

giger werdenden Landungstechnik, besonders von Kleinflugzeugen, die Kontrolle eines jeden Flugzeugs zur Unmöglichkeit wird, abgesehen davon, daß die Schmuggelware an jedem beliebigen Ort gelandet werden kann. Nur die strengste Durchführung eines Verbots jeglichen privaten Flugverkehrs und Besitzes könnte das verhindern. Das würde aber eine für unsere heutigen Begriffe schon wieder unvorstellbar gewordene staatliche Bevormundung bedeuten, und es dürfte sich kaum ein Volk finden, daß sich in Zukunft die vollkommene Untersagung der Privatfliegerei gefallen lassen wird. Der freie Luftverkehr aber bedingt in Zukunft den Fortfall eines Teils der heute gültigen Zölle und völlige Aufhebung des Visumzwanges innerhalb Europas, sowie er letzten Endes zu einer mehr oder weniger intereuropäischen Gesetzgebung und Rechtsprechung führen muß. In der bevorstehenden ungeheuren Entwicklung des privaten Luftverkehrs und der Privatfliegerei liegen nun auf allen Wirtschaftsgebieten für Propaganda und Reklame noch gar nicht abzuschätzende Möglichkeiten. Als Werbemittel und Reklameträger wird das Luftfahrzeug noch große Aufgaben zu lösen haben.

Dem interkontinentalen Luftverkehr an Bedeutung nicht nachstehend ist das Problem des transkontinentalen Luftverkehrs. Bei Erfüllung der hier viel schwierigeren technischen Voraussetzung dürfte seine Rentabilität jedoch noch eher garantiert sein als bei ersterem. Seine besondere wirtschaftliche Bedeutung liegt hier für den Post- und Passagierverkehr in der nur $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{3}$ einer Schiffsüberfahrt dauernden Reisezeit. Vorläufig scheint noch das Luftschiff im transkontinentalen Verkehr die günstigeren Aussichten zu haben.

Die im laufenden Jahr durch die Finanzlage des Reiches bedingte Einschränkung des deutschen Luftverkehrs kann das Tempo seiner Entwicklung wohl vorübergehend verlangsamen, nicht aber auf die Dauer zum Stillstand bringen, denn im Augenblick, in dem sich bei annähernd erreichter Rentabilität das Privatkapital am Luftverkehr beteiligt, sind die heute noch bestehenden Finanzierungsschwierigkeiten durch das Reich und die Notwendigkeit zur Einschränkung behoben.

Im Auslande besonders aber in Nordamerika steht schon für 1929 eine Rekordentwicklung des Luftverkehrs zu erwarten, da hier das Privatkapital schon jetzt weitgehend an ihm interessiert ist.

Die im folgenden gebrachten Abbildungen und Tabellen geben eine Übersicht der Entwicklung des deutschen Luftverkehrs von 1919 bis 1928.

Von 1919 bis 1924 steigt die Jahresflugstrecke um das Dreifache, die Zahl der beförderten Passagiere um das Sechsfache, von 1924 bis 1928 beträgt die Steigerung bei der Jahresflugstrecke schon über das Sechsfache, bei der Zahl der beförderten Passagiere sogar über das Achtfache.

*

Die deutsche Luft-Hansa hat in ihren Schau-bildern in interessanter und anschaulicher Form, die eine starke Werbekraft ausübt, die Jahresergebnisse von 1925 bis 1928 zusammengestellt. So zeigen Abbildung I bis III die monatliche Beförderung von Passagieren, Post, Fracht und Zeitungen, wo besonders auffallend die heute noch überragende Bedeutung des Sommer- gegenüber dem Winterverkehr hervortritt. Abbildung IV bis V zeigen die jährlichen Kilometerleistungen der Luft-Hansa von 1919 bis 1928; Abbildung VI bis VII die Entwicklung des Streckennetzes und Abbildung VIII die Regelmäßigkeitsstatistik für 1927/1928.

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs in absoluten Zahlen; Tabelle 2 und 3 Zahl der Flugzeuge und Beförderungstarife in verschiedenen Ländern. Tabelle 4 gibt einen interessanten Überblick der Selbstkosten, des Verkehrs und der Flugzeuge der verschiedenen Gesellschaften in einzelnen Ländern. Tabelle 5 zeigt schließlich einen Vergleich der Reisezeiten und Preise im Luft- und Eisenbahnverkehr Deutschlands im In- und nach dem Auslande 1928. Die Zahlen für die Jahre 1919 bis 1925 sind der amtlichen Statistik des R. V. M. entnommen. Es handelt sich hierbei um sogenannte Etappenzahlen, d. h. jeder Fluggast usw. ist auf jedem Teilstreckenflug gezählt. Die Jahre 1926/28 umfassen nur die Leistungen der D. L. V. und zwar in sogenannten Streckenzahlen, d. h. jeder Passagier ist auf jeder Strecke nur einmal gezählt, ohne Rücksicht auf die Anzahl der zurückgelegten Teilstrecken. Außerdem ist zu bemerken, daß in den Jahren 1926/28 im Gegensatz zu den früheren Jahren die im Spezialdienst beförderten Zeitungen dem Güterverkehr zugezählt sind. Die beförderungsleistungen der Jahre 1926/28 können also nicht mit denen der Vorjahre verglichen werden. *Regelmäßigkeit.* Bis zum Jahre 1926 ist die Regelmäßigkeit errechnet auf Grund der am gleichen Tage durchgeführten Flüge. Ab 1927 wurden nur die am gleichen Tag durchgeführten Reisen, also von der Anfangs- bis zur Endstation als regelmäßig gerechnet. Es können also die Prozentzahlen der Jahre 1927/28 nicht im Vergleich zu denen der Vorjahre gebracht werden.