

**Sächsische
Volkszeitung**

Weinbäckerstraße, Freudenberger Verlag; Germania, H. W. B., der Verlag und Druckerei, kleine Dresdner, Dresden, L. Wallerstraße 17, Reichenbach 1012, Földgrabenstraße Dresden 12, Rautenkranz, Dresden, Dresden 12, ".

Bemerkungen zum Quittus Bien

Bon
Miss Helen Gammie, c. 3

Willy Meyer, Hauptmann a. D.

Das Fliegen ist heutigen Tages noch eine recht kostspielige Sache. Der Jahresbedarf an Verkehrsflugzeugen ist recht gering. Unsere Monopolgesellschaft, die „Deutsche Luft-Hansa“, verfügt über einen Maschinenpark von schätzungsweise etwa 150 Apparaten. Rechnet man die durchschnittliche Lebensdauer drei oder vier Jahre (in Wirklichkeit dürfte sie etwas größer sein), so macht sich ein jährlicher Er satz höchstens von etwa vierzig bis fünfzig Verkehrsflugzeugen nötig. Der deutsche Export an Verkehrsflugzeugen ist an Zahl auch nicht erheblich. Bei dieser geringen Produktion muß natürlich der einzelne Apparat teuer werden. Teuer ist auch der Betrieb. Die Flugzellen, vor allem aber die Motore, müssen — schon aus Gründen der unbedingt zu fordern den Sicherheit — in verhältnismäßig kurzen Abständen sehr genau nachgesehen werden. Nicht mehr ganz einwandfreie Teile müssen schadunglos ersehnt werden. Die Kosten für eine so sorgfältige Wartung und Instandhaltung sind natürlich recht erheblich. Ferner: es müssen große Abschreibungen für die natürliche Ablösung und vor allen Dingen auch für die Ueberalterung vorgenommen werden. Man kann die Lebensdauer einer Flugzelle auf dreitausend Flugstunden und die eines Flugmotors, der natürlich stärker in Anspruch genommen wird, auf tausend Flugstunden veranschlagen. Aber selbst wenn die Maschine noch gebrauchsfähig ist, geht es nicht an, sie im öffentlichen Betrieb zu behalten, wenn schon längst ein billigerer, rationellerer und sicherer Apparat auf dem Markt ist. Die Ueberalterung geht verhältnismäßig rasch vorstatten, da die ganze Entwicklung noch in vollem Flusse ist. Aus diesem Grunde dürfte sich eine 30prozentige jährliche Abschreibung zur Zeit schon rechtfertigen lassen. Dieser groÙe Abschreibungsfaktor verfeuert natürlich das Fliegen.

Die deutsche Luft-Hansa, die 1926 etwa sechs Millionen und 1927 über neun Millionen Kilometer geflogen ist, berechnet ihre Selbstkosten eines Flugkilometers im Durchschnitt auf 2,85 Mark, wobei ich dahingestellt lasse, ob diese Rechnung nicht zu optimistisch ist. Es ist zu berücksichtigen, daß das Reich, die Länder und die Kommunen die Kosten für die Bodenorganisation (Flughäfen, Zwischenlandeplätze, Nachtbeleuchtung, Funkdienst usw.) zum guten Teil der Luft-Hansa abgenommen haben. Andernfalls würden sich die errechneten 2,85 Mark pro Flugkilometer nicht unbedenklich erhöhen. Von den Ausgaben von 2,85 Mark pro Flugkilometer werden durch Einnahmen aus Beförderung von Personen, Fracht, Zeitungen usw. nur etwa zwanzig bis dreißig Prozent gedeckt (vielleicht sogar noch weniger). Etwa siebzig bis achtzig Prozent muss die Gesellschaft tragen, will sagen, das Reich, die Länder und die Kommunen zulegen. Wer heute sich ein Flugbillett kauft, bekommt es etwa zu vier Fünfteln von den öffentlichen Körperschaften geflossen.

Die Luftfahrt ist also so ziemlich sozialisiert, wenn auch unter privatwirtschaftlicher Etikette. Bei diesem Stand der Dinge heißt Bielsliegerei Unhäufig von Verlusten. Die Luft-Hansa hat in den Sommermonaten 1927 durchschnittlich fünfzehntausend Kilometer täglich geslogen. Die durchschnittliche Tagesleistung im Sommer 1928 wird vielleicht noch größer sein. Rein finanziell betrachtet, bedeutet das eine tägliche Einbuße von mindestens hunderttausend Mark, die aus öffentlichen Geldern erlebt werden. Dies kann auf die Dauer nicht verantwortet werden. Ich brauche den alten, traurigen Vers nicht zu wiederholen, daß wir ein armes Volk geworden sind, unter furchtbarem Steuerdruck leiden, nicht genügend Mittel haben, um Kriegsverletzte, Verdrängte, Betriebene und ausgepowerte Staatsgläubige ausreichend zu entschädigen. Trotz aller unserer Not ist es unsere Pflicht, im genügendem Maße öffentliche Gelder zur Verfügung zu stellen für die Erhaltung und Entwicklung der eben erst stützge gewordenen Luftfahrt, von der man noch nicht verlangen kann, daß sie auf eigenen Beinen steht. Aber diese Gelder müssen linien- und planvoll verwandt werden. Es kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein, möglichst viel zu fliegen und dadurch den Subventionstopf rasch und gründlich zu leeren. Die Quantität ist hier nicht entscheidend. Die zivile Luftfahrt ist in erster Linie eine Wirtschaftsaangelegenheit. Als solche muß sie möglichst rationalisiert betrieben werden. Das Defizit muß von Jahr zu Jahr kleiner werden. Aus dem Verlust muß allmählich ein Gewinn werden. Das ist aber nur möglich, wenn man alle diejenigen Strecken baldigt aufgibt, die unzureichend sind und niemals eingerichtet worden wären, wenn nicht Steuergelder in beachtenswerten Mengen ihre Be-

Die heutige Nummer enthält die Beilage „Unterhal-
lung und Kritik“

Für christliche Politik und Kultur

onnersdag, den 15. Mårs 1928

Verlagsort: Dresden.
Ausgabengebiete: Die tiefgepolsterte Beistelle **30 J.** Familien-
anzeigen und Siedlungsleute **30 J.** Die Versteigerungszettel
90 Millimeter breit, **1 J.** Öffentliche Anzeige **30 J.** Im Rei-
scheiter Gewicht entfällt jede Bezeichnung auf Lieferung und
Veräußerung d. Anzeigen-Kontingenzen u. Zeitung v. Schadensfallen.
Gebräuchlicher Zeit: Mittwoch Vorm., Dresden.

Dammbruch-Katastrophe in Kalifornien

Der St. Francis-Damm bei Los Angeles zusammengestürzt — Etwa 500 Toten

Los Angeles, 14. März,

Der ganze San-Franzio-Canyon ist unter einer gelben Sand schicht begraben, die an manchen Stellen bis 30 Fuß tief ist während sie an anderen nur einige Zoll Tiefe hat. Unter dieser Sand schicht dürften, wie befürchtet wird, noch etwa 100 Per sonen begraben liegen.

Japanische Schiffe gehender

Mar 14 1961

Roch einer Meldung der Agentur Indopacifique aus Tokio sind von den an der Chiba-Küste während eines Sturmes gelieerten vier japanischen Schiffen 45 Mann Besatzung des einen gerettet worden, während es unmöglich war, den 85 Mann der drei anderen Rettung zu bringen.

Eisenbahnkatastrophe in Indien

C o l o m b o (Ceylon), 14. März.

Etwa 28 Meilen südlich von Colombo sind zwei Personen
durch zusammengehörige 25 Reisende wurden getötet.

Der Beratlich bei Saines

ANSWER

Santos, 12. März.
Die Abrechnung der Ged- und Seelenmessen von den durch die Erdbebenkatastrophe betroffenen Teilen der Stadt dürfte eine Woche in Anspruch nehmen. Es sind gegenwärtig über 2000 Arbeiter hiermit beschäftigt. Unter den geborgenen Opfern befinden sich die Leichen von 23 Kindern. In der Nähe der Unglücksstätte spielen sich fortgesetzt erschütternde Szenen ab. So wird berichtet, daß ein Familienvater die Geheimfeste unter den Trümmern seines Wohnhauses die Leichen seiner acht Kinder suchte.

Strecken der deutschen Luft-Hansa muß ein erheblicher Teil gestrichen werden, wenn die unangebrachte Verwendung öffentlicher Gelder aufhören soll. Der Abbau mag bitter sein, ist aber unvermeidlich. Außer den großen internationalen Linien haben nur noch diejenigen Strecken Berechtigung, die laut Kassenbericht ein wirklich günstiges Ergebnis ausweisen. Das werden nur sehr wenige sein. Genaue zahlenmäßige Klärung seitens der Luft-Hansa wäre erwünscht. Vielleicht ist es möglich, mit finanziell günstigerem Erfolge wenigstens einen Teil der Flugzeuge, die man von den unrentablen Strecken wegnimmt, auf rentablen Linien zügiglich zu verwenden, falls diese eine größere Verkehrsbidule gestatten, was die Praxis erweisen

Der vielfach absäßig kritisierte Gedanke, den regelmäßigen Lustverkehr auf unrentablen und ungeeigneten Straßen durch einen Bedarfsverkehr mit Lusttagi zu ersetzen, erscheint mit zum mindesten für die Übergangszeit brauchbar. Stellt sich heraus, daß sich eine solche Bedarfslinie finanziell gut anläßt, dann mag der Tagiverkehr weiter beibehalten werden, andernfalls muß auch er verschwinden. Nötig ist Konzentration der Mittel und Kräfte auf die großen internationalen Linien. Dort wird man in nicht allzu langer Zeit vermutlich eine Rentabilität erreichen können und damit die wirtschaftliche Berechtigung dieser Lustverbindungen erweisen. Aber dort ein Flugverkehr mit öffentlichen Mitteln weiter aufrechtzuerhalten, wo man besser die Eisenbahn oder die Straßenbahn benutzt oder gar besser zu Fuß läuft, um mich mal übertrieben auszudrücken, würde sich sicher im Endeselt als ein Danaergeschenk, das man der Fliegerei macht, erweisen. Mag sein, daß eine Zeitlang das Volk diese Finanzierung noch mitansiehen würde, danach aber würde der Rückschlag vermutlich um so heftiger sein, und die bisherige Bewilligungsfreudigkeit des Reichstages könnte sich vielleicht in das Gegenteil versetzen. Wer also gegen das rechte Straßenzubventionsystem opponiert, erweist der Fliegerei einen Grundsatzschaden.

Fliegerei einen Freundschaftsdienst.
Fünfundfünzig Millionen Mark gab der Spartenrat des Reiches für die gesamte Luftfahrt (Verkehr, Industrie, Forschung usw.) 1928 vor. Mit ganz geringfügigen Abstrichen dürften die Mittel, wenn dieser Artikel erscheint, schon bewilligt sein. Zu den fünfundfünzig Millionen

dürften voraussichtlich noch etwa fünf Millionen Mark von Ländern und Kommunen hinzukommen. Eine gewaltige Summe (etwa 60 Millionen Mark) werden aus den Taschen der Bürgerinnen und Bürger zu entrichten sein. Es ist Pflicht der öffentlichen Meinung zu fordern, daß sie bestens verwendet und nicht unzweckmäßig verbraucht werden. Wir haben an unüberlegter Herausgabe von Staatsgeldern, um kein jähreses Wort zu gebrauchen, wahrlich genügend Schlimmes erlebt, so daß der Bedarf des Volkes in dieser Beziehung gedeckt und die Geduld erschöpft sein dürfte. Besser als die Zuwiesliegerei ist — wie auch im Etat vorgesehen — ein weiterer Ausbau der direkten Unterstützung und Förderung des zivilen Luftschiff-, Flugzeug- und Flugmotoren-Baus, damit unsere Erzeugnisse auf dem Weltmarkt immer mehr begehrte werden und recht guten Absatz finden. Allerdings muß auch die Verteilung dieser Gelder sachgemäß und unvoreingenommen erfolgen. Unseren Flugzeugen darf auf den Exportgebiete nicht dasselbe traurige Schicksal bereitet werden, wie unseren Automobilen. Eine Panze möchte ich vor allem auch für den Luftschiffbau brennen, der in den letzten Jahren infolge des Verhälter Tiftates und aus anderen Gründen stark in den Schatten treten mußte, so daß manche meinen, das Luftschiff sei längst vom Flugzeug überholt. Die Wahrheit dürfte sein, daß das Luftschiff nicht nur im Ozeanverkehr, sondern auch im interkontinentalen Landverkehr vermutlich noch eine große Rolle spielen wird. Man sollte ihm diese Entwicklungsmöglichkeit finanziell erleichtern. Das hierfür nötige Gelände läßt sich gewinnen durch Einstellung der unentartablen, ungeeigneten Flugzeuglinien. Ihr Abbau wird unpopulär sein und auf manngsache starke Widerstände stoßen, aber die öffentliche Meinung wir ihn im wohlverstandenen Interesse der Luftfahrt fordern müssen, bis er in ausreichendem Maße durchgesetzt ist. Man verstehe mich recht, ich plädierte nicht für eine Verkürzung der Subventionssummen, im Gegenteil, ich möchte eher noch einer Erhöhung der Unterstützung für die nächsten Jahre das Wort reden, bis die Zeit gekommen ist, wo auch die Luftfahrt auf eigenen Füßen stehen kann. Ich mache nur Front gegen den zum Teil unzweckmäßigen Gebrauch, den man von der öffentlichen Geldern macht. Dieser ist es, der unbedingt gestoppt werden muß.