



Deutsche Flugzeuge im Flughafen von Teheran

sein. Auch die Organisation des Lufttransportunternehmens muß ganz einfach gestaltet sein und in ihm muß maßvoll natürliche Sparsamkeit walten. Die Luft-Hansa macht dieses „Purgatorium“ jetzt tatsächlich durch, es wird ihr zum Segen gereichen. Post und nochmals Post auf längeren Strecken transportieren, dabei auch ein geeignetes Postwechselverfahren im Fluge anwenden, welches häufiges Auf- und Abnehmen von Post im Fluge ohne zu landen gestattet, dann dürfte man der erstrebten Eigenwirtschaftlichkeit tatsächlich näher kommen.

Der Flug von Kirchturm zu Kirchturm hat keinen Sinn und keine Zukunft. Gewisse Hüpflinien dürfen ruhig eingehen. Es ist absolut zu bestreiten, daß sich für kleinere und mittlere Städte der „run“ nach Flugverbindungen in ähnlicher Weise lohnen wird wie seinerzeit nach Eisenbahn„beziehungen“. Hier Massentransport, dort für alle Zeit wohl nur Spitzenlese von Schnelligkeit erheischenden Gütern! Mit diesen separaten Wünschen werden sich die verschiedenen Stadtsäckel nur so lange belasten lassen, bis die bessere Einsicht von selbst gekommen sein wird,

Post- und Gütertransporte über lange Land- und Seeflugstrecken, Verdichtung auf den besten, insbesondere die Grenzen überschreitenden Flugstrecken, Ausschaltung von Hüpflinien, Verwendung einiger weniger, in billigem Serienbau hergestellter Flugzeugtypen, Ausbau zahlreicher nachbefeuerter Strecken, das ist in kurzen Worten das deutsche Luftverkehrsprogramm, *Radiator*



Keine Zwischenlandung mehr?

Eine Erfindung der amerikanischen Flieger H. B. Clarke und Martin Jensen, die in Zukunft jede zeitraubende Zwischenlandung zwecks Aufnahme von Brennstoff, Stückgut und Post ersparen soll. Das in vollem Flug befindliche Flugzeug greift mit einem Haken in das Verbindungsseil des Traggestells und es ist dann den Piloten eine Leichtigkeit, das Benötigte an Bord zu ziehen