

Aus Im Flug über ein halbes Jahrhundert 1942 von Richard Dietrich

Richard Dietrich (1894-1945, deutscher Flugzeug-Konstrukteur und Unternehmer)

Erster Nachkriegsflugtag in Mannheim

Der Plan einer Flugveranstaltung zur Weckung des Fluggedankens in der Bevölkerung nahm im Herbst 1919 greifbare Formen an. Aber was konnte ich meinem Publikum außer einigen Starts und Kurven mit der LVG C VI bieten? Kunstflugtaugliche Maschinen, etwa einen Fokker D VIII, waren ja nicht mehr da. Dann kam eines Tages ein junger Mann zu mir und erklärte, er möchte gerne am Schaufliegen als Trapezkünstler teilnehmen und packte Photographien und Zeitungsausschnitte aus, die von einer ähnlichen Veranstaltung der „Balug“ (Badische Luftverkehrsgesellschaft) in Baden-Oos stammten. Es war dies Fritz Schindler, der „Verächter des Todes“, wie er sich nannte. Ich ging auf das Angebot ein, denn ich mußte ja schließlich etwas Neues bringen. Schindler nun sollte dieser „Kassenmagnet“ sein. Am 11. und 12. Oktober (1919), einem Samstag und Sonntag, sollte der Flugtag steigen. Vor Schindlers „Weltattraktion“ ließ ich eine „Luftpantomine“ vom Stapel, betitelt: „Eine Entführung oder die Hochzeit im Flugzeug.“

Personen: Rentier Icks, seine Frau - Amalie, seine Tochter - ein Freier - ein Flieger - Freunde und Bekannte der Familie Icks

Ort der Handlung: im Garten der Familie Icks.

Zeit 1930 (!!)

Inhalt: (bitte um Mitgefühl)

Familie Icks verbringt ein gemütliches Kaffeestündchen in ihrem sonnigen Garten, der dicht neben dem Flugplatz liegt. Ein Freier erscheint mit Blumen bewaffnet und wirbt um die Hand der Tochter. Amalie lieäugelt aber mehr mit dem Flieger, der in der Nähe seinen Flugapparat zum Aufsteig fertigmacht. Beim Anblick des Flugzeugs faßt sie einen abenteuerlichen Plan.

Während der Freier sich mit den Eltern in ein Gespräch vertieft, benützt Amalie die Gelegenheit, um unbemerkt zu entkommen. Mit Koffer und Hutkasten eilt sie davon. Ihr Flieger hat den Vorgang beobachtet und ist auch gleich im Bilde. Die Maschine ist gerade startfertig und rasch entschlossen steigen beide ein. Der Motor brummt. Bestürzt eilen die Alten und der Freier zum Garten hinaus und auf den Riesenvogel zu, um ihn festzuhalten. Zu spät. Schon braust das Flugzeug über den Rasen und hebt sich zur abenteuerlichen Fahrt. Große Aufregung. Der hinters Licht geführte Freier ist beim Festhalten am Rumpf hängengeblieben und wird mit in die Luft geschleppt. In schwindelner Höhe zappelt er in tausend Ängsten zwischen Himmel und Erde.

Pause.---(Im Programm stand: Ein Tag später)

Kummerbeladen sitzen Rentier Icks und Frau wieder im Garten und brüten über dem Schicksal der Tochter. Plötzlich erscheint am Horizont ein Flugzeug, das sich in schönen Soiralen der Erde nähert und landet. Ein Pärchen in Frack, Seide und Schleier steigt aus der Maschine. Frau Icks werkennt ihre Tochter und eilt auf sie zu. Amalie und ihr Flieger stellen sich aber diesmal als neugebackenes Ehepaar vor. Man hatte sich in einer entfernten Stadt trauen lassen. Unter den Klängen: „Wer uns getraut...“ werden das junge und alte Paar von Freunden und Bekannten beglückwünscht.

Aus!

Soweit das Manuskript. Die Ausführung sah folgendermaßen aus: Rennwiese, 11. Oktober 1919, nachmittags drei Uhr.

Anwesende: zehntausend Zuschauer, eine kriegsstarke Regimentskapelle, ein LVG-Doppeldecker, der Freier (Fritz Schindler), ich, der Flieger, sowie Amalie nebst Anhang. Statt sonnen im Garten, regnete es schon stundelang Bindfäden.

„Amalie,“ meine Käthe aus Berlin, hatte in der Eile den besonders angefertigten Brautschleier vergessen, der dem „Hochzeitsflug“ seine Note geben sollte. Hilfsweise wurden beim alten Schenk im Rennwiesen-Restaurant eine Gardine abmontiert, die ihren Zweck ebenso erfüllte. Drei Uhr dreißig. Die Musik zog sich wegen zunehmenden Regens unter die gedeckten Tribünen zurück und intonierte zum dritten Male das „lockenköpfchen. Intermezzo“, das sie zur musikalischen Untermalung der „Trgödie“ gewählt hatte. Ungeduldig warteten Rentier Icks und seine Frau

(Hermann Treubisch und Emma Schönfeld vom National-Theater Mannheim) auf das Zeichen des Beginns. Ich klatschte mit der Hand auf die Backbordwand des Rumpfes. Das war das Zeichen zum Anfahren. Alles ging gut, bis auf den technischen Teil der „Entführung“. Als sich nämlich Fritz Schindler als Freier mit Todesverachtung auf die Maschine stürzte, um sie oder sich seitlich am Rumpf festzuhalten, merkte ich, dass das Seitenruder nicht mehr reagierte. Ich glaubte, dass dieser Fehler sich mit zunehmender Fahrt von sich selbst beheben werde. Statt dessen legte sich die Maschine knapp fünf Meter überm Erdboden auf die Seite und schlug mit mordsmäßigem Krach auf ein Hindernis, das sonst die Rennpferde mit Eleganz überspringen pflegen. Bruch! Im nächsten Augenblick war der Rennplatz von Menschen übersät. Was nun?

Ich kam mir vor, wie Direktor Stiese im „Raub der Sabinerinnen“, schickte schnell einem Boten zur Kapelle, bestellte die Ouvertüre aus „Eine Nacht in Venedig“ und ließ die Kiste abschleppen. Ein stimmkräftiger Kamerad der „Fliegergruppe Mannheim“ verkündete dem Publikum das Ende der Veranstaltung und erklärte, daß die Eintrittskarten ihre Gültigkeit auch für den Sonntag behielten. Das wirkte beruhigend, niemand verlangte sein Eintrittsgeld zurück. Nun konnte ich in Ruhe meinen Bruch untersuchen. Es sah zunächst trostlos aus. Propeller kaputt, Achse verbogen, Randleiste gebrochen und einige Rippen geknickt. Ich hatte die Hoffnung aufgegeben, am nächsten Tag wieder fliegen zu können, denn Ersatzteile waren so schnell gar nicht zu beschaffen. Von meiner Wohnung telephonierte meine Kameraden in ganz Deutschland herum, wo sie nur irgendeine startbereite Maschine vermuteten. Aber ohne Erfolg. Die „Balug“ in Baden-Oos wollte zwanzigtausend Mark Bruchkaution deponiert haben.

Ich legte mich erst einmal eine Stunde aufs Ohr. Ruhe konnte ich aber nicht finden. Im Vorzimmer telephonierte die Freunde noch immer mit Rumpler-Augsburg, mit der Luftreederei-Berlin und schließlich mit einer Schweizer Gesellschaft. Alles vergebens, es standen keine Maschinen zur Verfügung. Gegen elf Uhr aber verließen die Freunde mein Haus. Ich stand auf, zog mich an und setzte mich grübelnd auf die Bettkannte. Es war ganz still und dunkel um mich. Ich wünschte, es hätte einen Knall gegeben und ich wäre aus einem Traum erwacht, der schrecklich, aber eben nur ein Traum gewesen. Leise öffnete sich die Tür. Meine Käthe stand vor mir und setzte sich neben mich. Wir schwiegen lange. Dann legte sie ihren Kopf an meine Schulter und flüsterte jene Worte, die einst eine königliche Frau stark gemacht hatten: „Wer nie sein Brot mit Tränen aß, wer nie in kummervollen Nächten...“. Ich küßte sie, denn solch lieben Worte hatte ich nicht erwartet, zumal ihr doch eigentlich unsere Bruchlandung noch in den Gliedern stecken mußte.

Die Gedanken an den nächsten Tag, an dem vielleicht vierzigtausend Mannheimer zur Rennwiese pilgerten, ließen mir aber keine Ruhe. Mitten in der Nacht klopfte ich an die Tür eines mir bekannten Schreinermeisters. Zum Glück brannte noch Licht in der Werkstatt, denn er war Nachtarbeiter. „Fend“, sagte ich, „sie müssen mir helfen. Ich habe Bruch gemacht. Wenn es klappt, daß meine Maschine wieder startbereit ist, haben sie einen halben Wochenlohn verdient.“ Fend war sofort dabei, ich hatte es gewußt. Schnell wurde ein Taxi genommen und zur Rennwiese gefahren, wo der lädierte Vogel stand. Während ich den Propeller abmontierte, nahm er die Maße der beschädigten Rippengurte und des Randbogens. Zum Schluß baute er auch noch die Fahrgestellachse aus. Gegen drei Uhr Morgens waren Propeller und Randbogen in der Werkstatt schon unter den Leimzwingen. Für die geknickten Rippen wurden Escheleisten, die Verstärkungsgurte oberhalb der Stoffbespannung, gehobelt, die einzige Möglichkeit einer Rippenreparatur ohne weitere Beschädigung der Flügelhaut. Nur das Ausrichten der dickwandigen Stahlrohrachse war noch ein Problem. Fend unterschätzte das Material und wollte die Achse auf der Hobelbank geradebiegen. In der Nachbarschaft wohnte aber ein Schlossermeister und er besaß zu meinem Glück eine Spindelpresse. Mit List und Tücke verschaffte ich mir den Schlüssel zur Werkstatt, weil der alte Eisenknecht sonntags seine Ruhe haben wollte. Kurz und gut, bis zu Frühstück war die Achse wieder gerade wie ein Lineal. Mut und Zuversicht waren längst wieder auf meiner Seite und dazu das herrlichste Sonntagswetter, das ich mir um Fliegen wünschen konnte. Um elf Uhr war die Maschine fertig. Fend hatte seine Sache gut gemacht. Jetzt hieß es zum Probeflug starten. Fend wollte mitfliegen, aber ich redete es ihm aus. Der Probeflug klappte. Die Tragflächen standen wie ein Guß, Kurz nach zwei startete ich zum zweiten Male. Auf den Zufahrtsstraßen zur Rennwiese und auf dem

Neckardamm marschierten die Menschenmassen heran. Gerüchte von einem Ausfall des Schaufliegens hatten sich am Vormittag herumgesprochen. Ich überflog also die Stadt in geringer Höhe, damit überall das Motorengeräusch zu hören war.

Als ich Punkt drei wieder landete, waren die Tribünenplätze und gegenüberliegende Neckardamm schwarz von Menschen. Die Kapelle spielte einen Tusch, die Stimmung war wieder da, und es klappte alles wie am Schnürchen. Die „Hochzeit“ startete diesmal ohne Hindernisse und die „Freunde“ in Gehrock und Zylinder präsentierten sogar einen echten Rosenstrauß. Eifrig spielten die 110er ihre Märsche. Dann startete ich mit Fritz Schindler und meinem Monteur zum Flug mit seil-schwingendem Trapez. Es ist ein eigenartiges Gefühl für den Flugzeugführer, wenn jemand über Bord der Maschine steigt und sich am Strick fünf Meter herunterläßt. Die Geschwindigkeit mußte dabei so vermindert werden, daß die Maschine bedenklich zu wackeln begann. Im stillen dachte ich, lieber zwei Stunden im Flakfeuer, als solche Viertelstunde. Der besseren Wirkung wegen mußte ich zwischen fünfzig und achtzig Meter bleiben, und die Fahrt durfte hundert Kilometer in der Stunde nicht übersteigen, damit mein Akrobat nicht mit dem Sporn in Berührung kam, denn so schneller die Maschine flog, um so flacher wurde die Parabel des bemannten Trapezes. Kurz und gut, ich glaube, ich habe am Steuer mehr Fracksausen ausgestanden, als Schindler und das ganze Publikum zusammen. Darum war ich froh, als endlich das Zeichen zum Landen heraufgegeben wurde. Vorsichtshalber schielte ich aber nach hinten, um zu sehen, ob Schindler auch tatsächlich wieder in der Maschine saß. Nein!

Er hing an den Fäusten meines Monteurs außen an der Backbordwand, blutete aus Mund und Nase, und machte keine gute Figur. „Landen, landen!“ brüllte Schindler, der sich keine Minute länger halten konnte. Ich setzte dann so vorsichtig und langsam wie nur möglich auf. Der Beifallssturm der Fünfzigtausend übertönte selbst das Geräusch des Motors, als wir den Zuschauerplätzen entgegenrollten. Siegesbewußt saß Schindler jetzt auf dem Rumpf, wie ein Sonntagsreiter auf einer Remonte.

Niemand hatte die Gefahr bei der Landung bemerkt. Hunderte von Händen beglückwünschten das waghalsige Kerlchen und so fand der erste Nachkriegsflugtag in Mannheim sein gutes Ende. Daß auch französische Beobachter in Zivil erschienen waren, erhöhte die Kasseneinnahmen um ein paar Märkelchen, sonst nahm niemand von diesem Besuch Notiz.