

25. XII. 1917

24

Der Frieden und die Flugzeugindustrie.

Von Heinrich Bier,

Generaldirektor der Ungarischen Lloyd-Flugzeug- und Motorenfabrik A.-G.

Wohin man hört — alles sehnt sich nach ruhiger, friedlicher Arbeit, dem Wiederaufbau und der Fortentwicklung einer gesunden und kräftigen Volkswirtschaft. Ebenso wie der Krieg weitgehende Vorbereitungen erheischt, ebenso nötig ist es, entsprechende Maßnahmen für den Frieden zu treffen.

Die Flugzeugindustrie, die ihre rasche Entwicklung diesem Kriege verdankt und deren Zweck vom Beginn an fast ausschließlich den Interessen der Seeresverwaltung gewidmet war, steht im Moment des Friedens ganz neuen Fragen gegenüber. Sie kann nicht, wie andere Industrien, zur früheren friedlichen Tätigkeit zurückkehren und findet kein offenes Absatzgebiet, welches, durch den langjährigen Krieg vernachlässigt, nun doppelt ausnahmsfähig ist, sondern es gilt hier ganz Neues zu schaffen, die Welt von der Notwendigkeit eines raschen Luftverkehrs zu überzeugen.

Noch vor einem Jahre hörte ich von einer im öffentlichen Leben stehenden Persönlichkeit folgendes bezeichnende Urteil über die Flugzeugindustrie: „Eine ausgefallene Industrie; im Krieg, nun ja, da mußten wir eben mittun, aber im Frieden — da glaube ich nicht dran —!“ Wenn solche Ansichten auch nur mehr sporadisch zu finden sind, so zeigen sie dennoch, wie schwer sich die Menschheit neuen Erfindungen

zeugen. Da mit einer alljährlichen Erneuerung dieser Flugzeuge vorweg gerechnet werden muß, so entspricht diese Zahl dem Anfangs-Jahresbedarf, welcher sich nach aller Voraussicht schon nach wenigen Jahren, insbesondere sobald der Personenverkehr sich eingebürgert hat, verzehnfachen wird. Hierzu kommt noch das Absatzgebiet des sich mit dem Allgemeinverkehr verbreiternden Flugsports und Luxusverkehrs, sowie der Spezialzwecke, denen das Flugzeug zu dienen berufen ist. Die Friedensausichten und die Zukunft der Flugzeugindustrie kann somit als gesichert gelten und die zuverlässigste Beurteilung wird kaum die wirkliche Entwicklung vorsehen.

schaften anschließt, selbst wenn schon Beweise vorliegen und wir knapp vor Erfüllung des Gedankens stehen. Die ungeheuren Erfolge und die stetig wachsende Tätigkeit unserer tapferen Flieger im Felde hat wohl schon die Mehrzahl der jetzigen Generation überzeugt, daß das Fliegen ein Gemeingut der Menschheit zu werden berechtigt ist.

Schon vor langer Zeit habe ich mich mit dem Gedanken des internationalen Luftverkehrs befaßt, doch wurden durch den Krieg alle Kräfte in eine andere Richtung konzentriert und so muß die Verwirklichung dieser Idee bis zum Frieden ruhen, nicht aber ohne die nötigen und möglichen Vorbereitungsarbeiten zu treffen.

Gerade unsere Monarchie bildet den Schlüssel- punkt des kontinentalen Luftverkehrs — die Scheidewand zwischen Okzident und Orient. Alle westlichen Staaten müssen die Machtzone unserer Monarchie passieren, um den Orient auf kurzem Wege zu erreichen. Die geographische Lage bringt uns in diesem Sinne Vorteile, die kein anderer Staat genießt, und deshalb müssen wir voranschreiten, um unsere Interessen zu wahren und zu fördern. Mit großer Freude müssen wir daher die Bereitwilligkeit und den Fernblick unserer kompetenten Behörden anerkennen, welche in der richtigen Beurteilung der Wichtigkeit des kommenden Luftverkehrs schon heute mit größtem Interesse diesen Gedanken folgen.

Welche große Fragen eröffnen sich der Flugzeugindustrie bei Realisierung des Luftverkehrs! Die Richtlinien, welchen die Flugtechnik bis heute gefolgt ist, galten lediglich der Ausgestaltung des Flugzeuges als Kampfmittel. Ganz andere Anforderungen wird aber der Luftverkehr an das Flugzeug stellen und im Frieden keineswegs geringer sein. Im Gegenteil! Die technische Vervollkommnung wird sich in zwei verschiedenen Richtungen betätigen müssen: Kriegsflugzeuge und Verkehrsflugzeuge. Die Technik hat also auch weiterhin ein reichliches Pensum. Da die Industrie aber davon nicht leben kann, fragt es sich, wie es um den Bedarf an Flugzeugen im Frieden stehen wird?

Da eine allgemeine Abrüstung wohl kaum zu erwarten ist, bleibt der Ertrag zur Erhaltung des Bereitschaftszustandes der Fliegerformationen bestehen. Der Verbrauch von Militärflugzeugen wird im Frieden jedoch so gering sein, daß die im Kriege entstandenen, ganz bedeutenden Fabrikanlagen hievon allein kaum ausreichend beschäftigt werden können, vermuthlich gerade so weit, daß ein vermindertes Betrieben erhalten werden kann. Der Luftverkehr bildet daher für die Flugzeugindustrie eine Lebensfrage. In welchem Ausmaße sich nun hier ein Absatzgebiet schaffen wird, hängt von der Entwicklung des Luftverkehrs, der Ausgestaltung des Verkehrsnetzes und der Zahl der täglichen Kurse ab.

Die Verkehrslinien werden anfangs allerdings nur bedeutendere Städte berühren und sich hauptsächlich auf Postbeförderung beschränken. Rechnet man für den anfänglichen Verkehr für nur zehn Städte mit fünf täglichen Kurse, so ergibt sich mit den nötigen Reserven ein Bedarf von 100 Flug-