



Entstehende Großluftwege

33 Stunden von der „grünen Insel“ nach Greenly-Island flogen.

Neben Südamerika ist Ostasien das nächste Ziel der deutschen Luftverkehrspolitik. Der kürzeste Weg führt über Moskau und Sibirien nach Wladiwostok und Peking. Hier konnten im August 1926 zwei Junkers-Verkehrsflugzeuge der Deutschen Luft Hansa unter Führung von Dr. Robert Knauss zum ersten Male die deutsche Flagge setzen.

Auf südlicherem Wege über Indien führten zwei deutsche Sportflüge. Der nie rastende Geist Hünefelds hatte sich den Flug nach dem Fernen Osten zur nächsten Aufgabe gesetzt. Gemeinsam mit dem schwedischen Piloten Lindner führte er sein Junkers-Flugzeug „Europa“, der Schwestermaschine der „Bremen“, im September-Oktober 1928 durch alle Fährnisse über Bagdad, quer durch Indien nach Schanghai und Tokio.

Noch sportlicher mutet der dritte deutsche Ostasienflug an, der des Jungfliegers von König-Warthausen, der mit seinem Klemm-Daimler-Leichtflugzeug „Kamerad“ mit einem 20 PS-Mercedes-Motor in der Nacht vom 9. zum 10. August 1928 von Berlin-Tempelhof gen Osten startete, um sich um den Hindenburg-Pokal zu bewerben. In Etappenflügen erreichte der „Kamerad“ über Moskau, den Kaukasus, Teheran, Persischen Golf, Indien und Siam die japanische Hauptstadt.

In Persien fanden die deutschen Flieger ein Stück Heimat in dem dortigen Luftverkehr, der von Junkers organisiert ist im Anschluß an die südrussischen Strecken der „Ukrwoduchputj“, auf denen, ebenso wie bei der anderen russischen Gesellschaft „Dobrolot“, vorzugsweise Dornier- und Junkers-Flugzeuge eingesetzt sind. Auch in anderen asiatischen Staaten, wie in der Türkei, in Afghani-

stan und in Siam, stehende deutsche Typen im Luftverkehrsdienst.

Über Afrika führte der Flug des bekannten Schweizer Piloten Mittelholzer, der mit seinem deutschen Dornier-Merkur-Flugzeug „Switzerland“ um die Jahreswende 1926-27 von Zürich über Kairo durch ganz Ostafrika nach Kapstadt gelangte. 20 000 km legte das deutsche Flugzeug auf dieser Expedition zurück, in den Städten von den europäischen Kolonisten, in den Dörfern der Wildnis von den Eingeborenen festlich empfangen.

Auch der fünfte Erdteil, Australien, ist von der deutschen Flugzeugtechnik erobert worden. Hier fliegen seit allerneuester Zeit einige Dornier-Libellen, und die Guinea-Airways Ltd. hat mit zwei Junkers-W 34 ausgezeichnete Erfolge zu verzeichnen. Leistet doch hier das Flugzeug pro Tag in 3—4 Hin- und Rückreisen die Arbeit, für die früher 80—100 Mann acht Tage lang beschäftigt wurden, und ermöglicht so eine rationelle Ausbeutung der Goldfelder, die fernab von der Küste liegen!

In der Tropenhitze bewähren sich deutsche Flugzeuge ebenso wie in der eisigen Winterkälte Sibiriens. Ja, noch weiter nach Norden dehnt sich ihr Tätigkeitsfeld aus: Auch in der Polforschung werden sie seit dem Sommer 1925 verwendet, seitdem Roald Amundsen mit zwei Dornier-Walflugbooten die Regionen des ewigen Eises durchflog. Mit einem Dornier-Wal flog auch der italienische Leutnant Locatelli im August 1924 nach Grönland, und das russische Flugzeug „Land des Sowjets“, mit dem Tschuchnowski von Kamtschatka über die Aleuten nach Alaska gelangen will, ist eine Junkers-Type. An der Hilfsexpedition für den italienischen General Nobile waren deutsche Dornier-, Heinkel- und Junkers-Maschinen hervorragend beteiligt.