

Zum Geleit!

Am 17. Juli 1909 schob man aus einem Schafstall auf dem „Hangeler Exerzierplatz“ eine „Flugmaschine“ und an den Tragflächen des motorlosen Doppeldeckers, der schon wenige Tage später einen Trümmerhaufen bildet, stand der Tertianer Albert Sonntag.

Seit diesem eigentlichen Geburtstage des „Flughafen Hangelar“ bedeutet das Leben dieses Mannes Werbung für die deutsche Luftfahrt: Zuerst als „Jungflieger“ im „Flugmodell-Club“, zeitweise zusammen mit dem Bonner Altersgenossen Gerhard Fieseler, heute mehrfacher deutscher Kunstflugmeister, dann vom ersten bis letzten Kriegstage bei der Luftschiffertruppe. In der noch schwereren Nachkriegs- und Besatzungszeit war er unter seinen unermüdlichen Freunden Peter Kalt, Hans Nowack†, Erich Paffrath, Karl Birneburg und Hans Wißkirchen die treibende Kraft und seit dem Abzug der Besatzung ist er mein Sachbearbeiter für Luftfahrt, des „Luftverkehr Siebengebirgsflug“ innerhalb meiner Verkehrsdezernate.

Der Flughafen Hangelar, durch Herrn Sonntags Pionierarbeit „der Sportflughafen des Westens“, mit allen Flugsportgrößen unserer Zeit am Start bei seinen glänzenden Flugtagen, wurde gekrönt von der unvergesslichen Landung des „Graf Zeppelin“ am 22. April 1930 vor mehr als 100.000 Zuschauern.

Unzählige Flugfreunde gewann Sonntag durch Wort und Schrift, insbesondere durch seine zahlreichen Werbevorträge für die deutsche Luftfahrt und fand endlich durch die Einladung zur Südamerikafahrt mit dem „Graf Zeppelin“ eine Anerkennung für seine jahrzehntelange vorbildliche Tätigkeit.

Möge das vorliegende Schriftchen weitere Freunde und Gönner der deutschen Luftfahrt beschenken und nicht zuletzt – unserem „Flughafen Hangelar“.

Kotschenreuther

Generaldirektor der Verkehrsbetriebe von Bonn und Umgebung





Vorwort des Verfassers

Ein bekannter Flieger sagte mir mal, er stelle sein Schrifttum und seine Vorträge ein, denn das immer wiederkehrende Herableiern des Erlebten, vielleicht auch ungewolltes Ausschmücken zum notwendigen Publikumserfolg, nehmen ihm so viel von gekosteter Schönheit weg, dass er lieber auf alles verzichten möchte.

Dass er recht hat, ist nicht abzustreiten, ob es aber berechtigt ist, kein großes Erleben für sich zu behalten, Zehntausenden, die sich nach einem kleinen Prozentsatz der Erlebnisse sehnen, das vorzuenthalten, möchte ich bezweifeln, abgesehen davon, dass der Luftfahrer noch eine besondere Verpflichtung zur Werbung hat.

Aus beiden Standpunkten ziehe ich die goldene Mitte: Was ich erlebte und sah (und auch fotografierte), habe ich sozusagen stehenden Fußes notiert, in kurzen Abständen aus meiner „Klein-Adler“ herabgetippt und beim Abschluss auch bewusst auf eine stilistische Durcharbeitung, Gruppierung und schöne Worte verzichtet. Zeitungsdeutsch würde es mein alter Professor nennen! Und so seien diese Reiseerlebnisse ohne jedwede Abänderung, Verschönerung und Verbesserung der Öffentlichkeit übergeben. Ich habe keine Lust, jeden Abend in anderer Gesellschaft oder an Stammtischen meine Kapitel abzuleiern und auch keine Zeit, ein formvollendetes Buch mit recht vielen schönen Redewendungen zu schreiben. Auch kein abschließendes Urteil und vor allem keine Kritik über Brasilien habe ich abgegeben, sondern nur niedergelegt, was ich in vierwöchigem Aufenthalt in Brasilien gehört und gesehen habe.

Der teilweise aus einem Abdruck in der „Deutschen Reichszeitung“ stehen gebliebene Drucksatz wurde benutzt, denn billig, billig musste das Schriftchen werden, damit von dem Erlös möglichst viele Freiexemplare an Jungflieger und Interessenten verteilt werden können. Aus dem Entgegenkommen des Luftschiffbaus Zeppelin möchte ich persönlich kein Geschäft machen.

Unter all' diesen Einschränkungen und Voraussetzungen entstand dieses kleine Büchlein mit dem Hauptzweck meiner Aufzeichnungen: ein lebendiges und vor allen Dingen wahrheitsgetreues Bild der großen Reise festzuhalten und damit

für die deutsche Luftfahrt zu werben.

Albert Sonntag

Bonn, im Mai 1932





Vorbereitungen und Abschied

„Albert ... Albert – ach die Verständigung ist so schlecht – Albert, verstehste, Du fährst mit, – ja – nach Südamerika, der Doktor hat das soeben entschieden, heute Nachmittag bekommst Du ein Telegramm – und morgen früh einen Eilbrief, da steht alles drin – besorg Dir schon einen Pass mit Daumenabdruck – ich bin ja so glücklich, dass Du mich begleitest.“

„Vielen herzlichen Dank, lieber alter Herr“ kann ich nur noch herausbringen. (Trotzdem es so viele Doktoren im Luftschiffbau gibt. „Der Doktor“, das ist Dr. Eckener und „Der alte Herr“, das ist Prof. Milarch, der Begründer aller Bonner Luftfahrt, dessen erster Vortrag im *auditorium maximum* der hiesigen Universität am 28. April 1909 mich für immer für die Luftfahrt fesselte.)

Und nun geht das Rennen los, eine Mobilmachung ist nichts dagegen. All' die Bescheinigungen und Ausweise, das ist kaum aufzuzählen. Der Nachweis meiner tatsächlich erfolgten Geburt ist nach Vorlage des Familienstammbuches, zudem als mehrfacher Familienvater, ziemlich leicht erbracht; aber das Führungszeugnis hält schon schwerer, insbesondere der Nachweis, dass man keine silbernen Löffel gestohlen hat, denn wer in den letzten 5 Jahren vorbestraft ist, kommt nicht ins gelobte Land nach Amerika hinein. Stundenlang laufen meine Frau und ich zwischen den einzelnen Büros hin und her, trotzdem man es uns so leicht wie möglich gemacht hat. Auf dem vorgeschriebenen Instanzenwege wäre es überhaupt nicht möglich, all' die Papiere für eine „Weltreise“ binnen 3 Tagen aufzubringen. Mit dem Pass geht's schon an und für sich rasch, dann aber noch der Daumenabdruck. Also herauf zur Kriminalabteilung, den Daumen über einen mit Druckschwärze beschmierten Stein gewälzt und dann auf das Papier getupft. Noch zweimal zurück, denn der Daumenabdruck muss polizeilich bescheinigt werden, schließlich fehlt noch der Stem-

pel. So, nun wäre der Pass fertig, Personalien nochmal überprüft, Frau und Kinder sind nicht mit aufgeführt, da sie nicht mit herüberfahren – wird mir gesagt. „Also könnten Sie sich drüben mal so ein wenig verheiraten, ohne aufzufallen“, sagte der Kriminalbeamte. Und nun zeigt er mir noch so allerhand Interessantes, Steckbriefe, Fotos vom Durbuscher Mordfall und internationalen D-Zugdieben. Gips-Fußabdrücke, alles soll ich sehen, Kinder, es ist ja so interessant, aber ich stehe auf heißen Kohlen. Später mal, wenn ich wieder zurück bin, dann will ich ihm dafür auch unseren Flughafen Hangelar und seine Flugzeuge zeigen. – Weiter zum Kreisarzt, vorne und hinten muss ich mich impfen lassen, das verlangt man drüben ganz besonders streng, wenn ich auch der Überzeugung bin, dass nach ca. 35-maliger Kriegsimpfung nichts mehr „anschlägt“. Eine Bescheinigung der Anstellungsbehörde, dass ich in Verdienst und Arbeit bin und drüben auf keinen Posten reflektiere, ist rasch da, wieder polizeiliche Beglaubigung. Und immer wieder Gebühren, 3 RM., 6 RM., 10 RM. und noch mehr. Mein Urlaubsgesuch ist raschestens erledigt, da der seit 2 Jahren aufgelaufene Urlaub Gott sei Dank noch nicht „abverdient“ ist. Schließlich ist ein ganzer Packen Post, den ich nach Köln zum nächsten Zug bringe, nach Hamburg zum brasilianischen Konsulat, wieder 11 RM. – Und dann die Lauferei durch die Geschäfte, weiße Anzüge, leichte Wäsche, Schillerkragen und Gott weiß was für Kleinigkeiten fehlen noch; hundmüde hinke ich zu Hause in meinen Schreibtischsessel. Aber da schrillt auch schon das Telefon, gute Freunde, die teils aus Spaß, teils im Ernst fragen, ob ich sie nicht mitnehmen könne: als Gepäckträger, Laufburschen, Damen als Telefonistin oder – „Klapperschlangen“, eine meint sogar offenherzig, ich führe mit, selbst als – Klosettfrau! Ich kann nur sagen, ich armes Würstchen bin ja selbst froh, dass ich „mitgenommen“ werde.

Unser „gutes Zimmer“ wird zum Heerlager, alles wird auf Tischen und Stühlen zusammengelegt, was irgendwie brauchbar und unentbehrlich erscheint. Dann kommt die letzte Auslese. Am meisten ins Gewicht fallen natürlich die Lichtbilder, denn damit sollen wir ja drüben arbeiten. – Abends „Familienrat“. Sollen wir's unserer alten Mutter sagen, nein, lieber erst, wenn ich erst gut





drüben wäre. Ich protestiere, unsere Mutter hat so viel im Kriege um uns gebangt, ist vor Jahren als 70-Jährige noch mitgefliegen, da kann sie nur die nackte Wahrheit vertragen. Seht ihr nicht, wie sie im Haus herumschleicht und uns misstrauisch beobachtet, sie ahnt, dass etwas Besonderes im Hause vorgeht. So sagen wir es ihr denn und sie ist ganz einverstanden. – Immer noch, bis in die späte Nacht hinein hat das Telefon, Gott weiß, wie viele Bekannte ich habe, viele ehrliche Glückwünsche und alle wollen sie recht viele seltene Freimarken haben. Ich rechne mir kurz vor der Abreise aus, dass ich mehr an Postkarten verschreiben müsste, um allen Wünschen nachzukommen, als ich überhaupt an Reisegeld mitnehmen kann.

Die Abreise rückt immer näher, viel zu wenig Zeit bleibt übrig für die Familie und schließlich ist es doch eine Erlösung als der D-Zug einläuft; kurzer Abschied, der Zug rollt ab, winken, winken ... es geht nach Südamerika! Am Bahnübergang der Poppsdorfer Allee rufe ich noch einen Bekannten an, ich zünde mir eine letzte „Bonner Husar“ an; draußen wird's immer dunkler, bei einem Glase Bier im Speisewagen werde ich wohl die innere Ruhe wiederbekommen. Ein Herr versucht, mit mir ins Gespräch zu kommen – und ich könnte ihm doch so viel erzählen, aber ich will nicht. Die Abteile sind dicht gedrängt, zwar nebenan ist Platz, da sitzen nur drei dunkle wilde Gestalten, Kroaten, die auf Italien schimpfen; keiner wagt sich hinein, man bleibt lieber draußen im Gang auf den Koffern sitzen. Gegen Nacht steigen nette Skihaserl zu, sie wollen zum verlängerten Wochenende. Von Bruchsal bis Ulm löse ich zweiter nach, um langausgestreckt schlafen zu können. Im Ulmer Bahnhof treffe ich bei einer Tasse Kaffee einen Euskirchener Holzhändler, die heimische Sprache mit dem Eiseler Einschlag tut einem richtig wohl. Leider geht's nur im Bummelzug weiter, dann und wann schlafe ich wohl ein bisschen, nun kommen wir am Löwentaler Flughafen vorbei mit der neuen großen Luftschiffhalle für den späteren Verkehrsbetrieb, während Friedrichshafen-Riedle Park mit seiner neuen Halle dem Baubetrieb vorbehalten ist.

Friedrichshafen Stadtbahnhof!! Der Dienstmann kennt seine „Stammgäste“, wortlos greift er nach meinen Koffern, er weiß, wo

es hingeht. Knapp bin ich im Quartier, da ruft auch schon der alte Herr an, er ist schon im Luftschiffbau. Kaum finde ich Zeit, mich etwas zu waschen, dann stehe ich vorm Außenpfortner, der mich aber auch sofort wiedererkennt. Von hier sind's 800 Meter zum Innenpfortner, jeder einzelne Passant wird telefonisch weitergemeldet, dann erst kommen die verschiedenen Haus- und Hallenpfortner. „Ja, wir wissen schon, Sie fahren ja mit, der alte Herr ist auch schon da.“ – Und da sitzt er an seinem Schreibtisch schon in voller Arbeit. –

Wir beide sind uns in unserer Arbeitsteilung schon seit langem vollständig einig – und so sind die letzten Vorbereitungen rasch getroffen, ja wir können als Erste unser Dienstgepäck am Schiff abgeben. Bilder, Filme, Fotos, Zeichnungen vom künftigen Luftschiffhafen Recife (im Staate Pernambuco) in Brasilien, Schreibpapier, Bleistift, kurz unser ganzes „Hauptbüro“, Briefordner, Locher, Tagesbuchkladden, Wetter- und Streckenkarten usw. Auf einem kleinem Handwagen fahren wir behutsam zur großen Halle – da liegt unser braves Schiff „Graf Zeppelin“ – und geben unsere Sachen ordnungsmäßig an die Schiffswache ab. Noch vieles ist in den letzten Stunden zu regeln, begierig lauscht man auf alle erreichbaren Nachrichten! Wie ist's Wetter, geht's über Marseille und die Balearen nach Gibraltar oder quer durch Südfrankreich zur Biskaya? Laufen wir Dakar an, an der afrikanischen Westküste, von wo aus später die franz. Post mitgenommen werden soll?

Bestimmtes erfahren wir nicht, warten wir also ab. 0.30 Uhr – Frühlingsanfang – fahren wir ab!

