



Die Elbaue

Blätter für Sächsische Heimatkunde

„Die Elbaue“ erscheint wöchentlich. Für die Bezüher des „General-Anzeiger“ kostenfrei.
Hauptgeschäftliche: Köhlerstraße 4, Fernsprecher Nr. 6. / Schriftleiter:
L. Schmidt, Köhlerstraße-Kaasdorf.



Nr. 19. 6. Jahrgang.

Beilage zum „General-Anzeiger“

September 1929

Mit dem Flugzeug zur Ostsee.

Ein Tagesausflug Dresden—Stettin—Dresden. Von Hugo Hertwig-Großenhain.

Tempo! Tempo! Ist das Losungswort unserer Gegenwart. Auto und Motorrad kriecht. Wer's eilig hat, der fliegt. Presseleute stehen immer unter dem Triebworte Tempo, mehr als jeder andere. Drum flog ich nach Stettin. Das Auto des „Nordbayerischen Verkehrsflug“ fuhr vor. Hinein und fort! Ein junger Herr aus Frankfurt a. D. sah bereits darin. Er wollte mitfliegen bis zu seiner Heimatstadt. In den Geschäftsräumen der „Nordbayerischen“ im Fluggebäude auf dem Heller ward das Geschäftliche schnell erledigt. Vor dem großen Flugschuppen stand eine größere Junkermaschine und die kleine D 1926, die „Sachsen II“ Typ Messerschmidt, von der die Linie Dresden—Stettin besolzen wird. Einen neuen Propeller hatte sie in der Morgenfrühe des Mittwoch erhalten. Ihn auszuprobieren flog der Pilot eine Runde. Dann rollte das Flugzeug vor und wir beiden Flugpassagiere verstaute uns in der vierstigen Kabine, während die mitzunehmende Post in besonderem Raume hinter uns unter Verschluss gebracht wurde. Linksseitig zwischen den Fenstern der Kabine hing ein Kästchen mit den fenchtlichtdichten Pergamentbeuteln für Luftkrank, die hin und wieder doch recht gute Dienste leisten mögen, an diesem Tage aber keine Verwendung fanden. Ein weiteres Kästchen hing dort mit Watte, um die Ohren unempfindlich zu machen für die vom Motor und Propeller ertönenden Geräusche. Der Motor hob an sein Lied im Takte zu singen. Der Propeller kreiste und brauste. Der Flugpoltzist senkte die blaue Startflagge, das Flugzeug rollte, löste sich vom Boden und schwebte auf zum Fluge nach Stettin.

Die Morgenluft war noch düstlich, das Blickfeld daher beschränkt. Aber doch boten sich für die Augen immer wechselnde Eindrücke. Ueber Wälder flogen wir. Auf den Feldern standen zum Teil noch Getreidepuppen, wohlauflamarschiert in Reih und Glied. Wenn die Landwirte es selbst sehen könnten, wie der Aufbau der Puppen,

sobald er einigermaßen systematisch erfolgt, von oben ausschaut. Oftmals meint man, es müßte dabei nach Schönheits-Gesichtspunkten gearbeitet worden sein. Ein Flugzeug begegnete uns. Es flog tiefer als wir, die wir in etwa 500 Meter Höhe waren. Die Sonne schien. In unserer Kabine wurde es warm, obwohl es leise durch das eine Fenster pfiff, dessen Scheibe von dem dazu bestimmten Gummi zug nicht mehr fest geschlossen gehalten wurde.

Schon kam Cottbus in Sicht, unsere erste Zwischenstation. Der dortige Flugplatz ist schon etwas ausgebaut. Aber sein Gelände... Rumpeldi, rumpeldi hopp-lalal rollte das Flugzeug darüber hinweg. Dies Fluggelände „hat es in sich!“ Eine Schulkasse hatte des Kommens des Flugzeuges geharrt. Die Kinder freuten sich, ein Luftfahrzeug einmal in solcher Nähe betrachten zu können. Die Posttasche wurde gepackt und verstaute. Dann rollte das Flugzeug erneut mit rumpeldi, rumpeldi, hopp-lalal, bis es sich vom Boden löste und zu schweben begann. Cottbus blieb rechtsseitig in der Richtung des Fluges. Wir flogen nicht über die Stadt hinweg. Ein eigen Bild, drunten auf dem Erdboden, auf den Wiesen und Feldern und Wäldern huschte der Schatten unseres Flugzeuges. Und wie rasch segte er. Daran ließ sich erkennen, welche Eigengeschwindigkeit das Flugzeug hatte. Als das Flugzeug eine Kurve machte, schien es, als ob der Schatten das Flugzeug fangen wollte. Eine ganz eigenartige Erscheinung. Ueber die großen Seen von Peitz, Otterndorf, Müst nahm das Flugzeug seinen Weg. Ein schönes Bild drunten. Zahlreiche Inseln und Inselchen mit reichem grünen Busch. Die Luft war mit dem Steigen der Sonne etwas bewegter geworden. Das Flugzeug schaukelte. Da machte sich mehrfach das bekannte Krabbeln von unten herauf bemerkbar. Doch so schnell wie es gekommen, war es auch wieder vorüber. Große Wiesenstrecken

lagen unter uns. Dazwischen kleine Getreidestücke, auch in ganz schmalen Streifen. Der Lauer'sche Forst mit seinem prächtigen Waldbestand wurde überquert. Von stillen Wanderwegen wird er durchzogen, hin und wieder taucht eine verborgen liegende Blumenwiese auf.

Guben war unser nächster Flughafen, in dem wir landen mußten. Es herrschte nur schwacher Bodenwind. Das zeigte der Rauch vom Landungsfeuer. Auch hier einiges hopp-lalal beim Landen, aber den Sicherheitsgürtel umschnallen, wie das jedem Passagier für den Start und zur Landung angeraten wird, machte sich nicht nötig. In Dresden waren wir mit 20 Minuten Verspätung gestartet, in Guben kam unsere „Sachsen II“ mit nur 3 Minuten Verspätung an, 17 Minuten hatte der Fahrer bereits eingeholt. Er war eben Tempo geflogen. Wie in Cottbus, so ist auch in Guben der Name des Flughafens in großen Buchstaben auf dem Dache des Fluggebäudes zu lesen. Das sollte auch in anderen Orten der Fall sein, es würde sehr zur Fliegerorientierung dienen. Angeregt ist dies aus der Fliegerwelt schon lange. Durchgeführt nur ganz wenig.

Der Pilot steuert auf Cunersdorf, den ehemaligen Exerzier- und jetzigen Flugplatz von Frankfurt a. D. zu. Kleine Fähnchen mit weiß-roten Vierecken markieren den Landungsplatz. Mein bisheriger Fluggenosse war hier am Ziel, stieg aus, dafür wurden von hier ab ein Frankfurter Fabrikbesitzer und eine Dame Teilnehmer der Flug-Schicksalsgemeinschaft. Die Dame war jung und hübsch. Man vermochte es ihr nicht anzusehen, daß sie schon Schwiegermutter war, doch sie wurde von der Tochter und dem Schwiegersohn zu ihrer ersten Reise durch die Luft zum Flugplatz gebracht. Der Schwiegersohn knipste den historischen Moment! Etwas Angst, ein wenig Herzpuddern hatte die Dame, aber sie war