

\* (Unser Luftverkehr nach dem Kriege.) Infolge Einladung des Wiener Handels- und Industrievereines sprach am 15. d. Dr. Otto Ritter v. Komorzynski-Oszezynski im großen Saale der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer über obiges Thema mit Bezug auf Industrie und Handel. Der Vortragende gedachte eingangs seiner Ausführungen des großartigen Aufschwunges des Luftschiffahrtswesens infolge der Anforderungen des Krieges und der durch die Seeresverwaltung hiefür zur Verfügung gestellten Geldmittel. Die Gefahren des Luftverkehrs werden meist sehr überschätzt; er sei losgelöst von den starren Bahnen des Bodens und frei von allen Hemmnissen, denen Eisenbahn und Automobil beständig ausgesetzt seien. Selbst beim Versagen der Motore sei dem Flieger noch ein gefahrloses Landen im Gleitfluge möglich. Als Luftfahrzeug der Zukunft wird ausschließlich der Aeroplan in Anwendung kommen. Die Gefahren ungünstiger Luftströmungen können, wie projektiert, durch elektrische Wellen dem Kompaß des Luftschiffers mitgeteilt werden, dergleichen werden Licht- und Schallsignale angewendet werden. Das Fehlen äußerst kostspieliger Stationsanlagen und Wege wie bei Bahnen ermöglicht in Zukunft für einen regen Luftverkehr eine weit billigere Tarifierung für den Personen- und Frachtverkehr. Namentlich für die Beförderung von Briefen sei der Luftverkehr bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 200 Kilometer pro Stunde besonders geeignet; so könne die Strecke Wien-Berlin in zwei Stunden, jene von Wien nach Konstantinopel in zwölf Stunden und die von Wien nach Triest in eineinhalb Stunden zurückgelegt werden. Der Vortragende hob die Tätigkeit des k. u. k. österreichischen Aeroklubs rühmlich hervor, der seit Kriegsbeginn über 1000 Pilotenzeugnisse auszustellen in der Lage war. Nach dem Kriege werden vielfach die von der Seeresverwaltung zur Verfügung gestellten Kampfflugzeuge für den Luftverkehr Verwendung finden und die zahlreichen Kampfflieger ganz vorzügliche Piloten und Instruktoren abgeben. Die Anlagen von Flughäfen sei in erster Linie Sache der einzelnen Stadtgemeinden, den Luftverkehr selbst werden große Gesellschaften besorgen, da sowohl die deutsche als auch die österreichische Regierung sich gegenüber der Frage der Monopolisierung des Luftverkehrs ablehnend verhalten. Die Anlage der Flughäfen, es gibt in Oesterreich für Landflugzeuge deren fünf, für Wasserflugzeuge vier, erfordert keine großen Kosten und sollen diese möglichst in der Nähe der Städte angelegt werden. Redner besprach die bestehenden Luftverkehrslinien in Italien, Frankreich, England und namentlich in Amerika, wo die panamerikanische Vereinigung 37 Linien in Betrieb gesetzt habe. Er berührte in Kürze die rechtlichen Verhältnisse des Luftverkehrs und führte aus, daß die zollamtliche Behandlung der zur Beförderung gelangenden Waren durch Kontrolle der Begleitpapiere im Abgangs- und Bestimmungshafen und Ausgleich beim zu errichtenden „Heimatsverbande“ der inländischen Luftschiffervereinigung stattfinden solle, bei dem auch eventuelle durch den Luftverkehr sich ergebende Schadenerschöpfungsansprüche zu stellen seien. Nebenfalls soll nach den bereits getroffenen Vereinbarungen ein staatlicher Registerzwang für sämtliche Flugzeuge und Piloten bestehen, welche letztere geprüft sein müssen. Der Vortragende gedachte ferner der jüngst aktivierten Linie Wien-Großau-Lemberg-Wien-Odeffa und der im Jänner d. J. stattgehabten Tagung der Mittelmächte, die durchaus günstige Ergebnisse gezeitigt hat. Redner schloß seine überaus anregenden und lehrreichen Ausführungen mit einem Ausblick auf die zu gewärtigende Entfaltung des Luftverkehrs nach dem Kriege und hob hervor, daß namentlich unsere Heimatstadt Wien vermöge ihrer zentralen Lage als Knotenpunkt für den europäischen Luftverkehr hervorragende Eignung besitze. Dem Vortragenden wurde reichlicher Beifall gezollt.