

Ueber Wien nach Budapest

Im Junkersflugzeug

Von

W. Volkerth

16

Auf dem Luftbahnhof Oberwiesfeld bei München geht es um die erste Nachmittagsstunde gar lebhaft her. Von allen Seiten stoßen Flugzeuge hernieder, nach allen Himmelsrichtungen steigen Limousinen auf, um den Luftverkehr zu bewältigen, der sich an diesem großen Kreuzungspunkt der Strecken Berlin und Frankfurt-München und der großen erst kürzlich voll von der Trans-Europa-Union ausgebauten Strecke Genf-Rüsch-München-Wien-Budapest abspielt. Mit voller Absicht sage ich „ausgebaut“, denn es gehören nicht nur Flugplätze und Maschinen für eine solche Luftgleitbahn, auch schwierige internationale Verhandlungen mit ausländischen Gesellschaften und fremden Staaten sind erforderlich, um einen derartigen, über die Grenzen des eigenen Landes hinausgehenden Schienenstrang zu legen.

Nicht weniger als neun Gesellschaften z. B. gehören zur Trans-Europa-Union und stehen in Betriebsgemeinschaft mit den Junkerswerken. Der Vertikalstrich, der die Technik der Konstruktion mit der Technik und Wirtschaftlichkeit des Betriebes zusammenschweißt, wird gerade für die Entwicklung des Luftverkehrs als die gegebene Betriebsform angesehen. Noch mehr aber an Forderungen für eine solche Luftgleitstracierung wird eine spätere Zukunft bringen. Man wird sich mit zunehmender Verkehrsmenge des Verkehrs nicht mehr zufrieden geben mit den vorhandenen Endstationen, wird vielmehr in regelmäßigen kleineren Abständen auch Notlandeplätze vorziehen müssen im Interesse größtmöglicher Sicherheit. Erst dann, wenn man so vorgesorgt hat, wird der Luftverkehr auch im Winter betriebssicher gestaltet werden können.

Pünktlich um 2 Uhr 15 steigt die Maschine mit Kohrakraft voll besetzt und von sicherem Sand, den besten Fliegern aus dem Weltkrieg geführt, bei lachendem Sonnenschein und wolkenlosem Himmel auf. Ein ungewöhnlich schö-

ner Tag kündigt eine entzückende Reise durch herrliche Donaual.

Bald schwinden im Dunst die Türme der Frauenkirche. Bei Schwaben kreuzen wir den Eisenbahndamm; die Maschine hat nun Ihre für diese Witterung und noch flache Landschaft normale Flughöhe von 500 Metern erreicht; erst später, wenn wir uns dem Wiener Höhenrücken nähern, wird sie weiter steigen müssen.

Langsam, fast stöckend gleiten die bunten, wie in Spielschachteln ausgebreiteten Dörfer, die mosaiknen, in alle Farben getauchten Felder, die junggrünen Wälder unter uns vorüber. Nichts außer dem dröhnenden Geräusch des Motors verrät, daß wir uns mit 133 Kilometer Stundengeschwindigkeit durch den Lether bewegen. Nur zuweilen ein leises Auf und Ab, ein leichtes, kaum fühlbares Schwanken nach den Seiten, nicht mählich leichten Schlinger- und Stampfbewegungen des Schiffes, läßt erkennen, daß man im Luftmeer schwimmt. Aber selbst bei empfindlichster Gehirn- und Magenbeschaffenheit ist kein Grund für Seerkrankheitsgefühl. Und noch ein weitverbreitetes Märchen sei hier widerlegt: Der Glaube, als ob nur Schwindelfreie zum wirklichen Genuß des Fliegens kämen. Keinen Augenblick hat man, wie in ein Auto eingepackt und ohne Verbindung mit der Erde, das Gefühl des Schwindels oder auch nur Empfinden für die Höhenlage; das eben ist das Wunderbare bei der Fliegerei, daß man sich immer als ruhender Bol in der Ercheinungser Klucht, gewissermaßen nur noch als unbeteiligter Zuschauer an dem Serentanz dieser Erde fühlt.

Bei Kraibitz kreuzen wir den Inn und sehen ihn nun als immer breiteren Silberband zur Linken unserer Fahrstraße, sich entlang schlängeln, bis er bei Passau in die Donau sich ergießt. Mit Spannung verfolge ich an der Hand der mitgegebenen Flugkarte das schier unentwerrbare Netz von Klüften und Klüften, welches das Donaubecken in sich verschluckt. Immer neue landschaftliche Schönheiten offenbaren sich uns, während mein Nachbar zur Rechten, bequem in seinem Sessel hinstreckt, bereits seit unserem Aufstieg den Schlaf des Gerechten schlief. Da — kurz vor Linz —

vor, und einen flüchtigen Blick auf meine Karte werfend, murmelt er, halbverschlafen: „Aha, bei Linz, noch 150 Kilometer von Wien, dann kann ich weiter schlafen!“ Nur ein Geschäftsmann, der das Flugzeug lediglich als schnelles Fortbewegungsmittel ansieht, konnte so sprechen, und solcher Menschen gibt es heute schon nicht wenige. So erzählte man mir von einem Schweizer Rechtsanwalt, der in dieser Flugstation bereits über hundert Flüge in seiner Praxis ausgeführt.

Von Linz bleibt nun die Donau unser ständiger Begleiter. Wie armelig die vielen kleinen Schiffchen, die mühselig unter uns ihren Lauf dahinführen! Wir hier oben wollen mit anderem Maß gemessen werden, wir stehen weit über den Dingen, die sich dort auf der alten Erde so mühsam aneinanderreiben. Doch da tauchen rechts neben uns die dunklen Schattengewände der alpenländischen Bergriesen auf und führen uns mit ihrer imposanten, uns weit überragenden Höhe zur Wirklichkeit und zur Orientierung zurück, daß auch wir nur Ameisen dieser Erde sind.

Langsam steigt nun auch in sanften Hängen das Donaual zum Wiener Wald empor. Bald ist er überflogen und zu unseren Füßen liegt das graue Häusermeer der ewigen Donaufstadt. Auf 1000 Meter haben wir uns inzwischen emporgehoben, tief unter uns der Stehhaubdon, der Ring, die alte Hofburg und das klassisch-schöne Parlamentsgebäude. Schweigend grüßte sie aus dem Menschengemimmel zu uns herauf, als Zeugen einer ehrwürdigen besseren Vergangenheit.

Wißlich wird das Krachen des Motors zum leisen Surren, man unterscheidet die langsam sich drehenden Kräfteflügel, in sanftem Bogeln senkt sich das Flugzeug auf den Flugplatz von Albern nieder. Ein leiser Stoß und mit Erlaßgeschwindigkeit rollt unser Bogel dem Landungsplatz entgegen; in 20 Stunden hat er die Strecke von 357 Kilometer zurückgelegt. Die Erde hat uns wieder!

Schnell bringt ein Auto uns mitten durch die Stadt zum unteren Donauhafen; nach kurzen Proformalkritten schaffen wir uns von neuem, freilich aus veränderter Reisegesellschaft bestehend, ein, um in die Abendstille hinein den

Flug nach Budapest zu vollenden. Die Linie Wien—Budapest wird mit Junkers Wasserflugzeugen von der österreichischen, mit Junkers in Betriebsgemeinschaft stehenden Luftverkehrsgesellschaft betrieben. Und schnell, präzise, wie aus einem Guß, wickelt sich der Verkehr in München, Wien und Budapest ab. Dabei hat es sich herausgestellt, daß gerade dieser Wasserflugverkehr, der sich eng an den Lauf der Donau lehnt, erhöhter Sicherheit dient. In jedem Wetter und zu jedem Zeitpunkt kann das Flugzeug landen, und deshalb auch bei ungünstigstem Flugwetter im Nebel und im Schneegestöber den Verkehr aufrecht erhalten.

Um 6 Uhr pünktlich erheben wir uns wiederum in die Lüfte. Glühend rot durchleuchtet die Abendsonne die stille Landschaft. Neben mir sitzt eine junge Ungarin. Wohl schon zum duzendsten Male hat sie den Flug gemacht und hätte es noch viel häufiger getan, wenn nicht die Geldentwertung gar so schlimm in Ungarn gehaust hätte. Mit leuchtenden, tränenverschleierten Augen erzählt sie mir von ihrer heiligeliebten, so arg verstümmelten Heimat. Wissen Sie auch, daß in Budapest auf amtliches Geheiß alle Kirchenglocken läuteten, als Hindenburgs Wahl bekannt wurde? Ja, ich wußte es, oder vielmehr, ich habe es von Ungarn niemals anders erwartet.

In Brestburg, der alten ungarischen, jetzt in tirolischen Händen befindlichen Krönungsstadt mit ihren wunderbaren Schloßruinen, geht der Flug vorbei. Wir nähern uns Komárom, der Hauptbastion der Ungarn gegen die Völker des Orients in langer und von Kämpfen reicher Geschichte. Noch jetzt sieht man ihre Bollwerke und Steinredouten nutzlos das kleine Städtchen einräumen. Immer schroffere Höhenzüge umranden den vielverschlungenen Donaulauf und künden das nahe Budapest; über der Ferdinand-Josefbrücke geht aus 1200 Metern das Flugzeug in sanftem Bogen auf die Donau nieder, als die ersten Schatten der Nacht sich künden. Wir sind am Ziel, in knapp anderthalb Stunden haben wir eine Strecke von 200 Kilometer überwunden.

Jedem Menschen wird sein erster Flug zum unbergesslichen, tiefinnersten Erlebnis. Man

sagt, eine Donaudampfschiffreise von Passau nach Budapest mit ihren landschaftlichen Reizen, vorbei an so vielen Denkmalszeugen aus grauer Vorzeit in eine sonnendurchglühte Natur hinein, stelle sich an Schönheit jeder Rheinfahrt an die Seite, übertreffe sie wohl noch. Das mag so sein. Ich will es nicht entscheiden. Eins aber weiß ich, die wahre Romantik beginnt erst da, wo der Mensch losgelöst von der Erdschwere aus azurblauem Aether alle diese Schönheiten mit doppelter Schnellzugsgeschwindigkeit an sich vorübergleiten läßt. Es ist die Romantik unserer Zeit; der Mensch als Beherrscher der Lüfte hat die Natur überwunden und alles, was sie ihm zu bieten vermag, steigert sich in diesem stolzen Gefühl zu unbeschreiblicher Intensität des Gemisses.

Längst schon ist ja das Flugzeug aus dem Zeichen des Sports in das des nützlichsten Verkehrs gerückt. Man sollte aber, wenn man über die Kosten einer Flugzeugreise stöhnt, neben dem enormen Zeitgewinn diese Seite des ästhetischen Genusses gebührend in Anschlag bringen, und man wird dann finden, daß sie mit einer Fahrkarte erster Klasse nebst Schlafwagenzuschlag wahrlich nicht zu teuer bezahlt ist, das um so weniger — um bei dieser nüchternen Kalkulation zu bleiben — als die Wegabkürzung in der Luftlinie diese Kosten, verglichen mit der Eisenbahnfahrt, weiter erheblich herabmindert. Uebrigens stehen die Flugzeugverkehrspreise in gar keinem für die Gesellschaft günstigen Verhältnis zum Gewinn, und nur die Konkurrenz der Eisenbahn gebietet, sie so niedrig zu halten. Das Problem der Wirtschaftlichkeit und der Sicherheit ist es denn auch, das heute noch den Flugverkehr in seiner Bedingtheit und Gebundenheit erhält. Für die Sicherheit bedeutet die Einführung des dreimotorigen Großflugzeuges nicht weniger als auch für die Wirtschaftlichkeit einen gewaltigen Fortschritt, und man kann nur hoffen und wünschen, daß bald dieses Verkehrsmittel zum Allgemeingut aller Linien wird.

Der wachsende Andrang im Passagier- und Frachtverkehr ist heute schon unverkennbar.

Wenn man bedenkt, daß erst seit 1924 ein wirklich ausgebautes, über die Grenzen Europas hinausreichendes Streckennetz besteht und in den Wintermonaten der Flugverkehr mehr oder weniger ganz zur Ruhe kommt, ist diese rapide steigende Nachfrage nach Flugraum umso bemerkenswerter.

Einige Zahlen werden hier von Interesse sein. Mit 5441 Flügen hat die Trans-Europa-Union 1924 747 243 Kilometer zurückgelegt und auf diesen Fahrten 14 804 Passagiere und 4058 Kilogramm Fracht befördert. Und so sicher wird schon heute der Betrieb gehandhabt, daß auf allen diesen Flügen kein nennenswerter Unfall sich ereignet hat. Noch deutlichere Zahlen aber für das wachsende Verkehrsbedürfnis gibt das Jahresergebnis des Junkers-Konzerns von 1924. Wir finden hier in der Jahresbilanz 1 875 371 Kilometer, 40 298 Passagiere und 142 866 Kilogramm Fracht verzeichnet. Ganz unverkennbar ist das Frachtbedürfnis auch im eben erst begonnenen Betriebsjahr 1925 in steigender Zunahme begriffen, und die größere Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes bei der Frachtbeförderung ist eine Erscheinung, die der Luftverkehr mit der ihm auch in anderer Hinsicht so nahe verwandten Schifffahrt teilt. Das will nicht sagen, daß der Andrang im Personenverkehr stagniert. Im Gegenteil, auf allen Strecken ist mit den vorhandenen Maschinen die Nachfrage längst nicht zu bewältigen. In dieser Hinsicht, wie namentlich auch im Punkte der wirtschaftlichen Konzentration und, wie gesagt, der Sicherheit, wird die allgemeine Einführung des Großflugzeuges zu begrüßen sein. Entscheidend aber für den Flugverkehr im Großen wird aller Voraussicht nach sich noch ein anderes Moment erweisen: Die Motorenfrage. Unter dem Diktat von Versailles sind wir Deutschen heute auf 200-300pferdige Motoren beschränkt. Die Leistung dieser Maschinen ist zu gering, um leicht und schnell jene luftverdünnten Höhen aufzusuchen, in denen eine nennbare Verringerung des Luftwiderstandes erhebliche Betriebsersparnisse verspricht.

Bei der Bedeutung, die in allen Ländern der Luftverkehr in naher Zukunft gewinnen muß,

und bei der gegenseitigen Abhängigkeit, die für seine Entwicklung bei allen Völkern besteht, darf Deutschland nicht mit anderem Maße gemessen werden, als die anderen. Wir müssen im Interesse der Zivilisation und des Verkehrs verlangen, daß man uns endlich von der schmachvollen Motorenbeschränkung in Flugzeugen freigibt, die das Versailler Diktat uns heute noch, sieben Jahre nach dem Kriege, auferlegt.