

WIRTSCHAFT UND WERBUNG

DR. GRAF VON KEYSERLINGK

DER DEUTSCHE LUFTVERKEHR

DAS jüngst erschlossene und zugleich eins der zukunftsreichsten Wirtschaftsgebiete ist der Luftverkehr. Wenn der heutige Luftverkehr auch nur auf zwanzigjährigem Bestande basiert, so hat doch das Tempo seiner Entwicklung im Vergleich zur der Jahrhunderte langen der Schifffahrt und der Jahrzehnte beanspruchenden des Eisenbahn- und Automobilverkehrs bis auf ihre heutige Höhe, einen solchen Umfang angenommen, daß keine noch so günstige Prognose für seine weitere Entwicklung innerhalb des nächsten Dezenniums zu optimistisch sein dürfte. Die technische Entwicklung im Luftfahrzeugbau, die sich unaufhaltsam in der Richtung der Riesenflugzeuge vollzieht und die von Jahr zu Jahr erzielten höheren Nutzleistungseffekte lassen auch den Zeitpunkt nicht mehr allzu fern erscheinen, zu dem der Luftverkehr unter Fortfall aller Subventionen bei normalen Beförderungspreisen voll rentabel wird. Die geglückten Flugversuche von Junkers in Dessau mit Schwerölmotoren dürften bei der eventuell innerhalb der nächsten Jahre zu erwartenden allgemeinen Verwendung dieser Motoren im Luftverkehr dieses Ziel sogar schon in nächste Nähe gerückt haben. Das Schweröl als Antriebsstoff erfüllt drei grundlegende Voraussetzungen der Rentabilität im Luftverkehr: eine außerordentliche Betriebssicherheit, die jede Brandgefahr so gut wie ausschließt; eine größere Sparsamkeit gegenüber dem Benzin, was bei gleicher Strecke eine wesentliche Erhöhung der Nutzlast bedeutet und den nur einen Bruchteil des der gleichen Benzinmenge betragenden niedrigen Preis. Weiter sind die schon geglückten Versuche mit der für Nacht- und Nebelflüge besonders wichtigen automatischen Steuer-

ung, sowie die Lösung der Frage einer automatischen Flugzeugstabilisierung und einer möglichst senkrechten Start- und Landungstechnik und niedrigen Geschwindigkeit für die günstige Entwicklung des Luftverkehrs nicht weniger wichtig.

Sollten sich die an die technische Entwicklung im Flugzeugbau und an die Verwendung des Schweröls als Antriebsstoff geknüpften Erwartungen nun in nächster Zeit erfüllen, woran nach den allein im letzten Dezennium zu verzeichnenden ungewöhnlichen Fortschritten nicht mehr gezweifelt werden kann, so ist dem Luftverkehr, besonders aber dem Luftfracht- und Postverkehr, eine heute noch jedes Vorstellungsvermögen übersteigende Entwicklung beschieden. Die nach den bisherigen Erfahrungen zu erwartende starke Steigerung des Luftfrachtverkehrs ist von einer ganz außergewöhnlichen handelspolitischen Bedeutung, nicht in dem Sinne, daß große Warenmengen auf dem Luftwege befördert werden würde — Lufttransport von Massengütern ist immer unrentabel — aber in Bezug auf Post und fast alle Luxus- und eine bestimmte Gewichtskosteneinheit übersteigenden Waren. Eine Ausdehnung des Luftverkehrs um das vielfache des heutigen Standes muß über kurz oder lang eine völlige Revision, zumindest der europäischen Zoll- und Paßgesetzgebung zwangsläufig nach sich ziehen. Wenn nämlich in absehbarer Zeit Zehntausende Gesellschaften und Privatpersonen gehörende Flugzeuge, darunter tausende des gleichen Typs, in Europa fliegen werden, dürften auch die schärfsten Paß- und Zollvorschriften und die größtmögliche Grenzkontrolle vor allem Nachts völlig wirkungslos sein, da bei der sich immer verbessernden und von Flugplätzen immer unabhän-