

## Das Flugzeug im Wirtschaftsleben des Friedens.

Neue Luftbildpläne. — Die Luftbildaufnahme ein Rechtsdokument. — Die wirtschaftliche Bedeutung des Betriebes.

Das gesamte Flugzeugwesen hat sich während der langen Kriegsjahre in ganz natürlicher Weise nur auf die Kriegszwecke eingestellt. Alle Verwendungsmöglichkeiten, die mit dem Kriege nichts zu tun hatten, wurden in den Hintergrund gerückt. Jetzt müssen diese aber bei der Bedeutung des neuen Aufbaues unseres Wirtschaftslebens in den Vordergrund geschoben werden. Flugzeuge sind in großer Menge vorhanden, unsere Industrie braucht ein weiteres Betätigungsfeld und auch an Führern, die, heimgekehrt, jetzt vielfach noch ohne berufliche Stellung sind, mangelt es nicht. Die gegenwärtige Betriebsknappheit wird ja auch in einigen Monaten behoben sein und dabei sind die Möglichkeiten der Verwendung des Flugzeuges vielgestaltig und aussichtsreich.

Auf eine Verwendungsart, die bisher noch wenig oder fast gar nicht in den Kreis der Betriebszwecke des Flugzeuges gezogen wurde, sei hier besonders aufmerksam gemacht. Neben den schönen Erfolgen im Flugzeug- und Motorenbau hat die Herstellung flugtechnischer Instrumente im Kriege eine weitgehende Vervollkommnung erfahren und namentlich in der Verbesserung des wertvollsten optischen Hilfsmittels, der *Luft-er-lund-ung* und der *Gelände-auf-nahme* aus der Luft wurde Unerreichtes geleistet. Für denjenigen, der die interessanten und packenden Luftbildaufnahmen gesehen hat, die im Laufe des Krieges erzielt wurden, bedarf es keiner Überlegung mehr, daß sich auf diesem Gebiete ungeahnte Möglichkeiten für die Zukunft ergeben. Durch geeignete Aufhängevorrichtungen im Flugzeug ist es möglich, jedes Gelände senkrecht aufzunehmen, so daß das Luftbild eine ideale Projektion alles Körperlichen auf der Ebene bildet. Doch während z. B. die bisherigen Katasterpläne, Stadtpläne usw. jeder Charakteristik entkleidet sind und nur noch das Kartenschema zeigen, wahrte die Luftbildaufnahme, auch wenn sie senkrecht gemacht wird, jedem kleinsten Fleckchen Erde einen guten Teil seiner Eigenart. Es treten wirkliche Häuser, wirkliche Straßen, Bäume, Flüsse und Seen in naturgetreuer Wiedergabe an Stelle der toten Aufnahmen.

Für die Landesaufnahmen, aber auch für die ganze Ansichtskartenindustrie verspricht diese Art ein vollständig neues Betätigungsfeld und die Wahrscheinlichkeit erscheint nahe gerückt, daß schon in wenigen Jahren keine Stadt mehr bestehen wird, deren *Stadtplan* nicht auf *Luftphotographischem* Wege hergestellt wurde und die es nicht versucht hätte, mit Hilfe künstlerischer Aufnahmen aus der Luft der Schönheit ihres Städtebaues und der Eigenart ihrer Anlagen neue Reize abzugewinnen. Aber nicht nur der Staat mit seinen Verwaltungskörpern, sondern auch jeder größere Grundbesitzer wird aus Zweckmäßigkeitsgründen sich ein Luftbild seines gesamten Besitzes zu sichern wünschen. Grenzstreitigkeiten werden damit am leichtesten aus der Welt geschafft werden können und die Kaufverträge, die sich auf Grund und Boden beziehen, werden durch Beigabe eines Luftbildes des betreffenden Objektes eine wertvolle Ergänzung erfahren.

Alle weitausschauenden Pläne für *Luftregulierungen*, für die *Ausnützung* von Wasserkräften jeder Art und für den *Strassenbau* können künftighin auf die Ergebnisse der Luftbildaufnahme aufgebaut werden und diese plastischen Bilder werden sich ungleich mehr der Wirklichkeit anpassen, als selbst die sorgfältigsten Zeichnungen, kann man doch auch jede Luftbildaufnahme mit Hilfe von Vergrößerungs- und Verkleinerungsapparaten mit völliger Genauigkeit auf jede gewünschte Maßstabsgröße bringen.

Die mutmaßlichen Kosten eines entsprechend eingerichteten Flugbetriebes werden bei Zugrundelegung eines normalen Beobachterflugzeuges für eine Betriebsstunde auf etwa 30 Kronen für Benzin und 30 Kronen für Öl kommen. Da in einer Stunde leicht hundert Aufnahmen gemacht werden können, so verteuert sich jede photographische Aufnahme um kaum 60 Heller gegenüber einer Bodenaufnahme. Der photographische Abzug braucht also nur um einige Heller verteuert zu werden, um die reinen Betriebskosten zu decken. Einen weiteren Kostenaufschlag erfordert die Amortisation des Flugzeuges selbst und schließlich sind auch noch die Bezüge der Flugzeugführer aufzubringen. Für die Unterbringung der Flugzeuge könnten vielfach die bestehenden militärischen Einrichtungen verwendet werden. Mit Unternehmungsgeist angepackt und auf entsprechender finanzieller Grundlage aufgebaut, besteht ohne Zweifel die Gewähr einer günstigen Ausnützung des Flugzeuges für die *Luftbildpläne* der Zukunft.