

Ein Dornier-Wal an Südamerikas Küste. Links: Die Tragfläche des Flugzeugs.

Das alte Europa ist im Zeitalter des Weltluftverkehrs zu klein geworden für die Zukunftsaufgaben der Handelsluftfahrt. Die internationalen Lufttrouten stecken heute noch in den Kinderschuhen; die erst durch die Schaffung transkontinentaler und transozeanischer Luftfahrthochstraßen zu den berühmten Siebenmeilenstiefeln werden können. Außerdem dürfte die Wirtschaftlichkeit der europäischen Handelsluftfahrt durch die Einrichtung ökonomisch arbeitender transozeanischer Fernlufttrouten nach Nord- und Südamerika gewinnen, deren übertra-

gende Bedeutung einleuchtend durch die Tatsache demonstriert wird, daß rund 80 Prozent des Welthandels auf dem Schiffswege über den Atlantischen Ozean gehen. Durch die zeitkürzenden Atlantik-Luftverbindungen würden die Welthandelszentren einander um zwei Drittel näher gerückt werden, und Handel, Wirtschaft und Verkehr würden eine bedeutend größere Bewegungsmöglichkeit erhalten. In erster Linie könnte ein künftiger Südamerika-Luftverkehr infolge seiner außerordentlichen Überlegenheit über den Schnelldampferdienst eine

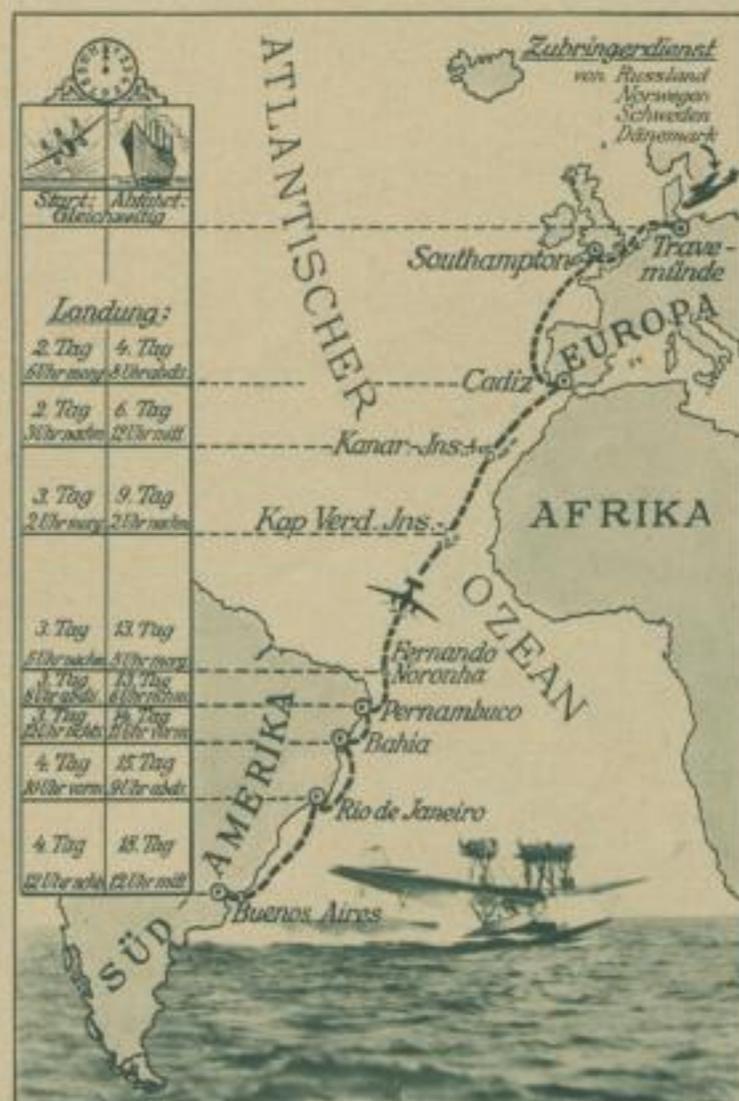


in dem sich der Photograph befand

Rentabilität herauswirtschaften, die bisher neben nordamerikanischen Luftpostgesellschaften schon die Deutsch-Kolumbianische Luftverkehrsgesellschaft in Kolumbien (S c a d t a) aufzuweisen hat. — In richtiger Erkenntnis der weittragenden Bedeutung des künftigen Atlantikflugverkehrs für die Welt-

In 90 Stunden nach Südamerika

Von R. J. Schmeißer



Flugroute Travemünde (oder ein anderer deutscher Seeflughafen) — Buenos Aires mit Vergleich der Fahrzeiten von Flugzeug- und Schiffsverbindung. Unten rechts: Großflugboot Rüdabach-Romar beim Start.