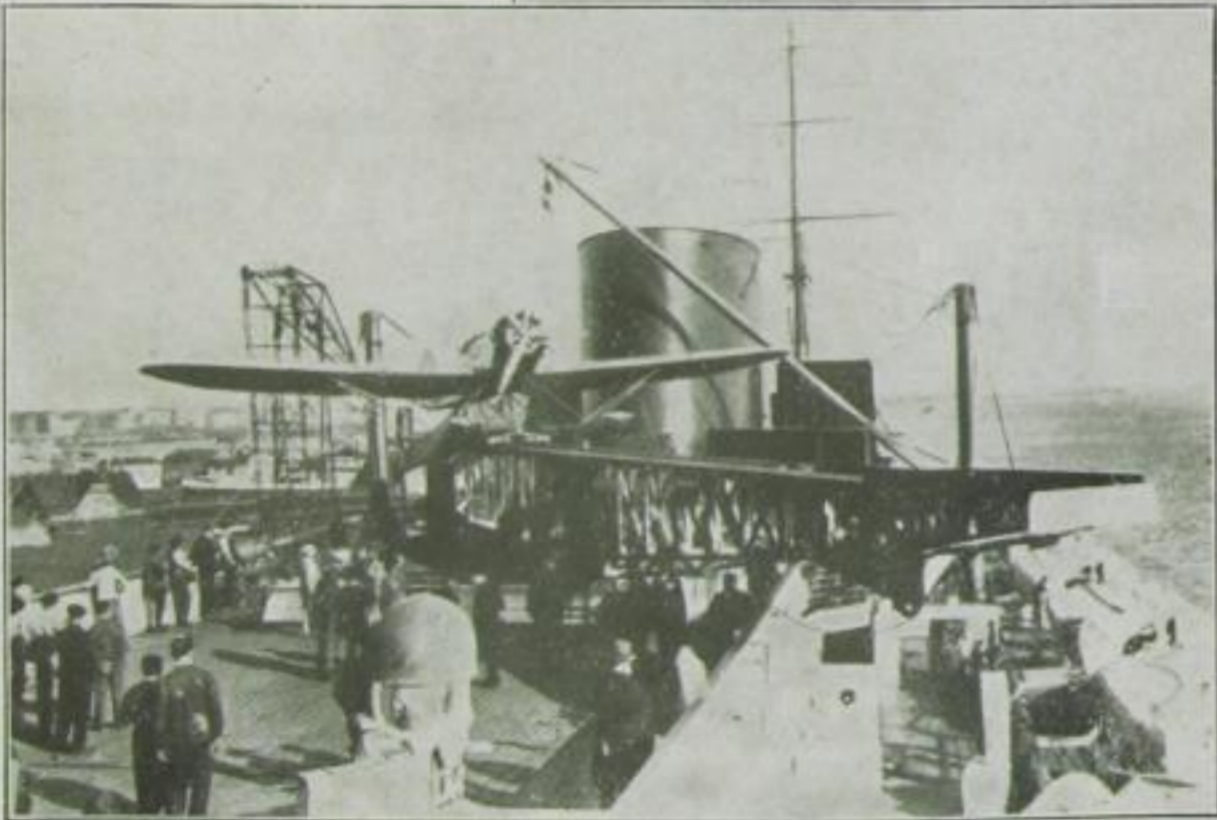


gier macht sich ganz schlecht bezahlt und unverständlicherweise schwirren Hoffnungen durch die Luft, als ob man bald so ungefähr zum Preise der dritten Klasse Eisenbahn wird fliegen können. Die erfolgreichen Flugversuche der zwölfmotorigen Do-X ließen solche Phantasien aufkommen. Solange Zellen und Motoren aber so kostspielig sind, nicht Tausende von Flugstunden ohne Überholung durchhalten können, solange der Vorspann für die Nutzlasttonne allerhand PS erfordert, die teures Futter fressen, solange wird es mit dem Lufti„bus“ wohl noch gute Weile haben. Amerika rechnet uns ganz nüchtern und richtig vor, daß der Personentransport ungefähr dreimal so teuer wie Eisenbahnfahrt erster Klasse zu stehen kommen muß, um einen Luftverkehr „eigenwirtschaftlich“ zu machen. Also lassen wir Flugpost und fliegende Waren ruhig den Passagier verdrängen, denjenigen



Der senkrechte Start, vorgeführt durch das Windmühlenflugzeug des Spaniers De la Cierva



Phot. Genneke

Das Startproblem

Einer der mit großem Erfolg durchgeführten Katapultstarts eines Eindeckers von Bord der Bremen

natürlich nicht, der sich obigen Preis gestatten will. Eine Zukunftsnotwendigkeit im Luftverkehr ist es jedenfalls, die Luftbeförderung ähnlich wie Personen-, Post- und Güterbeförderung auf der Eisenbahn zu trennen, zum mindesten die Trennung in einem Riesenflugzeug so praktisch vorzunehmen, daß eines das andere nicht stört und beengt.

*

„Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr“ war der „dernier cri“. Diese Frage ist und bleibt abhängig von den zwei wichtigsten technischen Faktoren: Preis des Flugzeuges und seine Dauerhaftigkeit. Beides gibt zu Bemängelungen Anlaß. Das deutsche Metallgroßflugzeug ist überteuert und verlangt zu häufig Überholungen. Diese sind auch teuer, und so präsentieren sich dem Flugwirtschaftler bereits Anschaffungs-, Verzinsungs- und Amortisationskosten in so enormer Höhe, daß die Selbstkosten pro Tonnenkilometer, besser noch pro Flugminute, auf einem derart hohen Niveau liegen, daß sie ohne öffentliche Zuschüsse nicht herauszuwirtschaften sind. Abhilfe muß durch andere Bauweise der Flugzeuge (billige Gemischtbautypen!) und durch Verwendung möglichst weniger Muster (nicht über 20 an der Zahl, wie es Deutschland aus Gefälligkeit gegen Flugzeugfabriken tat!) zu schaffen