

1. IV. 1919

Im Caproni von Wien nach Baden.

Der Verabredung gemäß holen uns die italienischen Fliegeroffiziere Oberleutnant La Polla und Leutnant Rosalba, sein Adjutant, um halb 8 Uhr nachmittags ab, und wir fahren mit dem Auto nach Aspern. Wieder habe ich während der Fahrt das Gefühl unendlicher Freude über den bevorstehenden Flug. Wir sprechen über das Wetter (der Himmel hat sich ganz aufgehheitert, es ist auch ziemlich warm, nur der Wind stört ein wenig), dann erzählt uns Tenente Rosalba, der am Außenarmel drei Streifen hat (die Zeichen für drei Verwundungen), von seinem Flug an der italienischen und französischen Front, von seinem Absturz über Reims (er fiel im brennenden Flugzeug 1500 Meter tief, und erst 80 Meter über dem Boden gelang es ihm, den Apparat wieder in seine Gewalt zu bekommen), davon, daß er eine Mäandrierin zur Frau habe und eigentlich Maler sei. Wir kommen auf dem Flugfelde an. Zwei Caproni (ein schwarz angefrischter Nachtapparat und ein gewöhnliches Flugzeug) stehen schon im Freien. Wir lernen die Piloten kennen. Dem einen Apparat werden Tenente Mario Leonardi (ein Kavallerieoffizier aus Rom) und Maresciallo Konnier Luigi Lenke (die Caproni führen immer zwei Piloten mit sich, die einander ablösen können), den anderen Tenente Alderighi Alfredo und Sergeant Ferrero Giovanni. Wir legen Fliegerhaube, Goggles, Hose und Schuhe aus, Helm und Brillen an. Vor dem Flug zeigt man uns noch ein Bombardierungsflugzeug, auf dessen Rumpf die eingravierten Namen Hermada, Pola, San Gabriele usw. (zum Andenken an gelungene Flüge) eigenartige Empfindungen bei uns auslösen. Wir besteigen die Apparate, nachdem man uns vorher noch eingeschärft hat, nur ja nichts in den Taschen zu lassen, da durch den ungeheuren Wind alles davongetragen werde. Ich nehme im Führerflugzeug den Sitz des Beobachters ein, denn mir ist die Aufgabe zuteil geworden, die Dichtung anzugeben — natürlich nur durch Zeichen, denn eine mündliche Verständigung ist im Flugzeuge ausgeschlossen. Die Generalkarte habe ich auf jeden Fall gut befestigt vor mir.

Mit der Geschwindigkeit von vielleicht 80 Kilometern in der Stunde sanfen wir plötzlich über den Boden dahin, und auf einmal verläßt der Apparat die Erde und steigt in majestätischer Ruhe empor. Das Gefühl dieses Sich-Los-Rissens von der Erde ist ein unendliches Glücksgefühl, weber dem ersten Galopp im Terrain, noch irgend etwas anderem vergleichbar. Es ist ein Gefühl absoluter Sicherheit, das man hat, wenn sich plötzlich die Erde von einem entfernt und das einlöbige Summen des Motors zur unvergleichlich beruhigenden Musik wird. An der Geschwindigkeit des Schattens, den wir auf die Erde werfen, messen wir die Geschwindigkeit des Fluges. Ohne die geringste Erschütterung steigen wir aufwärts. Fliegen ist weit angenehmer und ruhiger als Fahren im Auto, die Erschütterung viel geringer, überhaupt kaum merklich. Es ist ein Gefühl so unendlich großen Glückes, das man beim ersten Fluge empfindet, daß es Worte nicht schildern können, es ist überquellende Dankbarkeit und auch ein wenig Stolz darüber, daß der Genius der Menschheit die Menschen eine solche Verwirklichung uralter Träume erleben ließ.

Wir waren in nördlicher Richtung abgeflogen, hatten dann gemendet (in der Spirale kriegten wir merklich höher) und flogen nun der Reichsstraße folgend, der Donau zu, immer höher.

kommen wir empor. Die Kälte wird empfindlicher. Ueber dem Donau fühlt man ein unbedeutendes Schwanken des Apparates infolge der atmosphärischen Strömungen, das wir durch weiteres Steigen vermindern und plötzlich befinden wir uns über der Stadt. Der erste Ruhepunkt für das Auge ist der Augarten. Man orientiert sich auch ohne Karte bald sehr gut. Man sieht übrigens die Kirchen, Häuser, Fabriken usw. nicht wie auf der Landkarte (wie viele Menschen glauben), sondern räumlich. Ueber den Innern Stadt senkt sich plötzlich der Apparat aus einer Höhe von über elfhundert Metern nach und nach auf kaum hundert. Es ist ein wenig unheimlich, in nicht allzu großer Entfernung die Spitze des Stephanssturmes über sich zu sehen. Selbst die Türme der Botivkirche sind kaum mehr unter uns. Nun zeigen uns die Piloten, was sie können, was sie sich dank der drei Motoren des Apparates erlauben dürfen. Unglaublich nieder fliegen wir über die Dächer der Stadt dahin. Man sieht selbst die Armbewegungen der Menschen. Wir fliegen über das Rathaus, den Burgplatz (wo bei man sich am leichtesten nach den grünen Rasenflächen orientiert) und wenden dann, der Pilot folgt meiner Direktionsangabe, über der Wieden gegen Schönbrunn. Die Ortschaft hebr sich unüberwoll vom Grün des Parks ab. Wir machen über Diefing eine Schleife und fliegen nun am Rande des Wienerwaldes dahin, allmählich eine Höhe von 1800 Metern erreichend. Schon von weitem sieht man Stalzburg, dann zieht die Militärakademie in Mödling unsere Blicke auf sich. Tief unter uns liegt der braune Auninger, den wir unfliegen. Gegen den Semmering verschwinden die Berge im Nebel. In einigen Minuten sind wir über Baden und der Apparat senkt sich in laugen Spiralen. In derselben Höhe grüßt uns Raubenstein. Noch einmal machen wir einen Kreis über Baden und dann wenden wir — die Kälte ist mittlerweile immer größer geworden. Ursprünglich ist der Flug bis über Wiener-Neustadt gegen den Semmering geplant gewesen, daran ist aber heute nicht zu denken. Wir überfliegen diesmal den Auninger. Schon von weitem leuchtet uns das blaue Band der Donau. In einigen Minuten haben wir Mödling überflogen (die liebe alte Kirche grüßt heraus), über Drunn, Diefing, Aggersdorf, Schönbrunn geht es Aspern zu. Ungenau plastisch erscheint uns die Sieveringer Kirche, über dem Türkenhanzparbiergen wir nach rechts um und überfliegen diesmal in einer Höhe von etwa tausend Metern die Stadt. Der Nebel ist mittlerweile ziemlich dicht geworden. Ueber der Donau fängt der Apparat an sich allmählich zu senken. Ueber Kaiserwiesen macht der Pilot plötzlich einen von uns ganz unerwarteten Sturzflug von etwa hundert Metern. Dann senken wir uns immer tiefer und tiefer, bald ist jedes Fuhrwerk, jedes Häuschen ganz genau zu erkennen, wir nähern uns, noch zwei Kilometer etwa von den Hangars entfernt, immermehr dem Boden und, genau so sanft und ohne Erschütterung, wie wir uns in die Luft erhoben haben, berühren wir wieder die liebe alte Erde. Nun faßt der Aeroplan — eigentlich als Automobil verwendet — über die Schollen dahin. Immer näher kommen wir den Hangars und einige Meter von diesen entfernt, halten wir. Wir steigen aus dem Aeroplan, werden photographiert, danken in herzlichen Worten für den herrlichen Flug und gehen in das Häuschen, um unsere Fliegermontur abzulegen. Trotz allen Belgen war uns oben ziemlich kühl. Wir können ermesen, unter welcher Kälte die Flieger beim ersten Flug Padua-Wien (größtenteils in einer Höhe von viertausend Metern) zu leiden hatten.

Mit zwei von den italienischen Fliegeroffizieren fahren wir in die Stadt zurück, während der Fahrt von allem Möglichen sprechend, vom Krieg und Kriegserlebnissen, vom „AOK“ und dem „comando supremo“, von den Witzern, die wir über unsere Kommanden gemacht haben, von gefallenem österreichischen und italienischen Fliegern, von den vielen Toten des Krieges überhaupt. Wir sprechen sogar ein wenig über Politik, enden aber natürlich bei der Lebensmittellage. Beim Abschied danken wir nochmals für die gentilezza der italienischen Flieger, für die wunderschöne Stunde in den Rüstern. Wenn ich nie von der Sinnlosigkeit des Krieges überzeugt war, so war ich es während der paar Stunden, die ich mit den jungen italienischen Fliegern habe erleben dürfen, losgelöst von allem Chauvinismus und allem Allzumenschlichen. Und dafür den italienischen Fliegern auch hier zu danken, ist meine gern erfüllte Pflicht. — 0 —

Eine Schnellzugsverbindung Wien-Berlin über Passau.

Die Vertreter der deutschösterreichischen Regierung, die jetzt in Berlin weilten, haben sich bemüht, eine Schnellzugsverbindung zustande zu bringen, die mindestens zweimal in der Woche auf der Strecke Wien-Berlin über Passau und zurück geführt und eine Reisedauer von etwa 19 Stunden in Anspruch nehmen soll. Eine solche Verbindung wäre gerade jetzt mit Rücksicht auf die zahlreichen Verhandlungen, die zwischen Deutschland und Deutschland laufen, von Vorteil. Eine Hauptschwierigkeit liegt jedoch in Bayern, wo ein starker Kohlen- und Lokomotivmangel besteht. Durch die erwähnte Schnellzugsverbindung soll der Münchner Verkehr keineswegs beeinträchtigt werden, da die heutige Verbindung über München insofern verbessert werden soll, als der Anschluß in München sicherer gestaltet werden würde.