

# GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

*compiled by Dirk HR Spennemann*

**1418. Behrens, Hermann. 1936. "Koloniale Luftfahrt in der Welt." [Colonial avaitaion of the world]. *Deutscher Lebensraum* 4, n° 9, pp. 315–316.**

Article on the strategic significance for colonial governments to maintain a flying boat network. Raises the issue of the Japanese concerns regarding the PanAm route from San Francisco to Guam. Includes a brief entry on Guam.

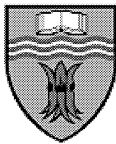
---

Source of Annotated Bibliography Entry:

Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

**CHARLES STURT**  
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,  
Charles Sturt University,  
Albury, Australia



Northern Mariana Islands  
Council for the Humanities,  
Saipan, CNMI



Historic Preservation  
Office,  
Saipan, CNMI

# DEUTSCHER LEBENSRAUM

Slätter für neue deutsche Raum- und Bevölkerungspolitik

Vierteljährlicher Bezugspreis RM 1,20 zuzüglich Bestellgeld.

Bestellungen nur an die Geschäftsstelle. — Postverlagsort Teltow.

Auslieferung für Buchhandel: L. A. Kittler, Leipzig.

Monatliches Erscheinen. — Nachdruck einzelner Artikel verboten. — Auszüge nur bei genauer Quellenangabe gestattet. — Alle Schreiben sind nur zu richten an die Geschäftsstelle: Teltow/Mark, Adolf-Hitler-Straße 6, Ruf H 4 (Zehlendorf) 1050. — Für unverlangte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. — Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beigefügt. — Postscheckkonto: „Deutscher Lebensraum“, Berlin 524 46.

---

Jahrgang

Nummer 9

1936

---

## Koloniale Luftfahrt in der Welt

Von Hermann Behrens

Die Entwicklung des Flugwesens rückt das Verhältnis von Mutterland und Kolonie in ein ganz neues Licht. Die Entfernungen schmelzen zusammen, wegelose Steppen und Wüsten, die durch Eisenbahnen nicht zu überwinden waren, bieten den Flugzeugen keine Schwierigkeiten. Die Erschließung der Kolonien wird um ein Vielfaches günstiger gestaltet. Neben dem wirtschaftlichen Wert der neuen Flugverbindungen kommt ihnen ein mindestens ebenso großer politischer zu. Je enger die Kolonie an das Mutterland heranwächst, um so schneller ist der starke Arm des Mutterlandes da, um die Kolonie zu schützen. „Die Verkehrsluftfahrt ist in weit höherem Maße als jede andere Art des Verkehrs ein Werkzeug der Politik“<sup>1)</sup>. Nachdem z. B. die englische Vorherrschaft zur See nach dem Weltkrieg durch das Aufkommen gleich starker Flotten von USA und Japan sowie den Rivalen Italien im Mittelmeer verlorengegangen war, bietet sich dem englischen Imperium eine neue Möglichkeit, das Reich durch einen großzügigen Ausbau eines verbindenden Flugliniensystems zusammenzukitteln.

Wie die Ozeanwege einst ein neues Zeitalter einleitete, bricht mit dem Ausbau der ozeanischen Luftwege ein neues Kapitel in der Geschichte an. Zu einem Faktor der Politik wurde der Luftraum bereits, als das Flugwesen noch in den Kinderschuhen steckte. Das war im Jahre 1919. Das Flugzeug hatte seine Kampfkraft bewiesen, wenn es auch die großen Lufträume noch nicht durchheilen konnte. In der Pariser Luftfahrtkonvention die die Alliierten und Neutralen ohne Mitwirkung Deutschlands schlossener wurde das Lufthoheitsrecht, d. h. der Grundsatz der unumschränkten ausschließlichen Souveränität des Staates über seinen Luftraum niedergele<sup>kten</sup>.

<sup>1)</sup> Walter Pahl, Die Luftwege der Erde, 1936, S. 21.

Die Ueberfliegung eines fremden Landes setzt damit die ausdrückliche Genehmigung der Regierung jenes Landes voraus. Im selben Jahre wurde — jetzt unter Beteiligung Deutschlands — die „International Air Traffic Association“ (Iata) gegründet. Handelt es sich hier auch nur um eine privatwirtschaftliche Vereinigung, gehören ihr heute beinahe sämtliche europäischen Luftverkehrsgesellschaften an. Nachdem so der Entwicklung auf dem Papier Genüge getan war, setzte überall eine fieberhafte Entwicklung ein. Zunächst wurde natürlich das innere Luftnetz eines jeden Landes in Angriff genommen. Die Erfolge, die das Flugzeug hier im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln davongetragen und welche wirtschaftlichen und politischen Kraftverlagerungen es geschaffen hat, soll hier nicht aufgezeigt werden. Die koloniale Luftfahrt wurde von den einzelnen Ländern erst im letzten halben Jahrzehnt in Angriff genommen. Leider hat Deutschland heute keine Möglichkeit, seine hochqualifizierten Flugzeuge in eigene Kolonialdienste zu stellen, so daß sie ihren Dienst für Fremde verrichten müssen!

Da die kolonialen Luftlinien sich größtenteils mit den Routen des Weltluftverkehrs überschneiden, ja größtenteils identisch sind, sollen diese im großen Maßstabe aufgezeichnet werden. Ohne dies Gerippe wären die Nachrichten der letzten Wochen aus der kolonialen Presse, die den fieberhaften Aufbauwillen der großen Kolonialmächte hinsichtlich der Luftfahrt deutlich bekunden, nicht verständlich.

Die Weltwirtschaftskrise hat nahezu alles in Mitleidenschaft gezogen, nur den Vorwärtsdrang der Luftfahrt hat sie nicht brechen können. Gerade in diesen Jahren wurde das Fundament zu einem Weltluftverkehr gelegt. 1930 finden die ersten transatlantischen Flüge des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ nach Südamerika statt. 1933 folgen die ersten Probeflüge mit Flugbooten der Deutschen Lufthansa über den Südatlantik. Europa und Asien kommen sich durch die erfolgreichen Versuche der Deutschen Lufthansa näher. Die Engländer stoßen nach Indien, Australien und Südafrika vor. Die französische Kolonie Indochina wird in das Flugnetz des Mutterlandes eingegliedert. Ein „Panamerika des Luftverkehrs“ ist durch die intensive Arbeit der Vereinigten Staaten im Entstehen. Italien sendet seine Geschwader unter Balbo nach Nord- und Südamerika. Wolfgang v. Gronau erprobt die arktische Route über den Nordatlantik. Eine gewaltige Entwicklung der Liniennetze der Erdteile setzt ein:

Europa	62 990	73 020
Nordamerika	58 400	74 010
Südamerika	25 910	44 870
Afrika	9 700	26 200 (!)
Asien	21 800	68 950
Australien	8 840	11 430 <sup>1)</sup>

---

Tabelle nach Carl Pirath, Konjunktur und Luftverkehr, a. a. O. S. 18.

Während in Europa und Nordamerika eine gewisse Konsolidierung stattfand, ging in den jungen Kontinenten eine sprunghafte Aufwärtsbewegung vor sich. In 4 Jahren verdreifachte sich in Afrika die Strecke der Flugkilometer! Es ist der Sprung von der Trägerkolonne zum Flugzeug. Eisenbahn und Autostadium werden übersprungen.

Die Bezwingung der Ozeane und die Erschließung der „dunklen“ Erdteile rücken den Kolonialbesitz immer näher an das Mutterland heran. Bald wird man nicht mehr von Kolonien, sondern von „Ueberseeprovinzen“<sup>1)</sup> sprechen. Auch das weit zerstreute deutsche Kolonialreich, das noch immer unter fremder Zwangsverwaltung steht, würde einen viel engeren Anschluß an Deutschland gewinnen. Ein Bruch der Kongoakte, wie er 1914 von den damaligen Feindbundmächten erfolgte, würde kaum wieder möglich sein.

Die V e r e i n i g t e n S t a a t e n von Nordamerika haben ihr Netz zuerst um den Nachbarkontinent gespannt. Nennen sie dort auch keinen Kolonialbesitz ihr eigen, sind doch die wirtschaftlichen Interessen so groß, der Einfluß der Staaten so stark, daß die Behandlung in diesem Rahmen gerechtfertigt ist. Die Auslandslinien der Staaten werden zum größten Teil von der Pan American Airways Ltd. ausgeprobt, abgesteckt und beflogen. Die Gesellschaft wird direkt von der Regierung subventioniert. Auf den großen Auslandslinien setzt sie Sikorsky-Flugboote (viermotorig, „Clipper Ships“) ein. Die Gesellschaft befliegt ein Netz von 50 000 km mit 135 Flugbooten, 160 Flughäfen, 100 Radiokontrollstationen. Das um den Nachbarkontinent gespannte Netz besteht aus drei großen Linien:

1. Die Westküstenlinie, die von Miami über Kingston an der Pazifischen Küste entlang bis nach Santiago führt, die Anden überquert und in Montevideo endet (etwa 10 700 km in 7 Tagen).
2. Die Ostküstenlinie, die von Miami über den westindischen Inselbogen nach Buenos Aires führt (etwa 12 000 km in 8 Tagen).
3. Die Nordküstenlinie Christobal—Port of Spain, die die beiden Hauptlinien verbindet<sup>2)</sup>.

Die größte strategische Bedeutung ist der Route über den Pazifischen Ozean beizumessen. In japanischen Zeitungen vergeht keine Woche, ohne daß auf diese Luftlinie der Amerikaner in beredten Worten hingewiesen würde! Der Japaner empfindet diese Luftlinie als einen Stoß in seine Interessensphäre. Die Route wird über folgende Stützpunkte geführt:

Kalifornien—Honolulu	3800 km
Midway-Inseln	2100 km
Wake-Inseln	2000 km
Guam	2400 km
Manila	2600 km
Kanton	1100 km

<sup>1)</sup> Major a. D. Paul Schnoekel, Die weltpolitische Lage unter kolonialen Gesichtspunkten.

<sup>2)</sup> Tabelle entnommen aus Pahl, Die Luftwege der Erde.

Einstige Seeräberschlupfwinkel sind Luftstützpunkte geworden! Vom 22.—29. November 1935 überflog das Glenn/Martin Flugboot „China Clipper“ die Strecke San Franzisko—Manila zum ersten Mal mit einer beträchtlichen Postladung. Diese Fluglinie soll nun noch in die Breite getragen werden:

The Pacific Island Monthly vom 22. 5. 36 schreibt: „Seit November letzten Jahres überfliegen zwei Riesenflugboote „China Clipper“ und ihr Schwesterschiff „Philippines Clipper“ die 9000 Meilen zwischen dem Orient und Kalifornien. Seitens der Pan American Airways verlautet, daß der Flugdienst auch auf Australien ausgedehnt werden solle. Es ist allerdings noch nicht entschieden, ob eine Nebenlinie von China aus sich mit der England—Australien-Linie kreuzen oder ob ein besonderer Dienst eingerichtet wird, der direkt von Guam nach Australien von der Hauptlinie abzweigt. Bisher sind Passagiere nicht befördert worden, doch wird in Zukunft auch Personenbeförderung geplant.“

Großbritannien und die Vereinigten Staaten werden sich hier vereinigen, um auf der Singapore—Australien-Linie die japanische Expansionswelle aufzufangen.

Weiter hat die P A A das karibische Luftverkehrssystem ausgebaut, das 4 große Luftwege umfaßt<sup>1)</sup>. Interessant ist, daß es außer Holland bisher keiner europäischen Luftnation gelungen ist, in den westindischen Archipel eine Luftlinie zu legen. Großbritannien, das besonders große Interessen hier hat, Honduras, Jamaika, Bahamas und Antillenbesitz, hat in diesem Sinne bisher noch nichts unternommen. Man kann gut den Luftfahrtsachverständigen des „Daily Herald“ verstehen, der am 25. August 1936 wieder einmal darauf hinweist, daß „die Anzahl der Flugplätze und Flughäfen der britischen Luftmacht im Heimatlande etwa binnen Jahresfrist auf mehr als das Doppelte der gegenwärtigen Anzahl steigen werde“. Hier wird dann ein Ausgangspunkt geschaffen, der es ermöglichen wird, das Flugliniennetz um das gesamte Empire zu spannen. Allein die holländische KLM hat mit Fokkerflugzeugen Verbindungen zwischen Holland und Aruba und Curacao aufgebaut. Offenbar plant auch Frankreich, in das karibische Luftverkehrssystem einzudringen. Ende 1935 unternahm das französische Großflugboot „Lieutenant de Vaisseau Paris“ einen großen Erkundungsflug nach Martinique. Wenn in amerikanischen Kreisen viel von einer Monroedoktrin in der Luftfahrt gesprochen wird, ist es nicht zuletzt auf den westindischen Luftraum zurückzuführen.

Das f r a n z ö s i s c h e Luftfahrtsystem ist vorherrschend ein koloniales. Die Bestrebungen des Franzosen, unter Einbeziehen des „schwarzen“ Frankreich das „größere“ Frankreich zu schaffen, kommt auch hier zum Ausdruck. Frühzeitig wurden die Fluglinien aus dem Mutterlande nach Afrika geführt. Fast das ganze Luftfahrtsystem dient in dem angedeuteten Sinne kolonialpolitischen Interessen. Die Stoßkraft der französischen Luftfahrt ist noch

<sup>1)</sup> Siehe darüber Pahl, Die Luftwege der Erde, S. 35 ff.

gestiegen, nachdem alle privaten Fluggesellschaften im Jahre 1933 in der Air France zusammengefaßt worden sind.

Drei große Luftwege führen nach dem Kolonialreich in Afrika. Diese Luftstraßen machen den westlichen Teil des Mittelmeeres bis zur Höhe des Kriegshafens Bizerta ausschließlich zu einem französischen Kraftfeld. Daran kann weder Gibraltar noch Malta etwas ändern. Man kann die englischen Sorgen um den Seeweg nach Indien schon verstehen, wenn man in Betracht zieht, daß das mittlere Mittelmeer restlos von italienischen Flugzeugen beherrscht wird. Die französischen Luftwege nach Afrika nehmen folgenden Verlauf: Toulouse — Barcelona — Tanger — Casablanca (Marokkolinie), Marseille—Algier (Algierlinie), Marseille—Ajaccio (Korsika)—Tunis (Tunislinie). Daneben besteht eine vierte Linie — rein privat — die folgenden Verlauf nimmt: Oran—Algier—Constantine—Bone. Diese Linie ist im Jahre 1934 von den Lignes Aériennes Nord Africaines in Betrieb genommen worden.

An die Marokkolinie schließt sich der Luftweg nach Dakar (Senegal) an. Dakar bildet den Ausgangspunkt nach Südamerika. Dakar ist auch der Ausgangspunkt der Deutschen Lufthansa für ihre Südamerikaflüge. Nach Natal führten im Jahre 1934 die Franzosen 13 Postflüge aus.

Das französische Kolonialreich ist bisher nur im Norden durch Eisenbahn und Auto erschlossen. Die gewaltige Barre der Sahara unterband stets die Verbindung mit dem westafrikanischen Frankreich. Der ehemals geplante Bau eines Schienenstranges durch die Sahara ist unterblieben; Auto-durchquerungen sind immer nur als hohe sportliche Leistung zu werten. Hier hat das Flugzeug die Verbindung aufgenommen. Seit Jahr und Tag findet eine regelmäßige Ueberquerung der Sahara im Flugzeuge statt. Benzindepots, die oft mit Leuchttürmen versehen sind, machen die Ueberquerung verkehrssicher. Bidon 5, ein Benzindepot, hat einen Leuchtturm, dessen Schein 100 km weit sichtbar ist. Weitere Leuchttürme haben die Stationen Abuleff, Reggan, Quallen, Tessalit und Gao.

Frankreich hat auch die Luftpostverbindung mit Belgisch-Kongo in die Wege geleitet. Hier ist es die französische Regierung selbst gewesen — Régie Air Afrique — die gemeinsam mit der belgischen Sabena (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne) das Unternehmen einleitete. Französische Flugzeuge übernehmen die Route nach Algier—Aoulef—Bidon 5—Gao—Zindar—Fort Lamy—Fort Archambault—Coquilhatville—Brazzaville—Elisabethville. Die Route Algier—Elisabethville beträgt 6800 km. Von Elisabethville an übernehmen belgische Flugzeuge den Dienst.

Seit dem 9. November 1935 geht wöchentlich ein Flugzeug über diese Linie bis nach Madagaskar. Am 20. Februar 1936 waren auf dieser Linie bereits 70 Fluggäste ohne jeglichen Zwischenfall hin und zurück geflogen. Im Juni 1936 wurden bereits mehr als 20 t Postgut, mehrere hundert Fahr-

gäste, 2400 kg „fret léger“ befördert. Die bisher schnellste Fahrt auf dieser Strecke wurde von M. Gervin und M. Robert gemacht, die diese Strecke in 57 Stunden zurücklegten und damit den Preis des Luftfahrtministers in Höhe von 150 000 frcs. gewannen. Die Höhe des Preises macht erkenntlich, welchen Wert man in französischen Kreisen dieser Fluglinie beimißt.

Vom Kongo nach Madagaskar geht die Route über Broken Hill in Nordrhodesien, das ein gewaltiger Knotenpunkt in Südafrika zu werden scheint, trennt sich hier doch auch die englische Kap—Kairo-Route. Der Abschnitt Broken Hill—Brazzaville ist noch nicht gesichert worden. Fieberhafte Anstrengungen werden gemacht, um die Linie restlos zu sichern, ebenso um Anschlußlinien zu bauen. So schreibt „Le Port de Dunkerque“ am 10. 7. 1936:

„Zwei Militärflugzeuge, die die Luft- und Landwege zwischen dem Kongo und Kamerun studieren sollten, sind von ihrer Reise nach Brazzaville zurückgekehrt. Dabei wurde auf zwei Flügen der photographische Plan von Ponte Noire fertiggestellt. Die Flughöhe betrug 2600 m. Es wurden zahlreiche Urwaldvölker in den noch unbekannt Gebieten von Gabon und Mittel-Kongo entdeckt. Die beiden Flugzeuge hatten Offiziere für Forst- und Wasserwirtschaft an Bord. Es sind zur näheren Erkundung der Wälder Flugzeuge aus Europa bestellt worden. Weiter sind die Möglichkeiten von Anlagen von Straßen festgelegt worden. Im Einvernehmen mit dem Kommandanten der Luftkräfte hat der Generalgouverneur beschlossen, die koloniale Luftfahrt mehr zur Verwirklichung seines Kolonisationsprogrammes heranzuziehen.“

Daß unser Kamerun in den Aufbau dieses Luftfahrtsystems ohne weiteres mit einbegriffen wird, ist mit den Mandatsstatuten nicht in Einklang zu bringen! Die französische Regierung sollte mit der Anlage ihrer Gelder in unseren Kolonien etwas vorsichtiger sein. Es berichtet die „African World“ vom 18. Juni 1936:

„Neben einem vorgesehenen Kredit für die Errichtung eines Lufthafens bei Duala ist eine weitere Summe von 320 000 frcs. für die Instandhaltung und die Neuschaffung von Landeplätzen im Innern des Landes zur Verfügung gestellt worden. In den französischen Besitzungen in Westafrika bestehen zur Zeit etwa 300 Landeplätze.“

Eine weitere große Fluglinie geht von Paris über Syrien nach Französisch-Indochina (13 500 km). Die Route berührt folgende Punkte: Marseille—Neapel — Athen — Castelrosso — Beirut — Bagdad — „Südirin“ — Karahi —Bangkok. In Bangkok teilt sich die Route. Ein Flugzeug geht nach Saigon, das andere nach Hanoi. Von hier ist eine Verlängerung nach Kanton über Fort Bagdad geplant.

Das Interesse an lufttechnischen Dingen ist in den französischen Kolonien sehr groß. Als Beispiel mögen zwei Pressestimmen aus der letzten Zeit dienen. La Dépêche Coloniale vom 24. Juni 1936 schreibt:

„In der Kolonie Réunion besteht zur Zeit ein Luftklub, der 1933 gegründet wurde und dessen Aufbau von einem Verwaltungsrat mit vier Mitgliedern geleitet wird. 1935 wurden 416 Stunden geflogen, zwei neue Landeplätze eingeweiht, sechs Piloten ausgebildet und 6 weitere Schüler für das Examen vorbereitet. Der Klub

verfügt über zwei Flugzeuge des Typs „Potez 36“, einen „Caudron Aiglon“, einen „Caudron Phalène“, drei „Potez 60“, ein Kleinflugzeug „pou de ciel“. Für 1936 sieht der Klub weiter die Ausbildung von Piloten und Schülern und die Schaffung von zwei oder drei neuen Landeplätzen vor.“

**La Nouvelle Dépêche schreibt am 27. Juli 1936:**

„Der neugegründete Aéroclub vom Sudan ist soeben bestätigt worden. Der Gouverneur hat der jungen Gesellschaft die Unterstützung des Generalgouvernements zugesichert. Der neue Club entfaltet eine lebhaftige Tätigkeit. Seine Aktionsbasis erstreckt sich über den ganzen Sudan. Das Sinnbild des Clubs ist der Alligator, das Wappen der Stadt Bamako.“

**Am 29. Juli gab die „Nouvelle Dépêche“ einen Bericht über die Typen der Flugzeuge und die erbrachten Leistungen. Sie schrieb unter anderem:**

„Die Langstreckenflugzeuge „Dewoitine 333“, die 30-sitzige „Bloch 300“ und „Dewoitine 620“ sind gegenwärtig in Gebrauch und haben sich glänzend bewährt. Die „D 333“ versehen den Dienst Casablanca—Dakar und haben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 275 km/Std.

Ein Zwischentyp „D 338“ mit 30 Sitzen wird demnächst ebenso wie die 20—24-sitzigen in Europa als Langstreckenflugzeug geflogen werden. Weiter sind schnelle dreimotorige Potez-, Bloch-, Bréguetmaschinen mit erhöhter Transportkapazität und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 250 km/Std. in Gebrauch. Die Flotte der zweimotorigen Flugzeuge, die mit luft- oder wassergekühlten Motoren ausgerüstet sind, versehen den Dienst auf den Orient- und Amerikalinien.

Vor etwa zwei Jahren hat noch niemand an die Möglichkeit gedacht, Flugzeuge mit mehr als 30 Passagierplätzen in den Dienst zu stellen. Durch intensive Propaganda ist der Flugverkehr so gestiegen, daß man in Zukunft auf den großen Fluglinien Maschinen mit größerer Kapazität einstellen wird. Der viermotorige „Farman 220 Centaure“, der den Südatlantikdienst versieht, wird wohl das Handelsflugzeug der nächsten Zukunft sein. Es entspricht allen Anforderungen, bietet den Passagieren höchsten Komfort und hat 35—40 Plätze. Es ist darüber hinaus ein Programm für die Konstruktion von Maschinen mit 50 Plätzen aufgestellt worden, und man kann wohl annehmen, daß die Entwicklung der Luftfahrt auch bei diesen nicht anhält.“

Die h o l l ä n d i s c h e Luftfahrt ist für die Größe des Landes ausgezeichnet entwickelt. Die Ende 1919 gegründete Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) beförderte im Jahre 1935 über 100 000 Fluggäste. Seit Oktober 1931 unterhält sie einen wöchentlichen Dienst von Amsterdam nach Batavia. Für die Flugstrecke von 14 000 km benötigen die Maschinen eine Zeit von 5½—6 Tagen. Seit Juni 1935 wird diese Strecke wöchentlich sogar zweimal befliegen. Die Strecke geht im Sommer von Amsterdam über Halle—Leipzig—Budapest—Athen—Bagdad—„Südiran“ nach Batavia, im Winter über Marseille—Rom—Athen—Bagdad—„Südiran“ nach Batavia.

Eine Tochtergesellschaft, die Koninklijke Nederlandsch Indische L. M., hat bereits ein Flugnetz von 3000 km über den niederländischen Inselbogen gespannt. Folgende Linien werden befliegen: Batavia—Medan, Batavia—Singapore, Batavia—Bandoeng, Batavia—Surabaja. In Vorbereitung ist die Linie Batavia—Manila.



Am 25. August des Jahres hat die holländische Regierung der Volksvertretung ihre Absicht kundgegeben, die indische Wehrmacht zu verstärken. Man wird in der Ansicht wohl nicht fehlgehen, daß dem Ausbau der Luftfahrt die größte Beachtung geschenkt werden dürfte.

Die belgische Luftfahrt wird in erster Linie von der Sabena, der Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, vertreten. Gemeinsam mit der Air Afrique hat sie 1935 den Kongo erschlossen. Die besten Dienste leistete dabei die italienische „Savoia Marchetti S 73“. Innerhalb des Kongo ist Léopoldville der Endpunkt der großen afrikanischen Luftader. Innerhalb des Kongo hat die Sabena folgende Linien ins Leben gerufen: Boma — Léopoldville — Banning — Inongo — Coquilhatville — Basankusu—Lisala—Bumba—Basoko—Stanleyville (2150 km) und Léopoldville—Banningville—Port Franquai—Luibo—Luluabourg—Lusambo (1175 km).

Unsere deutschen Gebiete Ruanda-Urundi, die Belgien noch als Mandatar verwaltet, sind noch nicht mit erschlossen worden. Was Auto und Eisenbahn im Belgischen Kongo nicht erreichen konnten, ist dem Flugzeug zum großen Teil also bereits gelungen.

Die meisten italienischen Luftfahrtgesellschaften sind seit 1934 in der „Societa Anonima Ala Littoria“ zusammengeschlossen worden. Die italienische koloniale Luftfahrt ist vom Luftmarschall Balbo stark gefördert worden. Die Erwerbung Abessiniens stellt die italienische Luftfahrt vor große Aufgaben. Neben dem Straßenbau — Eisenbahnen beabsichtigt man nur in verschwindendem Umfange anzulegen — wird die Hauptaufgabe der Erschließung durch die Luftfahrt zufallen. Die große Luftader von Rom nach den nordafrikanischen Kolonien geht über Neapel—Syrakus—Malta nach Tripolis.

Das italienische Luftfahrtnetz ist mit dem kolonialen Luftnetz eng verfilzt. Es bestehen durchgehende Luftverbindungen in allen Kolonien wie z. B. Khartum—Asmara—Massaua—Mogadischu. Die italienischen Luftverbindungen zwischen Libyen und Erythrea und Italienisch-Somaliland gehen meist über Khartum. Ob eine derartige Ueberfliegung ägyptisch-englischen Gebietes in Zukunft weiter möglich sein wird, muß dahingestellt bleiben.

Die portugiesischen Kolonien sind in erster Linie unter der Mithilfe anderer erschlossen worden, in erster Linie durch Hilfe der Imperial Airways und der Air France. Gerade die portugiesischen Kolonien sind in der lufttechnischen Erschließung noch weit zurück, jedenfalls im Verhältnis zu den anderen.

(Fortsetzung folgt.)