

## Die „Aero-Lloyd-Gesellschaft“. Passagierflugverkehr mit Deutschland, Ungarn und dem Balkan.

Vor längerer Zeit schon konnten wir eine Mitteilung machen, daß die Gründung einer Gesellschaft im Zuge sei, welche sich mit dem Plan befaßt, nach dem Kriege einen Luftverkehr mit großen Flugapparaten für Personen- und Postbeförderung zwischen den großen Städten Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und später nach den Balkanländern einzurichten. Wir wiesen damals darauf hin, daß die Verwirklichung dieses Planes bei dem heutigen Stande der Flugzeugtechnik durchaus nicht unmöglich sei, da man ja nur die Last der Kriegsflugzeuge, die jetzt mehrere tausend Kilogramm stundenlang über viele hundert Kilometer durch die Lüfte führen, durch das entsprechende Gewicht von Personen zu ersetzen braucht. Die Betriebssicherheit der Motoren ist, wie die Kriegserfahrung lehrt — ohne feindliche Einwirkung ist, ausgenommen bei Probeflügen mit neuen Apparaten, unseres Wissens kein einziges Flugzeug verunglückt —, heute eine so große, daß man ruhig behaupten darf, daß das Gefahrenmoment beim Flugverkehr gewiß nicht größer, wahrscheinlich sogar noch geringer ist, als etwa beim Automobil- oder selbst beim Eisenbahnverkehr.

Was damals noch als Plan bezeichnet wurde, geht insofern bereits der Verwirklichung entgegen, als es seinem Urheber — es ist der bekannte Afrikaforscher Oberleutnant Paul Graetz — gelungen ist, sowohl in Oesterreich wie in Ungarn kapitalstärkliche Interessenten zu finden, die sich bereits zu einer Gesellschaft vereinigt und auch schon die vorbereitenden Arbeiten tatkräftig in die Hand genommen haben.

Diese „Aero-Lloyd-Gesellschaft“, deren österreichische Interessentengruppe durch den Oesterreichischen Lloyd, die ungarische durch die Ungarische Bank- und Handelsaktiengesellschaft vertreten wird, hat bereits bei den maßgebenden Behörden verschiedener österreicherischer und ungarischer Städte, die als Zwischenlandungsstationen der zukünftigen Luftverkehrslinien in Betracht kommen, Schritte unternommen, welche die Ueberlassung eines geeigneten Terrains zur Errichtung von Landungsstationen zum Ziele haben. Die betreffenden Stadtwaltungen stehen dem Plane sympathisch gegenüber und haben die Gesellschaft um Entsendung eines Fachmannes ersucht, um die für die Anlage von Flugzeughäfen am besten geeigneten Plätze — selbstverständlich außerhalb des bebauten Stadtgebietes — ausfindig zu machen. Die Flugzeugindustrie bringt dem Projekt selbstverständlich größtes Interesse entgegen und es haben sich denn auch, wie man erfährt, einige der bedeutendsten Fabriken Oesterreich-Ungarns der „Aero-Lloyd-Gesellschaft“ angeschlossen.

Das großzügige Projekt beginnt also bereits greifbare Formen anzunehmen, und wenn auch noch geraume Zeit vergehen dürfte — vor Kriegsende denkt man überhaupt nicht daran —, ehe das erste Passagierflugzeug mit 10 bis 12 Personen in zwei bis drei Stunden von Wien nach Budapest fliegt, so wird diese Zeit vermutlich viel rascher kommen, als man heute noch glauben mag. Hat doch schon am 22. Juni 1910 Rittermeister, heute Oberstleutnant Hans Ritter Umlauf v. Frankweil unter sehr schwierigen Umständen diesen Flug ausgeführt, und im April 1914 war die Absolvierung dieser Strecke bereits den Teilnehmern am Schicht-Fluge vorgeschrieben und wurde von drei Teilnehmern auch glatt erledigt. Seither hat, wie gesagt, die Technik des Motoren- und Flugzeugbaues ganz enorme Fortschritte gemacht, an der Durchführbarkeit des Projektes ist also nicht zu zweifeln, und die Energie, mit welcher man an die Erledigung der notwendigen Vorarbeiten gegangen ist, gibt die Gewähr, daß zur gegebenen Zeit die Aktivierung des Luftverkehrs nicht weniger intensiv betrieben werden wird.