



Zeitungsflugzeuge

Nichts kennzeichnet das moderne Zeitalter mehr als der Verkehr und die Zeitung. Beide gehören, mögen sie bei oberflächlicher Betrachtung auch nur wenig miteinander gemeinsam haben, doch zusammen. Eins stützt das andere, jenes fördert dieses; versagt auch nur ein Rädchen in einem von den beiden kunstvollen Werken, leidet das andere darunter. Verkehr und Zeitung sind nun einmal einander verschworen. Schon seit frühester Zeit, als noch Kurier und Postkutsche beides vermittelten.

Natürlich hat die Zeitung aus dem Verkehrswesen wohl immer den größeren Nutzen gezogen, zieht ihn heute ebensogut heraus wie morgen und übermorgen. Als die Eisenbahnen aufkamen, wuchs auch das Zeitungsgewerbe, und als der Kraftwagen in Erscheinung trat, haben großzügige und weitschauende deutsche Verleger sich schnell auch dieses Verkehrsmittels vergewissert. Und heute erfreut sich das modernste Transportgerät, das Flugzeug, wieder der besonderen Liebe gewissenhafter Zeitungsbetriebe, denen das Interesse ihrer Leserschaft am Herzen liegt. Denn die Zeitungsnachricht, die am schnellsten den Weg von den Ereignissen über Redaktionsstube und Rotationspresse zum Leser findet, ist die aktuellste und damit die beste. Eine Zeitung muß ihren Lesern immer das Neueste vom Neuen bieten, wenn anders sie ihren Beruf nicht verfehlt haben will. Auf die Geschwindigkeit der Nachrichtenübermittlung kommt es neben der Gewissenhaftigkeit der Meldungen am meisten bei einer modernen Zeitung an, in allen Phasen ihrer Herstellung wie ihres Vertriebes.

Die Zeiten der tastenden Vorversuche mit Luft-Zeitungstransporten sind vorüber; seit kurzem, da ein großer Berliner Verlag, dessen Vorliebe immer die Förderung der Luftfahrt war, die erste deutsche Zeitungsflugstaffel in den Dienst stellte. Die Ullstein-Zeitungen, die bisher von Flugzeugen der deutschen Luftverkehrsgesellschaften befördert wurden, werden nunmehr mit eigenen Maschinen in die Welt hinausgeschickt, und man wird auch das eigene Flugzeug in den Dienst der Berichterstattung stellen.

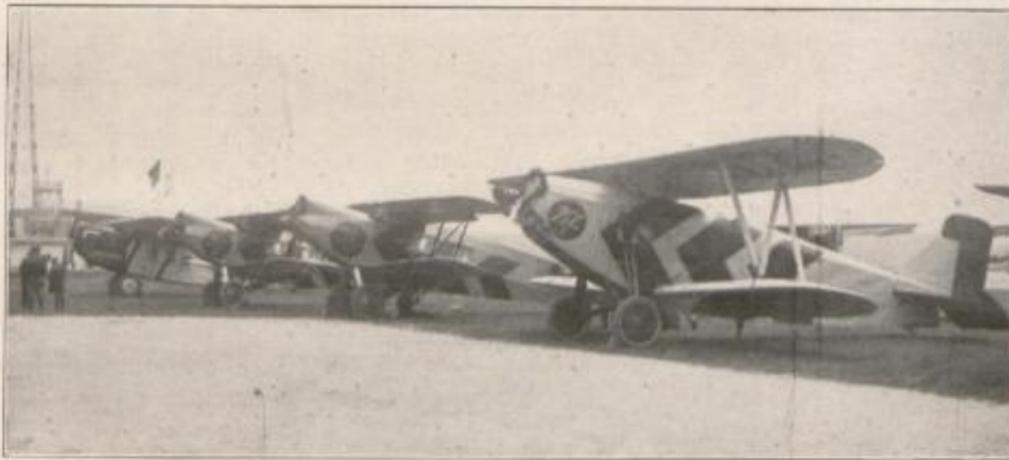
Der genannte Verlag hat mit Beginn dieses Jahres, wohl als erster deutscher und europäischer Zeitungsunternehmer, in seinem Budget eine Summe fixiert, die für den Lufttransport im weitesten Sinne ausgegeben werden soll. Hierbei ist sowohl der reine Nachrichtendienst als auch der Vertrieb der Zeitungen durch Flugzeuge berücksichtigt worden. Als man im Vorjahre dem ganzen Fragenkomplex näher trat, spielten diese beiden Gesichtspunkte zunächst allerdings eine untergeordnete Rolle, und man erwog zunächst, ob die heute in Deutschland gebräuchlichen Flugzeugtypen dem Sonderbedürfnis eines Zeitungsbetriebes gerecht würden. Man kam zu der Ansicht, daß die derzeitigen deutschen Flugzeuge zwar ausgezeichnete Personenbeförderungsmaschinen seien, aber in der ganzen Art ihrer Konstruktion und Aus-

stattung nur schlecht dem Lastentransport genügen. Durch längere Studien des internationalen Flugwesens hatte man auch die Beobachtung gemacht, daß die Entwicklung der Luftfahrt, mag sie heute in den fremden Ländern auch noch recht militärisch aufgezogen werden, auch auf das Handelsflugzeug und besonders auf das Frachtenflugzeug hinzielt. Ihm gehört unbedingt die Zukunft in der Luft, und die Schwerkraft eines Zivilflugverkehrs wird in der Frachtbeförderung liegen, nicht in dem Personenverkehr. Das Gebot der Stunde ist nun einmal, ein leistungskräftiges Lastenflugzeug zu entwickeln und zu bauen.

Aus diesen Erwägungen heraus entschloß sich der Berliner Verlag, an einige deutsche Flugzeugwerke mit seinen Ideen heranzutreten und sie um Konstruktionsangebote anzugehen. Man forderte von dem neuen Zeitungsflugzeug zunächst, entgegen der bisher vielfach vertretenen Ansicht, daß ein Lastenflugzeug nicht unbedingt schnell sein müßte, höchste Geschwindigkeit, weil dieses Flugzeug im gewissen Sinne ja hochwertige Ware transportieren sollte, die keiner langen Beförderungszeit ausgesetzt sein dürfte. Daneben aber mußte dieses Flugzeug niedrigste Landegeschwindigkeit haben, um auch Landungen auf freiem Gelände bewerkstelligen zu können. Denn es werden gewiß mehr Städte angefliegen, die keinen Flughafen besitzen, als solche, die sich eines solchen Vorzuges erfreuen. Des weiteren erachtete man es als unbedingt notwendig, aus diesem Flugzeug auch Zeitungspakete abwerfen zu können, um auf der Reise unnötigen Landungsaufenthalt zu vermeiden. Ein dritter, sehr wichtiger Punkt war der, ein Umtrimmen des Flugzeuges, das nach Abwurf einer gewissen Ladung von Fracht notwendig sein würde, dadurch zu bewerkstelligen, daß man nicht ein Umladen der Zeitungspakete vornehmen müßte, sondern durch konstruktive Neuerungen das Gleichgewicht der Maschine wiederherzustellen. Und endlich sollte dieses Lastenflugzeug auch durch wenig umständliche Vorkehrungen zum Personenflugzeug umgestaltet werden können, um es für Schnellberichterstattungsflüge zu verwenden.

Von den zur engeren Wahl gestellten Firmen haben zwei Flugzeugwerke, Albatros und Heinkel, in ihren Vorschlägen am besten gefallen und sich auch bereit erklärt, innerhalb der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit von nur vier Monaten den gewünschten Typ zu liefern. So wurden diese beiden bewährten Firmen von Ullstein mit dem Bau der Flugzeuge beauftragt. Ihre Flugzeuge sind fertig und haben sich bei allen ihren Versuchsflügen sowie bei der Abnahme durch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof aufs beste bewährt. Wie sie sich nun im Dienst selbst eignen werden, soll der Verkehr zeigen, den die auf den Namen „B. Z.“ getauften Flugzeuge jetzt aufnehmen!

Aus der „Illustrierten Flug-Woche“ in Leipzig



Aufmarsch der drei Flugzeuge der „B. Z. am Mittag“