

## Das Luftliniennetz der Mittelmächte.

(Münchener Brief.)

Der Bundesrat wird sich in einer seiner nächsten Sitzungen mit dem neuen Luftverkehrsgezet befassen. Die Vertreter Süddeutschlands, namentlich Bayerns, werden von vornherein gegenüber den Plänen des Privatkapitals die Notwendigkeit der Verstaatlichung des Luftverkehrs oder zum mindesten die Bildung eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens betonen, da verkehrspolitische, finanzielle, betriebstechnische und militärische Gesichtspunkte dagegen sprechen, daß der Verkehr der Zukunft dem Privatkapital ausgeliefert wird. Der technische Entwurf beruht auf der Denkschrift der Internationalen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (Ilag).

Wir müssen uns, um den Luftverkehr der Zukunft zu verstehen, fragen: Was bezweckt denn eigentlich der Entwurf der Ilag, von welchen Grundsätzen geht er aus und welchen Endzielen strebt er zu? Man wird gut tun, sich eine Karte von Mitteleuropa zur Hand zu nehmen und sich bei den folgenden Darlegungen die Haupt- und Nebenlinien des Luftliniennetzes der Mittelmächte auf dieser Karte einzuzichnen, um ein klares Bild der Verzweigung und Verästelung wie des Umfangs des Entwurfes zu erhalten.

Drei Hauptadern sind das Verkehrsgerippe des von der Ilag vorgeschlagenen mitteleuropäischen Luftliniennetzes. Diese drei Strecken heißen:

Hauptlinie A: Hamburg—Berlin—Wien—Ofen—Pest—Konstantinopel.

Hauptlinie B: Straßburg—Karlsruhe—Stuttgart—München—Wien—Ofen—Pest—Konstantinopel.

Hauptlinie C: Berlin—Dresden—Prag—Wien—Ofen—Pest—Konstantinopel.

Diese Hauptlinien haben in ihren wichtigsten Flughafen-Ausgangs- oder Knotenpunkte für innerdeutsche und innerösterreichische Linien, die sich an die Hauptadern anschließen und die Aufgabe haben, den Verkehr den Hauptlinien zuzuführen.

Beginnen wir bei dem Knotenpunkt Berlin, so zeigt uns der Entwurf folgende Seitenlinien:

Seitenlinie A: Berlin—Leipzig—Plauen—Nürnberg—München—Zürich.

Seitenlinie B: Berlin—Halle—Erfurt—Frankfurt a. M.—Wiesbaden—Trier—Luxemburg.

Seitenlinie C: Berlin—Magdeburg—Hannover—Bielefeld—Dortmund—Düsseldorf.

Seitenlinie D: Berlin—Stettin—Danzig—Königsberg—Tilsit—Memel.

Seitenlinie E: Berlin—Frankfurt a. D.—Posen—Thorn—Allenstein—Insterburg—Tilsit—Memel.

Da wir uns auf der Landkarte in Norddeutschland befinden, wollen wir uns auch gleich eine sogenannte Küstenlinie als Zusammenfassung des äußeren innerdeutschen Verkehrs einzeichnen:

Küstenlinie: Düsseldorf—Osnabrück—Bremen—Hamburg—Kiel—Lübeck—Schwerin—Rostock—Stralsund—Swinemünde—Danzig—Ebing—Königsberg—Tilsit—Memel.

Es empfiehlt sich nun, den Entwurf der Ilag auf die Zuführungslinien zu den größeren Verkehrsplätzen hin zu prüfen. Als Zuführungspunkte sehen wir Ofen—Pest, Wien und Breslau an und erhalten dann folgende Linien:

Zuführungslinie A: Fiume—Jegreb—Ofen—Pest.

Zuführungslinie B: Brascó—Ofen—Pest.

Zuführungslinie D: Czernowitj—Lemberg—Kassa—Ofen—Pest.

Zuführungslinie E: Pola—Triest—Graz—Wien.

Zuführungslinie F: Czernowitj—Lemberg—Przemysl

—Kraakau—Oberberg—Brünn—Wien.

Zuführungslinie G: Zürich—Innsbruck—Salzburg—Wien.

Zuführungslinie H: Düsseldorf—Köln—Frankfurt a. M.—Würzburg—Nürnberg—Regensburg—Passau—Linz—Wien.

Zuführungslinie I: Warschau—Lodz—Breslau.

Bei diesen Zuführungslinien ist Ofen—Pest der Zuführungsort für die ersten drei, Wien für die nächsten vier und Breslau für die achte Linie.

Endlich finden wir im Entwurfe noch verschiedene Strecken eingezeichnet, die wir am besten mit Querlinien bezeichnen. Sie sind:

Querlinie A: Dresden—Leipzig—Halle—Magdeburg—Hannover—Bremen—Oldenburg—Wilhelmshaven.

Querlinie B: Dresden—Chemnitz—Plauen—Nürnberg (mit Anschluß an die in Nürnberg einmündenden Linien).

Querlinie C: Hamburg—Hannover—Kassel—Frankfurt a. M.—Mannheim—Karlsruhe—Straßburg—Mülhausen.