

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Volksfreund. 1901-1932 1932**

53 (3.3.1932) Unterhaltung, Wissen, Kunst

# Unterhaltung \* Wissen \* Kunst

## Berlin-Paris in 2 1/2 Stunden

Schnellflugzeuge mit 350 Kilometer Höchstgeschwindigkeit im Sommer 1932

Neue Flugzeugtypen für den regelmäßigen Luftverkehr von Werner Fische.

Das schnellste Verkehrsmittel, das uns heute zur Verfügung steht, ist das Flugzeug. Kein nach den Gesichtspunkten der Schnelligkeit gemessen ist es dem Auto, dem Schiff, der Eisenbahn weit überlegen und wird auch, wie die Dinge heute stehen, von ihnen niemals eingeholt werden können. Die größte Überlegenheit zeigt es naturgemäß im Vergleich mit dem Verkehr über See und hier liegt auch der Punkt, von dem eine weitere Entwicklung des Luftverkehrs ausgehen wird. Bis heute war es allerdings noch nicht möglich, unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen einen regelmäßigen Transozeanverkehr einzurichten und es hängt von den technischen Verbesserungen ab, wie weit hier Fortschritte zu erzielen sind.

Ein ernsthafter Konkurrent für das Flugzeug ist die Eisenbahn. Auch sie wird, was Schnelligkeit angeht, kaum jemals die des Flugzeugs erreichen. Immerhin wird die Schnelligkeit des Flugzeugs im Vergleich mit der Eisenbahn durch Zwischenlandungen erheblich herabgemindert, wobei die Eisenbahn selbstverständlich noch den Vorzug hat, daß sie verhältnismäßig mehr Passagiere und Fracht befördern kann, als selbst die größte Flugmaschine. Eine Konkurrenzfähigkeit des Flugzeugs kann also dabei nur auf dem Weg gesucht werden, das einmal die Zwischenlandungen nach Möglichkeit wegzulassen, ein andermal sich die absolute Geschwindigkeit des Flugzeugs erhöht. Der Wegfall von Zwischenlandungen bedeutet natürlich insofern eine wirtschaftliche Belastung, als dadurch eine Verminderung der Passagierzahl eintritt. Dieser Ausfall kann nur durch die Erhöhung der Fluggeschwindigkeit wieder wettgemacht werden und in dieser Richtung ist die Deutsche Luftfahrtgesellschaft, die jetzt zu einem gewissen Abschluß gekommen ist.

Als Vorbild diente hierbei Amerika, wo man schon seit längerer Zeit Flugzeuge gebaut hat, die eine Maximalgeschwindigkeit von 300 Kilometern in der Stunde erreichen. Die schnellste Stundenleistung, die bisher in Europa erreicht wurde, waren 220 Kilometer. Das Bestreben der Deutschen Luftfahrtgesellschaft, die ein Flugzeug bauen zu lassen, in dem die Geschwindigkeit eine Maximalgeschwindigkeit von 350 Stundenkilometern bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 290 Kilometern erreichen sollen. Das würde bedeuten, daß man mit einem solchen Flugzeug von Berlin aus alle größeren Städte und eine Anzahl ausländischer Hauptstädte in etwa zwei Stunden erreichen kann. Zweifellos wird es manchem willkommen sein, in 2 1/2 Stunden von Berlin nach Paris reisen zu können, für welche Strecke man mit dem Schnellzug heute immerhin noch 19 Stunden benötigt. Man rechnet damit, daß sich durch die neuen Schnellflugzeuge, die erstmalig im Sommer 1932 in Dienst gestellt werden sollen, die Zahl der Passagiere wesentlich vermehrt, auch wenn für die Reife im Schnellflug eine höhere Tarife gezahlt werden müssen. Es ist selbstverständlich, daß der Schnellverkehr teurer sein wird als der normale Luftverkehr. Es handelt sich dann darum, einen Ausgleich zwischen Wirtschaftlichkeit und Geschwindigkeit zu finden, der die Beförderungskosten nicht allzu hoch hält.

Dazu gehört, daß ein Flugzeug zur Verfügung steht, dessen Betriebskosten möglichst niedrig gehalten sind. Das soll dadurch erreicht werden, daß zuerst einmal der Luftwiderstand des Schnellflugzeugs vermindert, und ihm möglichst glatte Flächen gegeben werden. Außerdem wird man nicht an einer Verbesserung vorbeikommen; man wird wahrscheinlich für den Personenverkehr dreimotorige Flugzeuge bauen, deren Aktionsradius etwa 800 Kilometer betragen soll. Für den Frachtverkehr und die Postbeförderung sind einmotorige Maschinen vorzuziehen, die 1400 Kilometer Reichweite haben sollen.

Auch dieser Fortschritt ist nur eine Etappe in der Entwicklung des Luftverkehrs, der zweifellos auf dem zu Anfang angegebenen Weg fortgeschritten wird und damit auch eine wirtschaftlich günstigere Position sich erobern kann.

## Verkehrsinselfn im Atlantik

Neuer Schritt vorwärts zum regelmäßigen Flugverkehr nach Südamerika

Im Laufe dieses Jahres soll durch die deutsche Luftfahrt der ständige Flugdienst zwischen Europa und Südamerika eröffnet werden. Zur Erhöhung der Sicherheit ist geplant, auf der Flugstrecke Schiffsinselfn zu stationieren.

Am die Jahrhundertwende gezeichnete Südamerika im Schatten des Vorkontinents. Alle Beziehungen zur internationalen Politik, zum Handel, zur kapitalistischen Kultur und Wirtschaft regelte ausschließlich der Dollar. Selbst die Ausmaße der zahlreichen politischen Eruptionen dieses Erdteils wurden mehr oder weniger vom Kursstand des Dols, Kautschuks, Kaffees und des Goldes an der New Yorker Börse bestimmt.

Die Zeiten haben sich gründlich geändert. Südamerika ist selbständiger Wirtschaftskontinent geworden. Die großen Handelsmächte der Erde versuchen immer näher an den für die kapitalistische Kultur immerhin noch jungfräulichen Erdteil heranzukommen. Seit einer Reihe von Jahren ist der Schiffsverkehr nach dem Südwesten Amerikas stetig im Steigen begriffen. Vor 1910 zum Beispiel fuhren auf der Südamerikaroute nur Frachtschiffe unter dreitausend Tonnen Raumbelastung, heute hat sich die Tonnagezahl verdreifacht. Gerade auf den südlichen Strahlen des Ozeans verläuft man die wachsende politische, kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung dieses Kontinents.

Selbst die Luftfahrt, die modernste technische Errungenschaft des Weltverkehrs, mißte Werten. Es ist weder Zufall, noch einfache nautische Erkenntnis gemeldet, daß gerade das Luftschiff „Graf Zeppelin“ am häufigsten keine Transozeanfahrten in der Richtung auf Südamerika antritt. Das Projekt einer ständigen Fluglinie für Passagiere und Fracht, zwischen Europa und Südamerika war eine wirtschaftliche Notwendigkeit geworden und es galt, durch die Frachten des „Graf Zeppelin“, des „D.X.“ usw. die nautischen und lufttechnischen Voraussetzungen zu erkunden, die einen solchen ständigen Flugverkehr sicherten.

Bisher fehlerte die endgültige Lösung der ständigen Flugverbindungen an der geringen Wirtschaftlichkeit. Die Frachten für Passagiere und Fracht, zwischen Europa und Südamerika waren zu hoch, als daß sich ein regelmäßiger Luftverkehr lohnen würde. Die Frachten der Luftschiffe sind für den Passagier- und Frachtverkehr auf der Südamerikaroute, deren Weiterläufer kontinentale Stämme, Regen und Nebelböden nicht ausschließen. Nun hat in enger Zusammenarbeit mit britischen und französischen Luftgesellschaften die deutsche Luftfahrt ein Projekt aufgefunden, das geeignet ist, die Flugstrecke auf dieser Strecke zu erhöhen, daß der ständige Flugverkehr zwischen Europa und Südamerika schon in diesem Jahre Wirklichkeit werden soll.

Die Flugroute wird drei Etappen haben. Die erste Etappe gilt als Westatlantik, sie führt von Europa nach afrikanischen Küste zum Flughafen in Britisch-Gambien, der westlichen Spitze des afrikanischen Erdteils. Die zweite Etappe führt direkt über den Ozean, weitgehend über dem Äquator, bis zum Insel San Paul. Die dritte ist See- und Westatlantik. Von San Paul über Fernando de Noronha nach Natal, der südlichen Spitze Südamerikas, und von dort an der Küste entlang nach Pernambuco. Für die erste und dritte Etappe gibt es kaum noch wesentliche Schwierigkeiten. Anders auf der Seeatlantische Route zweitausend Kilometer müssen hier durchfliegen werden; ohne Landeinrichtungen, ohne die Möglichkeit der Betriebsunterstützung. Es handelte sich zuerst darum, einen Weg zu finden, diesen Seeweg zu „verkürzen“, um die Reichweite der Flugboote erhöhen und damit die Frachten recht rentabel machen zu können. Die Voraussetzungen hat die Luftfahrt geschaffen. Auf der Route der Seefahrt werden ein oder auch meh-

tere Flugzeuge an Mutter-Stationen stationiert werden, die schwimmende Verkehrsinseln, den Flugbooten größere Sicherheit und kürzere Etappen im Seeflug ermöglichen. Bei der Stationierung solcher schwimmender Inseln erheben sich eine Reihe von Schwierigkeiten. Erstens muß die Frage der sicheren Landungsstellen für die großen Flugboote geklärt werden. Die zweite Frage ist die nach geeigneten Startmöglichkeiten von Schiffen aus. Und drittens besteht die wesentliche Schwierigkeit in der sicheren Verankerung der schwimmenden Etappen.

Die Landung auch großer Flugboote, wird bei den Flugzeugmutterstationen technisch ermöglicht durch das sogenannte künstliche Schlingel. Bei schwerer See können auf diesem Segel große Flugboote landen, ohne daß sie Gefahr laufen zu kentern. Um den Start von Schiffen aus zu ermöglichen, sollen große Katapulte eingebaut werden, mit denen die Flugboote genau so abgeschossen werden, wie die kleinen Postflugzeuge des Kienlanddampfers „Bremen“. Für die sichere Stationierung der schwimmenden Inseln, und zwar so, daß sie auch bei heftigen Stürmen in Position zu bleiben, gibt es noch keine Methode. Zwar ist jedes Schiff durch eigene Maschinenkraft in der Lage, bestimmte Seepositionen zu halten oder sich bei Abdriften schnellstens wieder in Position zu bringen, aber der transozeanische Luftdienst erfordert andere Treibstoffe und relativer Maschinenleistung doch noch andere Garantien für das sichere Auffinden der Mutterstationen, denn schon bei zwei Etappen außer Kurs muß das Flugzeug im wenig sichtigen Wetter die Seeposition verpassen. Jede Verankerung der schwimmenden Verkehrsinseln ist bei der Weichheit des Meeresgrundes und bei den vorhergehenden Tiefs in diesen Breiten ausgeschlossen. Mit den wenigen Flugzeugmutterstationen der britischen und amerikanischen Kriegsmarine hat man noch nicht genügend Erfahrungen gesammelt, um eine allseitig betriebende Lösung finden zu können.

Wie dem aber auch sei, der atlantische Flugverkehr wird Tag für Tag werden. In naher Zukunft werden schwimmende Verkehrsinseln zwischen San Paul und den karibischen Inseln hin- und herpendeln, und der „braune Erdteil“ wird um viele Tage näher an Europa gerückt werden, trotz der Last dieser Weltlinie, trotz großer technischer Hemmnisse.

## Allerlei

\* Sozialismus und Weltfrage. Der Sozialistische Esperanto-Bund, der im vorigen Jahre nach Auflösung der sozialistischen Esperanto-Bund gegründet wurde, ist eine Arbeitergemeinschaft mit dem Deutschen Arbeiter-Operato-Bund eingegangen. Die monatlich acht bis zwölftägig erscheinende gemeinsame Zeitung „La Socialista“ berichtet über Bundesangelegenheiten und Fortschritte der Bewegung und enthält auch Lehungsstoff. Eine Forderung der internationalen Lage dürfte sich auf dem in diesem Jahre in Stuttgart abgehaltene Kongress der internationalen Organisation — der „Sennacico Mocio Tutmondo“ — ergeben. Bisher ist diese Organisation keine Zentrale der Länderorganisationen, sondern besteht aus Einzelmitgliedern. Diese Organisationsform setzt die gemeinsame Arbeit von Angehörigen verschiedener Parteien voraus, ist also heute nicht mehr aufrecht zu erhalten. Die Kommunisten, die im vergangenen Jahre auf dem Kongress in Amsterdam in einer hoffnungslosen Minderheit blieben, bezeichnen die Gründung einer kommunistischen Esperanto-Organisation vor. Die sozialistischen Esperantisten werden sich deshalb in Stuttgart die ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit entsprechende Stellung in der Sennacico Mocio Tutmondo sichern müssen. Außerdem ist eine Veränderung des Statuts, die den Landesverbänden eine angemessene Vertretung zuweist und aus dem Kongress eine beschließende Vertreterschaft der internationalen Arbeiter-Operantisten macht.

Jaos jacö

## Caifun über Shanghai

Der Roman eines Aufstandes von Friedrich Lichneker

Das Telephon klingelte. Kead entschuldigte sich; sprach in den Apparat: „Ich kaufe 2000.“ Hing ab. Garrickson schnitt eine Grimasse. Kead führte die belanglose Unterhaltung weiter. Die Sache mit dem Telephon wiederholte sich inzwischen, nur daß sich die Zahlen und die Stimme steigerten. Marin beobachtete unterdessen den Zeitungsmagazin, dessen Jüge sich zusehends veränderten. Als zuerst über Kead ins Telephon schrie: „Ankaufen, alles!“ war der Augenblick gekommen, daß Garrickson aus der Haut zu fahren drohte. Sein Gesicht hatte einen höflichen, arg enttäuschten Ausdruck angenommen. Etwas würgte ihn. Marin sah, wie er nach Luft schnappte. Pfeifend fuhr er ihm aus der Kehle: „Sie wollen doch nicht die ganze Börse aufkaufen, Sie? Bei diesen Zeiten!“

„Warum nicht, mein Bester.“ kam es tumultös aus dem Munde Keads. Das Eis war gebrochen, Marin bis zum Hals gespannt.

„Ach, Sie meinen wegen der heutigen Zeitungsmeldungen, Sir.“

„Die Tendenz der Kurse heißt: abwärts.“

„Um so billiger kaufe ich, Mr. Garrickson, ich rate Ihnen, halten Sie mit.“

Mr. Garrickson starrte auf den Börsenkönig. Durchschaute dessen Schurkerei. War nicht leicht zu täuschen. Daß aber der Liger, der er in seinen Augen war, sein ganzes Vermögen in die Schanze warf, ungewiß noch einer ungewisseren Zukunft, machte ihn democh nicht tausch. War er am Ende einem Schwindler aufgefressen? Ooddam, diese Gelben! Man weiß ja nie —. Er war gewiß nicht so leichtfertig, einer solchen Mittelung, wie sie ihm überbracht worden war, sofort vollen Glauben zu schenken. Aber was war verloren? Die Wirkung konnte in keinem Falle ausbleiben. Und darauf kam es ihm an. Lebrigens schwärzten schon längere Zeit Gerüchte über eine gefährliche Bewegung unter den so zahlreich verstreuten radikalen Elementen des Landes. Er hatte selblich feilelos und überlegt gehandelt. Mr. Garrickson gab daher noch lange nichts auf. Fester drückte er sich in seinen Stuhl, heraufschreitender nahm er seine Pöse ein.

„Gut, gut, Mr. Kead.“ ging er vorsichtig vor. „Aber werden Sie morgen auch noch kaufen, die ganze Börse aufkaufen? Und übertreiben? Und in einer Woche, in einem Monat?“

Kead wußte, daß es an der Zeit war, zu schweigen; begab sich daher in die Defensive.

„Sie haben mich rufen lassen, Mr. Kead.“ setzte der Zeitungsmaginat zum Sprunge an. „Womit kann ich Ihnen dienen? Sie sehen mich interessiert.“

„Mit einer kleinen Auskunft.“ erwiderte rasch Kead.

„Ich sehe in Ihrer Schuld, Sir. Bitte über mich zu verfügen.“ Der Chefredakteur machte eine übertriebene Verbeugung.

„Die Sache mit diesem „Hotel Kanton“ ist nicht schlecht, das war ein guter Einfall von Ihnen. Ich segne nicht gerne ohne Wind.“ Kead rückte Garrickson etwas näher und mit gemüthlicher Breite drängte er sein Gesicht dicht an ihn heran. „Nun sagen Sie mal, Beechtelster, wie lange werden Sie mit diesem neuartigen Stoff durchhalten können?“

„Das kommt auf Sie an, Sir.“ antwortete prompt der Zeitungsmaginat.

Kead zog sein Gesicht zurück.

„Martin langweilt sich schon lange nicht mehr. Ging aber nicht aus seiner Reserve heraus.“

„Also auf mich kommt es an“, nahm Kead die treffsichere Antwort entgegen. „Ich glaube, es wird auf Sie ankommen“, ging er zur Offensive über. „Es wird ganz allein auf Sie ankommen, wie lange Sie diesen Schwindler aufrechterhalten können. Und Schwindler ist es ja.“ Kopfte er ihm vertraulich auf die Schulter und deutete ihn, der in die Höhe fahren wollte, sanft in den Stuhl zurück. „Wir werden sehen, wer von uns beiden den längeren Atem hat, ob mehr Aktien oder Zeitung an den Mann gebracht werden. Sie können sich ja überzeugen, wie morgen früh die Kurse stehen werden. Weil ich aufkaufe! Verstanden? Wer wird denn noch an Ihre Schauer- geschichten glauben? Ich warne Sie bloß: Erstens vor der Mißbilligung Ihres Konzerns, zweitens vor der Wut Ihrer Leser.“

Mr. Garrickson sah verdorrt auf dem Stuhl. Sein Stöckchen stieß Löcher in die Luft. Er gefand sich seine Niederlage ohne weiteres ein. Aber sie ebenso widerstandlos einzuweichen, daran dachte er nicht. „Ich danke für Ihre Warnung, Sir. Sie können mit immer freundlichlich entgegen.“ Er leuchte ein wenig. „Sie werden mir aber geflatten, Ihnen mit einer ähnlichen Warnung zu dienen. Wovon aber will ich Sie eines Jertums überführen.“ Jetzt hieß es Dabanoque spielen. „Sie täuschen sich, wenn Sie die heutige Nachricht und folgende als einen von mir erdachten Schwindler halten. Ich vermute auch, welche Motive Sie dahinter suchen. Die, daß ich Sie erpressen will! Ich habe mich gut eingeschätzt, Mister Kead, aber schlecht verstanden. Ich werde Ihnen beweisen, daß es nicht nur ein „Hotel Kanton“ gibt, sondern daß auch in diesem Hotel die Versammlung der revolutionären Partei Chinas stattgefunden hat und daß dabei ein Agent der französischen Geheimpolizei anamnt. Ja, der sich dort als Zimmerkellner engagieren ließ, erschossen wurde; angeblich von dem Führer der hiesigen Anarchisten- gruppe.“

Marin schwindelte. Das hatte er nicht erwartet. Mr. Garrickson — J. — die Dagoen — das gelbe Gesicht — alles das durchkreuzte seinen Kopf. Dieser Mr. Garrickson stand mit dem Teufel im Bunde. Oder war er ein natürliches Bündnis eingegangen?

„Von wem wissen Sie das —?“ stotterte Kead der Atem. Laute auf die Antwort. Jetzt sollte für Marin der Augenblick kommen.

„Von den Anarchisten selbst.“ schmetterte Mr. Garrickson seinen Gegner nieder.

„Den Börsenkönig verhafte die Stimme. Jemand zog ihm den sicheren Boden unter den Füßen weg.“

„Mir kann es doch gleich sein, von wem ich über die politische Lage in Kenntnis gesetzt werde. Partei ist Nebenfrage. Ich stehe auf dem neutralen Boden der Presse. Und die Regierung tauscht für schlechte Diplomaten lieber Gewalt ein. Die gemüthlichen Maßnahmen geöhre.“ Schlag auf Schlag hagelte es auf Kead nieder. „Jetzt meine Warnung, Sir. Geben Sie diesen wahnwitzigen Börsenkönig auf. Es kommt der Tag der Katastrophe. Nicht nur Blut wird die Straße Changanais bedecken, sondern auch wertvolle Aktien, deren Besitzer ruiniert nach den Steinen greifen werden. Mir täte es sehr leid um Sie.“ Sprang auf, aräste und wollte hinaus.

Zurückhalten, laufen den Mann, rasch sich umstellen, hämmerte es an den Schläfen Keads. Es war ihm nicht leicht, sich als geschlagen zu bekennen. War es nicht die einzige Möglichkeit, einen nahen Sturz abzuwenden? Aber sein Machtbewußtsein war stärker als die Vernunft. Der Mensch überzog den Kaufmann. Er ließ Mr. Garrickson gehen, bereit, den Kampf durchzuhalten.

„Wie ein wütender Stier rannte er auf und ab, bis er erschöpft in einen Stuhl fiel, nach Luft ringend. Sein Körper wurde ihm löstig, seine Haut zu eng, sein Kopf zu schwer.“

Die Möglichkeit des Mächtigen erfüllte den Franzosen mit Verachtung für ihn. Dieser Palast, die Geldfabrik, in welcher allein Widerpruch stand sie zu dem niedergeborenen Mann, der hier in seiner ganzen Ohnmacht ausgebreitet lag. Welche erbärmliche Pöse! Welcher Triumph des noch immer kleinen Mannes, der sich an diesem seltsamen Abbild tiefer Feste weidete. Die Anarchisten- gruppe, J. Mr. Garrickson. Ein mächtiger Komplex erstand in ihm. Duval muß gekürzt werden, wozu es sich in ihm ein. War das nicht auch die Überzeugung Keads? Er jagte es doch selbst: „Sie müssen an Duvals Stelle treten.“ Dies wurde dem Franzosen mit einemmal zur firen Idee. Ohne zu zögern, ergiff er die halbgefrorene Hand Mr. Keads. Und sprach: „Ich war hier überflüssig. Sie stünde ich, wo Duval steht, Garrickson würde meine Hand fassen.“

Kead spöhte wie ein Raubtier. In seinem Hirne kreuzten sich die kühnsten Gedanken. Noch sprach er nicht. Aber in seine Augen schloß frisches, unerschrockenes Blut. Jetzt hielt er die Hand Marins, die immer neue Wärme strömte, bis sie heiß wurde. Ein Druck. Dann eine laute, lebensstarke Stimme: „Monsieur Marin, Duval wird fallen.“

(Fortsetzung folgt.)