

Ikarus sich gefesselt fühlte, als er das Geheimnis des Fluges ent-rätselt hatte und die erste Flugmaschine aus eigener Kraft sich in die Lüfte hob.

Überblickt man heute, nach dem ersten Jahrzehnt ihres Seins das gesamte Schaffen der Luftreklame, so kann man neben der allmählichen Fortentwicklung im Erfassen des Technischen von Apparat und Verwendung und über dieser rein stofflich bedingten Gliederung ganz deutlich einige große Gruppen aus der Gesamtheit der dem Luftwesen zugehörigen Werbemittel erkennen. Im Beginn der Luftheroberung gilt alle Luftreklame dem Hinweis auf die gewaltige Größe dieser Tatsache, den Flugveranstaltungen selbst und den durch sie zu Weltruf und geschichtlicher Bedeutung gelangten kühnen Piloten. Das rein Sportliche, Sensationelle, allgemein

Erregende überwiegt. Als sich das erste Staunen der im Tiefsten erschütterten Menschheit gelegt hat, als sich Flugschulen bilden und der Wettbewerb der Flugzeugfabriken einsetzt, gleitet die Luftreklame rasch vom Allgemeinen zum Besonderen. Jetzt tritt die Flugmaschine in den Vordergrund: auf ihre Eigenheiten, ihre Vorteile ist in jedem Falle nachdrücklich hinzuweisen. Doch die Entwicklung geht unaufhaltsam weiter. Eine neue Gruppe tritt neben die früheren, eine Gruppe, die größer ist, als alle vor ihr in die Erscheinung getretenen und vor allem auch reicher, sowohl im rein Zahlenmäßigen wie in den Zukunftsaussichten. Das ist die Gruppe, in der wir selbst jetzt stehen, die Zeit, in welcher das Technische am Flugzeug eine solche Vervollkommnung erfahren hat, und alle Fortschritte so sehr Allgemeingut sämtlicher Konstruktionswerkstätten und Fabriken geworden sind, daß es



Bild 3 / JULIUS KLINGER / Plakat 1910
Druck: Hollerbaum & Schmidt, Berlin

nicht mehr lohnt, sich im Wettkampf der Plakate und Anzeigen mit Einzelheiten zu brüsten, – die Zeit, in welcher nun die volkswirtschaftliche Auswirkung dieser technischen Errungenschaften in den Vordergrund tritt. Dem Flugzeug eignet heute bereits eine derartige Sicherheit und durch seine besondern Vorzüge, insbesondere die Schnelligkeit, eine darartige Überlegenheit gegenüber den bisherigen Hilfsmitteln der Fortbewegung, daß es dem Verkehr, diesem Beherrscher des innerstaatlichen Lebens und des ganzen Weltbetriebes, mit Erfolg seine Dienste anbieten konnte. Ohne die Erfahrungen einer vieljährigen, opferreichen Kriegezeit wäre dieser Fortschritt freilich kaum je möglich gewesen. Denn erst ihre riesenhaften, bis an die Grenze des Möglichen gehenden und immer neuen Anforderungen an Flieger

und Flugzeug, erst ihre schweren Opfer an Blut und Gut haben diese Fülle von Erfahrungen, diesen Grad der Sicherheit, diese Zuverlässigkeit der Konstruktion geschaffen, auf denen allein der Umbau unsres Flugwesens aus einer Waffe des Mars zu einem Werkzeug des friedlichen Merkur erfolgen konnte.

Steht auch der Luftverkehr heute noch ganz am Beginn seiner Entfaltung, ist die Beförderung von Personen, Post und Gütern mit Hilfe von Luftschiffen und Flugzeugen über die ersten Anfänge in Bezug auf feste Linien und „Flugpläne“, auf Wirtschaftlichkeit u. a. heute auch noch nicht hinausgekommen, so eröffnet sich doch gerade hier ein Arbeitsfeld von einer Weite und Schönheit, daß es einen gar nicht wundert, wenn man sieht, wie trotz aller Versuche gewisser Ententestaaten, das wirtschaftliche Leben Deutschlands auch im



Bild 4 / JULIUS KLINGER / Plakat 1911
Druck: Hollerbaum & Schmidt, Berlin