

Hamburgs Luftverkehr 1926

Von Kurt Frhr. v. der Goltz.

Immer noch befindet sich der Luftverkehr in einem Anfangsstadium seiner Entwicklung. Während in den Vorjahren das Liniennetz Deutschlands sich immer mehr ausbreitete, so ist nun im Jahre 1926 die Hauptarbeit darauf verwandt worden, den Verkehr auf den Strecken möglichst sicher zu gestalten. Insbesondere wurden die Verhältnisse des Nacht-Flugdienstes erprobt, immer unter der Devise: „Zuerst die Sicherheit“.

Während wir in den Vorjahren auf den inner- und außer-deutschen Linien mit den beiden Luftverkehrsgesellschaften: Deutscher Aero Lloyd A.-G., welcher der Gruppe der beiden Schiffsahrts-Gesellschaften Hapag und Lloyd nahe stand, und der Junkers-Luftverkehr A.-G., welche engen Anschluß an das Junkersche Flugzeugwerk in Dessau hatte, in der Hauptsache zu rechnen hatten, ist Anfang dieses Jahres der Zusammenschluß dieser beiden Gesellschaften in der Deutschen Luft-Hansa A.-G. erfolgt. Die Absicht der vom Reichsverkehrsministerium befürworteten Zusammenlegung besteht darin, eine ungesunde Konkurrenz auszuschalten und den Betrieb in sich rentabler zu handhaben. — Erst die Zukunft wird zeigen, ob diese Maßnahme gut gewesen ist, da die Ausschaltung jeglicher Konkurrenz große Gefahren in sich birgt.

Ein weiteres Merkmal des diesjährigen Luftverkehrs besteht darin, daß nicht nur das Reich mit Subventionszahlungen den Verkehr stützte, sondern auch die Länder und einzelne Städte. Jedenfalls hat sich ein sehr viel größerer Kreis als früher mit der Ausgestaltung des Luftverkehrs in fördernder Weise betätigt. Zum erstenmale war es auch möglich, die Städte des besetzten Gebietes anzufliessen, so daß hier mit dem Ausbau einer großen Anzahl Flughäfen begonnen worden ist. Dies war eine Folge der Aufhebung der drückenden Bestimmungen der Entente, die sich auch weiterhin auswirkt durch die Freigabe des Flugzeugbaues, welcher bisher genau beschränkenden Bestimmungen unterlag. Nach wie vor dürfen allerdings keinerlei Kriegsflyerzeuge in Deutschland gebaut werden, jedoch stehen der Entwicklung großer Verkehrsflugzeuge Hindernisse nicht mehr im Wege. Infolgedessen sind im Laufe des Jahres von Junkers, Dornier und Rohrbach Flugzeuge konstruiert bzw. auch schon erprobt, welche größere Ausmaße als die bisher üblichen Typen besitzen und etwa 20 Personen befördern können. Bei wachsender Größe der Flugzeuge wird man der Frage der Rentabilität allmählich näher kommen, denn es muß unbedingt das Ziel des Luftverkehrs sein, sich allmählich von den Beihilfen aus öffentlicher Hand freizumachen. Zur Zeit decken die Einnahmen aus Passagier- und Frachtbeförderung nur den kleineren Teil der Betriebskosten. Lediglich der Luftverkehr Columbiens, welcher von deutschen Ingenieuren ins Leben gerufen ist, kann als rentables Luftverkehrsunternehmen angesprochen werden. Der Luftverkehr aller übrigen Staaten wird wie in Deutschland mit mehr oder weniger großen staatlichen Beihilfen gestützt.

Die Benutzung der Flugzeuge zum Reisen hat gegen das Vorjahr wohl zugenommen, jedoch ist eine volle Raumaussnutzung noch nicht zu verzeichnen. Zum größten Teil setzt sich das reisende Publikum aus Kaufleuten zusammen, welche das Flugzeug regelmäßig benutzen.

Das deutsche täglich beflogene Gesamt-Flugstreckennetz hat eine Ausdehnung von über 40 000 Kilometer. Hier ist fast bei jeder Wetterlage regelmäßig der Dienst aufrecht erhalten worden. Die Reihe der Flugzeugführer, welche im Laufe der Zeit jeder für sich mehr als 300 000 Kilometer zurückgelegt haben, wächst an. An der Spitze steht der Pilot Max Kahlow mit 380 000 Km.

Auf der folgenden Übersicht sind die Zahlen des Luftverkehrs zwischen 1925 und 1926 während der Monate April bis September verglichen. Bei den Flugzeugen verzeichnen wir eine Zunahme von 692, bei den Fluggästen von 2882 und bei Frachten usw. eine solche von 89,862 to.

Planmäßiger Streckenverkehr:

	Flugzeuge	Fluggäste	Frachten, Gepäck u. Post
April.....	329 (135)	520 (218)	3,484 (1,071) to
Mai.....	569 (399)	1703 (1053)	16,730 (4,694) to
Juni.....	771 (480)	2213 (1613)	27,174 (7,036) to
Juli.....	932 (845)	2983 (2442)	36,927 (16,348) to
August.....	952 (923)	2862 (2684)	37,219 (28,405) to
September.....	788 (867)	2582 (2171)	40,904 (15,022) to
Zusammen:	4341 (3649)	12863 (10181)	162,438 (72,576) to

Bemerkung: Die in Klammern gesetzten Zahlen bedeuten die des Jahres 1925.

Im übrigen diesjährigen planmäßigen Luftverkehr wurden folgende deutsche und ausländische Städte im unmittelbaren Liniendienst angefliegen:

Bremen, Amsterdam (Anschluß nach Rotterdam, Brüssel, Paris und London), Dortmund, Essen Mülheim, Düsseldorf, Köln, Paris, Hannover, Frankfurt a. M., Mannheim, Stuttgart, Zürich, Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden, Berlin, Schwerin, Stettin, Malmö, Kopenhagen, Kiel, Flensburg, Westerland, Wesermünde/Bremerhaven, Wangerooze, Juist, Norderey und Borkum.

Einige dieser Städte hatten täglich mehrfache Luftverbindungen von und nach Hamburg, wie auch die Auslandsstrecken von verschiedenen Gesellschaften zu gleicher Zeit betrieben wurden — ein Zeichen dafür, daß der Luftweg zwischen Norden und Westen über Deutschland/Hamburg ein wichtiger und eifrig benutzter ist. Anschluß über die genannten Städte im mittelbaren Verkehr war gegeben nach allen namhaften und dem deutschen Luftverkehrsnetz angeschlossenen deutschen Städten, ferner über die Reichsgrenzen hinaus nach Stockholm, Helsingfors, Moskau, Warschau, Prag, Wien, Budapest, Reichenhall, Innsbruck, Basel, Genf usw.

Die Verkehrsfirmer, welche diesen planmäßigen Dienst ausführten, waren:

1. Die Deutsche Luft-Hansa A.-G., Sitz Berlin;
2. Die Norddeutsche Luftverkehrs-A.-G., Sitz Bremen;
3. Die Luftverkehr Unterweser G. m. b. H., Sitz Wesermünde/Bremerhaven;
4. Die Luftverkehr Pommern G. m. b. H., Sitz Stettin;
5. Die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Sitz Amsterdam;
6. Die Det Danske Luftfart Selskab A. S., Sitz Kopenhagen;
7. Die A. B. Aero Transport, Sitz Stockholm.

Die unter 2, 4, 5, 6 und 7 aufgeführten Firmen standen mit der Deutschen Luft-Hansa A.-G. in Betriebsgemeinschaft.

Außer den genannten wurden noch regelmäßige Streckenflüge ausgeführt vom Verlage Ullstein, Berlin, für die tägliche Beförderung der „B. Z. am Mittag“ nach Hamburg; von einem Hamburger Verlag für den täglichen Transport seiner Zeitung einmal auf der Linie nach Westerland, zum anderen auf der nach Borkum, wobei unterwegs über verschiedenen Orten regelmäßig ein Abwurf von Zeitungspaketen aus dem fliegenden Flugzeug erfolgte, so auch über Cuxhaven; daneben wurden die planmäßigen Streckenmaschinen eifrig zum Zeitungstransport benutzt.

Dann hat die Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H., Sitz Staaken b. Berlin, ihre Überlandflüge für fortgeschrittene Flugschüler regelmäßig erfolgen lassen auf den Strecken: Berlin—Hamburg und Hamburg—Bremen und zurück.

An örtlichen Flugbetrieben sind ansässig und in Tätigkeit gewesen:

1. Die nach Zusammenschluß von Aero Lloyd und Junkers-Luftverkehr größte deutsche Luftverkehrsunternehmung, die Deutsche Luft-Hansa A.-G., (und zwar im neuen Flughafen teil Halle „A“);
2. Die Zweigniederlassung Hamburg der Deutschen Verkehrsfliegerschule;
3. Die Bäumer Aero G. m. b. H.;
4. Die Luftverkehrsgesellschaft Hamburg G. m. b. H.;
5. Der Hanseatische Luft Lloyd;
6. Die Wissenschaftliche Flugstelle der Deutschen Seewarte; (von 2 bis 6 im alten Flughafen teil).

Die 1926 in Hamburg verkehrenden Maschinen im planmäßigen Streckenverkehr waren folgende Typen:

- Junkers A 20, Junkers F 13, Junkers G 23 (3-motorig);
- Fokker F II, Fokker F III, Fokker F VIIa;
- Dornier Komet II, Dornier Komet III.

Für den Zubringerdienst auf den kleineren Strecken und für den ausschließlichen Zeitungsdienst:

- Focke-Wulf; Albatros L 58; Sablatnig; Heinkel.

Die Franzosen flogen auf ihrer Linie Paris-Kopenhagen auch mit Farman-Eindeckern (4-motorig).

Außer den oben geschilderten regelmäßigen nach einem Flugplan ausgeführten Flügen fand naturgemäß auch ein außerplanmäßiger Streckenverkehr statt, so bei Überführungsflügen der Flugzeuge von der Werkstatt nach dem Standort, Werkstatt- und Erprobungsflügen, Beförderung von Betriebspersonal, Sonderflügen von eiligen Reisenden usw. — Gegen das Vorjahr ist hier eine Abnahme der Zahlen eingetreten.

Auch der örtliche Flugbetrieb litt unter der wirtschaftlichen Lage. In den Vorjahren wurden vom Publikum, insbesondere von den fremden Besuchern Hamburgs, sehr oft Rundflüge über der Stadt verlangt. Nachdem aber die Flugpreise auf den planmäßigen Strecken verhältnismäßig niedrig angesetzt worden sind, haben die Rundflüge nachgelassen, da hier die Flugpreise wegen des Ausfalls staatlicher Beihilfen verhältnismäßig hoch angesetzt werden mußten. Zum örtlichen Flugbetrieb müssen weiter gerechnet werden: Schulfüge, Flugzeugführer-Prüfungsfüge, Probe- und Abnahmefüge, Foto-, Reklame- und Fallschirm-Absprung-Flüge und die Aufstiege der Wissenschaftlichen Flugstelle der Deutschen Seewarte. Dieser Flugbetrieb hielt sich etwa in den Zahlengrenzen des Vorjahres. In diesem Zusammenhang muß auch erwähnt werden, daß Deutschland im Vergleich zu England, Frankreich und Amerika über den ausgedehntesten Zivil-Luftverkehr verfügt. Dies ist bedingt einmal durch seine zentrale Lage in Europa, zum anderen dadurch, daß Deutschland sein gesamtes Luftfahrt-Interesse auf die Zivil-Luftfahrt konzentriert, während in den anderen Ländern die in Deutschland ganz fehlende Militär-Luftfahrt an erster Stelle steht. In Amerika kannte man einen eigentlichen Luftverkehr für Passagiere bisher nicht, da dort die Luftpost-Beförderung — allerdings in vorbildlicher Weise — über das amerikanische Festland im

Tag- und Nachtdienst ausgeführt wird. Erst neuerdings ist man dem Problem der Beförderung von Reisenden auf dem Luftwege nähergetreten.

Zum ersten Male wird über Winter der planmäßige Streckenverkehr auf verschiedenen Linien von Hamburg aus aufrechterhalten. So wird von Hamburg aus Anschluß nach Travemünde eingerichtet, um von hier aus nach Berlin bzw. Malmö und Kopenhagen weiterzufliegen. Dann wird der regelmäßige Dienst nach Hannover und Frankfurt am Main bzw. Ruhrgebiet mit Anschluß nach Saarbrücken, Darmstadt, Mannheim und Köln bestehen; ferner wird über Bremen Amsterdam und London auf dem Luftwege zu erreichen sein.

In richtiger Erkenntnis der Bedeutung der Luftfahrt für Hamburg als Verkehrsmittel haben Senat und Bürgerschaft den Ausbau des Flughafens, der Entwicklung des Verkehrs entsprechend gefördert. Eine weitere Flugzeughalle B ist im Flughafen entstanden, welche mit ihrer offenen Tor-Spannweite von 80 Metern und ihren geräumigen seitlichen Umbauten einzig in Deutschland dasteht. Die vielen Besuche ausländischer Flughafen-Interessenten zur Besichtigung unseres Flughafens sprechen wohl am besten für die sachgemäße Ausgestaltung der Anlage. Es steht zu hoffen, daß durch den Bau eines Verwaltungsgebäudes der Ausbau des Flughafens baldmöglichst einen vorläufigen Abschluß findet. Erst dann wird der eigentliche Gedanke, der beim Ausbau maßgebend war, sich richtig auswirken, d. h., wir werden dann eine klare Trennung zwischen der Abfertigung der Reisenden und dem technischen Betriebe haben.

An dieser Stelle muß auch des Seeflugverkehrs gedacht werden. Es steht über allem Zweifel, daß die Hafenstadt Hamburg nicht aus dem dermaleinst sehr wichtigen Netz der Seeflugstrecken ausgeschaltet werden darf. Die Wasserverhältnisse auf der Elbe sind leider jedoch nicht so, daß ohne weiteres ein Seeflughafen angelegt werden könnte. Das Fliegen mit Wasserflugzeugen bzw. Flugbooten ist in Deutschland bisher noch stiefmütterlich behandelt. Die ganze Liebe der Luftfahrt-Interessenten ergoß sich bisher fast ausschließlich auf den Landflugdienst. Erst in diesem Jahre hat die Weiterentwicklung der Seeflugzeuge von den maßgebenden Stellen eine Förderung erfahren. Sicherlich werden die Ausmaße der Seeflugboote wesentlich schneller anwachsen, als die der Landflugzeuge. Es werden also an einen Seeflughafen ganz bestimmte Anforderungen gestellt werden, über die man jedoch erst Klarheit haben kann, wenn die großen Flugboote tatsächlich konstruiert und geflogen worden sind. Es ist demnach zu folgern, daß Hamburg sich die Sicherheit verschaffen muß, mitbestimmend auf die Einrichtung von Seeflugstrecken einzuwirken, daß aber andererseits die Frage der Einrichtung eines Seeflughafens, welcher auf der Elbe nur mit ungeheuren Kosten hergestellt werden kann, äußerst vorsichtig behandelt werden muß. Das Recht der Mitbestimmung wird sich Hamburg wohl noch in diesem Jahre sichern.

Wir sehen also, daß Hamburgs Anteilnahme an der Entwicklung der Deutschen Luftfahrt recht bedeutend ist, und daß sich Hamburg zu einem wichtigen Verkehrspunkt der deutschen und der europäischen Luftfahrt ausgebildet hat.

Der Hamburger Großstadtverkehr

Das Hamburger Stadtgebiet hat sich im Laufe der Nachkriegsjahre immer mehr zu einem Großstadtbild mit großen Formaten entwickelt, das allerdings stets in seiner Ausdehnung auf den Raum angewiesen sein wird, der durch die Landesgrenzen gezogen ist. Da verschiedene Stadtteile bereits die Grenzpfähle erreicht haben, haben sich im Laufe des letzten Jahres verschiedenartig Stimmen hörbar gemacht, die städtebaulichen Erweiterungen Gehör verschaffen wollen. So versucht man das zwischen Eppendorf und Fuhlsbüttel liegende Alstergelände für die Hamburger Weltstadt aufzuschließen, wobei die Verlegung der Fuhlsbütteler Strafanstalten sicherlich eine ausschlaggebende Rolle spielen wird. Was aber Hamburgs Entwicklung als Großstadt im Laufe des letzten Jahres den Hauptcharakter gegeben hat, ist nicht der Ausbau und die dadurch bewirkte Vergrößerung der bedeutendsten Hamburger Wohnstadteile Barmbeck und Eimsbüttel, sondern die Erscheinung, daß sich Hamburg immer

mehr zu einer modernen Großstadt dadurch entwickelt, daß man alle Zeichen einer modernen Großstadt in Hamburg wiederfindet.

Die Hamburger Innenstadt,

die durch die Bankkreisgrenzen sich deutlich gegen die Wohnbezirke als Geschäftsstadt aus dem Hamburger Stadtbild herausgehoben hat, zieht, wenn man von Hamburgs Lebensader, dem Hafen, absieht, den Hauptverkehr auf sich, der sich von allen Seiten ganz konzentrisch und strahlenförmig in die City ergießt. Zu den Hauptverkehrszeiten massiert sich an den Schnittgrenzen der City überall derartiger Verkehr, daß schon kühne Projekte aufgetaucht sind, um Hamburgs Cityentwicklung in gesunde Bahnen zu lenken. Verweilt man einmal zu den Hauptgeschäftszeiten an einem Einfallstor des Hamburger Straßenverkehrs in das Gebiet der Geschäftsstadt des Hamburger Weltflughafens, dann wird man einsehen, daß der heutige Zustand, wo

ten.
u. Post

1,071) to
4,594) to
7,036) to
6,348) to
8,405) to
5,022) to
2,576) to
res 1925

wurden
telbaren

Brüssel,
sseldorf,
Stuttgart,
chwerin,
sterland,
orderney

ftverbin-
uslands-
her Zeit
Luftweg
amburg
über die
war ge-
Luftver-
über die
Moskau,
nsbruck,

nst aus-

n:
Weser-

ia;
sterdam;
nhagen;

mit der

kenflüge
e Beför-
n Ham-
einmal
er nach
elmäßig
flugzeug
ie plan-
benutzt.
H., Sitz
ie Flug-
berlin—