

neugeborenen ebenso da sein wie im gereiften und erwachsenen Menschen, im kranken Menschen ebenso wie im Genie. Und wo es ist, dieses begnadete Dasein und Zusammensein mit Gott, da steht es auch den höchsten und fernsten Spitzen menschlicher Geistesentwicklung gegenüber als das ganz Andere, als das ganz Einzige, eben als das Göttliche.

Im Flugzeug nach Südamerika

Von Friedrich Andreas Fischer v. Poturzyn

Es sind sechs Jahre her, daß der erste Nonstop-Flug über den Nordatlantik gelungen ist und dieses Ereignis eine Reihe von Rekordfliegern angeeifert hat, es zu wiederholen. Zahlreiche geglückte Unternehmungen haben bewirkt, daß derartigen Flügen schon lange nicht mehr das Weltinteresse zuteil wird; nur in Fachkreisen stellt man besondere Geschwindigkeiten oder sonstige Umstände des Fluges fest. Vom Verkehrsstandpunkte aus verdienen die sogenannten Schleuderflüge von den beiden größten Schiffen des Norddeutschen Lloyd „Bremen“ und „Europa“ zwischen Bremen und Neuyork weit größere Beachtung. Dadurch, daß in etwa 1000—1200 km Entfernung vor Erreichung der amerikanischen oder europäischen Küste jeweils von diesen Dampfern ein Flugzeug durch Katapult abgeschossen wird, verringert sich die Postlaufzeit zwischen den beiden Erdteilen um durchschnittlich anderthalb Tage. Die Katapultabschüsse finden während des Sommerhalbjahres bei jeder Witterung statt, da dank der an Bord der Flugzeuge befindlichen Funkanlage auch bei sehr ungünstigem Wetter das Ziel erreicht werden kann.

Im Jahre 1929 erfolgte das erste Mal ein derartiger Katapultabschuß von Bord eines Dampfers. Der seit den letzten Jahrhunderten nur bei der Lektüre der alten Klassiker vorkommende Name „Katapult“ hat also jetzt eine sehr glückliche Wiederauferstehung gefeiert und wird im kommenden Luftverkehr über die weiten Ozeane wachsende Bedeutung erhalten. Die deutschen Heinkel-Katapulte sind einzigartig auf der Welt; keine andere Schleuderanlage ist imstande, derartig großen Gewichten eine so phantastische Beschleunigung zu geben. Das größte Katapult ist auf dem schwimmenden Ozean-Flugstützpunkt „Westfalen“ eingebaut. Es besteht im wesentlichen aus einer geschienten Beschleunigungsstrecke von 30 m, wozu noch eine Bremsstrecke von 5 m kommt. Das Dornier-Flugzeug wird mit seinem Gewicht von 10 000 bis 14 000 kg auf einen Schlitten gestellt, der dann durch die Kraft komprimierter Luft nach der Art eines umgekehrten Flaschenzuges mittels befestigter Stahltrossen nach vorn geschleudert wird. Während der Schlitten auf der sog. Bremsstrecke festgehalten wird, löst sich das Flugzeug vom Schlitten los und fliegt nunmehr mit rund 150 Std./km Geschwindigkeit, die es während des Schleuderlaufes über die Schienenbahn erhalten hat, weiter.

Diese Katapultanlage ist namentlich von dem Augenblick an sehr volkstümlich geworden, wo der frühere Frachtdampfer „Westfalen“ (5000 t) zwischen Afrika und Südamerika als Stützpunkt für den vierzehntägigen

Postdienst der Deutschen Lufthansa Berlin—Buenos Aires eingesetzt wurde. Man hatte schon vorher in Film und Schrift viel von künstlichen Inseln gehört, aber die Wirklichkeit ist weit einfacher. Schwimmende Spezialbauten, die mit umfangreichen Brennstofflagern, Unterkunftsmöglichkeiten für Besatzung und Passagiere ausgerüstet sind und im Meeresboden irgendwie verankert werden, dürften wohl niemals Verwirklichung finden. Risiko und Kosten, aber auch Instrument und Zweck stehen in diesem Falle in einem unlösbaren Gegensatz. Ganz abgesehen davon, daß künstlich verankerte Inseln völkerrechtlich den natürlichen gleichgestellt und damit zu einer großen Staatsfrage würden, böten derartige, viele Millionen verschlingende Schwimmwerke — die technische Durchführbarkeit vorausgesetzt — kaum größere Vorteile für die Luftfahrt, als bewegliche, für diesen Sonderzweck stationierte Schiffe.

Wohl hat die nordamerikanische „Seadrome Ocean Dock Corp.“ bereits einen Entwurf für acht stählerne Flughäfen zwischen Neuyork und Southampton vorgelegt und hierfür die Subvention von 30 Millionen Dollar beantragt. Diese „Seedrome“ mit Ausmaßen von 365×115 m, mit Schwimm tanks bis 30 m unter der Wasserlinie, mit Plattformen von 23 m Höhe über dem Meeresspiegel, verankert mit galvanisierten Stahlkabeln usw., werden sicherlich die Phantasie der Menschheit ebenso viele Jahre beschäftigen wie etwa der Kanaltunnel oder das Stauwerk von Gibraltar — zur Erheiterung der Fachmänner der Luftfahrt! Diese halten nämlich derartigen Projekten eine sehr einfache Erkenntnis entgegen: entweder haben wir in nicht allzu langer Zeit entsprechende Landflugzeuge, mit denen sich der Verkehr zwischen den Erdteilen durch die ewig schöne, wind- und wolkenlose Zone der Stratosphäre unmittelbar mit heute noch märchenhaften Geschwindigkeiten vollzieht, oder der Nonstop-Verkehr bleibt noch für lange Zeit Rekordangelegenheit, aber kein regelmäßiger Verkehrsdienst, wozu Flugboote bzw. Wasserflugzeuge notwendig sind. Für beide Fälle kommt eine verankerte, künstliche Insel nicht in Betracht.

Während die Einrichtung eines Flugdienstes über den Nordatlantik wegen der außerordentlich schlechten Wetterverhältnisse in dieser Weltgegend wohl erst dann möglich sein wird, wenn man mit Leichtigkeit in mehr als 10 km Höhe fliegen kann, ist die Bezwingung des Südatlantik durch die Luftfahrt nicht nur durch das Luftschiff „Graf Zeppelin“, sondern auch durch das Flugzeug bereits Wirklichkeit geworden. Schon seit längerer Zeit übergibt fast jede englische oder holländische Firma ihre Geschäftspost nach Indien bzw. Insulinde in einem Exemplar der Luftpost. Bald wird im Postverkehr zwischen Europa und Südamerika die Luftfahrt in gleicher Weise wöchentlich viele hundert Kilogramm Briefe übernehmen. Dies sind die begehrtesten Passagiere des Luftverkehrs. Man kann im Durchschnitt rechnen, daß 100 kg Post etwa 22 000 Briefe ausmachen, was in dem betreffenden Falle ebenso viele Mark Briefmarkengebühren bedeutet — also einen Gewinn, den auch die Beförderung von bestzahlenden Millionen niemals einbringt, ganz abgesehen davon, daß Postsäcke im Gegensatz zu Passagieren höchst bescheiden in ihren Beförderungsansprüchen sind.

Die Franzosen (Air France) haben schon seit einigen Jahren einen Postluftverkehr nach Brasilien und Argentinien eingerichtet. Dieser weist aber den beträchtlichen Nachteil auf, daß der Atlantische Ozean zwischen Dakar (Cap Verde) und Natal (Brasilien) nicht überflogen, sondern zu Schiff durch Spezial-Avisos überquert wird, was trotz der großen Geschwindigkeit dieser Motorschiffe immerhin 100 Stunden Zeit kostet. Der deutsche Postluftverkehr (Deutsche Lufthansa), der seit Beginn 1934 vierzehntägig in jeder Richtung durchgeführt wird, benötigt für dieselbe Strecke nicht ganz 24 Stunden; für den Verkehr Deutschlands mit Argentinien 5, mit Brasilien 4 Tage. Da man noch vor kurzem auf die Erledigung eines Briefes aus Südamerika in Europa fast anderthalb Monate warten mußte, so wird man begreifen, daß dieser Luftlinie allergrößte volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt.

Überraschend ist bei alledem die verhältnismäßig kleine Zahl technischer Mittel. Die geringe Quantität wird aber ersetzt durch eine bewunderungswürdige Qualität sowohl der einzelnen Instrumente wie der Organisation.

Am 1. Tage fliegt ein dreimotoriges Junkers-Flugzeug der Type Ju 52 (1800 PS, Fluggewicht 10 000 kg) von Stuttgart bis Sevilla (2000 km), einschließlich etwaiger Zwischenlandung in Marseille, auch bei ungünstigster Witterung in 11 Stunden. Die Startstunde in Stuttgart ist so gewählt, daß die am Vorabend in Berlin aufgegebene Post noch rechtzeitig verladen wird.

Am 2. Tage Weiterflug der gleichen Maschine auf der 1500 km langen Strecke von Sevilla nach Las Palmas auf der Insel Gran Canaria. Es wird die Route längs der afrikanischen Küste bis Kap Juby genommen, von dort 200 km über See nach den Canarischen Inseln. Flugzeit 7 Stunden. Keine Zwischenlandung.

Am 3. Tage fliegt das gleiche Flugzeug 1800 km längs und über die Westküste bis 200 km südlich von Kap Verde (Dakar) zum Flugplatz von Bathurst, dem Hauptort der kleinen britischen Kolonie Gambia. Betriebsstoff-Zwischenlandung im spanischen Wüstenort Cisneros. Überladung der Flugpost auf den im Hafen von Bathurst wartenden Katapultdampfer „Westfalen“ der Deutschen Lufthansa. Dieser fährt dann während der folgenden Nacht Kurs Natal in den Südatlantik hinaus.

Am 4. Tage auf hoher See Katapultierung des einen der beiden an Bord befindlichen Dornier-Wal-Flugboote (zweimotorig, 1200 PS, 10 t Fluggewicht, 200 St./km). Durch das Heinkel-Katapult wird dem Flugboot der wegen des hohen Fluggewichtes (große Betriebsstoffmengen) stets sehr schwierige Start von der Wasserfläche aus erspart. Die ca. 2900 km vom „Westfalen“-Standort bis Natal werden in 14 Stunden geflogen.

Am 5. Tage wird die Post durch ein Junkers-Flugzeug des „Syndicato Condor“ nach Rio de Janeiro gebracht (2300 km). Flugroute längs der Küste mit Wasserflugzeug. Zwischenlandungen in Pernambuco und Bahia.

Am 6. Tage (nach dem Start in Stuttgart) Beförderung der Post von Rio de Janeiro nach Buenos Aires (2400 km) mit Zwischenlandungen in Santos, Porto Alegre und Montevideo.

Der anschließende Rückflug verläuft ähnlich, aber mit einer höchst sinnreichen Veränderung auf dem Südatlantik. Der am Vormittag in Natal Richtung Afrika gestartete Dornier-Wal trifft nämlich etwa 2° nördlich des Äquators am Nachmittag die „Westfalen“, die in den vorhergehenden Tagen nach der hier bereits erwähnten Katapultierung des Flugzeuges zum Fluge nach Südamerika im gleichen Kurs weitergefahren ist. Mitten im Ozean landet also das Wal-Flugboot bei der „Westfalen“, rollt gegen das vom Schiff ausgelegte Schleppsegel — es sieht wie ein großer Empfangsteppich aus und spannt sich durch die Vorwärtsbewegung des Dampfers — und wird dann von dieser elastischen Brücke aus vom mächtigen Kranturm des Dampfers an Bord genommen. Die „Westfalen“ dreht nach diesem Manöver bei und nimmt Kurs Afrika, während der Nachtfahrt die Luftpost mit sich führend. Am nächsten Morgen wird dann das zweite an Bord befindliche Wal-Flugboot mit frischer Besatzung Richtung Bathurst katapultiert, wo das Junkers-Landflugzeug die Post übernimmt und sie während des folgenden Tages nach Las Palmas bringt.

Da der Rückflug unter meist schwierigeren Verhältnissen des Wetters (Passat, Gegenwind) vor sich geht und mitunter Verspätungen einzuholen sind, wird die Luftpost an einem spanischen Flugplatz Nordafrikas, gewöhnlich Larache, von einem aus Deutschland heranfliegenden Heinkel-Blitz-Flugzeug übernommen, dem schnellsten Verkehrsflugzeug der Welt (BMW-Motor, 660 PS, Fluggewicht 3½ t, mittlere Geschwindigkeit 330 Std./km). Der „Blitz“ (He 70) ist also gewissermaßen die Geschwindigkeitsreserve, die je nach der Notwendigkeit weiter südlich in Afrika oder erst in Europa die Post heranholt.

Die 3100 km lange Südatlantikstrecke ist wohl schon seit langer Zeit und öfters von Flugzeugen jeder Art bezwungen worden. Besonders in Erinnerung steht der Geschwaderflug des Luftmarschalls Balbo 1930. Es handelt sich aber jetzt, was immer wieder hervorgehoben werden muß, nicht um sportliche Leistungen, die bei ausgesuchten Wetterbedingungen oder mit großer Gefahr vollbracht werden, sondern um einen regelmäßigen Dienst, bei dem Sicherheit für Mann und Material gewissenhaft berücksichtigt werden müssen. Ohne den Einsatz eines Katapultschiffes (es wird demnächst ein zweites, die „Schwarzenfels“, eingesetzt) wäre daher der Flugdienst unmöglich. Die „Westfalen“ erspart nämlich 1. den nach Südamerika fliegenden Maschinen den bei hoher Belastung in der atmosphärisch sehr ungünstigen afrikanischen Äquatorgegend sehr gefährlichen Start aus dem Wasser heraus; 2. erwartet sie die aus Südamerika kommenden Flugzeuge bereits in der Mitte des Ozeans; 3. übernimmt sie den Poststafettendienst während der Nacht über eine Strecke des Atlantiks.

Aber auch sonst ist der Katapultdampfer von hoher Bedeutung. Auf ihm befindet sich nämlich eine erstklassige Funkpeilstation (Firma Telefunken-Berlin) und ein hervorragendes meteorologisches Observatorium. Es ist noch verhältnismäßig wenig bekannt, welch ungemein glückliche Zusammenarbeit zwischen Luftfahrt und Meteorologie seit Jahren besteht. Die Flugwetterabteilung der Seewarte Hamburg hat die Beobachtung des Wettergeschehens auf dem ganzen Atlantik bereits zu einer Zeit eingeleitet,

als man noch nicht an einen transozeanischen Luftpostdienst denken konnte. Mittelst eigener Forschungsschiffe und entsprechender Mitarbeit der Offiziere auf deutschen Passagierdampfern wurden die Kenntnisse über das Luftmeer zwischen den Erdteilen sowie zwischen der Wasseroberfläche und den gebräuchlichsten Flughöhen systematisch erweitert. Auf diese Weise wurde eine meteorologisch richtige Navigation des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ und der Lufthansa-Flugzeuge vorbereitet. Ohne Meteorologie und Funkdienst (für Wetterberichte und Kurspeilungen) gibt es keinen modernen Luftverkehr. Die zwischen Deutschland und Südamerika auf Strecke befindlichen Flugzeuge stehen in ständigem Verkehr mit den Funkstationen in Hamburg, Las Palmas und „Westfalen“, natürlich auch jenseits mit den Stationen in der Nähe befindlicher Dampfer und den spanischen Land-FT-Stationen.

Funkdienst und Meteorologie sind friedliche Oasen internationaler Zusammenarbeit. Sämtliche Staaten wissen, daß hier ein ehrliches Geben Voraussetzung ist für ein höchst nützliches Nehmen. Während seinerzeit die Karthager den Römern zur Fernhaltung der Konkurrenz vormachten, daß in der Gegend der Canarischen Inseln ungeheure Staubstürme Luft und Meer ständig verfinsterten, herrscht heute auf diesem Gebiete eine erfreuliche Zusammenarbeit der Völker ohne viel laute und unnütze Konferenzen.

Dadurch ist auch die Wissenschaft vom Flugwetter erstaunlich fortgeschritten. Hier nur ein Beispiel. Am 17. Februar 1934 um 21.30 Uhr erhält das Flugzeug D 2526 in Sevilla für den Flug am 18. Februar nach Las Palmas folgende Wettermeldung: „Flugwetteraussichten für Sonntag: Bis etwa Larache (also Spanisch-Marokko) stark böige, südöstlich bis südliche Winde, 30—60 Std/km Stärke, Wolkenhöhe 500 m, etwas diesig. Larache bis etwa Mogador (also Französisch-Marokko) stark böige, zwischen Ost und Südost schwankende Winde, 20—50 Std/km Stärke, Wolkenhöhe 300 m, strichweise Regen, diesig. Mogador bis Kap Juby (also Atlas-Gebiet und Spanisch-Sahara) stark böige, zwischen Ost und Süd schwankende Winde, 40—60 Std/km Stärke, in Böen bis 80 St/km Stärke. Örtliche Staubstürme, strichweise Regen, Wolken 300 m. Zwischen Kap Juby und Las Palmas (also Seestrecke) böige, südlich bis südwestliche Winde, 30—50 St/km Stärke, Wolkenhöhe 300 m, strichweise Regen. Nächster Bericht folgt 10 Uhr vormittags. Seewarte Hamburg.“ Tatsächlich mußte das Flugboot anderntags einen einstündigen Aufenthalt in Kap Juby nehmen, um den Staubsturm vorübergehen zu lassen. — Der Flugkapitän vermag, dank solcher Wettervorhersagen und der laufenden, mittels Funk während des Fluges eintreffenden Beratungen, den geeignetsten Kurs zu bestimmen, die Geschwindigkeit des Flugzeuges und die demgemäß notwendige Betriebsstoffbelastung, den günstigsten Starttermin und etwaige Zwischenlandungen festzusetzen.

Der Treffpunkt zwischen der „Westfalen“ und dem aus Südamerika herankommenden Flugzeug in der Äquatorzone ist meteorologisch für diesen Zweck besonders vorteilhaft. Es befindet sich nämlich dort die — allerdings gemäß der Jahreszeit örtlich wechselnde — Mallungen-Zone. Diese zeichnet

sich dadurch aus, daß sie zwischen den meteorologischen Roßbreitenhochs liegt und meist trübes Wetter, mäßigen und drehenden Wind sowie sehr geringe Dünung hat. Stürme sind äußerst selten. Diese Gegend war früher von den Segelschiffen wegen der Windstille gefürchtet. Heute ist für den Flieger diese Zone sehr begehrenswert; denn selbstverständlich wäre bei hohem Seegang eine Anbordnahme des Flugbootes durch die „Westfalen“ nicht möglich. Der Dampfer kann — ganz abgesehen von der Seetiefe 4000 m — schon deshalb nicht verankert sein, weil er die Aufgabe hat, jeweils Atlantikgegenden zu erreichen, deren Wetter für das Manöver günstig ist.

Unsere Erde bietet heute tatendurstigen Forschern kaum noch weiße Flecke auf der Landkarte. Trotzdem kann man nicht behaupten, daß die Geographie keine neuen Erkenntnisse mehr böte. Wir erleben jedenfalls gewaltige geographische Umwertungen durch die Luftfahrt. Wenn heute der Tschad-See im Herzen Afrikas von Paris aus in einer ebenso kurzen Reise zu erreichen ist wie vor dem Kriege der Bodensee, so ergeben sich daraus Umformungen verschiedenster Art. Ohne daß es in den Lehrbüchern bekannt geworden wäre, hat in den allerletzten Jahren die Wüste Sahara ihren Charakter sehr geändert. Sie ist heute nicht mehr der zwischen Nord- und Äquator-Afrika alles trennende Sandozean, sondern ein durchaus verwendungsfähiger Flugplatz und eine befahrbare Bahn für Autobusse. Auch wenn sie jetzt und für alle Zeit ein nicht zu kultivierendes Land bleibt, ist sie wenigstens teilweise aus einer Barrikade eine Verkehrsbrücke geworden. Kein Wunder, daß an den Rändern der Sahara die Zivilisation immer weiter fortschreitet, ja sogar im Innern der Wüste, wo sich 3000 m hohe Berge erheben, Orte von Soldaten und Kolonisten entstehen, z. B. Tamanrassat im Hogar-Gebirge. Aber auch durch die Kernwüste zieht sich heute eine Kette von Benzinstationen für Autos und Flugzeuge mit Unterkunftsmöglichkeit, Radio und Eisschrank.

In ähnlicher Weise gilt dies für Nordafrika. Der Begriff Marokko barg noch vor kurzer Zeit die Vorstellung eines „wildes Landes“. Wie viel anders die Wirklichkeit! Wenn man in Nordafrika aus 4000 m Höhe vom Flugzeug herab in der Ferne die schönen Gletscher des Atlas glänzen sieht, bemerkt man zwischen ihnen und der Küste überall emsig bebautes Land mit Eisenbahnen und Autostraßen. Die Städte erinnern mit ihren Hochhäusern mehr an Amerika als an Europa.

Freilich gibt es auch wieder Überraschungen in anderer Beziehung. Selbst bekannte und, wie es heißt, auf den neuesten Stand gebrachte Atlanten drucken z. B. Karten von Rio de Oro, dem Gebiete der spanischen Sahara zwischen Französisch-Marokko und Senegal, mit falschen Angaben. Da finden wir nicht nur „Karawanenstraßen“, sondern auch „Handelsstraßen“ eingezeichnet, die der Flieger vergeblich sucht, weil sie gar nicht existieren. In diesem Wüstengebiet (es ist ein Küstenstrich im Ausmaße wie von Berlin nach Konstantinopel) gibt es überhaupt nur drei bewohnte Orte, nämlich Kap Juby, Villa Cisneros und Kap Bianco, alle drei gleich in ihrer Art: eine Soldatenkaserne mit Zinnenmauer, ein Flugplatz mit

Nachtbeleuchtung, Funkstation und ein Zeltorf von Eingeborenen daneben. Diese drei Hauptplätze, heute wichtige Stützpunkte für den spanischen, deutschen und französischen Luftverkehr, sind aber in der Karte in gleicher Größe und Schrift eingezeichnet wie ein paar verfallene Höhlenwohnungen von Nomaden, die vielleicht vor einigen Jahrzehnten noch bestanden haben mögen, aber heute verschwunden sind.

Fügt man hinzu, daß auch in sonst vortrefflichen Kartenwerken bei der Darstellung des Weltverkehrs wohl alle möglichen Dampferlinien aufgezeichnet sind, aber die größten regelmäßigen Luftlinien von London nach Kapstadt und Kalkutta, von Amsterdam nach Java, von Neuyork nach Buenos Aires, von Paris nach Dakar (bis Südamerika), von Berlin nach Buenos Aires fehlen, daß diese Kurslinien selbstverständlich auch nicht auf eigenen Karten dargestellt sind (was sehr nützlich wäre; denn in wenigen Jahren gehen 80 % aller Briefe durch die Luft), daß der Funkdienst in einer Art angedeutet ist, als ob man sich noch auf dem Stand des Jahres 1914 befände, — so dürfte einleuchtend sein, daß die Kartographie die technischen Wandlungen mehr berücksichtigen müßte. Man wird aber anderseits diesen oder jenen „Schnitzer“ der Kartographen milde beurteilen müssen; denn — um bei der Luftfahrt zu bleiben — wie wenig Menschen sind es überhaupt, die des Erlebnisses bisher teilhaftig geworden sind, unter sich die Westküste des schwarzen Erdteils filmartig abrollen zu sehen? Es mögen, vorsichtig geschätzt, kaum 500 Flieger (Deutsche, Italiener, Engländer, Spanier, Franzosen) sein, die im Laufe der Jahre bisher südlich Casablanca bis Gambia gekommen sind. Die Erfahrungsquellen sind demgemäß noch sehr spärlich. Denkt man aber nicht nur an diese Gegend, sondern an den Globus im ganzen, so könnten gewiß bereits heute bei einer internationalen Zusammenkunft von Geographen und Weitstreckenfliegern (die nicht, wie z. B. die englischen Himalaja-Flieger, die amerikanischen Südpolarflieger, eigens für geographische Aufgaben eingesetzt wurden) sehr bemerkenswerte Feststellungen gemacht werden.

Gute, nebeneinander gelegte Bilder vermögen wohl oft dem Beschauer einen ausgezeichneten Eindruck zu vermitteln; tausend gedrehte Bilder indessen geben doch etwas Neues wieder: die Bewegung. Wer Gelegenheit hat, binnen 80 Stunden Schwarzwalddörfer, savoyische Schlösser, spanische Kathedralen, maurische Höfe, einige tausend Kilometer nackte Wüste, afrikanischen Busch und Negerkrals zu sehen, während der Aufenthalte und Nachtpausen Franzosen, Spanier und Engländer über mancherlei ihres Arbeitslebens zu sprechen, — der erlebt einen neuartigen Film, in dem nicht nur Technik, sondern Geographie, Historie, Politik und Kulturgeschichte Hauptrollen einprägsamer Art spielen. Für den „gewöhnlichen“ Reisenden, der z. B. die Canarischen Inseln innerhalb einer Woche, Äquator-Afrika innerhalb zweier Wochen (= 336 Stunden) fern vom Lande zu Schiff erreicht, stellen sich diese Gebiete als von der Zwischengegend getrennte Bilder dar. Anders der Flieger: er sieht, erlebt die ganzen „Zusammenhänge“; der deutsche Zollbeamte in Stuttgart-Böblingen steht sozusagen nur handbreit von dem britischen Kolonialoffizier auf dem Exerzier- und Flugplatz in Bathurst, der französische Monteur in Marseille neben

dem Bauer des Dorfes Gando beim Flugplatz von Gran Canaria usw., nicht nur in Sprache und Physiognomie, auch in ihren nächsten Sorgen und Freuden des menschlichen Alltages. Diese plastische Vergleichsmethode ist sehr dazu geeignet, einerseits alle „Kirchturmprobleme“ völlig verdorren zu lassen, anderseits die großen Fragen geschichtlichen Werdens und Vergehens scharf zu beleuchten; man entdeckt Ähnlichkeiten, sogar Gleichheiten menschlichen Lebens, wo man bisher nur Unterschiede kannte.

Auch der großen, in der Geschichte wirkenden Kräfte wird man sich so weit mehr bewußt. Eine von diesen ist das Vorwärtsdringen und Rückwärtsziehen der Rassen. Liest man z. B. in der deutschen Heimat vom Verkauf japanischer Waren in Zentraleuropa, so macht dies keinen allzu großen Eindruck, hört man aber über die japanische Welthandelsoffensive hintereinander in vier verschiedenen Sprachen klagen, ist es etwas anderes. Sieht man mit eigenen Augen die unermessliche „France Africaine“ mit der während der letzten Jahre dank Luftfahrt, Auto und Funkdienst erreichten Verkehrsgeschlossenheit von der Seine bis zum Kongo, projiziert man in dieses 100-Millionen-Menschen-Reich die fortschreitende weiß-schwarze Farbenvermischung, so gehört nicht viel Phantasie dazu, hier den Aufmarschraum geschichtlicher Ereignisse einer fernen Zukunft zu sehen. Und wenn man auf den „glücklichen Inseln“ in Spanisch-Afrika jede längere Hauswand mit den moskowitischen Zeichen Hammer und Sichel und entsprechenden Sprüchen bedeckt sieht, 2000 km südlich dieser Orte im Negerland das in englischer Sprache geschriebene kommunistische Käseblättchen vor die Augen bekommt, so erhält man einen Begriff von der gefährlichen bolschewistischen Weltpropaganda.

Neben diesen, in Gegenwart und Zukunft wirkenden Kräften taucht aus der Vergangenheit der „Blaue Sultan“ aus dem Antiatlas auf, den Franzosen entwischt, heute als Ehrenhäftling in einem spanischen Fort. Aus seinen Worten klingt nicht nur eine melancholische Erinnerung an die fernen Zeiten, da der Islam noch Weltmacht war, sondern auch eine Erwartung kommender Gestaltungen. Er spricht von der Türkei und von Ägypten, mohammedanischen Mächten, die sich mit der modernen Zivilisation vertraut gemacht und eindrucksvolle Selbständigkeit errungen haben. Er erwähnt die Tatsache, daß der Mohammedanismus in ganz Afrika unter den Negervölkern immer größere Ausbreitung findet.

Niemals darf bei Beurteilung einer so großen Leistung, wie sie im deutschen Südatlantikflug zur Geltung kommt, über der Schilderung von Organisation und Technik das Allerwichtigste vergessen werden — die Männer der Tat. Ein bedeutsamer Luftbrückenschlag erfordert, bevor er in Erscheinung tritt, jahrelange Vorbereitung, namentlich wenn man sich die Lage Deutschlands während der Nachkriegszeit vergegenwärtigt. Von Haus aus galt es, den Brückenpfeiler in Südamerika frühzeitig zu fundamentieren. Die in Argentinien, Bolivien, Brasilien und Columbien seit vielen Jahren tätigen, mit deutschem Material arbeitenden Luftverkehrs-Gesellschaften bereiteten das geistige Baugelände vor, sowohl bei den Südamerikanern, denen begründetes Vertrauen zur deutschen Luftfahrt ge-

geben werden sollte, dann aber auch bei den eigenen Fliegern und Kaufleuten selbst, die Erfahrungen mannigfacher Art sammeln mußten. Dieser Tätigkeit folgten dann die Fahrten des Luftschiffes „Graf Zeppelin“, die ersten Atlantikteilflüge in Form von Posteinhol- oder Postvorausflügen gemeinsam mit den deutschen Passagierdampfern im Norden bis Las Palmas, im Süden bis zur Insel Fernando Noronha.

Neben erfolgreichen Versuchen gab es viele Enttäuschungen und Opfer, neben Zeiten günstiger Entwicklung fast hoffnungslosen Stillstand aus finanziellen oder politischen Gründen. Es handelte sich aber um die Verwirklichung der großen Idee, Deutschland mit dem südamerikanischen Erdteil durch eine eigene Luftlinie zu verbinden, und im Dienste dieser Sache arbeiteten Männer mit starken und begeisterten Herzen unentwegt weiter. Erkenntnisse sammelten sich langsam an, ursprüngliche Entschlüsse wurden verändert, man verwarf vieles, um unverhofft Neues zu entdecken. Wie stets, wenn menschlicher Fortschritt erkämpft werden muß, konnte man keineswegs darauf warten, bis die technischen Instrumente die erforderlichen Eigenschaften voll aufwiesen. Es ist ja das Charakteristische der Pioniertätigkeit, daß sie zunächst mit Mitteln arbeiten muß, die den andern armselig scheinen, und daß demzufolge die Pioniere von der Mitwelt oft als Narren bezeichnet werden. Aber dieselben Geschäftsleute, die vor zehn Jahren die „verrückten“ Pläne von einem Postluftverkehr über den Südatlantik belächelt haben, kleben heute mit der größten Selbstverständlichkeit auf ihre Firmenpost nach Rio de Janeiro die blauen Marken „Par Avion“. Auch jetzt noch ist der Südatlantikflugdienst ein Pionierunternehmen: es gibt viele Zwischenfälle jeder Art, aber sie konnten durch die Organisation stets ausgeglichen werden; die offizielle Laufzeit der Post wurde bei allen Flügen 1934 programmgemäß innegehalten, oft unterboten.

Die Leistungen der Flugkapitäne, Funker und Monteure, nicht nur der fliegenden Mannschaft, sondern auch des Personals auf den Flugplätzen und FT-Stationen sind außerordentlich. Es gibt da Männer, die im Laufe einiger Wochen zweimal die Küste von Südamerika betreten haben und sechsmal zwischen Deutschland und Mittelafrika auf- und abgeflogen sind. Das bedeutet angesichts des ständigen Klimawechsels eine außerordentliche physische Anstrengung. Die Flugzeugbesatzungen sind nicht nur dem Klimawechsel zwischen den beiden Endpunkten ihres Fluges ausgesetzt, sondern auch während eines einzigen Fluges den verschiedensten Temperaturen, je nachdem, ob man einmal in 3 m Höhe über dem Ozean dahinprescht oder in 3000 m Höhe hinaufgeht, um bessere Luftströmungen zu suchen. Bei aller organisatorischen Sorgfalt bleiben Mängel in der Unterkunft und Nahrung nicht aus, das bringen die besondern Umstände in den fernen Ländern mit sich.

Die „Kompanie des Südatlantikfluges“ verbindet tatsächlich jene Kameradschaft, die da entsteht, wo sich Männer der verschiedensten Stellungen zu gemeinsamer großer Tat zusammentun und bereit sind, für diese auch größte Opfer zu bringen und unausweichbare Gefahren nicht zu fürchten. Wer daher die Einrichtung solch großer regelmäßiger Luft-

linien der verschiedenen Staaten über ferne Erdteile nur als technischen Fortschritt verbucht, geht an einer sehr wichtigen Tatsache vorbei: daß es sich hier um die Mobilisierung und den Einsatz stärkster und bester charakterlicher Kräfte handelt, und daß nur aus diesen heraus die Meisterung der Materie gelingt. Bei Unternehmungen wie dem Südatlantikflug handelt es sich keineswegs um die Erziehung zu erstaunlichen Einzelleistungen. Im Gegenteil, die ideelle Grundlage ist höchste, aber dabei schlichte Pflichterfüllung im Rahmen einer Gemeinschaft. Die Geisteshaltung einer Zeit, die über alle Freiheit die Hingabe an eine Pflicht stellt, ist das Klima, in dem solch edles Pioniertum sich aufs beste entfaltet.

Der deutsche Protestantismus in Bewegung

Von Max Pribilla S. J.

Die zeitgeschichtlichen Vorgänge, die den deutschen Protestantismus bis in seine Tiefe aufgewühlt haben, sind für das Christentum und unser Volk von so schicksalsschwerer Bedeutung, daß auch die Katholiken an ihnen nicht achtlos vorübergehen dürfen. Sind wir doch mit unsern protestantischen Mitbürgern nicht nur durch den christlichen Brudernamen, sondern auch als Volksgenossen aufs engste verbunden. Zwar gibt es heute wohl niemand, der über alle Einzelheiten der sich überstürzenden Ereignisse im protestantischen Lager genau Bescheid wüßte, und es ist keine leichte Arbeit, sich durch das Gewirr von Aufrufen, Erklärungen, Entschließungen, Gutachten, Eingriffen, Einsprüchen, Falschmeldungen, Gesetzen, Verordnungen, Vereinbarungen, Beurlaubungen, Absetzungen und entsprechenden Widerrufen oder Zurücknahmen einen sichern Weg zu bahnen. Spielte und spielt sich ja obendrein ein guter Teil der Verhandlungen hinter dichten Vorhängen ab, und auch die danach erfolgenden Verlautbarungen waren und sind, ebenso wie die Berichte der Tagesblätter, sehr einseitig und von Verschweigungen durchzogen. Auch ist die ganze Bewegung noch im Fluß. Jeder Tag kann das Bild der Lage ändern, und jede neue Entscheidung ist Gegenstand lebendigster Parteinahme und verschiedenster Beurteilung. Somit besteht unleugbar die Gefahr, daß selbst der ernsteste Versuch, dem kirchlichen Geschehen im protestantischen Deutschland verständnisvoll gerecht zu werden, nicht in allem glücken kann und Beanstandungen ausgesetzt sein wird.

Aber es kommt gar nicht darauf an, den wechselvollen Verlauf des protestantischen Kirchenstreites in allen Einzelheiten zu verfolgen. Was menschliche Leidenschaftlichkeit in diesem Kampf an Erregung und Übereilung, an Irrungen und Fehlgriffen hervorgebracht hat, versinkt mit der eintretenden Ernüchterung und Selbstbesinnung, verfällt mit Recht der Vergessenheit. Aber das Gedankengut, das die Geister aufeinanderplatzen ließ, bleibt und verdient es, festgehalten und untersucht zu werden. Während wir die großen Züge der äußern Entwicklung — die Schaffung einer evangelischen Reichskirche mit einem Reichsbischof an der Spitze und die Bildung einer Opposition gegen das reichskirchliche Regiment — als aus