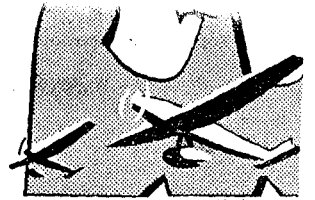


# Luftfahrt



116628

Nummer 23

Wochenbeilage zum „Völkli“

## Air-Empire

### Die britischen Luftketten um die Dominions

Von Konrad Kutschera

Die Luftfahrt beunruhigt die britische Volkseele schon seit Monaten im erheblichen Ausmaße, und erst jetzt hat sich in England die Erkenntnis durchgesetzt, die Baldwin vor etwa drei bis vier Jahren einmal vor dem Unterhause dahin formulierte: „Der Mann auf der Straße muß begreifen, daß keine Macht der Erde ihn gegen Überfälle aus der Luft schützen kann. Ein Angreifer aus der Luft wird immer über alle Sicherungsmaßnahmen hinweg durchbrechen können. Dabei ist die einzelfache und beste Verteidigungsmaßnahme die Anzucht und die Verteidigung der Anzucht.“ Das war vor etwa vier Jahren. Und in der Zwischenzeit hat sich allen Autarkie-Tendenzen zum Trotz das Flugzeug soweit durchgesetzt, daß es die trennende Kraft der Ozeane überwunden hat und die Räume des Nord-Atlantik, des Pazifischen Ozeans und sogar das Eismeer beherrschte.

Der Luftverkehr hat, wie sich ja an vielen Beispielen nachweisen läßt, die geographischen und politischen Grundlagen in vielerlei Hinsicht verändert, und es sind neue geopolitische Kraftlinien entstanden, was vor allem an dem Flugnetzwerk offenbar wird. Es ist von London aus gespannt über das Empire-Gebiet, und umklammert von England aus „die Herzammer des ganzen britischen Weltreiches“, den Indischen Ozean. Die großen bereits ausgebauten oder noch im Ausbau befindlichen transkontinentalen Luftwege Großbritanniens stellen im Grunde genommen nichts weiter dar als eine luftpolitische Sicherung des Empire-Gebietes und der Dominions, sowie einen direkten Anschluß an China.

Die Machtstellung, die Großbritannien so lange Jahrzehnte hindurch im Raume des Mitteländischen und des Roten Meeres inne hatte, die Vormacht, die es sich in Vorder- und Mittel-Asien erschaffen hatte, sie ist heute bedroht, oder zu mindest stark gefährdet, weniger durch den britisch-italienischen Gegensatz noch durch die japanische Expansion auf dem zentralasiatischen Festlande. Sie ist vor allem in Gefahr gekommen durch die weltweite Initiative, die die Sowjet-Macht entfaltet hat und dank deren es Moskau gelungen ist, die Völker Vorder-Asiens zu einem schon heute sich deutlich abzeichnenden Sowjetrussischen Block zusammen zu schmelzen, der vom Krim bis nach Ankara reicht und auch auf dem Balkan und an der unteren Donau geknüpft und diskret sein Wirken verheißt. Man muß sich diese grundlegenden politischen Voraussetzungen einmalt vor Augen halten, um die ganze Bedeutung dieses im Aufbau begriffenen Air-Empire verstehen zu können. Und noch eins ist wichtig. In den ersten Dezember-Tagen des vergangenen Jahres taate in Washington eine internationale Weltverkehrs-Konferenz, die von Großbritannien, den USA, Irland und Kanada besichtigt worden war, um über einen Transatlantischen Flugdienst zu beraten. Aber das ist nicht das meiste, denn im Schatten dieser Konferenz wurde in aller Stille ein Vertrag abgeschlossen, wonach die amerikanische Fluggesellschaft, die „Panamerican Airways“, die Strecke San-Franzisko-Honolulu-Australien (Neuseeland) besetzen soll. Die Inbetriebnahme dieser Linie soll schon im Herbst dieses Jahres erfolgen und dann ist auch der pazifische Ozean in das Luftnetz einbezogen. Auf der Nordlinie hat die B.M.L. ein Netz errichtet, das von San Franzisko über Honolulu (4000 Kilometer) — Midway-Inseln (2200 Kilometer) — Wake-Inseln (2000 Kilometer) — Guam (2500 Kilometer) — Manila (2500 Kilometer) bis nach Kanton (1200) geht. Diese große internationale Strecke erhält nun durch die neue

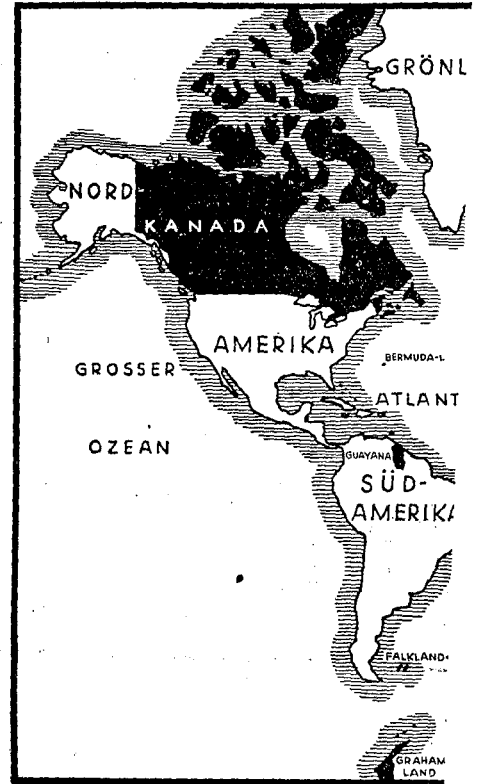
Südlinie eine wertvolle Unterstützung, und es ist zu mindestens für die anglo-amerikanische Zusammenarbeit bei den fernöstlichen Problemen interessant, daß Flugzeug-Stützpunkte für amerikanische und britische Flieger auf dem Kinaman-Keef und den ehemaligen deutschen Samoa-Inseln, heute Paogapago, errichtet werden.

Die Lücke zwischen Australien und Neuseeland wird sicherem Vernehmen nach nun auch bald geschlossen werden, denn auch der England-Indien-Australien-Dienst hat in den letzten Monaten eine erhebliche Vertiefung erfahren, und es liegt auf der Hand, daß diese Strecken in Sidney oder Melbourne auch Anschluß nach Neuseeland erhalten.

Erstaunlich ist die schnelle Entschlußkraft der Briten, denn England mit seinem Dominion- und Kolonial-Besitz hat erst sehr spät die Luftmacht und das Flugzeug den Bedürfnissen des Wehrdienstes im Empire nutzbar gemacht, und in diesem Rahmen spielt Singapur heute die Hauptrolle. Der Ausbau dieses mächtigen britischen See-Bollwerkes an der Südost-Ecke Asiens hat England 30 Millionen Pfund gekostet, aber man hatte damals nur auf die Bedürfnisse der Flotte Rücksicht genommen. Die damals unterlassene Ausstattung mit Luftwaffen und Verteidigungsmaßnahmen gegen Luftangriffe ist inzwischen aufgenommen worden. Ein britisches Heimatgeschwader wurde nach Singapur geschickt und dieses Gibraltar des Fernen Ostens zu einer starken Luftbasis ausgebaut. Singapur ist heute mit den beiden australischen Luftstützpunkten Richmond bei Sydney und Port-Darwin in Nord-Australien zum Rückwart der ganzen britischen Verteidigungs- und Südost-Asien und des Empire in seinen wichtigsten Zusammenhängen überbaut worden. Der Verteidigungswert Singapurs ist noch gesteigert, seitdem bekannt geworden, daß der japanische Plan, einen Kanal auf siamesischem Gebiet durch die Halbinsel von Malakka zu bauen, infolge der Terrain-schwierigkeiten unausführbar ist.

Durch die Entwicklung im Raume des Mittelmeeres und die Zuspitzung des Britisch-Italienischen Verhältnisses haben die verantwortlichen britischen Militärs allerdings einsehen müssen, daß trotz Singapur, England infolge der starken Überlegenheit der italienischen Luftwaffe im Mittelmeer nicht die unbedingte Vorkherrschaft hat, daß es, obwohl es die Zugänge zum Mitteländischen Meer abriegeln kann, es doch diesen Raum dem politischen Gegner überlassen müßte. Schnell hat Großbritannien aus dieser Erkenntnis die notwendigen Folgerungen gezogen. Die an den Küsten des Mittelmeeres stationierten britischen Luftgeschwader wurden bedeutend erhöht, das bedrohte Malta als Luftstützpunkt ausgegeben und dafür Alexandria zu einem ganz großen Flughafen ausgebaut, ebenso wie Cypern, wo die Mesopotamische Division mündet. Ferner wurden Ägypten, Britisch-Somaliland, Kenia, Uganda, Transjordanien zu ersten Stützpunkten für die britische Luftflotte ausgebaut. Und gerade diese Kolonien (Mandatsgebiete) kommt eine sehr große wehrpolitische Bedeutung zu, denn sie liegen an dem Wege von Europa nach Indien, Australien und Neuseeland.

Bisher war die britische Kriegsflotte das stärkste Bindeglied zwischen Mutterland und Empire, jetzt ist als neue Klammer die Luftwaffe hinzugekommen, die im Zusammenhang mit der Flotte und im engsten Zusammenhang mit den Amerikanern in



selbständiger Funktion das große britische Weltreich neu geteilt hat. Durch kluge Ausnutzung der in der Luft gegebenen Möglichkeiten hat britische Staatskunst die Welthegemonie Englands aufs neue befestigt. Der Konflikt im afrikanischen Raume gab den letzten Anstoß dazu, daß auch die Dominions die vom Mutterlande gewünschte Rüstung entschieden vorwärtsgetrieben haben. Man soll auch nicht den schon eingangs erwähnten russischen Einfluß übersehen, der die britische Luftfahrt hinderte, wo er konnte. Hierfür ein Beispiel. Den Seeweg nach Indien konnte England durch seine Kriegsschiffe offenhalten und mit seinen Kanonen schützen, den Luftweg aber mußte es über fremdes Hoheitsgebiet nehmen. Dadurch, daß Iran auf Druck von Moskau hin die England gewährte Flugkonzession kündigte, zwang es die Imperial-Airways zu einem Umweg längs der arabischen Küste über Kuwait und die Bahrein-Inseln, den arabischen Golf und Beludschistan auf dem Wege nach Indien, während Franzosen und Holländer den weit bequemeren Weg über Iran benutzten, weiter benutzen dürfen. Welche Rückwirkungen die britische Aktivität in der Luft auf die europäische Politik haben wird, läßt sich nicht voraussagen. Zumindest beweisen ja die letzten Verhandlungen zwischen Paris und London und der aufgetauchte französisch-englische Aktionsplan über die Hilfeleistung der Luftflotte Frankreichs im Falle von Verwundungen, daß Großbritannien sehr ernstlich daran gegangen ist, seine Waffen zu stärken. Wie der „Daily Herald“ vor wenigen Tagen meldete, wird auch im Zuge der britischen Kabinetts-umbildung ein neues Ministerium zur Verteidigung des britischen Weltreiches errichtet werden. Ihm wird in erster Linie die Aufgabe zufallen, die Land-, See- und besonders die Luftstreitkräfte aufzurüsten, sie aufeinander abzustimmen und die für diese Aufrüstung bereitgestellte Summe von 4 Milliarden Reichsmark nach einheitlichen Gesichtspunkten zu verteilen.

9 zu die So De Lu Be sin de: ite üb ich zu ur

ur die e in die g t r ur

# Luftschau

den Beobachter

Juli 1936



## Luftschutz in Sowjetrußland

Neben dem schnellen Ausbau der Luftwaffe als unerhörtes Angriffsinstrument wird die Organisation des Luftschutzes in weitaus nicht außer acht gelassen. Die erste Behörde für den Luftschutz ist das Reichskommando beim Volkskommissar für die Verteidigung; ihm nachgeordnete Dienststellen sind die Luftschutzkommandeure der Militärteile, denen ihrerseits die Kommandeure der einzelnen Luftschutzzentren und -orte unterstellt sind. Die militärischen Luftschutzdienststellen sind die Beaufichtigung der gesamten Luftschutzvorbereitung auch unter der Zivilbevölkerung aus. Sie überwachen die Ausbildung der veranfaßten Übungen im kleineren und größeren Rahmen.

Ihre Hauptaufgabe aber ist die Vorbereitung der Durchführung des Beobachtungs- und Meldewesens, des Gasdickens und der Verdunkelung, während für die Organisation des Luftschutzes der Städte, Industriebezirke und anderen Einrichtungen grundsätzlich die Staats- bzw. Gemeindebehörden verantwortlich sind. Alle größeren Städte sind in Luftschutzbezirke und diese wiederum in Reviere gegliedert, welche grundsätzlich mit den Militärkommissaren (Politzei) zusammenfallen. Jeder Bezirk und jedes Revier haben ihren Luftschutzführer, dem ein Stab zur Seite steht, und verschiedene Dienste, wie Gasdick, Wionierung, Feuerweh, Sanitätswehen, Verdunkelungs- und Sicherheitsdienst. Die Stärke dieser Dienste ist vom Luftschutzamt genau festgelegt. Die Führer der Luftschutzbezirke und Reviere leiten die Ausbildung der behördlichen Dienste, sowie der Zivilbevölkerung verantwortlich. Die Kosten dieser Luftschutzmaßnahmen sind in die Etats der Staatsstellen, öffentlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen über-

nommen worden. Jedoch leisten die Gesellschaft „Dnawiachim“ und das „Rote Kreuz“ erhebliche Zuschüsse. Alle Bürger der Sowjetunion sind durch das Gesetz zur Teilnahme an allen Luftschutzmaßnahmen verpflichtet. Während früher die Vorbereitung des Luftschutzes in erster Linie Sache der „Dnawiachim“ und des „Roten Kreuzes“ war, ist sie heute zu einer reinen Staatsaufgabe erhoben worden.

### ... und in Litauen

Bereits im vergangenen Jahre war von der litauischen Regierung eine Verordnung über den Bau von Sammelschukräumen in Fabriken, Schulen, Kraftwerken und Bahnhöfen erlassen worden. Hiernach dürfen nur geschulte Fachleute den Bau dieser Schukräume leiten. Nach einer neuerlichen Verlautbarung ist ganz Litauen in Luftschutzbezirke eingeteilt, welche in den Städten dem Polizeierwaller, in den Kreisen den Kommunalbehörden unterstehen. Die Gesamtleitung liegt in Händen des Verteidigungsministers, welcher seinerseits im Einvernehmen mit dem Innenminister, dem Verkehrsminister und dem Kultusminister Richtlinien herausgegeben hat, welche Einzelheiten über die Luftschutzorganisation in Litauen enthalten. Bei den beteiligten Ministerien wurden besondere Abteilungen für Luftschutz gebildet, welche die sie angehenden Luftschutzfragen in enger Kühlungnahme mit dem Verteidigungsministerium bearbeiten. Auch im Memelgebiet wird der Luftschutz analog den litauischen Maßnahmen durchgeföhrt.

## Neues Flugzeug der KLM.

Zu den Meldungen über Maßnahmen der königlichen Luftfahrtgesellschaft (KLM.) zur Vorbereitung eines regelmäßigen Transatlantikflugdienstes erfahren wir, daß die KLM. der niederländischen Flugzeugindustrie die von ihr ausgearbeiteten Pläne eines dreimotorigen Mitteldeckers mit dem Ersuchen eines Kostenanschlags zugeleitet hat. Bei den Motoren handelt es sich um Hispano-Suiza-Modelle von je 1100 PS Leistung. Das Flugzeug soll vier Fluggäste in bequemen Liegestühlen und die üblichen Postmengen aufnehmen können. Die Benzintanks sollen Betriebsstoff für 15 bis 16 Flugstunden lassen. Das Flugzeug soll als Landflugzeug gebaut werden. Sein Aktionsradius soll jedoch so bemessen sein, daß es für den Transoceanverkehr geeignet ist.

## Bücker-Flugzeuge für das Ausland

Nachdem das jüngste deutsche Flugzeugwerk, die Bücker-Flugzeugbau GmbH. in Rastdorf bei Berlin, bereits drei Lizenzbauverträge mit fremden Staaten abschließen konnte, steigt die Nachfrage nach den beiden erfolgreichsten Typen „Sunamann“ und „Sunameister“ aus dem Ausland noch weitlich. Das Werk erhielt lekt eine Reihe Aufträge aus Südamerika, Südafrika, Ungarn und Rumänien, die schon in der nächsten Zeit zur Auslieferung gelangen sollen. Auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Stockholm, der „AUS“, werden die beiden Flugzeugtypen, die sich so schnell auf dem Auslandsmarkt durchsetzen konnten, selbstverständlich auch gezeigt. Dort wird insbesondere der „Bücker-Sunameister“ auf Grund seiner hervorragenden Kunstflugeigenschaften das größte Interesse erwecken. Er ist zurzeit wohl das wertvollste Flugzeug.

## Luftschuchschule „Hermann Göring“ eingeweiht

Vom Bau und der feierlichen Einweihung der neuen großen Luftschuchschule „Hermann Göring“, die in Nürnberg, der Stadt der Reichsparteitage, errichtet wurde, bringt das neueste Heft der „Sirene“ einen großen Bildbericht, der einen interessanten Einblick in diese neue Schule gewährt. Ein anderer Beitrag beschäftigt sich mit Schukräumen als Sonderbauten und zeigt technische Einzelheiten, die für ihre Errichtung wichtig sind. Dem „fliegenden Auge“ des modernen Artilleristen, den Artilleriefliegern, ist ein großer Bilderaufsch gewidmet, der die Bedeutung der heutigen Aufklärungsflugzeuge für die Artillerie verständlich macht. Außerdem bringt dieses Heft „Ein Bauernhof rückt in die Schlacht“, „Angriff auf den Nordatlantik“, die Fortsetzung der Artillerie, „Erkennen von Flugzeugen in der Luft“ und die Mitteilungen vom Präsidium des Reichsluftschuchbundes.

Auf Veranlassung des Kreisshulrats, Pg. Otto, veranstaltete die Ortsgruppe Rummelsburg des Reichsluftschuchbundes in der Jugendherberge Bekwitz einen Wochenendlehrgang für Lehrerinnen und Lehrer. In eingehenden Vorträgen und an Hand praktischer Übungen über „Chemische Kampfstoffe“, „Die Brandwaffe“, „Die Einrichtung von Schukräumen“, „Luftschuch auf dem Lande“ und „Erste Hilfe“ veranschaulichten die Redner Entwicklung, Wirksamkeit und Bekämpfung der Luftgefahr. Die Erzieher trennten sich mit dem Bewußtsein in ihren Wirkungsarten durch feste planmäßige Aufklärungsmaßnahmen in Schulen und Gemeinden an der Wehrhaftmachung unseres Volkes mitarbeiten zu können. Dieser Wochenendlehrgang war bis auf weiteres der letzte im herrlich gelegenen Jugendheim Bekwitz, da das Heim der NSD. zur Verfügung gestellt worden ist und in Zukunft der Erholung deutscher Jungarbeiter dienen wird.

... zur unsere Seelente ... zurzeit zum Studium der hiesigen Anlagen in ...

