

## Besuch in einer Flugzeugfabrik.

Von Dr. S. W.

Das Steinfeld bei Wiener-Neustadt, um die Wende des Jahrhunderts noch eine wüste, allen heroischen oder romantischen Stimmungen abholde Fläche, ein grauerstaubiger Fleck in dem grünen Mantel des um Wien gelagerten Wiesen- und Wälderbereiches, wurde in dem Augenblicke bedeutungsvoll, als zum erstenmal ein von Menschenhirnen konstruierter Vogelkeib mit gespreizten Schwingen, schwankend und vorsichtig in die Lüfte stieg, um den Jarustraum, das Wieland-Märchen Gestalt werden zu lassen und dem jahrtausendalten Einfall des Menschenfluges, dem auf dem Wege physiologischer Entwicklung die Verwirklichung versagt blieb, in maschinell mechanischer Richtung eine unverhoffte Erfüllung zu bereiten. Oesterreich folgte bald den Bestrebungen Frankreichs, das im Flugzeugbau die Führung an sich gerissen hatte und gewann mit der Steinfeldebene einen Flugplatz, dessen landschaftliche Schönheit alle bestehenden übertraf; dem Fernblick eröffneten sich die Grenzgebirge Ungarns, die rauhe Bergkette des Wechselgebietes, die sanfte Buchung des Semmerings, die Raz, der Schneeberg in weißglänzendem Gewand und anschließend mit zierlichem Schwung die weinträchtigen Hügel um Baden. Den Flieger, der sich hier von der Erde erhob, überwältigte das Gefühl einer erhabenen Musik, die rings um ihn die Natur selber anstimmte, um das brausende Ereignis des Menschenfluges zu feiern.

Der neue Gedanke war im schönsten Blühen. Oesterreichs Industrie mußte sich rasch entschließen, wollte sie nicht von den machtbezeugenden Faktoren der übrigen Welt an die Wand gedrückt werden. Nun kam es bei uns wohl zu vereinzelten Versuchen, aber noch fehlte der richtige Aufschwung der Kräfte. Plötzlich traf der Ausbruch des Krieges das Land und die Gemüter in den innersten Nerv.

Es war das besondere Verdienst des Barons Stoda, daß er im rechten Augenblicke ein großzügiges Unternehmen zur Erzeugung von Flugapparaten ins Leben rief, das den Bedarf der Heeresverwaltung im Flugdienste zu decken bestimmt war. Dem Artillerie-Magnaten, der alle Typen unserer Geschütze vom größten bis zum kleinsten in seinen Werkstätten zum Leben hatte erwachsen sehen, konnte nicht die unendlich wichtige Bedeutung der für das aristokratische Wirkungszirkel unentbehrlichen Fliegerbeobachtung entgehen; es war ihm bekannt, welche erheblichen Vorteile diese jüngst aller Waffen auch im direkten Angriff durch Beschließung je zahlreicher Truppenteile und Zerstückung militärischer Anlagen des Feindes bringen würde und wie ein neuerzeitiger Krieg ohne den Rückhalt einer im Hinterland verläßlich arbeitenden Flugzeugindustrie nicht zu denken war. So gründete er die „Oesterreichische Flugzeugfabrik A.-G.“, die sich unter der nach den Anfangsbuchstaben abgekürzten Bezeichnung „Deffag“ in Fliegerkreisen rasch eingebürgert hat, und erbaute die Fabrik an der Stelle, die noch die österreichische Aviatik in den Kinderschuhen erlebt hatte: auf dem Steinfeld bei Wiener-Neustadt.

Zumitten einer Anzahl verschiedenartigster Betriebe, die im Weichbild jener Stadt über Nacht aus dem Boden geschossen, mit der Herstellung von Munition, Lokomotiven, Automobilen, Motoren usw. beschäftigt sind, erheben sich heute in einfach architektonischer Linienführung und mit ansprechender Wirkung auf den Beschauer die Gebäude der Deffag. Weithin über die Ebene sichtbar erheben sie ihr weißes Mauerwerk, das gleichsam zu freundlichem Wohnen ladet und sich über die rauch- und rußstarrende Gewöhnlichkeit erhaben fühlt, in der sich Fabriksbauten in der Regel gefallen. Der Mitteltrakt, der die Räume der Direktion und die kaufmännischen und technischen Bureaus enthält, wird von einem schlanken Turm überragt. Besteigt man ihn, dann fühlt man sich wie auf dem Mastkorb eines mächtigen Schiffes; wie eine ruhige Meeresbucht liegt die Ebene zwischen den beiderseitigen Bergketten und die Flugapparate, die ringsum im Sonnenlicht einander jagen, sind wie große braune Seewögel, die spielerisch zur Oberfläche hinabstoßen und sich wieder emporheben.

Die Werkstätten ergänzen einander summe in der Weise, daß die Reihe mit der Erzeugung der Kleinbestandteile beginnt und mit ihrer Zusammenfassung in der fertigen Maschine endet. Aus den Magazinen kommt das Rohmaterial zur Verarbeitung: Holz und Eisen in Stücken, die als unscheinbare Bretter oder Stangen, Stäbe, Platten, Bleche, Röhren noch nichts zu sagen haben, aber in Bündeln als lebende Nerven und straffe Muskeln an den im Entstehen begriffenen Apparaten als deren Gerippe und Gefüge in Erscheinung treten. Ein Rundgang belehrt in anschaulicher Weise über die Stufen und Formen, die sie zu durchlaufen haben, bis sie zur Vollendung gelangen.

Die Schmiede: sie weckt die Erinnerung an ihre anspruchslosen Schwestern auf dem Lande. Deren Esse, Hammer und Ambos sind auch ihre Symbole und dankbar muß der maschinelle Fabriksmassenbetrieb erkennen, daß schließlich seine hochwertigen und aus Wunderbare grenzenden Erzeugnisse nirgend anders wurzeln, als wo das Handwerk steht und schafft. Aber gleich daneben ein surrender Saal mit Schwungrädern und treibenden Riemen, ein Auf und Ab von eisernen Gliedern und Hebeln, scheinbar ordnungswidrig und dennoch eine präzise Zweckbestimmung erfüllend: es ist die mechanische Werkstatt mit der Schlosserei und Spänglerei. An den Wänden verteilt sitzen an Tischchen Arbeiter und Arbeiterinnen mit schwarzen Schutzbrillen, geneigt über die violette Stichflamme ihrer Schweißapparate. In einer Ecke ist eine Kontrollstelle untergebracht, welche

die Erzeugnisse, die den Saal verlassen, auf ihre vorschriftsmäßige Beschaffenheit mit feinsten Meßapparaten zu prüfen hat.

Dann die Tischlerei: sie besorgt den Bau des Rumpfes und der Flügel in ausgedehnten Räumlichkeiten, in denen sich die Helligkeit des Oberlichtes mit dem Glanz des Holzes zusammenfindet. Es sind verschiedenfarbige, verschiedenfarbige Hölzer, an denen Hobel und Säge arbeiten. Jede dieser Arten hat ihren besonderen Zweck und ihre Herkunft trägt sie in die Wälder der Alpen und Karpathen zurück, wo sie als Eiche oder Linde, Fichte oder Tanne einst die Stämme des Gipfels zu erdulden hatten. Nun werden sie bald in neuer Form zu denselben Höhen empor müssen und wieder werden die Lüfte des Sommers und Winters um ihr Dasein schwirren; aber nicht mehr das Walten der Natur, sondern Wille und Hand des Menschen lenkt sie ihren wechselvollen Geschicken entgegen.

In der Tapeziererei werden die Trag- und Steuerflächen mit Leinwand bespannt. Es sind hauptsächlich Frauen, die bei dieser Arbeit Verwendung finden, denn ihre natürliche Geschicklichkeit in der Führung der Nadel weist sie dieser Beschäftigung zu. Friedlich, wie in einer Nähstube, sitzen sie beisammen und ihre Gedanken sind sicherlich allem eher, als den blutigen Kriegereignissen zugewandt, denen ihre schnellen Finger eines der wirkungsvollsten Kampfmittel zubereiten. In der Lackiererei werden die bespannten Flächen nach einem besonderen Verfahren imprägniert und mit einem Lacküberzug versehen, der sie gegen die Einflüsse der Witterung unempfindlich macht und durch Glättung der Oberflächen gleichzeitig den Luftwiderstand verringert.

Ein erstaunlicher Anblick: die Montagehalle! Weitgeschwungenes Gewölbe, wie ein aus einer gotischen Kirche geschnittenes Mittelstück, doch an Stelle der steinernen Pfeiler und Bögen das Gerippe moderner Eisenkonstruktion. Hier werden die Flugzeuge zur Vollendung gebracht, die Bestandteile einander angepaßt und zusammengefügt, das pulsierende Herz, der Motor eingebaut. Besteigt man eines der Flugzeuge und klettert in die Öffnung, die oben in die gleich einem Panzer schimmernde Holzverchalung eingelassen und zur Ausnahme des Pilotensitzes bestimmt ist, dann sieht man sich einer verwirrenden Zahl von Instrumenten, Hebeln, Laternen, Rohr- und Drahtleitungen gegenüber. Hier wird die Steuerung bedient, dort der Motor, hier wird die Steighöhe, dort die Umdrehungszahl des Motors abgelesen. Und da — stockt nicht ein wenig das Blut? starret nicht das betroffene Auge? — zwei schmale Röhre sind da, rechts und links vom Motor, auslugend nach vorne, Gewehrläufe, Maschinengewehrläufe, die im Bruchteil einer Sekunde zwischen den Flügeln des Propellers, wenn er sich am eifrigsten dreht, hindurchzuschießen haben: Tod für welchen noch ungenannten Feind unter den Millionen Feinden, Ruhm für welche noch ungenannten Piloten aus den eigenen Reihen?

Schließlich wird in die Hangars ein Blick getan, wo die fertigen Apparate stehen, die eingeflogen und von den Kontrollpiloten der Heeresübernahmungskommission einer eingehenden Prüfung auf ihre Leistungen unterzogen werden, ferner einige kleinere Hallen besichtigt, wo die geprüften und würdig befundenen Flugzeuge mit abmontierten Flügeln verpackt lagern und auf ihren Abtransport warten.

Am die Hangars schließt der Versuchsbau an, in dem die Erzeugung neuer Konstruktionen durchgeführt wird. So bleibt der Gang der Hauptfabrik, die nur mit dem Serienbau bereits bewährter Typen beschäftigt ist, ungestört.

Die Fabrik hat ihren eigenen Flugplatz, ein besonderes Schleppgleise, eine elektrische Kraftstation. Ein Gebäude mit Beamtenwohnungen, eine Kantine für die Ausspeisung der Arbeiter und zahlreiche Wasch- und Badegelegenheiten ergänzen das Bild der umfangreichen Anlage zu einem Organismus, der im Kleinen, wie im Großen auf die reichste und reibungsloseste Kraftentfaltung aller seiner Teile sorglich Bedacht nimmt.

Trotz der großen Schwierigkeiten, die ein junges Unternehmen gerade im Kriege bei der Beschaffung des Materials, der Heranziehung geschulter Kräfte und der Approvisionnement der Arbeiterschaft bedrohen, ist es der Deffag in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen, einen ansehnlichen und im kriegerischen Dasein der Monarchie unentbehrlichen Betrieb aufzubauen. Die Flugzeuge, die sie an die Fronten verschiebt hat, sind aus vielen harten Kämpfen siegreich hervorgegangen und ihre Erfolge mehren sich, je stärker in der Luft die Kampftätigkeit ins Wachsen kommt.

Es ist heute schwer zu sagen, wie sich die Entwicklung der Flugzeugindustrie in Zukunft, namentlich nach Wegfall des starken treibenden Moments der kriegerischen Höchstbereitschaft, gestalten wird. Doch dürfte der Bedarf an Flugzeugen nach dem Uebergang zur Friedenswirtschaft nicht geringer werden, da der frische auflebende zwischenstaatliche Personen- und Postverkehr dieses schnellsten aller Transportmittel nicht wird entraten können. Schon heute besorgen Flugzeuge der Deffag auf einer Teilstrecke den Dienst der Postverkehrslinie Wien—Kiew. Sicherlich ist die Zeit nicht mehr allzufern, da sie nach allen Himmelsrichtungen durch die Lüfte kreuzen und insbesondere in jene Welt, deren Bedürfnisse wohl in den kommenden Jahren den Gang der österreichischen Industrie bestimmen dürften, in den Orient, enteilen werden, um das Walten moderner Technik auch dort, wo es noch im Finstern schlummert, mit dem Wunder ihrer zartschwebenden Leiber zu glühendem Leben zu erwecken.