

# Zukunftsfragen des Luftverkehrs



Hat der Luftverkehr, das Lufttransportwesen überhaupt eine Zukunft? Wenn es Leute gibt, die das strikt verneinen, so wollen wir sie nicht gleich steinigen, sie können vielleicht Gründe ins Treffen führen, die beweiskräftig genug erscheinen, jedoch wird man den Versicherungen derjenigen, die in die technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Luftfahrt wirklich tiefen Einblick haben, glauben dürfen, daß der Luftverkehr das zukunftsreichste Schnelltransportmittel ist. Das ist er ja heute erst in bescheidenem Umfang, weil in den soeben verflossenen zehn ersten Entwicklungsjahren nicht mehr zu erreichen war.

\*

Personen, Güter und Post werden heute schon auf dem ganzen Globus durch die Luft befördert. Die Flugstrecken auf den Kontinenten, insbesondere auf dem amerikanischen und dem europäischen, stellen ohne Zweifel ein ganz respektables Netz dar, das Luftverbindungen jedenfalls zwischen den wichtigsten Handelszentren bietet. Auch die Anschlußfragen sind, obgleich viele Gesellschaften fliegen, recht erfreulich geregelt, so daß man „zügig“ z. B. von San Franzisko nach New York, von London über Berlin nach Moskau, von Paris nach Konstantinopel, von London sogar bis Indien, um einige Großstrecken zu nennen, fliegen kann. Mit durchschnittlich 150 km (heute meist schon mehr: 180 km!) pro Stunde kommen also Passagiere, Güter und Post bemerkenswert schnell vorwärts. Das braucht der heutige Geschäftsmann ganz ohne Zweifel, aber der Nachtflugbetrieb ist mangels Beleuchtung auf sehr wichtigen Routen noch nicht genügend entwickelt. Verschiedene Nachtstrecken funktionieren ausgezeichnet (New York—San Franzisko, Berlin—Moskau). Die Nacht ist fliegerisch also bezwingbar, darum erstes Gebot: Schnellausbau vieler wichtiger Nachtluftrouten! Amerika ist darin bereits weit voraus.

\*

Sind die „Luftchausseen“ richtig ausgewählt? Im großen und ganzen — ja! Die wichtigsten Metropolen in Europa sind untereinander verbunden, das ist die Hauptsache. Den Automobilisten stören ja Wege und Straßen zweiter und dritter Ordnung auch nicht, wenn nur die Hauptstraßen vorhanden, gut gepflegt und ohne viele Umwege geführt sind. Gestört werden kann nur der Wirtschaftseffekt des Luftverkehrsunternehmens selbst, wenn nämlich Nebenluftwege Mittel absorbieren würden, die eigentlich den Hauptstraßen zugute kommen sollten. Lieber also vielfache, sogenannte „verdichtete“ Befliegung von Hauptsträngen! Die Länge