

Jedenfalls hier in Hamburg — fest belegt. Auf der Strecke Hamburg—Westerland mußte man sich zur Hauptsaison sogar wochenlang vorher einen Platz sichern. Es ist gewiß, daß noch ein großer Teil der Bevölkerung Mißtrauen dem neuen Verkehrsmittel entgegenbringt; aber dies ist ja eine natürliche Erscheinung, und die Zeit wird von selbst hier den Wandel schaffen. Die Entwicklung würde jetzt sehr viel leichter vor sich gehen, wenn sie, ungehemmt von den Versailler Vertragsbedingungen, fortschreiten könnte. Die hier vorgesehenen Beschränkungen werden uns von jetzt an sehr ins Hintertreffen gegenüber dem Luftverkehr der anderen Länder bringen. In den vergangenen Jahren war der Luftverkehr noch in so engen Grenzen, daß die beschränkenden Bestimmungen der Feindstaaten sich noch nicht auswirkten. Jetzt ist jedoch der Luftverkehr soweit fortgeschritten, daß sich von nun an in jeder Beziehung dieser Zwang fühlbar machen wird.

Die erste Gesellschaft, welche Handels-Luftverkehr trieb, war die von der AEG gegründete Deutsche Luftreederei. Sie begann mit dem eigentlichen Verkehr im Jahre 1919, und am 26. November 1920 hatte sie bereits auf den von ihr regelmäßig beflogenen Strecken eine Million Kilometer mit ihren Flugzeugen zurückgelegt. Weitere Luftverkehrsgesellschaften tauchten auf und mit der Entwicklung der Jahre gruppieren sie sich dann in die zwei großen Luftverkehrsgesellschaften, welche jetzt den Deutschen Luftverkehr bewältigen, nämlich den Deutschen Aero Lloyd und Junkers-Luftverkehr. Die erste Gesellschaft ist aus der Luftreederei hervorgegangen und hat enge Fühlung mit den beiden großen Schiffsahrtsgesellschaften Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd. Der Junkers-Luftverkehr stützt sich auf die Junkers-Flugzeugwerke in Dessau. Diese beiden Gesellschaften werden sich 1926 eng zusammenschließen.

Im Betriebsjahr 1924 waren beim Deutschen Luftverkehr in allmählicher Steigerung folgende Leistungen zu verzeichnen: Es wurden 22 457 Flüge ausgeführt unter Zurücklegung von rund 3 Millionen Flugkilometer, wobei 210 823 kg Post und Fracht und zirka 50 000 Personen befördert wurden. Nach den Urteilen des Auslandes hatte die Deutsche Handels-Luftfahrt damit trotz der besonderen Schwierigkeiten, die ihrer Entwicklung entgegenstanden, sich bereits als ein beachtlicher Träger des Wirtschaftsverkehrs erwiesen, während das Ausland, mehr im Geiste des Kriegsflugzeugbaues arbeitend, in der Handelsluftfahrt derartige Fortschritte nicht verzeichnen konnte. Der Frachtverkehr hat jedoch in Deutschland nicht in der eigentlich zu erwartenden Weise zugenommen, aber hier machen sich die uns auferlegten Beschränkungen insbesondere fühlbar. Zum besseren Verständnis der Struktur der beiden großen Verkehrsgesellschaften muß folgendes erwähnt werden.

Der Deutsche Aero Lloyd ist eine reine Verkehrsgesellschaft, die ihre Flugzeuge ganz unabhängig von den verschiedensten Flugzeugfabriken je nach ihrer Güte bezieht und welche mit den Verkehrsgesellschaften des Auslandes auf der Grundlage des Pool-Systems zusammenarbeitet. — Der Junkers-Luftverkehr bezieht sein gesamtes Material von den Junkers-Flugzeugwerken, selbst die Motore werden innerhalb des Konzerns hergestellt. Mit den Verkehrsgesellschaften der Nachbarländer arbeitet Junkers nach dem Union-System, welches ein vollkommen einheitliches Zusammenarbeiten aller Beteiligten zur Grundlage hat.

Die Beförderungspreise im Luftverkehr passen sich denjenigen der Eisenbahn 1. Klasse nebst einem kleinen Zuschlag für den Zubringerdienst an. Aus diesen Passagiereinnahmen können jedoch die Kosten des Verkehrs nicht gedeckt werden, so daß zur Zeit noch eine staatliche Beihilfe in allen Ländern gewährt wird; das Ziel muß jedoch eine völlige Rentabilität sein.

Der Vorteil des Luftverkehrs tritt erst auf längeren Strecken zutage, insbesondere dann, wenn andere Beförderungsmittel als die Eisenbahn, nämlich der Seeverkehr oder — wie in Columbien — die Reise auf Maultieren von der Küste bis zur Hauptstadt in eine Strecke eingeschaltet ist.

Ein kurzer Überblick über die Geschichte des Hamburger Luftverkehrs ist hier wohl angebracht. Am 1. März 1919 unterhielt die Deutsche Luftreederei zwischen Hamburg und Berlin in einen regelmäßigen Luftverkehr, bei welchem 233 Fluggäste befördert und 154 170 Kilometer zurückgelegt wurden, ein

Ergebnis, das im Hinblick auf die Platzverhältnisse in Hamburg, die mangelhaften Werkstätten, die Neuheit dieses Verkehrsmittels und den schlechten Zustand der Flugzeuge recht hoch zu veranschlagen ist. Die benutzten Flugzeuge waren C-Maschinen des Typs AEG und LVG.

Im Jahre 1920 hatten wir von Hamburg aus Verbindung mit Kopenhagen, Bremen, Amsterdam und Rotterdam, Ferner in den Sommermonaten mit Westerland.

Im Jahre 1921 erweiterte sich das Netz der Verbindungen, indem die Deutsche Luftreederei nach Holland, Westerland, Berlin und Travemünde flog, während der Deutsche Luft-Lloyd die Verbindung mit Magdeburg, Leipzig und Dresden herstellte. Die Flugplatzverhältnisse hatten sich inzwischen noch nicht gebessert. Die ehemalige Zeppelin-Luftschiffhalle wurde auf Entente-Geheiß gesprengt und niedergeissen.

Im Jahre 1922 wurden dann endlich Mittel vom Staat bewilligt, um eingehende Verbesserungsarbeiten im Flughafen auszuführen; infolgedessen hatte auch der Luftverkehr eine weitere Zunahme zu verzeichnen. Hamburg hatte regelmäßige Verbindungen mit Westerland, Berlin (zweimal täglich). — Dresden, Stettin—Danzig—Königsberg—Riga bzw. Moskau, mit Kopenhagen und Amsterdam. An regelmäßigen Streckenflügen wurden 990, an Rund- und Probeflügen 298, an Sonder- und Kurierflügen 52, an wissenschaftlichen Flügen 30 und an Lichtbildflügen 11 ausgeführt, welche sich auf folgende Gesellschaften verteilen: Deutsche Luftreederei, Junkers-Luftverkehr, Lloyd-Ostflug, Wissenschaftliche Flugstelle der Deutschen Seewarte, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Dänischer Luft-lloyd, Daimler Airway Ltd. und Luftbild G. m. b. H.

Im Jahre 1923 blieben die Strecken ungefähr dieselben; es wurde an der weiteren Ausgestaltung des Flughafens energisch gearbeitet und durch Veranstaltung von Flugtagen der Gedanke der Luftfahrt in der Bevölkerung erfolgreich propagiert.

Im Jahre 1924 erhielt Hamburg zu den bisherigen Strecken noch eine weitere Verbindung nach Malmö (Schweden). Die später folgende Statistik zeigt klar das allmähliche Anwachsen des Luftverkehrs.

Im Jahre 1925 verfügte Hamburg über folgende sechzehn Verbindungen:

1. Hamburg—Kopenhagen—Malmö (mit direktem Anschluß nach Stockholm und Oslo).
2. Hamburg—Amsterdam, im Anschluß an 1. (mit direktem Anschluß nach London bzw. nach Brüssel und Paris), betrieben beide von A. B. Aero-Transport, Stockholm, in Hamburg vertreten durch Junkers-Luftverkehr; ab Amsterdam in Gemeinschaft mit Imperial Airways. Auf dieser Strecke werden die dreimotorigen, 10sitzigen Junkers-Typen G 23 verwendet.
3. Hamburg—Kopenhagen.
4. Hamburg—Bremen—Amsterdam, im Anschluß an 3. (mit direktem Anschluß über Rotterdam nach London), beide betrieben von Aero Lloyd, in Gemeinschaft mit Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Amsterdam.
5. Hamburg—Kopenhagen.
6. Hamburg—Bremen, im Anschluß an 5., wiederum beide betrieben vom Aero Lloyd, in Gemeinschaft mit Det Danske Luftfart Selskab, Kopenhagen, und Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Amsterdam.
7. Hamburg—Bremen—Dortmund—Frankfurt am Main—Mannheim—Stuttgart—Zürich, betrieben vom Aero Lloyd.
8. Hamburg—Bremen—Münster—Dorsten (Ruhrgebiet), betrieben vom Junkers-Luftverkehr.
9. Hamburg—Berlin.
10. Hamburg—Bremen, im Anschluß an 9., beide betrieben von der Deutschen Verkehrsliegerschule, G. m. b. H., Sitz Berlin.
11. Hamburg—Berlin, nur für Post und Fracht, und zwar als reiner Nachtverkehr, betrieben durch den Aero Lloyd.