Morgen-Ausgabe

Hamburger Nachrichten

Gegründet 1792. Vereinigt 1814 mit dem 1673 gegründeten „Relations-Courier", der ältesten Zeitung Hamburgs.

Nr. 159 / 1931

Ausgabe A (Große Ausgabe)

12mal wöchentlich, mit drei Offsetbeilagen

Preis 25 Pfennig

140. (258.) Jahrgang.

Herausgegeben, gedruckt und verlegt von Hermann's Erben, Inhaber Hauptschriftleiter Dr. Hermann Hartmeyer in Hamburg.

Verlag, Schriftleitung und Geschäftsstelle: Speersort 11, geöffnet von morgens 8 Uhr bis abends 10 Uhr. Fernsprecher C 8 1811. Für Postscheckzahlungen: C 8 Amt und 6102. Anzeigenschalterhallen: Berlin W 9, Vieltstraße 18 (Fernsprecher: B 1 Sammelnummer Kurfürst 4466); Lübeck, Königstraße 1-3 (Fernsprecher Nr. 22601). Büro-Kanten nur unter Hermann's Erben bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Filiale der Deutschen Bank und Discontogesellschaft, Commerz- und Privat-Bank A.-G., Postscheckamt Hamburg 11 100.

Für „Hamburger Nachrichten" erscheinen 12mal wöchentlich täglich zweimal — morgens und abends — Sonntags nur morgens. Montags nur abends. In den Nachtorten wird die Abend-Ausgabe noch am Abend ihres Erscheinens den Bezehern zugestellt.

Hauptschriftleitung für Politik und Wirtschaft: Hans Joachim von Neuhaus.

Hamburg
Sonntag, 5. April

Bezugspreise: monatlich 7.— RM frei Haus, davon 1,16 RM Reichspostgebühr und 0,84 RM Zeitungs-Postgebühr. Bei Abholen in der Geschäftsstelle 6,00 RM. Für durch Streik oder höhere Gewalten verursachte zeitweise Nichtlieferung kann der Verlag eine Verpflichtung auf Erstattung auch eines Teiles der Bezugspreise nicht übernehmen.

Anzeigenpreise für unsere 6mal. Nonpareille-Zeile 20 Pf., Reklamezeile 3,50 RM. Privater Familienanzeigen-Zeile 20 Pf. Stellengesuche 15 Pf. Stellengesuche 25 Pf., Kleine (Gelegenheits-) Anzeigen bis 3 Zeilen 50 Pf. die Zeile, von 4—15 Zeilen 40 Pf. die Zeile. Rabatt nach Tarif. Für Platzvorschriften und schwierige Erscheinungstage keine Gewähr. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung ist Hamburg. Bei gerichtlicher Beitreibung, Konkursen und Zwangsvergleichen fällt der bewilligte Rabatt weg. In 45er Zeilen kommen unsere Breite-Zeilenpreise ohne jeden Nachlaß zur Berechnung.

Die Zukunft des Raketenfluges.

Die Pulverrakete als Antriebsmittel für Fahr- und Flugzeuge.

Vom Städtischen Verkehrs- und Pressesamt Osnabrück wird uns geschrieben:

Die Rakete als Antriebsmittel für Boden- und Luftfahrzeuge zu verwenden ist deswegen dringend geboten: Die Rakete ist in der Lage, ohne weitere Hilfsmittel unter Wasser, in der Luft, im luftverdünnten und im luftleeren Raum einwandfrei zu arbeiten. Sie ist aber auch an Einfachheit in ihrem Aufbau und in ihrer Wirkungsweise durch kein Kraftmaschinensystem zu übertreffen. Allgemein gilt heute die Pulverrakete als ungeeignetes Mittel zum Antrieb für Fahr- und Flugzeuge. Der Grund hierfür liegt in der Unvollkommenheit ihrer Konstruktion. Allgemein hat man sich der Flüssigrakete zugewandt, einem Raketentyp, der durch flüssige Gase (flüssigen Sauerstoff und Kohlenwasserstoff) betrieben wird. Der Schritt von der unvollkommenen Pulverrakete zur Flüssigrakete ist aber zu groß, um in absehbarer Zeit Ergebnisse erzielen zu können.

Die Verbesserung der Pulverrakete ist deshalb hohes Bedürfnis.

Nur über die Pulverrakete kann, besonders angesichts der derzeitigen Wirtschaftsverhältnisse, der Weg zu der Flüssigrakete führen. Sie allein bietet uns die Möglichkeit, heute schon recht beachtliche Leistungen auf dem Raketen-Fahr- und Fluggebiet erzielen zu können, ganz abgesehen von der hochwichtigen Tatsache, eine ganze Reihe unvermeidlicher Erfahrungen in bau- und verkehrstechnischem Sinne sammeln zu können. Die Lösung des Raketen-Fahr- und Flugproblems verlangt in besonderem Maße schrittweise Entwicklung. Nichtbeachtung dieser elementaren Forderung muß zu großen Enttäuschungen führen. Eine gangbare Brücke zu bauen von der vernachlässigten Pulverrakete hinüber zu den jüngsten Versuchen auf dem Gebiet der Flüssigrakete ist Gebot der Stunde. Und diese Brücke ist im Werden. Die Wissenschaft wird sie beschreiten, denn

die Pulverrakete tritt in brauchbarer Form erneut auf den Plan,

und zwar als Dauerbrandhochleistungsrakete. Diese Errungenschaft verleiht der Raketentechnik neue Impulse, sie erschließt zahlreiche neue Verwendungsgebiete, die der Verkehrstechnik besonders zugute kommen.

Mit gleichzeitiger Neukonstruktion typischer Raketenflugkörper ist man heute durchaus in der Lage, den Raketen-Schuß und -Flug verkehrstechnisch praktisch verwerten zu können. Die Erfindung des Osnabrücker Ingenieurs Reinhold Tiling, des früheren Leiters des Osnabrücker Flugwesens, sind hierin als bahnbrechend zu bezeichnen. Nach jahrelanger Arbeit ist ihm der „echte" Raketenflug, wenn auch noch in Modellform, gelungen. Der „echte" Raketenflug, dem das schwierige Problem zugrunde liegt, Hochgeschwindigkeitsflug mit sicherer gefahrloser Landemöglichkeit zu verbinden. Die schwierige Lösung ist ihm in doppelter Art gelungen. Einmal in Form des geschoßähnlichen Kraftflugs, verbunden mit segelflugähnlicher Landung, und zum zweiten in Form des geschoßähnlichen Kraftflugs, verbunden mit für tote Lasten unschädlicher fallschirmähnlicher Landung, wobei Fallschirm oder ähnliche Hilfsmittel keine Anwendung finden.

Tiling geht von dem Gedanken aus, den Raketenflugkörper erst nach Beendigung des Kraftflugs zum eigentlichen Flugzeug zu entwickeln, so daß letzterem nur die Aufgabe des Landens zufällt. Ein Gedanke, dessen Richtigkeit er bezüglich der praktischen Ausführbarkeit durch zahlreiche praktische Versuche nachweisen konnte. Etwa die Hälfte nur des zurückzulegenden Flugweges braucht hierbei unter Kraft zu erfolgen, da die andere Hälfte durch den Hochleistungsgleitflug überbrückt wird. Ferner leitete ihn der zweite Gedanke, den Raketenflugkörper bis dicht an das Ziel heranzubringen und ihn dort fallschirmähnlich aus geringer Höhe landen zulassen. Die erste Methode ist die Vorstufe zum Menschenflug, die zweite zum Postflug. Durch seine hochwertigen Raketen ist Tiling schon jetzt in der Lage,

Höhen von mehreren tausend Metern und Entfernungen von sieben bis zehn Kilometern zu erreichen,

Leistungen, die ihresgleichen heute noch suchen.

Den hochwertigen Stand seiner Raketentechnik und die Entwicklung für die nächste Zukunft wird er im Laufe der nächsten Wochen in einem Lichtbildervortrag mit daran anschließender praktischer Vorführung zunächst nur vor geladenen Fachbehörden bekanntgeben.