

motorigen Maschinen werden vertreten durch die Flugzeuge Albatros L 73, Dornier Wal, Junkers G 24 und Rohrbach Roland und haben für 10–12 Personen einschließlich Besatzung Raum. Außerdem sind besondere Räume für Gepäck, Post und Fracht vorgesehen, die im Luftverkehr eine von Jahr zu Jahr steigende Rolle einnehmen werden, so ist z. B. die Beförderung von sogenannten Kabinenkoffern heute keine Seltenheit mehr. Die Höchstgeschwindigkeit der genannten Flugzeugmuster geht bei den modernen Typen bis etwa 180 Kilometer in der Stunde, die Gipfelhöhe bis etwa 5000 Meter; das bedeutet, daß mit ihnen die Überquerung der Alpen technisch durchaus möglich ist.

In der Ausprobung befinden sich die großen Typen: Junkers G 31, dreimotorig, für 15 Passagiere und große Mengen sperriger Lasten; der Dornier-Superwal und der Rohrbach-Rocco, zweimotorige Flugboote mit großer Nutzlast. An dieser Stelle muß auch noch die Focke-Wulf „Ente“ erwähnt werden, ein Landflugzeug mit vornliegender Höhensteuer, eine sehr interessante Konstruktion, die jedoch bei den Probeflügen verunglückte. Weitere Versuche sind in Aussicht genommen.

Gewiß werden einige Zahlen über die Betriebsunkosten des deutschen Luftverkehrs im Jahre 1926 interessieren. Von den Gesamtkosten machen die Betriebsunkosten 64,34% aus, wovon 21% auf die Flugabfertigungskosten und 14,61% auf die laufenden Instandhaltungen entfallen. Der Anteil der Abschreibungen betrug 27,92%, und zwar wurden auf die Flugzeugzellen 30% und auf die Motore 25% abgebucht. Die Gesamtkosten werden zur Zeit zu 30% von den Einnahmen an Passagen, Post und Fracht gedeckt, während es sich bei den restlichen 70% um Mittel aus öffentlicher Hand handelt, die Reich, Länder und Kommunen auf Grund der mit der Deutschen Luft-Hansa geschlossenen Verkehrs- und Streckendienst-Verträge zur Verfügung stellen.

Die Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Laderaumes hat ganz erheblich zugenommen. Diese erfreuliche Tatsache ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, daß dem bisherigen Saisonverkehr, der Ostern begann und Mitte Oktober endete, ein Winterdienst angegliedert wurde, so daß wenigstens auf den Hauptstrecken das ganze Jahr hindurch geflogen wurde. Die Gewöhnung und das Zutrauen des Publikums wuchs ganz beträchtlich durch diese Erweiterung. Die kalten Monate stellten an den Luftverkehr sehr schwierige Anforderungen; die wassergekühlten Motore waren bisher nicht auf die niederen Temperaturen eingestellt; auf die Wartung und Abfertigung der Flugzeuge mußte sich die Bodenorganisation neu einrichten, der Signal- und Nachrichtendienst wurde intensiver in Anspruch genommen, das Landen mit Rädern auf schneebedeckten Flughäfen verursachte Kopferbrechen und an den Flugzeugführer mußten erheblich höhere Anforderungen gestellt werden. Insbesondere traten im Winterhalbjahr mehr Nebeltage auf und diese sind nach wie vor die größten Feinde des Flugzeuges. Doch ist zu hoffen, daß wir bald über Instrumente verfügen, die die Luftfahrt von den Nebelgefahren unabhängig machen. Im ganzen kann aber berichtet werden, daß die Regelmäßigkeit der Flüge befriedigend war, und daß der Luftverkehr wieder einmal einen guten Schritt vorwärts getan hat. — Ganz auffallend ist die Steigerung der Frachten gewesen, mehrfach mußten Sonderflugzeuge auf den Auslandslinien eingesetzt werden. Solche eiligen Sendungen bestanden aus Blumen, lebenden Tieren, empfindlichen Teilen der Radio- und Leuchtmittelindustrie und vielem anderen mehr.

Interessant ist es, wie sich der Zeitungsdienst die Luftbeförderung zunutze macht; viele Zeitungen haben den Liniendienst der Luft-Hansa ausgiebig in Anspruch genommen.

Die Deutsche Luft-Hansa arbeitet auf den Auslandslinien in Interessengemeinschaft mit den Luftverkehrsgesellschaften von: Holland, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien, Dänemark, Det danske Luftfartsselskab A.S., und Schweden, Aktiebolaget Aero-Transport. Die ausländischen Gesellschaften brachten dem Hamburger Flughafen eine große wünschenswerte Verstärkung der regelmäßigen Luftverbindungen.

Das Anwachsen des Verkehrs zeigt sich am besten durch Wiedergabe der Betriebsergebnisse der Luft-Hansa im Jahre 1926, verglichen mit den ersten 7 Monaten des Jahres 1927:

1926:			
Jahresflugstrecke:	Beförderungsleistungen:		
km	Personen	Güter (kg)	Post (kg)
6 141 479	56 268	611 000	301 000

1927:
(1. Januar bis 31. Juli):

Jahresflugstrecke:	Beförderungsleistungen:		
km	Personen	Güter (kg)	Post (kg)
5 186 850	57 875	932 830	150 128

Aus obiger Aufstellung ist also ersichtlich, daß in sieben Monaten dieses Jahres bereits mehr Personen und Güter befördert wurden, als im ganzen Jahre 1926. Auch die Flugkilometerleistung des Vorjahres ist fast erreicht.

Das tägliche Liniennetz, das bekanntlich ganz Deutschland überspannt und Verbindungen herstellt zu fast allen Hauptplätzen der Nachbarstaaten, wies bisher ein Vakuum im Südosten auf. Seit Frühjahr 1927 überschneiden jedoch drei neue wichtige europäische Flugverbindungen die Tschechoslowakei; es wurden die Strecken Kopenhagen—Berlin—Prag—Wien, München—Prag—Breslau und Breslau—Brünn—Wien in Betrieb genommen. Ferner führen nunmehr Flugstrecken rund um die Ostsee. Der Baderdienst erfährt eine bedeutende Erweiterung und erhielt bessere Anschlußmöglichkeiten. Mehrere Alpenüberquerungen zwischen München und Mailand leiteten einen regelmäßigen Dienst nach Rom ein.

Hamburg

hat glänzenden Anschluß an das allgemeine Luftverkehrsnetz, und kommen ihm alle diese neuen Ausdehnungen ohne weiteres zugute. Die wichtigsten und vorteilhaftesten Linien sind jedoch diejenigen nach Holland—England und nach den skandinavischen Ländern.

An örtlichen Firmen sind im Hamburger Flughafen außer der Luft-Hansa noch ansässig:

Die Bäumer Aero G. m. b. H., die sich mit dem Bau von Sportflugzeugen und der Ausbildung von Fliegern beschäftigt; die Luftverkehrsgesellschaft Hamburg, die regelmäßige Flüge nach den Nordsee-Inseln und Passagier-Flüge ausführt und

die Aero G. m. b. H., die die Ausführung einer großzügigen Flugzeug-Leuchtrakete beabsichtigt.

Der Nachtluftverkehr ist weiter ausgebaut worden, insbesondere die Bodenorganisation durch Aufstellung von Richtungslichtern, Einrichtung von Notlandeplätzen und Beleuchtung der ständigen Flughäfen. Am 2. Mai 1927 wurde die Nachtstrecke Berlin—Danzig-Königsberg eröffnet. Durch die Einschaltung dieses Nachtfluges kann die transkontinentale Linie London bzw. Paris—Berlin—Moskau in 33 Stunden zurückgelegt werden, wobei der Reisende in Berlin 9 Stunden Aufenthalt hat.

Entsprechend dieser Verkehrsentwicklung hat auch Hamburg seinen Landflughafen erweitert und in den Anlagen verbessert. Die Vorbereitungen für eine Ausdehnung des Rollfeldes nach Norden wurden getroffen, der Bau eines Verwaltungsgebäudes geplant und Ende des Jahres 1927 auch in Angriff genommen. Hierdurch sollte eine genaue Verkehrsregelung im Hafen gewährleistet und der technische Dienst von dem Verkehrsdienst geschieden werden. Die Drainage des Rollfeldes wurde ergänzt und es zeigte sich, daß bei den ganz außerordentlich starken Regenfällen dieses Jahres die Drainage ihren Zweck aufs Beste erfüllte. Die Betriebsstraßen im Innern des Flughafens wurden erweitert und strenge Abgrenzungen des Rollfeldes an einzelnen Stellen durch Gitter sichergestellt. Die Signalmittel wurden durch ein rotes Ansteuerungslicht und einen automatischen nachts zu beleuchtenden Windrichtungsanzeiger ergänzt. Die Funkstation des Reichsverkehrsministeriums vergrößerte ihren Betrieb ebenso wie die Flugwetterwarte der Deutschen Seewarte. Ein Bremsstand modernster Konstruktion wurde im Südwesten aufgestellt, um ein Überholen und Prüfen der Flugzeugmotore auch in Hamburg zu ermöglichen. — Außer manchen anderen Verbesserungen wurde dann noch eine große Zufahrtsstraße mit Straßenbahn zum Flughafen in Angriff genommen, die den Namen „Zeppelinstraße“ führen wird.

Die Luftaufsicht der Ordnungspolizei regelte nach wie vor in strenger Form den Sicherheitsdienst des Luftverkehrs und übte die Paßkontrolle aus.

Zum Schluß muß nun noch über den

Seeflughafen Travemünde

berichtet werden, an dessen Hauptausbau der hamburgische Staat maßgebend beteiligt ist. Es handelt sich hier um einen kombinierten Land- und Seeflughafen mit außerordentlich günstigen Vorbedingungen für den Verkehr mit den größten See-