

12. Hamburg—Berlin, betrieben durch den Aero Lloyd.
13. Hamburg—Kiel, im Anschluß an 12, betrieben vom Aero Lloyd.
14. Hamburg—Stralsund—Stettin—Köslin—Stolp—Danzig, betrieben durch die Luftfahrzeug-Gesellschaft, Stralsund.
15. Hamburg—Hannover—Frankfurt am Main, betrieben vom Aero Lloyd.
16. Hamburg—Westerland, betrieben durch Junkers-Luftverkehr.

Um einen weiteren Überblick über den Verkehr zu geben, folgt die Wiedergabe eines der wöchentlich bekanntgegebenen Berichte der Flughafenverwaltung:

„Im Internationalen Luftverkehr wurden in der vergangenen Woche (6. Juli bis 11. Juli) ausgeführt: Montag 16, Dienstag 18, Mittwoch 20, Donnerstag 23, Freitag 21, Sonnabend 24, zusammen 122 Flüge.

Daran ist beteiligt:

Der Deutsche Aero Lloyd in Gemeinschaft mit der Holländischen Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, der Danske Luftfart Selskab A. S. und der Luftfahrzeug-Gesellschaft, Stralsund

auf den Strecken zwischen Hamburg—Kopenhagen mit 24 Flugzeugen und 63 Fluggästen, zwischen Hamburg und Bremen mit 13 Flugzeugen und 58 Fluggästen,

zwischen Hamburg und Bremen—Frankfurt a. Main—Zürich mit 11 Flugzeugen und 36 Fluggästen, zwischen Hamburg und Amsterdam—Rotterdam mit 14 Flugzeugen und 27 Fluggästen,

zwischen Hamburg und Hannover—Frankfurt a. Main mit 12 Flugzeugen und 17 Fluggästen, zwischen Hamburg und Stettin—Danzig mit 11 Flugzeugen und 1 Fluggast.

Der Junkers-Luftverkehr beförderte in Betriebsgemeinschaft mit der Schwedischen Aero Transport A.G.

auf der Strecke zwischen Hamburg und Malmö mit 11 Flugzeugen 86 Fluggäste,

zwischen Hamburg und Amsterdam—Brüssel—Paris—London mit 12 Flugzeugen 79 Fluggäste,

zwischen Hamburg und Bremen—Münster—Ruhrgebiet mit 12 Flugzeugen 28 Fluggäste.

Auf der Nachtflugstrecke des Deutschen Aero Lloyd verkehrten 10 Flugzeuge zwischen Hamburg und Berlin und beförderten außer der Post 4 Personen.

Die Deutsche Verkehrsfliegerschule überbrachte zwischen Hamburg und Berlin durch 11 Flugzeuge außer Post und Fracht 9 Fluggäste, auf der Strecke zwischen Hamburg und Bremen durch 9 Flugzeuge 5 Fluggäste. — Da die Flugplatzverhältnisse auf Sylt noch einer Verbesserung bedürfen, die einige Tage in Anspruch nimmt, konnte auf der am 11. Juli erstmals beflogene Luftlinie Hamburg—Westerland bisher nur ein Flugzeug des Junkers-Luftverkehr 3 Luftreisende befördern.

Reichskanzler Dr. Luther, welcher am Sonnabend, dem 4. Juli, nachmittags, auf einer Luftreise von Berlin nach Wyk auf Föhr kurzen Aufenthalt im Flughafen genommen hatte, kehrte am Montag, dem 6. Juli, von dort zurück und verweilte nachmittags für kurze Dauer im Flughafen, von wo aus er den Rückflug nach Berlin ausführte.

Am späten Abend des Sonnabends, 11. Juli, landete das schwedische Heeresflugzeug Nr. 4212, von London kommend, mit 2 schwedischen Offizieren in Fuhlsbüttel, und trat am Sonntag, dem 12. Juli, nachmittags, den Weiterflug nach Warnemünde an.“

Gesamt-Statistik
über die Entwicklung des Hamburger Luftverkehrs von 1920 bis 30. Oktober 1925 in runden Zahlen:

I. Flugzeuge, gestartet und gelandet:

Jahr	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen
1920	—	—	245	180	425
1921	80	330	660	90	1160
1922	100	530	690	115	1436
1923	110	530	925	280	1845
1924	580	1960	3170	1340	7050
1925	1788	3710	5695	—	11193

II. Fluggäste:

1920	—	—	140	60	200
1921	25	160	1100	100	1385
1922	140	660	1340	230	2370
1923	85	940	1940	302	3267
1924	515	3230	4980	1240	9985
1925	124	4636	9752	—	14512

III. Post und Fracht (Kilogramm):

1922	kg	kg	kg	kg	kg
1923	2500	10 800	10 780	—	24 080
1924	—	1 180	8 200	—	9 380
1925	—	5 570	6 150	400	12 120
		13 123	59 775	—	72 898

Während in der Anfangszeit umgebaute ehemalige Heeresflugzeuge für den Handelsluftverkehr eingesetzt wurden, entwickelten sich im Laufe der Jahre besondere Verkehrsflugzeuge, welche über geschlossene Kabinen verfügen, in denen 2 bis allmählich 14 Personen untergebracht werden können. Zunächst wurde lange Jahre hindurch ein Einzelmotor eingebaut; allmählich gehen jedoch die Bestrebungen dahin, aus Gründen der Sicherheit 2, 3 oder gar 4 Motore unabhängig voneinander arbeiten zu lassen. Die in Deutschland weitverbreitetste Type war wohl das geschlossene Junkers-Ganzmetallflugzeug „F 13“, welches 5 Passagiere befördert und sowohl auf dem Lande, wie — mit Schwimmern versehen — auf dem Wasser eingesetzt werden kann. Mit gleicher Nutzlast konstruierten die den Zeppelin-Werken nahestehenden Dornier-Metallbauten den Flugzeugtyp „Komet“, welcher nachher vergrößert wurde bis zur Tragfähigkeit von 6 bis 8 Personen. Zur Zeit ist das modernste Flugzeug das dreimotorige Junkers-Flugzeug, welches mit den in Deutschland gestatteten Motoren 9 Personen befördert, jedoch bei Einbau stärkerer Motore etwa 14 Personen trägt. Weitere in Deutschland gebrauchte Typen werden von Fokker in Amsterdam hergestellt.

Blicken wir zurück auf die bisherigen Leistungen des Deutschen Luftverkehrs, so gewinnen wir die Überzeugung, daß die Handelsluftfahrt der Zukunft ihre Stempel aufdrücken wird. Prophezeiungen über seine Ausmaße oder Zeitangaben in dieser Beziehung auszusprechen, muß man sich versagen, da auf uns noch bis auf weiteres der widernatürliche und kulturfeindliche Zwang des Versailler Friedens lastet, der uns hindert, schon jetzt darauf hinzuwirken, mit Riesenflugzeugen die Erdteile zu verbinden.

Abschließend führen wir die Worte des Reichskanzlers Dr. Hans Luther an, die am 23. Februar 1925 zur Deutschen Presse gesprochen wurden:

„Ungeheure Aufgaben sind uns gestellt, namentlich auch auf dem Gebiete des Verkehrs. Wir wissen nicht, wie die Welt in zehn Jahren aussieht, wissen nicht, was die Luftfahrt uns für technische Überraschungen bereitet, die die tiefsten Rückwirkungen auf die politische Gestaltung nicht nur Deutschlands, nicht nur Europas, vielleicht der ganzen Welt haben werden. Jedenfalls müssen wir auf ganz neuen Wegen den Wiederaufstieg unseres Volkes durchführen. Wir wollen ein gesundes, starkes Deutschland, das in voller Gleichberechtigung und in voller Anerkennung dessen, was es darstellt, seinen Platz im Kreise der Völker wieder einnimmt.“