

Der Luftverkehr nach dem Kriege.

Wien-Triest in drei Stunden.

In einem interessanten Vortrag entwickelte gestern der Direktor des Oesterreichischen Lloyd Dr. Walter v. Barbas ein lebendiges Bild von dem zukünftigen Luftverkehr, an dessen Ausgestaltung in allen Ländern schon gearbeitet wird. Der Vortrag, der vom Oesterreichischen Flottenverein ver-

anstaltet wurde, hatte eine zahlreiche Hörerschaft in den Saal des Ingenieurvereines geführt, die den Ausführungen des Vortragenden unter großer Spannung folgte.

Dr. v. Barbas ging davon aus, daß der Krieg das Flugwesen zu ungeahnter Entwicklung gebracht hat und schilderte die Bestrebungen zur Einführung von Luftverkehrslinien für den Post- und Personentransport in den verschiedenen Ländern: vor allem in Italien, das schon zwei Luftpostlinien vom Festland nach Sizilien und Sardinien in Betrieb hat, dann in England, wo Lord Montague, ferner das Northcliffekomitee und endlich Lord Cowdray und Holt-Thomas Luftverkehrsprojekte großen Stils propagieren, in Schweden, das eine Luftverbindung mit Finnland hergestellt hat und Fluglinien nach England und Deutschland vorbereitet, in Frankreich und Amerika, wo demnächst die erste Luftlinie New-York-Washington eröffnet werden soll, und endlich in Oesterreich-Ungarn und Deutschland. Die „LWS“, die in Oesterreich und Ungarn bereits in Gründung begriffen ist und in Deutschland und in den Balkanstaaten möglichst bald nachfolgen soll, wird das Gebiet der Mittelmächte mit einem Netz von Luftverkehrslinien umspannen, deren Rückgrat die Linie Hamburg-Berlin-Wien-Budapest-Belgrad-Sofia-Konstantinopel zu bilden bestimmt ist.

Dr. v. Barbas behandelte sodann den Luftverkehr als technisches, juristisches und wirtschaftliches Problem; in technischer Hinsicht ist die Verbesserung des Flugwesens so weit gediehen, daß Betriebsunfälle kaum vorkommen. Auch die Witterungseinflüsse können das Fliegen nur an einer ganz geringen Zahl von Tagen im Jahr behindern, da Signalvorrichtungen und radiotelegraphische Flugzeuglenkung auch bei Wind, Nebel und Nacht das Fliegen erleichtern. Der Verkehr der LWS wird mit Flugzeugen, nicht mit Luftschiffen aufgenommen werden, wie überhaupt die Zukunft des Luftverkehrs dem System „schwerer als die Luft“, also dem Flugzeug gehört.

In rechtlicher Beziehung erörterte Doktor v. Barbas das Hoheitsrecht des Staates auf den Luftraum, die zollrechtliche Behandlung des kommenden Luftverkehrs und die notwendigen Beschränkungen des Grundeigentums an der Luftkante sowie die Schadenersatzpflicht des Flugzeughalters und die verwaltungsrechtlichen Maßnahmen, wie Registrierung der Luftfahrzeuge, Prüfung der Fahrzeuge und Führer, Verkehrsvorschriften sowie das staatliche Konzessionsrecht gegenüber Luftverkehrsunternehmen und ihren Anlagen.

In wirtschaftlicher Beziehung wird der Luftverkehr besondere Bedeutung erlangen. Durch die rasche Beförderung von Post und Personen (Wien-Konstantinopel 12 Stunden, Wien-Triest 3 Stunden) wird ein tiefgreifender Einfluß auf das ganze Wirtschaftsleben geübt werden und der Volkswirtschaft großer Nutzen erwachsen. Auch die Flugzeugindustrie wird durch den Luftverkehr auf ihrer im Krieg erreichten Höhe erhalten bleiben und sich in den Dienst friedlicher Kulturinteressen stellen können. Lebhaft interessiert ist endlich die Kriegsverwaltung am Luftverkehr, da dieser der Landesverteidigung ein wertvolles Reservoir von Flugzeugen, Piloten und Flughäfenanlagen bereithalten wird. So darf erwartet werden, daß der Luftverkehr nach Kriegsende in kürzester Zeit sich im öffentlichen Leben einbürgern und dem menschlichen Fortschritt dienen wird.