

Entfaltung kommen konnte. Diese zunehmende Erwärmung des Kontinents, die sich bis zum 8. steigerte, erzeugte einen scharfen Temperaturgegensatz zwischen Meer und Kontinent, der am Nachmittag des 8. 12<sup>o</sup> zwischen Nordseeküste und Wien erreichte. Das starke Temperaturgefälle führte zu einem Einbruch der kalten Seeluft in den Kontinent und beendete diese kurze Wärmeperiode mit einem mächtigen Temperatursturz (in Wien zirka 9<sup>o</sup>), nachdem einige Stationen an diesem Tag ihr Monatsmaximum der Temperatur erreicht hatten. Das Tagesmittel wurde aber durch den Kälteeinbruch auf den Normalwert herabgedrückt. Daß dieser Westwettereinbruch unter Gewitter und heftigen Niederschlägen vor sich ging, versteht sich von selbst.

Die Druckverteilung der kurzen Wärmeperiode kommt naturgemäß in der mittleren Wetterlage der ersten Dekade wegen der äußerst geringen Druckunterschiede nicht zum Ausdruck. Dies ist ein Nachteil der Mittelbildung in Wetterkarten, sie gibt gar keinen Aufschluß über die Dauer der dargestellten Wetterlage; wenn nach neuntägiger gleichförmiger Wetterlage eine stark ausgesprochene eintritt, so bestimmt diese das mittlere Wetterkartenbild, obwohl sie für die betreffende Periode keineswegs charakteristisch ist. Das trifft im vorliegenden Fall zu: die kräftig ausgebildete Westkeillage am 9. und 10. bestimmen das Wetterkartenbild der ersten Dekade. Allerdings erscheint das Hochdruckgebiet hier nicht in Form des Westkeils, sondern als Antizyklone mit dem Kern über den Alpen (eine Situation, wie sie während der Dekade nur am 4. bestanden hat). Die unmerkliche Abrundung des Hochs an der Nordsee und seine Ausdehnung gegen Ungarn sind dadurch vorgetäuscht, daß die dem Westkeil entgegengesetzte Wetterlage mit Tief im Nordwesten und Hoch im Osten (zu Anfang des Monats) in die Mittelbildung eingegangen sind.

Die mittlere Temperaturverteilung der ersten Dekade, die übrigens mit geringen Änderungen auch die beiden anderen Dekaden kennzeichnet, zeigt ein Kältegebiet über dem Ärmelkanal, dessen Kern

während der nächsten Dekaden nach Mitteleuropa vordringt.

Der am 9. aufgetretene Westkeil beherrscht nun mit einer unwesentlichen Unterbrechung am 15. die Wetterlage durch 10 Tage. Das Wetter ist in dieser Periode in den deutschen Alpenländern veränderlich, regnerisch und sehr kühl. In diese Zeit fällt auch die Hälfte der Temperaturminima in Deutschösterreich.

Am 18. verflacht das Hoch und im Nordwesten erscheint ein neues Tief. Zu der starken Wärmeinstrahlung im Innern des Hoch infolge heiteren Wetters kommt jetzt die Zufuhr warmer Südluft, so daß es an den meisten Stationen teils am 19., teils am 20. zu den Monatshöchstwerten der Temperatur kommt. Diese beiden Tage sind, außer dem 6. und 7. die einzigen, an denen sich in Wien das Tagesmittel der Temperatur über das normale Mittel erhebt.

Die mittlere Wetterlage der zweiten Dekade entspricht also im allgemeinen sehr gut auch den einzelnen Tageswetterlagen dieses Zeitraumes.

Neuerlich stößt am 20. und 21. ein Keil hohen Drucks unter Regenwetter und starker Abkühlung von Südwesten vor, doch gelingt es ihm erst am 23., auch von der Nordsee und dem isländischen Meer Besitz zu ergreifen. Durch die sich nun einstellenden nordwestlichen Winde ist die negative Temperaturanomalie des ganzen Monats besiegelt. Die noch vorkommenden Änderungen der Wetterlage sind geringfügig und genügen nicht, die Temperatur den Normalwerten auch nur anzunähern.

Besonders lehrreich sind die Abweichungen der Niederschlagsmengen an den verschiedenen Stationen von den normalen: alle Stationen, die für Nordwestwinde in Lee von Gebirgen liegen, haben wenig Regen (die stärkste negative Abweichung hat St. Anton, das im Schutz des Arlbergs liegt), die in Lee liegenden viel. Die größten positiven Abweichungen zeigen Klagenfurt und Bleiberg, bei denen sich wahrscheinlich schon der Einfluß eines adriatischen Tiefs geltend macht, das sich aber mangels italienischer Meldungen unserer Kenntnis entzieht.

Dr. Myrbach.

## Luftverkehr und Luftpost.

Von Max Valier.

In Ergänzung des gleichbetitelten Artikels des Herrn Fritz Wittekind in Nummer 6 des laufenden Jahrganges, Seite 89—91, möchte ich gerne einen Überblick über den Stand der Frage nach der eigenen Luftpost und dem Luftverkehr in Deutschösterreich geben, soweit ich durch meine persönliche Befassung mit dem Gegenstande darüber sprechen kann. Ich ergreife diese Gelegenheit gerade angeregt durch Herrn Wittekind's Artikel deshalb, weil er zwar ausführlich über die Verhältnisse in Deutschland spricht, dabei wiederholt Gelegenheit hat, deutschen Firmen, wie der Luftreederei G. m. b. H. und anderen ein wohlverdientes Lob zu spenden, von unseren Verhältnissen hier aber nicht weiter schreibt.

Schon zu der Zeit, unmittelbar vor dem Umsturz (also gegen Ende Oktober, als ich nach meinem Absturz in Aspern noch im Spital lag), befaßte ich mich mit dem Gedanken, wie ich als Schriftsteller und eventuell Wander-Vortragender mit Lichtbildern unserer Luftfahrtentwicklung nach dem Kriege förderlich sein könnte.

Als ich daher im November, entlassen vom Spital, und in der Gewißheit, demnächst ins Zivilverhältnis übertreten zu können und wohl zu müssen, mich in die Notwendigkeit (vornehmlich aus finanziellen Gründen) versetzt sah, mich irgendwie durch-

zubringen, versuchte ich es mit Lichtbildervorträgen, zu welchem Zwecke ich mich zu allererst, da ich noch über gar keine Mittel verfügte, an Herrn Oberstleutnant Hinterstoßer wandte, welcher so gütig war, mir eine Reihe von Diapositiven zur Verfügung zu stellen, bis ich dann anfangs Dezember meine eigene erste Bilderreihe geliefert bekam. Ich reichte beim Landesschulrate ein Gesuch ein und erhielt eine Bewilligung, ja gar Empfehlung, in den Wiener Mittelschulen meine fliegerischen Vorträge abhalten zu können. So konnte ich vom 23. November bis zum 8. Dezember (an welchem Tage die Lichtsperrung wegen Stromverbrauches verfiel) etwa zehn Vortragsabende in Schulen abhalten.

In jener Zeit wandte ich mich mit einem Exposé an fast alle deutschösterreichischen Staatsämter, in welchem ein Abschnitt von der Herstellung fliegerischer Filme handelt und wo ich darlegte, wie sehr durch diese Art der Vorbereitung des Publikums (die nach meiner damaligen Ansicht hätte sofort einsetzen müssen) das Vertrauen zu unserem Flugwesen gestärkt werden könnte, so daß im kommenden Sommer (also jetzt) bereits ein reges Vergnügungs- und Reisefliegen in Aufschwung kommen könnte.

Die Staatsämter brachten meinem Plane Interesse entgegen, nur schien damals die Hauptschwierigkeit,

die Beschaffung des notwendigen Filmrohmaterials. — Nachdem ich in dieser Angelegenheit die Zeit vor Weihnachten x-mal vergeblich im Hotel National bei verschiedenen Referenten mich bemüht hatte, mußte ich das Problem vorläufig aufgeben, reiste über Weihnachten nach Innsbruck, wo ich zwei gut besuchte Lichtbildervorträge über unser Flugwesen im großen Saale des Zentral-Kinos abhielt. — Zugleich bemühte ich mich dort, alle Wintersportvereine und auch die Fremdenverkehrssektion, ebenso die maßgebenden Stellen der Landesregierung dafür zu interessieren, daß ein fliegerischer Wintersportfilm gemacht werde, das heißt ein Film, in welchem Naturaufnahmen der Schneelandschaft aus dem Flugzeuge gemacht werden sollten, zugleich in Verbindung mit sportlichen Darstellungen (Ski, Rodel, Bob usw.). Die Sportvereine sagten alle zu, die maßgebenden Stellen interessierten sich sehr, Herr Dr. Rhon von der Sektion für Fremdenverkehr versprach in Wien der Sache nachzugehen. Nachher aber, das heißt bis Mitte Jänner, verlief die ganze Aktion wieder im Sand und es konnte kein positiver Erfolg erzielt werden.

Am 12. Jänner rief mich ein Telegramm der Kinofilmfabrik, mit der ich zu arbeiten willens war, nach Wien zurück und es schien, als könnte an die Herstellung eines fliegerischen Films sofort geschritten werden. Filmmaterial war da, und es schien jetzt an nichts als an Flugzeugen zu fehlen.

Da begann zu Anfang Februar die Aktion des Feldpiloten Arrighi, der zusammen mit einigen anderen Herren ein Passagierflugunternehmen begründen wollte, nachdem aus seinem zuerst geplanten Zusammenarbeiten mit der W. K. F. nichts geworden war.

Ich verband mich sofort mit Arrighi, um den Film zu machen und es gelang auch einen Kapitalisten zu finden, der schon so weit war, daß die nötige, relativ geringe Summe vorgestreckt worden wäre. Da hieß es, daß von seiten der W. K. F. selbst ein ganz und gar ähnlicher fliegerischer Film unter dem Charakter: „Im Flugzeuge über Wien“ gemacht werden solle, ja, daß der Auftrag dazu sogar von Seite eines Staatsamtes erteilt worden sei.

Ich fühlte mich natürlich in meinem Urheberrechte gekränkt, fuhr sofort zur W. K. F., wo mir erklärt wurde, daß man sich allerdings mit einem ähnlichen Plane trage. Ich suchte geltend zu machen, daß ich schon am 28. November 1918 mit demselben Projekte an ein Staatsamt herangetreten sei. Allein es war jede Aufregung unnützlich, denn weder von meiner Seite, noch von der W. K. F. wurde der Film bisher gemacht. Meinerseits damals deshalb nicht, weil der Kapitalist aussprang und weil in wenigen Tagen darauf auch das Flugunternehmen Arrighi-Kruger (und noch zweier Herren) wieder auseinanderging. Ich wollte damals nicht nachgeben und unbedingt etwas tun, um das Flugwesen zum Gegenstande einer Sensation zu machen und unser Publikum für das Fliegen zu interessieren. Also ging ich nunmehr, da ich auf Arrighis Flugzeug nicht mehr rechnen konnte, zum Staatsamte für Heerwesen, wo ich mehrere Gesuche einbrachte und insbesondere schließlich mit Herrn Hauptmann Wettendorfer so weit gelangte, daß er mir zusicherte, Flugzeuge usw. seinerseits beizustellen, damit ein nach meinem Sujet entworfener Reklamefilm für unser Flugwesen hergestellt werde. Wieder kam es in der zweiten Märzwoche so weit, daß ich schon glaubte, morgen werden wir filmen. Als Operateur war Herr Oberleutnant Hennicke bestimmt worden, auch die anderen Akteure des Films waren schon bestimmt und soweit alles fertig.

Da kam zunächst schlechtes Wetter, die Sache verzögerte sich und der neugefundene Kapitalist sprang wieder ab, da ihm die Sache zu langsam ging. Alle Versuche, den Film doch noch vor Ostern herauszubringen, blieben erfolglos, ja es tauchte als ein neues Hemmnis zunächst die Frage auf, ob ich nach Begründung des Verbandes Deutschösterreichischer Flieger und insbesondere der Luftbild-Gesellschaft überhaupt noch berechtigt sei, in meiner Regie (mit Hilfe eines Finanziers) ähnliche Pläne durchzuführen. — Es kam dazu, daß ich mich auch einverstanden erklärte, der Luftbild-Gesellschaft die Ausführung meiner Filmidee zu überlassen, nur wollte ich im Film eine Rolle spielen. Ich unterbreitete das neuausgearbeitete Filmsujet daher der Naveg und hörte nach einiger Zeit, daß nach Rücksprache mit Fachmännern der Kinobranche der Film für nicht rentabel gehalten würde, man also desinteressiert sei. Soweit schien es, daß man mir zur Herstellung fliegerischer Films wenigstens keine weiteren Schwierigkeiten machen wolle, im Gegenteile, wenigstens von Seite des Herrn Hauptmann Wettendorfer, dem ich übrigens meinen besten Dank schulde für sein jederzeit erwiesenes freundliches Entgegenkommen, wäre es begrüßt worden, wenn nur irgendwie etwas positives zur Reklame für unser Flugwesen von welcher Seite immer hätte gemacht werden können. Da es mit der Filmidee nicht ging, versuchte ich es nun mit dem Gedanken der Flugpost.

Schon zu Beginn Februar hatte ich mich mit Arrighi und Kriger genauen Berechnungen der Kosten hingegeben, und darauf eine Kalkulation aufgestellt für eine neue Verbindung Wien—Budapest. Es berechnete sich damals der Durchschnittspreis einer Fahrt hin oder zurück auf je 1000 K und es galt eine Garantie dafür zu finden, daß diese Summe durchschnittlich hereingebracht werden könnte. Ich begab mich daher zunächst zu den großen Wiener Tagesblättern und fragte an, ob die Presse ein Interesse daran habe, mit dem Flugzeuge nach Budapest befördert zu werden. Die meisten Blätter sagten im Prinzip zu, nur wollten sie keinen Kontrakt auf längere Zeit, sondern waren im allgemeinen bereit, die Sache mal auf 14 Tage zu probieren und dann, wenn man sehe, ob es überhaupt funktioniere, weiter sich festzulegen. Ich brachte richtig die 200 kg täglicher garantierter Postlast für den Hinflug nach Budapest auf.

Nun galt es den Rückflug zu decken. Auch das gelang durch die Bereitwilligkeit einer Zeitschriften-Importfirma, welche die Sache in Budapest arrangieren wollte. Kurz, es war in der dritten Märzwoche so weit, daß wir glaubten, ab 1. April werde die Flugpost technisch funktionieren können, da die finanzielle Deckung gesichert war. Natürlich mußte ich jetzt noch den Weg an die maßgebenden Behörden wegen der Konzessionen beschreiten.

Da die regelmäßige Beförderung von Druckschriften dem Postgesetz unterliegt, mußte ich bis zur Generalpostdirektion (Herrn Hoheisel) gehen, um mich über die Auffassung, die dortamts gegenüber einem Versuche herrsche, kennen zu lernen. Wider Erwarten fand ich ein außerordentliches Entgegenkommen und wurde mir der Standpunkt der Generalpostdirektion nachstehend festgelegt:

Die Generalpostdirektion steht jedem (auch jedem privaten) Unternehmen, welches zwischen irgendwelchen Orten einen soweit regelmäßigen Luftverkehr einzurichten gewillt ist, daß er überhaupt für die regelmäßige Beförderung von Postsachen in Frage kommt, und das sich mit der Beförderung von Poststücken befassen will, im Prinzip freundlich und fördernd gegenüber und obwaltet kein Anstand, sofort eine Postbeförderung im Flugzeug vorzu-

nehmen, wofern nur die Sammlung der zu befördernden Druckschriften und -Sorten durch die Post stattfindet, soferne die normalen Postgebühren bezahlt worden sind und für die Beförderung auf dem Luftwege lediglich ein besonderer Aufschlag (etwa in Form einer Privatfliegermarke) eingehoben wird. Prinzip ist: Die Post wird jede regelmäßig funktionierende Luftverkehrslinie aus eigenem Antrieb in ihren Dienst zu ziehen trachten, um dem Publikum möglichst sofort die Vorteile der Postbeförderung durch die Luft nutzbar zu machen.

Durch die Güte des Herrn Sektionsrates Müller konnte ich auch einen gewissen Einblick in die bereits gemachten Erfahrungen betreffs der Luftpost erhalten und sah, daß dortamts alle bezüglichen Daten sorgfältigst gesammelt werden, um so bald als möglich praktisch erprobt zu werden.

Die anderen staatlichen Stellen, mit welchen ich in der Luftpostangelegenheit noch zu konferieren hatte, standen alle im Prinzip auf dem Standpunkt, daß die Hebung des Flugwesens auf jede Weise gefördert werden müsse, doch konnte ich nirgends rechte Klarheit über den Kompetenzbereich der einzelnen Ämter erhalten, vor allem nicht über die Frage, wer mir eigentlich die Lizenz zu einem Flugpostbetriebe erteilen könne. Doch fand ich überall die Geneigtheit, eine zwei- bis dreiwöchentliche Probefrist zuzuerkennen, während welcher eine eigentliche Lizenz nicht notwendig sei, so daß erst die notwendigen technischen Erfahrungen über den Luftverkehrs- resp. Postbetrieb gemacht werden können, bis dann der Betrieb als regulär erklärt wird und er damit unter den Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen fällt.

Nachdem ich bis zum Palmsonntag fast jeden Tag dem Probleme irgend eine Flugpostlinie in Aktion bringen zu können gewidmet und so und so viele Stunden und Tage mit dem antichambrieren verbracht hatte, mußte ich es leider aufgeben, mich weiter mit der Sache zu befassen, da ein positiver Erfolg in absehbarer Zeit nicht in Aussicht stand.

Als auch mein letzter Versuch, beim Staatsamt für Verkehrswesen, das ich für eine fliegerische Kinoproduktion der Semmeringbahn und des Gesäuses, eventuell der ganzen Strecke Wien—Innsbruck zu interessieren suchte, auch mit der Zusicherung freundlichster Förderung ein unmerkbares Ende fand, ließ ich vollends davon ab noch etwas zu unternehmen.

Jetzt haben wir zwei Monate hinter uns, wo der notorische Benzinmangel an und für sich jeden Flugbetrieb ausgeschlossen hat. Aber wir stehen, wenn die Verhandlungen in St. Germain endlich zu einem, sei es auch wie immer gearteten Ende führen, doch mehr oder minder nahe vor dem Augenblick, wo alle Dinge ihren Umkehrpunkt erreichen und ich bezweifle daher nicht, daß der Tag, an welchem von einer Wiederaufnahme eines Flugbetriebes eigentlich gesprochen werden kann, nicht mehr allzufern ist.

Inzwischen ist ja vieles geschehen, die Angelegenheiten des Luftverkehrs haben ihre maßgebliche Stelle erhalten und es ist zu hoffen, daß wir bald auch Taten sehen.

Die vorstehenden Zeilen scheinen vielleicht auf den ersten Blick nicht so sehr eine Fortsetzung oder Ergänzung des Artikels des Herrn Wittekind zu sein, sondern von mir nur aus persönlichem Interesse geschrieben. Doch ist dies nicht der Fall. Ich wollte nur zeigen, daß es nicht wahr ist, wenn es immer heißt, daß die Deutschen im Reiche drau-

ßen auf alle Ideen früher kommen als wir. Auch bei uns hat es wohl in diesem Sinne niemals gefehlt. Allein mit der Ausführung kommen wir allerdings meist später erst daran. Ich habe diese Zeilen nur veröffentlicht um zu zeigen, daß neben so und so vielen anderen (W. K. F., Feldpilot Arrighis Flugunternehmen, Unternehmen der Passagierflüge der Piloten zu Wiener Neustadt, dann insbesondere auch die Unternehmungen der Piloten des Linzer Flugfeldes) auch ich mich weidlich abgeplagt habe, um für das Flugwesen einerseits Propaganda durch Vorträge (bis heute habe ich über 50 Vorträge über Flugwesen allein seit 1. Dezember 1918 abgehalten), dann durch Zeitungsartikel, endlich durch Ausarbeitung von Filmideen und dann durch das Aufgreifen und verfolgen der Flugpostidee Reklame zu machen und es wieder zu einem Gegenstand des allgemeinen Interesses werden zu lassen.

Leider können bisher alle Unternehmungen, soweit bekannt geworden, auf einen einigermaßen nennenswerten und auch wirtschaftlich bedeutenden Erfolg nicht zurückblicken.

Doch muß festgestellt werden, daß auch bei uns alle maßgebenden Stellen selbst mit allem Nachdrucke für die Förderung und eheste Wiederbelebung unseres Flugwesens einzutreten versprechen, so daß zu hoffen ist, daß nunmehr zu günstigerem kommenden Zeitpunkte ein anderer, der auch finanziell die notwendige Stärke zum ersten Durchhalten besitzt, mehr Erfolg und auch einen klingenden Erfolg haben wird.

Am 24. Juni l. J. habe ich obenstehendes Manuskript an die Redaktion der Osterr. flugtechn. Zeitschrift gesendet. Heute empfangen die Korrektur zur Durchsicht und es wird wieder Zeit vergehen, bis der Artikel erschienen ist. So gelangen diese Zeilen mit einhalbjähriger Verspätung, wie es eben nicht anders sein kann, in die Öffentlichkeit, sind also selbstverständlich inzwischen durch die Ergebnisse in manchem überholt worden — nur, wie ich konstatieren muß, leider nicht in dem Punkte, in dem ich es sehr wünschte.

Soweit mir bisher bekanntgeworden, hat sich in der allgemeinen Trostlosigkeit der Lage nirgends unser Flugwesen zu irgend einer lebenskräftigen, neuen, erfolgreichen Aktion aufschwingen können. Auch die Versuche einzelner mit Passagierflügen stießen sogar mancherorts auf wenig Interesse seitens des Publikums. Wahrhaftig, jede Anteilnahme für das Flugwesen scheint in weiteren Kreisen erloschen zu sein. Beweis: In Baden, wo ich als Vortragender über Sommer einen guten Namen erlangt habe und auch über zwanzig astronomische Abende gegeben habe, wollte ich zum Schlusse in Steiners Kino auch drei Vorträge über Flugwesen geben. Die Reklame war reichlicher als normal, alles wohl vorbereitet und ich war gefaßt, nicht nur meine astronomischen Freunde als Zuhörer wiederzusehen, sondern auch aus anderen Kreisen ein sensationslüsternes Publikum zusammenströmen zu sehen. In der Tat kamen vier Personen, darunter drei arme Kinder (barfuß) und die Vorträge mußten abgesagt werden. Ja, es hat eben niemand mehr für das Fliegen Interesse!! Sollte denn wirklich niemand mehr da sein?? Dann ist es allerdings traurig. Es ist aber auch nichts geschehen, um offiziell das Interesse der Allgemeinheit für unser eigenes Flugwesen zu wecken und warm zu halten bis zu dem Augenblick, wo eine Unternehmung großen Stils inszeniert werden kann. Mögen, die da berufen sind, sorgen, daß es nicht noch weiter so fortgeht. Ich wünsche allen ein: Glück ab! — Gut Land!!