

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 weiterzufügen. 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 verschiedentlich 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—