



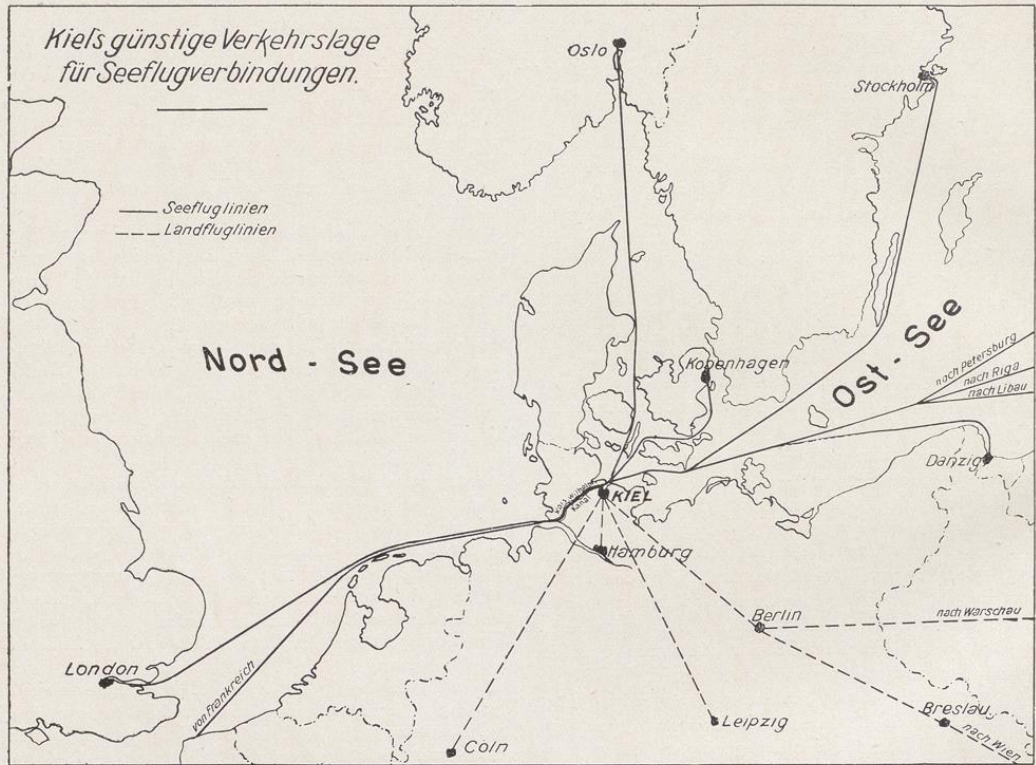
Kiel

Hahn, Wilhelm

Berlin-Halensee, 1926

c) Kiels Lage für den Luftverkehr, von Verwaltungsoberinspektor Langrehr

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96769](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96769)



KIELER VERKEHRSFRAGEN

c) Kiels Lage für den Luftverkehr

Von Verwaltungsobersinspektor Langrehr

Dichter und dichter legt sich das Luftverkehrsnetz über alle Länder. Noch stehen allerdings selbst in Deutschland, dem Lande der meisten Luftverkehrslinien, die Luftverbindungen weit hinter der Zahl und Dichtigkeit der Eisenbahnlinien zurück, aber die größten deutschen Städte sind doch schon fast sämtlich dem Luftverkehrsnetz angeschlossen, weil sie die Bedeutung der Luftverbindungen für Handel und Verkehr erkannt haben. Kein auch nur etwas fortschrittlicher Verkehrsminister wird sich der Tatsache verschließen können,

daß der Luftverkehr mit seiner alle Verkehrsmittel weit überragenden Geschwindigkeit immer größere Wichtigkeit für das gesamte öffentliche Leben erhalten wird. Alle Kulturländer der Erde streben danach, Fluglinien einzurichten, ihr Luftverkehrsnetz zu erweitern, um sowohl ihre innerstaatlichen Verbindungen zu verbessern, als auch im Verkehr mit den Nachbarländern Zeit zu sparen und ihnen dadurch zeitlich näherzurücken. Die Welt steht schlechthin im Zeichen einer neuen Verkehrs-epoche, der des Luftverkehrs.

Deutsche Gründlichkeit und deutsches Organisations-talent haben das Flugzeug innerhalb der Grenzpfähle

Deutschlands zu einem wirklichen Verkehrsmittel gemacht. Unbelastet mit den Kompromissen, die das Nebeneinanderbestehen der Militär- und Verkehrsflugzeuge in anderen Ländern hervorbrachten, konnte Deutschland, dem der Bau und die Verwendung von Militärluftfahrzeugen verboten war, sein Augenmerk auf die Züchtung eines reinen Verkehrstyps richten. Deutschland konnte seine Bodenorganisation aus ganz denselben Gründen, den Erfordernissen eines reinen Luftverkehrs gerecht werdend, einrichten. Und es tat gut daran. Heute sind deutsche Verkehrsflugzeugtypen nicht nur die einwandfrei besten der Welt, Deutschland besitzt auch eine erstklassige Bodenorganisation, und die natürliche Folge dieser Fortschritte ist die von keinem anderen Land erreichte Dichte seines Luftverkehrsnetzes. Von Osten nach Westen, von Süden nach Norden durchziehen zahlreiche Linien ganz Deutschland. Deutschland hat durch seine Maßnahmen den Grund dazu gelegt, um seiner Bestimmung, infolge seiner Lage im Herzen Europas Durchgangsland für den gesamten Verkehr von West- nach Osteuropa zu sein, gerecht zu werden. Dieser zentralen Lage verdankt es wohl auch in erster Linie die jetzt endlich erreichte Aufhebung der jeder Entwicklung entgegenstehenden „Begriffsbestimmungen für die Luftfahrt“, weil Deutschland sonst der Überfliegung deutschen Hoheitsgebietes durch Luftfahrzeuge ehemaliger Feindbundmächte Hindernisse in den Weg legen konnte, die den Betrieb guter Fernverbindungen von Westeuropa nach den östlich gelegenen Ländern über Deutschland hinweg zur Unmöglichkeit gemacht hätten.

Wenn man sich das deutsche Luftverkehrsnetz betrachtet, so fallen zunächst einige wichtige Zentren des Luftverkehrs, wie Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M., München und Leipzig auf, außerdem das gänzliche Fehlen der Konzentration von Linien auf die sonst eigentlich verkehrsreichsten Küstenstädte. Die Ursache darin dürfte in folgendem zu suchen sein. Der Aufbau des Verkehrsnetzes begann im Binnenlande und mit Landflugzeugen, auch die wenigen internationalen Linien wurden und werden ohne Ausnahme mit diesem Typ befliegen, da größere Gewässer nicht berührt werden. Wenn das mehrmotorige Flugzeug auch durchaus ein ebenso sicheres Verkehrsmittel über See als über Land ist, hat man bis heute die ausgesprochenen Seeverbindungen noch nicht organisiert, einmal, um noch erst Erfahrungen im Seeluftverkehr zu sammeln und dann auch, um die Frage wirklich seetüchtiger Maschinen zu lösen. Unbestreitbar ist für den Überseeverkehr ein Wasserflugzeug oder ein Flugboot zweckmäßiger als ein Landflugzeug, und der Seeluftverkehr mit seinen großen Strecken, die die eigentliche Domäne des Flugzeuges sind, hat große Vorteile für sich. Die Möglichkeit, überall landen zu können, keiner kostspieligen Flugplatzanlagen zu bedürfen, die vorhandene See- und Küstenbefahrung bei Nachtflügen, die glatte Flugbahn, das alles sind Gründe, die einem See- und einem transozeanischen Verkehr ungemein die Wege ebnen.

Die steigende Verwendung des Seeflugzeuges wird dann günstig gelegenen Küstenstädten eine wichtige Stellung im Luftverkehr sichern. Solche Küstenstädte werden die Anflug- und Abflughäfen für diese transozeanischen Linien werden, und ein nebenher bestehender Landflugplatz hat für den Verkehr nach und aus dem Binnenlande zu sorgen. Es wird dasselbe Umschlagsverfahren eintreten, wenn auch zunächst im kleineren Umfange, wie jetzt bei der Weiterleitung des Personenverkehrs der Überseedampfer von den Hafenstädten ins Binnenland. Es wäre nun naheliegend, anzunehmen, daß dort, wo bereits die großen Einfallstore der Schifffahrt nach dem Binnenlande liegen, daß durch diese Hauptadern, durch die die Wirtschaft ihren Antrieb empfängt und der Personenverkehr vermittelt wird, nun auch das neue modernste Verkehrsmittel von und nach Übersee seinen Anfang und sein Ende haben müßte. Doch das trifft nur bedingt zu, vielleicht nur dann, wenn es sich um Anfangs- oder Endpunkte von Seefluglinien, nicht aber um Haltepunkte weiter führender Linien handelt. Abgesehen davon, daß ein Zusammenballen jeglichen Verkehrs auf einen Platz verkehrstechnisch nicht immer zu befürworten ist, spielt hier der Umstand, daß dem transozeanischen Flugboot oder Flugschiff geeignete Start- und Landemöglichkeiten geboten werden müssen, eine Hauptrolle. Unsere großen See- und Handelsstädte an der Nordsee, welche scheinbar zunächst als die gegebenen Anfangs- und Endpunkte von Überseelinien in Betracht kommen, liegen weit im Binnenlande. Die Gezeiten der Nordsee erlauben die Schaffung einer geeigneten Wasserflughafenanlage nur unter Aufwendung außerordentlich hoher Kosten, die Flüsse, an denen die Städte belegen sind, sei es die Ems, Weser oder Elbe, sind außerdem in der Nähe der Städte infolge des regen Schiffsverkehrs, ihrer beschränkten Ausdehnung und der Strömungsverhältnisse nur bedingt als Start- und Landegelegenheiten zu gebrauchen. Diese Tatsachen sind bekannt und nicht zuletzt der Anstoß gewesen, daß jetzt bereits nach einem zweckmäßig gelegenen Ostseehafen Umschau gehalten wird, der bequem genug liegt, den Luftverkehr von Übersee für Deutschland aufzunehmen oder nach Übersee zu leiten. Hier setzt die Bestimmung und Bedeutung Kiels ein, das durch eine Landfluglinie über Hamburg und über Lübeck mit dem übrigen Deutschland verbunden ist. Kiel verfügt bereits über eine Seeflugstation, die erweiterungsfähig ist, und über moderne Einrichtungen dazu. Die Kieler Bucht hat eine selten geschützte Lage, so daß Seegang niemals Start und Landung behindert, ihre Größe reicht auch für die großen Zukunftsflugzeuge, auch in Bezug auf Rollänge, aus. Die Kieler Bucht hat ferner den Vorzug, nebel- und eisfreier zu sein als jeder Flußlauf oder jedes Binnengewässer. Sie bietet infolge ihrer großen gleichmäßigen Tiefe, die bis nahe an die Ufer herangeht, für die Schifffahrt und den Flugverkehr wesentlich mehr Bewegungsfreiheit als z. B. Elbe oder Weser. Bei Nebel lassen sich durch Funkpeilungen Möglichkeiten schaffen, daß die dann schon aus Sicherheitsgründen auf der

Außenförde niedergehenden Flugzeuge ohne Gefahr zum Landepunkt gelangen. Das Aufsuchen der Landeplätze in den Flußmündungen stößt in solchen Fällen auf wesentlich größere Schwierigkeiten. Hinzu kommt, daß Bremen etwa 90 km und Hamburg, von Brunsbüttel gerechnet, etwa 75 km landeinwärts liegen. Es entsteht also bei dem Anflug dieser Plätze durch weiterführende Linien ein erheblicher Zeitverlust, weil das Flugzeug, um bei seinem Weiterflug die offene See zu gewinnen, wieder denselben Weg zurücklegen muß. Diese Zeitverluste und die Gefahren des Landens auf den Flußläufen fallen fort, wenn die von Westen nach Osten verkehrenden Linien der deutschen Küste bis zur Elbmündung und dann dem Laufe des Kaiser-Wilhelm-Kanals folgen, die Kieler Seeflugstation an der Mündung des Kanals in die Ostsee anfliegen und hier Güter und Personen für die Weiterbeförderung nach dem Binnenlande absetzen oder von dort aufnehmen. Der Kieler Landflugplatz wird in unmittelbarer Nähe des Seeflugplatzes errichtet, so daß das Umsteigen von einer zur anderen Linie denkbar einfach ist. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal bietet mit seiner teilweisen 200 m großen Breite und bei Dunkelheit mit seinen tausenden elektrischen Lampen die beste Notlandelegenheit und den besten Wegweiser. Von Kiel aus können die Weiterflüge über See nach allen Richtungen fortgesetzt werden. Die Erwartungen Kiels, als Landeplatz für internationale Durchgangs-Seefluglinien in Betracht zu kommen, dürften daher berechtigt sein, denn eine gleich günstige Lage hat keine größere deutsche Stadt. Daß internationale Seefluglinien ein großes Interesse daran haben, bei ihren Flügen über deutsches Gebiet hinweg Deutschland anzulaufen, und sei der Hauptzweck auch nur die Ergänzung der Betriebsstoffe, darf als gegeben anzusehen sein. Für einen solchen Anflug ist Kiel aber die einzige Stadt, die ohne Umweg für Seeflugzeuge, die von Westen

nach Osten gehen, erreichbar ist. Aber auch für Verbindungen zwischen Norwegen und Schweden einerseits und England andererseits und ebenso nach Stettin, Riga, Helsingfors ist Kiel der einzige in Betracht kommende Punkt, so daß Zwischenlandungen hier umso wahrscheinlicher sind, als der Umweg über Kiel für alle Linien dieser Art nur sehr gering ist. Die beigefügte Karte gibt ein deutliches Bild von der günstigen Lage Kiels für derartige Verbindungen.

Diese Ansicht von der Bedeutung Kiels für den durchgehenden Seeflugverkehr von Westen nach Osten und umgekehrt findet ihre Stütze in verschiedenen Plänen, die Fluglinien von England nach den nordischen Ländern mit Zwischenlandungen in Kiel vorsahen, deren Ausführung vorläufig aber noch eine Frage der Finanzierung ist. Es darf aber voraussichtlich damit gerechnet werden, daß diese und ähnliche Linien eingerichtet werden und daß Kiel dabei als deutscher Anflughafen gewählt wird. Die zwangsläufige Folgerung des Anfliegens Kiels durch solche Linien wird die automatische Einstellung der deutschen Landflugverbindungen auf Kiel als Seeflugknotenpunkt sein. Jetzt verfügt Schleswig-Holstein nur über die Linien Hamburg—Kiel—Flensburg—Westerland und (Berlin)—Lübeck—Kiel—Flensburg—Westerland eine Weiterführung nach Norden über die deutsch-dänische Grenze hinaus ist wegen der in Jütland fehlenden großen Städte nicht lohnend.

Da alle Vorbedingungen für eine verkehrstechnische und wirtschaftlich günstige Lage Kiels für die Entwicklung des Seeluftverkehrs in naher und ferner Zeit gegeben sind, werden Kiels Erwartungen, ein bedeutungsvoller Knotenpunkt im Luftverkehr zu werden, erfüllt werden, da die Rücksicht auf verkehrstechnische Mindestbedingungen den Flugverkehr veranlassen muß, die Kieler Bestrebungen fast zwangsläufig zu unterstützen.

