

Windiges aus der deutschen Luftfahrt

von Heinz Jäger

Deutscher Luftkrieg im Ausland

Unsre Tagespresse hat sich daran gewöhnt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, über Luftfahrtfragen mit möglichst wenig Sachkenntnis zu berichten, um dafür mit um so stärkeren Tönen ihren Lesern ins Ohr zu brüllen, die deutsche Luftfahrt müsse eine Sache des ganzen Volkes sein und habe mit Politik überhaupt nichts zu tun; sie sei ein wertvolles Mittel zur Wiedergewinnung deutscher Weltgeltung; das deutsche Zivilflugwesen halte die Spitze unter allen andern. Das hört sich dann so an, als ob diese Himmelsstürmer einen trauten Verein unter sich bilden, die schon wissen, wie sie alles machen müssen und denen eben nichts weiter fehlt, als das Vertrauen der Öffentlichkeit und das notwendige Geld. Bei einem Blick hinter diese Dunstwolken entpuppt sich dieser traute Verein und alle, die dazu gehören wollen, als eine Gesellschaft von Zimmerleuten und Immertreuen, wobei die Rolle der Polizei, die hier zunächst noch die Oberhand hat, dem Reichsverkehrsministerium zufällt.

Nach dem Grundsatz, auf dem die Verkehrspolitik der Deutschen Lufthansa im Ausland aufgebaut ist, soll es für Deutschlands Weltgeltung unbedingt notwendig sein, überall die deutsche Flagge zu zeigen, in diesem Fall die Handelsflagge mit der kleinen Gösch, also überall deutsche Luftlinien mit Flugzeugen deutscher Provenienz zu errichten. Diese Fahnenrägerpolitik stößt begreiflicherweise bei andern Staaten auf Schwierigkeiten. Vor allem in einem Luftverkehrsnetz, bei dem viele kleine und mittlere Staaten zusammengefaßt werden sollen und denen man dann nicht auch die gleichen Rechte in Deutschland gewähren kann, das heißt Luftverkehrslinien unter der Flagge dieser Staaten in Deutschland. Man müßte zwar annehmen, daß es für die deutsche Luftfahrt viel wichtiger ist, Flugzeuge und Flugmotore im Ausland abzusetzen respektive Luftfahrtpersonal dort unterzubringen, ganz gleich, unter welchem Farbanstrich sie dort fliegen, ja, daß es für uns volkswirtschaftlich nur nützlich sein kann, wenn eine derartige Auslandsbetätigung möglichst großen Umfang annimmt, denn dies: die Flugzeuge, die Motore, das Personal sind doch allein die wirklichen Träger der deutschen Flagge. Die Deutsche Lufthansa und die ihr übergeordneten Reichsbehörden denken anders.

Ein bizarrer Fall ereignete sich um die Jahreswende 1926/27 in Griechenland. Unter Mitarbeit deutscher und griechischer Behörden wurde mit Griechenland unter der Regierung Pangalos ein Vorvertrag abgeschlossen, Luftverkehrslinien unter griechischer Flagge auf der Strecke Athen—Smyrna und Saloniki—Smyrna, ferner Belgrad—Saloniki, Athen—Kreta—Kairo zu errichten. Ein Teil der Aktien dieser Gesellschaft sollte in Besitz des Deutschen Reichs und von Junkers gelangen. Die Subventionierung der Strecken und des Flugzeugankaufs sollten Aufgabe der griechischen Regierung sein; als Lieferant der

Flugzeuge war die Firma Junkers vorgesehen, deren athener Vertreter am Vorvertrag mitgewirkt hat.

Es wäre kein schlechtes Geschäft für die deutsche Luftfahrt gewesen, auch ohne die deutsche Flagge. Die Lufthansa wollte jedoch nichts davon wissen; ihr Vertreter, von den deutschen Behörden über dieses Geschäft unterrichtet, ging zu Pangalos und sagte ihm: „Mensch, was machst Du da für blödsinnige Verträge, das machen wir doch viel billiger; wir haben genug überflüssige Flugzeuge in Deutschland, die dich nichts kosten und die wir dir gern zur Verfügung stellen. Und wenn wir dann auch noch unsre Flagge draufmalen dürfen, dann zahlt dir sogar das Deutsche Reich noch einen Teil der Streckensubventionen. Dann kam der griechische Regierungswechsel, bei dem sowohl der ursprüngliche Vorvertrag als auch die Pläne der Lufthansa in den Papierkorb fielen. So sehen wir, wie die deutschen Steuerzahler einen Luftkrieg deutscher Behörden gegen deutsche Behörden in Griechenland finanzieren dürfen.

In Spanien war es ein Jahr später nicht viel anders. Mit Junkers-Flugzeugen und unter Beteiligung dieser Firma wurden dort mit spanischen Subventionen Luftverkehrslinien spanischer Flagge errichtet. Die Lufthansa, die in Deutschland immer wieder betont, sie könne nicht billiger fliegen, als es gegenwärtig geschehe, unterbietet ihren Konkurrenten Junkers, bietet sich der spanischen Regierung billiger an und macht eine Linie eigener Flagge auf, für die der deutsche Steuerzahler wieder den größten Teil der Unkosten bezahlen darf.

In Südamerika wurde das Condor-Syndikat gegründet. Die berliner Leitung des Syndikats steht in Personalunion mit der Deutschen Lufthansa. Die südamerikanische Leitung war klug genug, in Südamerika das Syndikat möglichst als eine nationale brasilianische Angelegenheit hinzustellen und hat dabei die wirklichen deutschen Interessen nur gefördert. Aber die Lufthansa ist eitel und hört sich gern den Ruhm eigener Taten verkünden. Die ernsthaftesten Konkurrenten des Condor-Syndikates sind die französischen Luftverkehrsgesellschaften. Als eine Abordnung dieser Firmen vor kurzer Zeit in Deutschland war, renommierte die Lufthansa mit ihren brasilianischen Erfolgen und packte so richtig nach Herzenslust aus, wie sie die Sache da unten gedreht hatte. Die Franzosen gratulierten und waren entzückt über die guten Tips. Die deutsche Leitung in Brasilien aber flucht über diesen „Dolchstoß“.

Den Leuten, die man dorthin schickt, glaubt man alles anbieten zu können, so daß sich ein großer Teil der gut ausgebildeten Verkehrspiloten weigert, nach Brasilien zu gehen. Als Ersatz dafür werden Piloten ausgewählt, die die Sicherheit des Flugverkehrs von der Lust nach Abenteuern noch nicht ganz unterscheiden können. Es ist noch bekannt, daß in diesem Winter ein Dornier-Wal-Flugboot mit vierzehn hervorragenden brasilianischen Technikern und Wirtschaftsführern beim Empfang von Santos-Dumont, als es über dem Schiff „schneidige“ Begrüßungskurven drehte, abrutschte und mit

Mann und Maus im Hafen von Rio versank. Dieser Erfolg der deutschen Flagge ist darauf zurückzuführen, daß der Pilot, ein noch nicht voll ausgebildeter Jungflieger Paaschen, nicht im Besitz jener Führungszeugnisse war (C-Schein), die man in Deutschland für die Führung so großer Flugzeuge verlangt.

Jubiläums-Gaben

„Uns geht es ja soo gut“, sagte jüngst der Direktor Wronsky der Deutschen Lufthansa in einer Konferenz. Ja wohl, Euch gehts gut. Ihr werdet nicht entlassen, wenn euer Laden stillsteht. Um bei 22 Millionen Mark Reichszuschuß einige zehntausend Mark zu sparen, setzt ihr einen Teil eurer besten Facharbeiter im Winter auf die Straße, obwohl euer Direktor Milch gesagt hat, man müsse die Facharbeiter unbedingt halten, denn ihre Heranbildung sei mit so teurem Lehrgeld bezahlt worden, und die Neueinstellung und Einarbeitung unkundiger Arbeitskräfte im Frühjahr koste schließlich doch mehr, als man durch Entlassungen ersparen könne. Aber es ging nun grade einmal nicht anders. So? Und was macht ihr denn mit dem „Geheimkonto der Direktion“ von 100 000 Mark? Ja, werdet ihr sagen, uns Direktoren genügen die 4000 Mark Monatsgehalt nicht. Deshalb hat sich, anlässlich des zwei-jährigen Jubiläums der Lufthansa, jeder von uns dreien eine Jubiläumsgabe von 10 000 Mark aus diesem Geheimkonto geben lassen. Denn wofür sollen sonst die 100 000 Mark da sein? Wir sind Wir!

Vergessen, Vergessen . . .

Mit der immer schneller fortschreitenden Entwicklung des Luftverkehrs wächst die Bedeutung des Flug-Funkwesens, und man sollte annehmen, daß auf die Ausbildung von Flugzeug-funkern besonders großer Wert gelegt wird. Nach der Auflösung der ehemaligen Sportflug-Gesellschaften und ihrer Ersetzung durch die deutsche Verkehrsfliegerschule, wurde der Flugfunkschule des ehemaligen Sportflugs zugesichert, dort aufgenommen zu werden. Aber die prominenten Führer der Verkehrsfliegerschule, die alle Fliegerei mehr oder weniger nach militärischen Gesichtspunkten betrachten, sind der Ansicht, eine richtige Fliegerausbildung habe eigentlich mit der Funkerei gar nichts zu tun. Die Funkschule wurde mit ihren wertvollen Apparaten (1927) aus ihren alten Räumen vertrieben und konnte dann notdürftig in der staakener Zeppelinhalle (neben Filmateliers) ein kleines Plätzchen finden. Und da blieb sie ein Jahr, von aller Welt, und auch von dem aktenführenden Ministerium vergessen. Die Verkehrsfliegerschule überwies ihr keinen einzigen Schüler, und die Funklehrer, erstklassige Fachleute auf ihrem Gebiet, hatten überhaupt nichts zu tun. Als Ersatz dafür erteilte die Verkehrsfliegerschule in dilettantischer Weise ihren Schülern Selbstunterricht in der Funkerei — und tut dies übrigens heute noch! Die Funklehrer bekamen ihre Gehaltsauszahlungen regelmäßig einen halben Monat zu spät, sie mußten jedesmal bettelnd von Herodes zu Pilatus laufen, und einer dieser Lehrer brach während eines Besuches im Reichs-

verkehrsministerium, als er um sein Gehalt antichambrierte, im Zimmer des Flugfunkreferenten vor Hunger bewußtlos zusammen! Die Folge dieser Vernachlässigung des Funkdienstes zeigte sich in der Tatsache, daß im ausländischen Luftverkehr überall bedeutend bessere Funkpeilresultate erzielt werden als in Deutschland. Erst im Herbst 1928 hat man sich herabgelassen, der Funkschule ein Flugzeug zu überlassen, obwohl sie für eine sorgfältige Arbeit zwei bis drei Maschinen haben müßte.

Industrie-Subventionen

„Die deutsche Flugzeug-Industrie erhält keine Subventionen, sondern wird nur für die Aufträge bezahlt, die vom Reich und von der Lufthansa gegeben werden.“ Dieser Vers, den die Industrie uns immer wieder vorsingt, stimmt. Die Frage ist dabei, nach welchen Gesichtspunkten die Aufträge erteilt werden, und ob es wirklich nötig ist, für unsern geringen Bedarf an Verkehrs- und Sportflugzeugen ein halbes Dutzend Flugzeugfabriken künstlich am Leben zu erhalten. Gewiß, Firmen wie Junkers, Dornier und Heinkel sind lebensfähig. Aber schon bei Rohrbach wird man skeptisch. Diese Firma ist die anerkannt teuerste Flugzeugfabrik und deshalb überhaupt nicht international konkurrenzfähig. Und trotzdem ist Rohrbach nach wie vor Lieblingskind der Marineleitung, und der Geist des Wehretats ist für die kaufmännische Unfähigkeit dieser Firma wohl mit verantwortlich. Neulich hatte diese Firma allen ihren Angestellten und Arbeitern gekündigt, obwohl noch genügend Aufträge da waren, die fertiggestellt werden mußten. Diese Kündigungen wurden allerdings wieder zurückgezogen; jedenfalls hat jene amtliche Stelle, auf welche mit diesen Kündigungen ein Druck ausgeübt wurde, die notwendigen Mittel inzwischen zur Verfügung gestellt.

Wo steckt eigentlich Herr Rohrbach, von dem man nichts mehr hört und der durch seine Firma als „unerreichbar“ angegeben wird? Hoffentlich benutzt er nicht den ihm noch zur Verfügung stehenden Rest an Steuergeldern zu neuen Zeitschriftengründungen. Die Erfahrung mit der inzwischen wieder eingegangenen Zeitschrift ‚Der Flug‘ hat ihn ja immerhin 55 000 Mark Lehrgeld gekostet, ohne daß der beabsichtigte Zweck der Fachpressekorruption voll erreicht wurde. Oder macht er in Amerika einen neuen Laden auf und überläßt den hiesigen ganz der Marineleitung?

Diese soll dann auch gleich Arado, Focke-Wulf und Albatros erwerben, damit man endlich erfährt, zu welchem Zweck diese Firmen da sind. Albatros leidet nie Subventionsmangel, obwohl feststeht, daß die größte Zahl dieser mit Reichsgeldern gebauten Flugzeuge höchstens reif für ein Flugzeug-Museum ist. Grade im Fall Albatros müßte der Haushaltsausschuß des Reichstags einmal die Frage untersuchen, in welchem Verhältnis die den Flugzeugfirmen gewährten Subventionsgelder zu ihren Leistungen stehen. Wo sind die Abnehmer für Albatros und Arado? Albatros hatte den Auftrag, sogenannte Schlafwagen-Flugzeuge zu bauen. Nach mehrmaligem Umbau dieser Flugzeuge verlangte schließlich das

Reichsverkehrsministerium, das für sein Geld etwas sehen wollte, die Lufthansa solle die Dinger abnehmen. Wenn die Lufthansa die Ausführung dieses allerhöchsten Befehls trotzdem verweigert, so kann man sich diese technischen Mißgeburten halbwegs vorstellen.

Seemannslos

Unter der Bezeichnung „Severa“ wurde vor einigen Jahren eine Seeversuchsanstalt gegründet, deren Zweck immer dunkel geblieben ist. Im Untertitel hieß dies Institut „Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa“. Als G. m. b. H. gegründet, besitzt es bei einem Zuschuß von mehreren Millionen pro anno das bescheidene Kapital von fünftausend Mark, dessen Inhaber der Direktor Merkel von der Lufthansa sowie deren Aufsichtsratsvorsitzender v. Stauß und ein Verwandter von ihm gleichen Namens sind. Nun pfeifen aber bereits die Spatzen von den Dächern, daß die Severa nichts anderes als eine getarnte Abteilung der Marineleitung ist. Man wußte von ihren Beziehungen zum Lohmann-Konzern; der Reichstag wurde aufmerksam und die Preußische Staatsregierung mißtrauisch. Herr Gröner rechnete damit, daß dies unliebsame Thema im Reichstag zur Sprache kommen könnte. Er wollte dann vor die Volksboten hintreten und sagen: Seht, ich habe dies Geschäft aufgelöst. Also dachte Gröner und sprach zu dem damaligen Verkehrsminister v. Guérard: Wir wollen diese Severa auflösen und, da das Gesellschaftskapital ja sowieso den Hansa-Direktoren gehört, die aufgelöste Firma einfach unter dem Namen: „Deutsche Lufthansa, Abt. Küstenflug“, weiterführen. Ein biederer Händedruck der beiden Minister, und die Sache war entschieden. Zwar jammerte der Hansa-Direktor Merkel ein bißchen, weil seine Firma nicht geneigt war, sich mit der Severa unnötig zu identifizieren. Nun besitzt die Lufthansa bereits eine „Abteilung Seeflug“, die den von der Hansa betriebenen Luftverkehr über See betreibt und auch die Vorbereitungen für die Eröffnung der transatlantischen Luftlinien durchführt. Zwischen beiden Abteilungen, Küstenflug und Seeflug, bestand kürzlich wieder der Zustand „drohender Kriegsgefahr“, als Flugzeuge nötig wurden, um die in der Ostsee vereisten Schiffe aufzusuchen. Die Marineleitung gedachte diese Aufgabe der Küstenflugabteilung zu übertragen. Die Lufthansa schlug Krach, Herr Merkel reiste extra nach Kiel und erreichte schließlich, daß Seeflug und Küstenflug gemeinsam an den Rettungsexpeditionen teilnahmen. Ja, von so edlen Regungen ist unsre Luftfahrt beseelt, daß man sich wütend darum streitet, wer den im Eis eingefrorenen Schiffen Rettung bringen darf! Und nicht etwa, wie vielleicht bössartige Verleumder tuscheln, wegen der recht hohen Kilometergelder, die für diese Flüge gezahlt werden.

Welches ist der Unterschied zwischen Küstenflug- und Seeflug-Abteilung der Lufthansa? Diese Preisfrage kann zugleich als Doktorarbeit für angehende Luftrechtler wärmstens empfohlen werden. Diese müssen sich aber beeilen, denn inzwischen hat der preußische Ministerpräsident Otto Braun verlangt, daß die zwischen Gröner und Guérard getroffene Tar-

nung wieder rückgängig gemacht wird, da er keinesfalls eine noch engere Verquickung zwischen der ehemaligen Severa und der Lufthansa wünscht.

Abteilung M

Ähnliche Kapriolen wurden auch auf dem Flugplatz Johannisthal-Adlershof gemacht. Auf der Adlershofer Seite bestand als besondere Gruppe der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt eine sogenannte Abteilung M. Als beim vorjährigen Luftfahrtetat der sozialistische Abgeordnete Krüger im Haushaltsausschuß die Regierungsvertreter um Auskunft bat, zu welchem Zweck die Abteilung M da sei, bekam er keine Antwort, denn sonst hätten die Behörden darauf aufmerksam machen müssen, daß „M“ auch der Anfangsbuchstabe des Wortes Militär ist. So schwieg man lieber. Aber auch hier arbeitet Gröners findige Vernebelungstaktik. Um bei einer erneuten Anfrage sagen zu können: eine solche Abteilung M gibt es nicht mehr, mit diesen Schweinereien haben wir aufgeräumt, wurde diese Abteilung auch aufgelöst, kam auf die Johannisthaler Seite des Flugplatzes und heißt jetzt „Erprobungsabteilung Albatros“, zum Unterschied von einer Versuchsabteilung, die Albatros bereits besitzt. Diese „Erprobungsabteilung Albatros“ ist zu Lande dasselbe, was an der See die „Küstenflugabteilung der Lufthansa“ darstellt. Beide Abteilungen besitzen je etwa dreißig bis vierzig Flugzeuge, manchmal auch mehr.

Aber nicht alle Flugzeuge sind immer in Deutschland...
