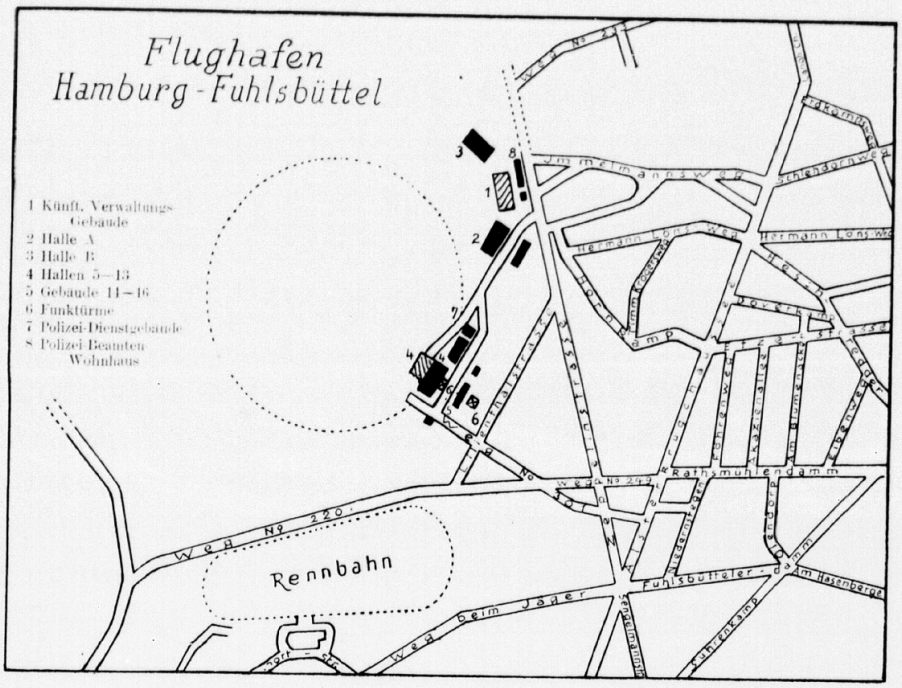
Hamburg im Luftverkehr 1927

Nachdem die Vorjahre hauptsächlich der technischen Entwicklung des zivilen Luftverkehrs dienten, kann man jetzt allmählich erkennen, wie sich das Flugzeug in das Netz der bisher bekannten Verkehrsmittel einfügt. Deutschland kann für sich in Anspruch nehmen, daß es in der Entwicklung des neuen jungen Verkehrsmittels führend voranschreitet. Da uns jede Betätigung im Rahmen der Militärfliegerei, die in den übrigen Staaten eine weitaus größere Rolle spielt, als die zivile Luftfahrt versagt ist, konnte sich alle Liebe auf die Verkehrsfliegerei konzentrieren. Daß Deutschland sich auf diesem Gebiet ganz ausschalten lassen und die Flugzeugindustrie, die zuführen, ob der Luftverkehr endgültig ein Staatsmonopol werden soll oder ein Betätigungsfeld für die Privatwirtschaft. Ein Vergleich der Luftfahrt mit der Schiffahrt, der übrigens in den meisten Beziehungen eher angebracht ist als ein Vergleich mit Eisenbahn oder anderen Verkehrsmitteln, weist darauf hin, daß zum mindesten der Luftverkehr über See, also der Verkehr zwischen den Kontinenten, Betätigungsgebiet derjenigen Kreise des Wirtschaftslebens bleibt, die diese Aufgabe sich auch bisher gestellt haben. Die deutschen Schiffahrtskreise sind jedenfalls der Meinung, daß sie sich in dieser Beziehung nicht ausschalten lassen dürfen.



eine große Anzahl von hervorragenden Ingenieuren, eingearbeiteten Angestellten und Arbeitern beschäftigt, völlig verschwinden sollte, wir als zentral gelegenes Land, das seiner Lage wegen nicht umflogen werden kann, untätig zusehen sollten, wie fremdstaatliche Flugzeuge Verkehrsdienst über unseren Köpfen ausüben, das konnte uns unser größter Feind im Ausland wie im Inland nicht zumuten. So entwickelte sich dann, mit deutscher Gründlichkeit angefaßt, ein auch dem Ausland vorbildlich erscheinender, alle Gegenden Deutschlands berührender Luftverkehr, dessen Ausläufer uns täglich mit fast allen Hauptstädten Europas und in vielleicht nicht zu ferner Zeit auch anderer Kontinente verbindet. Die täglich geflogenen Luftkilometer wuchsen in den drei letzten Jahren von 32000 über 40000 auf 52000 Kilometer im Sommer 1927. Auf 60 Luftlinien werden zur Zeit 80 Flughäfen regelmäßig angeflogen. Die Betriebsleitung liegt einheitlich in den Händen der Deutschen Luft-Hansa, die aus den beiden Gesellschaften: Deutscher Aero-Lloyd, der den Schiffahrts-Gesellschaften nahestand, und Junkers-Luftverkehr, der sich auf die Junkers-Werke in Dessau stützte, im vorigen Jahr hervorgegangen ist. Durch diese Zusammenlegung erhofft man viele Vorteile. Die Zeit muß ergeben, ob die Ausschaltung gesunder Konkurrenz das Richtige gewesen ist. Wenn sich der Luftverkehr der Rentabilität nähert, ist jedenfalls der Zeitpunkt gekommen, eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob der Luftverkehr endgültig ein Staatsmonopol werden soll oder ein Betätigungsfeld für die Privatwirtschaft. Ein Vergleich der Luftfahrt mit der Schiffahrt, der übrigens in den meisten Beziehungen eher angebracht ist als ein Vergleich mit Eisenbahn oder anderen Verkehrsmitteln, weist darauf hin, daß zum mindesten der Luftverkehr über See, also der Verkehr zwischen den Kontinenten, Betätigungsgebiet derjenigen Kreise des Wirtschaftslebens bleibt, die diese Aufgabe sich auch bisher gestellt haben. Die deutschen Schiffahrtskreise sind jedenfalls der Meinung, daß sie sich in dieser Beziehung nicht ausschalten lassen dürfen.

Die Convention Internationale de Navigation aérienne (Cina) ist insbesondere durch seinen § 5 als ein gegen Deutschland gerichtetes Instrument der Entente-Staaten anzusprechen. Solange dem Deutschen Reich ein Luftverkehr mit den besetzten Zonen oder dem Saargebiet verboten ist, solange ist die Veranlassung zu einem Eintritt in die Convention nicht gegeben, denn sonst würde die erstaunliche Tatsache bestehen, daß Deutschland mit dem Ausland ungehindert Verkehr treiben kann, mit seinen eigenen Gebieten jedoch nicht.

Das Jahr 1926 hatte uns die Aufhebung der sogenannten Begriffsbestimmungen gebracht, das heißt, daß die Baubeschränkungen bezüglich der zivilen Luftfahrzeuge aufgehoben wurden; Kriegsflugzeuge dürfen jedoch zum Schaden unserer Industrie nach wie vor nicht hergestellt und exportiert werden. Die Freigabe wirkte sich dann auch im laufenden Jahre aus. So sehen wir im Verkehr neue große Typen der Flugzeugwerke: Dornier, Junkers, Rohrbach und Albatros. Die großen Projekte der 50 und 100 Passagiere fassenden Riesenflugzeuge sind aus rein geldlichen Gründen zur Zeit noch nicht in Angriff genommen. Die Deutsche Luft-Hansa verfügt über etwa 120 mehrmotorige und einmotorige Maschinen. Zu letzteren gehören die Typen: Dornier-Komet II, Dornier-Merkur, Focke Wulf K 16, Möve, Fokker-Grulich F II und F III und Junkers F 13. Sie bieten Platz für 6–8 Personen einschließlich Besatzung. Die mehr-