

Die Flugkapitäne des Königsberger Nachtexpress



Joseph Funk



Helmut Balz



Gustav Babekuhl



Otto Brauer

Zum Nachtstart fertig – Klötze weg!

Nachtflugleiter Otto Wieprich:

Mein Dienst in Tempelhof

Mein Dienst beginnt um 20 Uhr, also zu meiner Zeit, wenn das Eintreffen nur weniger Verkehrsmaschinen noch aussteht. Diese zu überwachen, sie bei schlechtem Wetter richtig in den Hafen „einzulotsen“, ist meine erste Aufgabe. Dazu gehört auch die Vorbereitung der Nachtbefeuerung und Aufstellung der Landelichter. Während des Aufenthalts der aus Frankfurt a. M. und Rotterdam eingetroffenen Passagiere, die mit der Nachtmaschine nach Königsberg, Moskau bzw. Leningrad weiterreisen wollen, werden die Wettermeldungen von der Königsberger Strecke entgegengenommen. Es folgt eine Beratung der Wetterlage mit den Meteorologen und den Piloten. Bei sehr schlechten Witterungsverhältnissen werden zu den Meldungen der Wetterstationen auf den über die Strecke verteilten Hilfslandeplätzen noch Angaben der Postämter eingeholt. Sodann wird alles zum Start um 23 Uhr klargemacht.

Schon rollen Taxen vor, Passagiere steigen aus. Verwöhnt durch die Eisenbahn, sind die Fluggäste meistens enttäuscht, daß die Luft Hansa für die Nachtflugstrecke keine Schlafwagen eingestellt hat. Vor etwa zwei Jahren hatten wir ein Schlafkabinenflugzeug, versuchsweise im Betrieb, doch wurde von der Schlafgelegenheit niemals Gebrauch gemacht, da die Flugdauer durchschnittlich nur 3 bis 4 Stunden beträgt.

Die Vorbereitungen zum Start sind getroffen, die Uhr ist inzwischen auf 22½ vorgerückt. Wenige Minuten noch und die Passagiere werden durch den im Mitropa-

Restaurant aufgehängten Lautsprecher zum Einsteigen aufgefordert. An der Flugsteigsperrre wiederholt sich das Abschiednehmen. Nur eine Minute noch. Die Motore laufen energischer. Einen Augenblick Stille. Die Klötze werden entfernt. Die Räder sind frei. Der Luftpolicist gibt das Zeichen zum Abrollen. Das Flugzeug rollt, hebt sich, schwebt und entschwindet, noch einmal eine Platzrunde fliegend aus Sicherheitsgründen. Zum Zeichen, daß alles in Ordnung ist an Bord, läßt der Führer dreimal den Scheinwerfer aufleuchten.

Jetzt beginnt der interessanteste und verantwortungsvollste Dienst des Nachtflugleiters: die Ueberwachung des fliegenden Flugzeugs. Die Funkstation des Flughafens Königsberg erhält ein Telegramm mit Angabe der Startzeit, der Besatzung und der Zahl der Passagiere. Flugzeug und Funkstation treten miteinander in Verbindung. Nach dem Start eingegangene Wettermeldungen werden der Besatzung des Flugzeugs sofort auf funktelegraphischem Wege mitgeteilt.

Während noch die Maschine nach Königsberg in der Luft hängt, müssen Vorbereitungen getroffen werden für den Start des nächsten Flugzeugs, der Post- und Frachtmaschine nach London und Paris, die um 0,45 Uhr Berlin verläßt. Neue Aufgaben warten: Das Einholen der Wetternachrichten für die Nachtstrecke Hannover—Malmö. Die Arbeit reißt nicht ab bis zum späten Morgen, wenn der Tagflugleiter erscheint.