



Belastungsprobe der Flügel des Rohrbach Romar-Großflugzeugs mit 93 Mann Phot. Rohrbach Metall-Flugzeugbau

Schicksals werden immer wieder einmal alle Berechnungen über den Haufen werfen, dem Zufall, der höheren Gewalt sind sie alle unterworfen und werden es immer sein. Straßenbahn und Auto, Eisenbahn und Flugzeug. Gleichwohl, wer heute nach Königsberg reisen will, wird nicht die Postkutsche aus der Vergangenheit zurückrufen, nur weil vor einigen Tagen ein Eisenbahnzug entgleiste; wer vom Zentrum zur Peripherie der Stadt will, wird nicht zu Fuß wandern, weil kürzlich ein Auto oder eine Straßenbahn einen Unfall erlitt. Warum? Weil das Publikum auf diese Verkehrsmittel, die seit langen Jahren fest in seinem Bewußtsein verankert sind, angewiesen ist durch die Forderungen des täglichen Lebens.

Nicht so bei dem Verkehrsflugzeug. Nur für einen verhältnismäßig geringen Prozentsatz ist das Luftreisen zur Notwendigkeit geworden. Die meisten haben den Durchschnittsrhythmus ihres Reiselebens von 60 Kilometer in der Stunde noch nicht auf 180 Kilometer umgestellt. Sie fliegen, weil sie wollen, nicht weil sie müssen. Noch ist das Flugzeug nicht in vollem Maße ein der Sensation entkleidetes Verkehrsmittel geworden. Noch verbindet der Laie mit dem Begriff „Flug“ etwas Ungewohntes. Und darum, weil die Handelsluftfahrt für den größten Teil der Reisenden noch nicht zur Selbstverständlichkeit geworden ist, haften Meldungen über Flugzeugunfälle nachhaltender im Gedächtnis.

Tatsächlich beweist aber die Statistik, daß das Verkehrsflugzeug in der

Sicherheitsfrage nicht hinter den Erdverkehrsmitteln zurücksteht. Im Jahre 1926 ereignete sich im Passagierdienst ein einziger tödlicher Unfall, 1927 kamen zwei derartige Unfälle vor, und im laufenden Jahre sind ebenfalls zweimal Passagiere eines Flugzeuges der Deutschen Luft Hansa ums Leben gekommen. Dabei hat sich der Betrieb in der letzten Zeit ganz außerordentlich erweitert. Während z. B. 1926 rund 56 000 Personen befördert wurden, waren es 1927 rund 103 000, und 1928 hat bisher eine weitere prozentuale Steigerung gebracht.

Das günstige Ergebnis ist die Frucht der Bemühungen aller am Luftverkehr beteiligten Stellen, die man zweckmäßigerweise in zwei Gruppen gliedert: in die personelle und materielle Lösung des Sicherheitsproblems.

Das Material, das für die Flugzeuge verwendet wird, unterliegt in der Fabrik den genauesten Festigkeits- und Leistungsuntersuchungen. Jede Flugzeugbaufirma weiß, welch gewaltiger Prestigeverlust mit einem Unfall des eigenen Fabrikats verbunden ist, und richtet hiernach ihre Maßnahmen ein. Ob es sich um die Zelle oder um den Motor handelt, beide haben so viel Prüfungen abgelegt, bevor das startbereite Flugzeug auf dem Werkflugplatz die Nase gegen den Wind drehen darf, daß nach menschlichem Ermessen ein Unfall ausgeschlossen ist. Diese Prüfung erstreckt sich bis in die kleinsten Teile. Jede Schraube, jeder Draht wird untersucht, bevor der Pilot in den Führersitz steigt.