

Der Hanseatische Flughafen auf dem Priwall im Streckennetz der Lufthansa 1926 bis 1934.¹

Günter Meyer

Verkürzte Reisezeiten des Luftverkehrs bei geringem Unfallrisiko verbesserten die Geschäftsverbindungen im Personen- und Gütertransport. Die bisherigen Konkurrenten, Aero-Lloyd und Junkers-Luftverkehrs-AG, wurden zur Fusion unter dem Namen Deutsche LuftHansa AG² gezwungen, denn ab 1.1.1926 zahlte das Reichsverkehrsministerium Subventionen für den Flugverkehr nur an eine Einheitsgesellschaft, die am 6.1.1926 beschlossen und am 15.6.1926 offiziell gegründet wurde.³ Regionale Besonderheiten mit unterschiedlicher Beteiligung der Länder oder Städte blieben bestehen. Die neue Gesellschaft erhielt als einzige das Flugrecht für Auslandsstrecken. Unter ihrer Führung entwickelte sich ab 1926 ein Netz von regelmäßig beflogenen Linien in Nordeuropa mit guten Anschlüssen nach Süden. Am 6.4.1926 startete die erste Maschine mit dem Kranich als Zeichen der LuftHansa von Berlin-Tempelhof nach Zürich-Dübendorf neben sieben weiteren Strecken nach dem Sommerflugplan.

Mit dem Vertrag von Locarno entspannte sich 1925/1926 das Verhältnis zwischen Deutschland und Frankreich, Deutschland wurde in den Völkerbund aufgenommen, das Pariser Luftfahrtabkommen, gültig ab 22.Mai1926, hob die Beschränkungen für den Bau ziviler Flugzeuge auf. Unter diesen günstigen politischen Bedingungen baute die Lufthansa ihr Streckennetz auf. Allerdings konnte das Reichsverkehrsministerium über die Subventionszahlungen in Höhe von 5,6Millionen RM für 1926 in erheblichem Maße die Flugpläne mitgestalten. Das Reich zahlte direkt an die Lufthansa, Länder und Städte mit regionalen Luftverkehrsgesellschaften handelten mit der Lufthansa Subventionen, Vorgaben und Beteiligung an den Bruttoeinnahmen für jede Linie gesondert aus. Es entstand ein kompliziertes Verrechnungssystem, dass jedes Jahr für den Sommer -und Winterflugplan geregelt werden musste.

Die Einheitsgesellschaft brachte 1926 auch für Lübeck den entscheidenden Auftrieb für einen planmäßigen Luftverkehr und die Erweiterung der Anlagen auf dem Priwall, dessen Eignung für einen Landflugplatz und die Pötenitzer Wiek wie auch die Lübecker Bucht für einen Wasserflugplatz bestätigt wurden.

¹ Nach: Archiv der Hansestadt Lübeck(=AHL) NSAXIVD1undNSAXIVD3.

² Bis 30.6.1933 getrennt geschrieben, danach in „Lufthansa“ geändert. Im Folgenden Lufthansa genannt.

³ Zur Entwicklung der Lufthansa allgemein s. Karl D. Seifert, Der deutsche Luftverkehr 1926-1945- auf dem Weg zum Weltverkehr. Solingen1998; zur Gründung der Lufthansa s. S.IOff.u.S.27ff.; stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat war u. a. der Kölner Bürgermeister Konrad Adenauer.



Abb. 1: Der Flughafen auf dem Priwall um 1928/29 aus ca. 4000 m Höhe

Es entstand der größte kombinierte Land- und Wasserflughafen Deutschlands. Im Städtenetz war die teilsubventionierte Linie Lübeck-Berlin vorgesehen, im Reichsstreckennetz erhielt die internationale Linie Malmö-Kopenhagen-Travemünde-Berlin-Dresden die volle Reichssubvention (dreimal wöchentlich Lufthansa, dreimal wöchentlich die schwedische Aero-Transport).

Am 19. April 1926 eröffnete die Lufthansa die Linie Dresden-Berlin-Travemünde-Malmö über Fehmarn-Falster mit einer dreimotorigen Junkers G24.⁵ Nach dem deutsch-tschechischen Luftverkehrsabkommen vom 24.1.1927 konnte diese Linie über

⁵ Die neunsitzige Junkers G24 gehörte von 1926 bis 1935 zur Flotte der Lufthansa

Hinflug: 08.30 ab Malmö 08.45 an Kopenhagen

09.00 ab Kopenhagen 10.40 an Lübeck

11.00 ab Lübeck 12.45 an Berlin

Rückflug: an 17.15 Malmö

ab 17.00 Kopenhagen an 16.45 Kopenhagen

ab 15.00 Lübeck an 14.45

Lübeck Prag bis nach Wien und Venedig ausgebaut werden.

⁶ Der Flugplatz auf dem Priwall wurde attraktiv; die Umsteigemöglichkeiten vom Land zum Wasserflugzeug ließen Pläne wahrscheinlich werden, Lübeck zum Kreuzungspunkt großräumiger Linien ausbauen zu können, z.B. einer Tagesverbindung von Hull oder Edinburgh/England über Lübeck und Stockholm nach Helsinki/Finnland.

Die Bäderlinie Lübeck-Kiel-Flensburg-Westerland.⁷

Da die Linie Hamburg-Flensburg-Westerland ständig ausgelastet war, griff der Aufsichtsratsvorsitzende der Luftverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Landeshauptmann Pahlke, gescheiterte Pläne von 1925 auf und schlug am 16.5.1926 vor, eine Bäderlinie Lübeck-Kiel-Flensburg-Westerland vom 15. Juni bis zum 15. September einzurichten und der Lufthansa in Auftrag zu geben. „Nach der mündlichen Besprechung mit Herrn Senator Strack haben wir zu unserer Freude festgestellt, daß auch dort d.h. in Lübeck Interesse für eine Erweiterung des Luftverkehrs besteht. Wir werden ein Zusammengehen umso mehr begrüßen, als durch die neue Verkehrsstrecke die nachbarlichen Beziehungen zwischen der Freien und Hanse-Stadt Lübeck und der Provinz Schleswig-Holstein enger geknüpft würden.“⁸ Bei einer Subvention von 1,50 RM je Flugkilometer forderte die Lufthansa (für 410 km Lübeck-Westerland und zurück an 26 Tagen) monatlich 15990 RM, an denen sich Lübeck beteiligen mußte, der Oberpräsident in Kiel wolle sich für eine Unterstützung des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe einsetzen. Senator Kalkbrenner von der Finanzbehörde konnte einen weiteren Betrag für den Luftverkehr zunächst nicht bewilligen, sodaß Senator Strack am 25.5. die Lübecker Beteiligung absagen mußte. Nach weiteren Gesprächen im Juni zwischen dem Kieler Bürgermeister Heimerich, Mitglied im Aufsichtsrat der Fluggesellschaft und Senator Löwig, sollte die neue Linie in Travemünde Anschluß nach Berlin und Kopenhagen bekommen und an allen Wochentagen mit einer 4sitzigen Ju F13 befliegen werden. Am 14.7. konnte Senator Strack den vom Senat und der Bürgerschaft bewilligten Zuschuss von 8000 RM nach Kiel melden, so daß am 16.7. die Bestätigung für den Sommerbetrieb vom 20.7. bis 15.9.1926 folgte, wobei auch der preußische Handelsminister sich an den Kosten beteiligte. Am 7.8. einigten sich die Betreiber auf einen Schlüssel für die Kosten- und Gewinnverteilung: die Provinzialverwaltung übernahm 3/9 (=10000 RM), die Stadt Kiel ebenfalls 3/9 (=10000 RM), der Freistaat Lübeck 2/9 (=7500 RM) und die Stadt Flensburg 1/3 (=3250 RM)

⁶ AHLNSAXIVD3.4.

⁷ Nach AHLNSAXIVD3.5

⁸ Landeshauptmann Pahlke, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Luftverkehr Schleswig Holstein GmbH an Senator Strack. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Band 86 (2006)



Abb. 2: Lufthansaplakat mit Dornier Wal

Der Briefwechsel über die detailgenaue Aufrechnung von Flügen, Aufwendungen, Zuschüssen, Gewinnanteilen und Mahnungen über verzögerte Zahlungen zog sich bis in den Januar 1927 hinein. Lübeck zahlte 1926 für die Linie nach Westerland 9292,42RM, erhielt dagegen von Preußen 2229,84RM als Subvention und 867,14RM aus den Einnahmegewinnen der Lufthansa, so dass der ursprünglich geplante Aufwand von 8000RM sich auf 6195,44RM verringerte.⁹ Da die Strecke für Fluggäste und Post gut ausgelastet war, wollte die Lufthansa im Sommer 1927 den Bäderflug bis nach Wyk/Föhr fortsetzen. Preußen hatte schon eine Subvention zugesagt. Der Oberpräsident für Schleswig-Holstein bat am 13.12.1926 Senator Löwigt um eine Beteiligung Lübecks mit 10500RM: „bietet die Linie doch die einzigste (!)-Gelegenheit, unter Vermeidung des dänischen Korridors und unter einer ca .10 stündigen Zeiterparnis die Nordseebäder zu erreichen. Daneben soll die Linie aber besonders den wirtschaftlichen Interessen und freundschaftlichen Beziehungen zwischen Lübeck und der Provinz dienen. In drei weiteren Schreiben der Kieler Gesellschaft¹⁰ wurden geänderte Bedingungen und Kosten mitgeteilt: Westerland und Wyk/Föhr wollten sich an der Subvention mit 0,20RM je Flugkilometer für die Strecke von Flensburg zu den Inseln beteiligen, der Reichspostminister unterstützte die Planung und der Flugbetrieb sollte von Mitte Juni bis Mitte September verlängert werden. Lübeck müsste für Juli und

⁹ Der Geschäftsführer der Luftverkehr Schleswig-Holstein GmbH Landesbranddirektor Schmiedel am 16.12.1926 an Senator Strack.

¹⁰ Am 16.12.1926, 21.1.1927 und 25.2.1927: AHLNSAXIVD3.5. Fliegt in die Bü der Abb.2: Lufthansaplakat mit Dornier Wal

August 1927 zunächst 7794,68RM aufwenden, die Kosten verringerten sich bei einer Subvention Preußens um 1085,68RM und bei erwarteten Einnahmegewinnen um

1126RM auf 5583,34RM. Senator Strack antwortete erst am 3.3.1927 auf die Kieler Schreiben: „wie am 16. Dezember bereits mündlich in Aussicht gestellt wurde, dass wir grundsätzlich geneigt sind, uns an der Unterhaltung der vorerwähnten Strecke zu beteiligen. Wir müssen uns jedoch für die endgültige Zustimmung die Genehmigung unserer verfassungsmäßigen Instanzen vorbehalten.

Mit 70,3% Auslastung war die Westerlandlinie auch im Sommer 1927 erfolgreich die Kosten erhöhten sich, weil noch am 31.8. und am 1.9.1927 wegen vier (!) neugemeldeter Gäste zusätzliche Flüge für 528RM durchgeführt werden mussten, die Lufthansa forderte von Lübeck 185RM Subvention, Lübeck dagegen die Flughafengebühren. Während die Planungen für den Sommerbetrieb 1928 liefen, war die Abrechnung mit der Lufthansa nach Zuschüssen des Oberpräsidenten und aus dem Bäderdienst erst am 13.2.1928 abgeschlossen. Der Seebäderdienst blieb für die Lufthansa eine ertragreiche Einnahmequelle, weil die Länder, vor allem Preußen, über die Regional-gesellschaften für die nicht vom Reichsubventionierten Binnenlinien hohe Zuschüsse zahlten.

Im Sommerplan 1928 gab es die Bäderlinien:

LHNr.123: Hamburg-Kiel-Flensburg

LHNr.124: Lübeck-Kiel-Flensburg,

LHNr.128: Bremerhaven-Wyk-Westerland,

LHNr.129: Hamburg-Westerland,

LHNr.131: Flensburg-Westerland

Ab 1928/29 ist sogar ein Winterflugplan eingerichtet worden, für den die Lufthansa folgende Preise festgesetzt hatte:

Travemünde-Hamburg 15RM

Travemünde-Kiel 15RM

Travemünde-Flensburg 20RM

Hamburg-Kiel 20RM

Hamburg-Flensburg 25RM

Kiel-Flensburg 15RM

"Der Seebäderdienst Lübeck/Travemünde-Kiel-Flensburg (-Westerland) wurde erst 1934 eingestellt.

11 AHLNSAXIVD3.5.

Die Linie Lübeck/Travemünde Hamburg. **12**

1925 waren Pläne der Hamburger Luftverkehr und Fliegerschule Ahrens&Schulz GmbH, eine Flugverbindung Hamburg-Lübeck einzurichten, nicht verwirklicht worden. **13** Das Hamburger Fremdenblatt vom 24. Februar 1926 klagte in einem Artikel über Hamburger Flugverbindungen: „Ausgeschaltet ist wiederum jede Luftverbindung mit Travemünde. Für die Badezeit wäre ein Luftverkehr zwischen Hamburg und der Ostsee eben so dringend erforderlich, wie zwischen Hamburg und der Nordsee, schon im Interesse des Post- und Zeitungsdienstes. Hoffentlich lässt sich durch Heranziehen einer lokalen Fluggesellschaft noch das Fehlende nachholen. "

Nach einem Besuch in Lübeck hatte Kurt Orbahn, Geschäftsführer der Gesellschaft für Luftverkehrs-unternehmungen, Hamburg-Fuhlsbüttel Halle 10, am 18.2.1926 Senator Strack einen Entwurf und Berechnung für eine Zubringerstrecke zwischen Fuhlsbüttel und Travemünde vorgelegt. Die fehlenden Mittel sollten am besten, schnellstens und vor allen Dingen am billigsten von Lübeck aufgebracht werden. Die nötigen 30000-40000RM würden mit 10% p.a. verzinst werden und auf diese Weise würden die gezahlten Subventionen zum Teil der Stadt wieder zugeführt. Er glaube versprechen zu können, dass bei einer nur einigermaßen regen Benutzung seitens der Reisenden auch ein mehr oder weniger großer Überschuss zu erzielen ist." Der Geschäftsführer des Flughafens Fuhlsbüttel, Kurt Freiherr von der Goltz und auch Staatsrat Dr. Krönig vom Hamburger Senat unterstützten den Plan. **14** Die Senatoren Strack und Kalkbrenner verhielten sich auch nach Gesprächen in Lübeck zögerlich, Orbahn machte im März neue Vorschläge, verringerte die Kosten und beantragte am 20. Mai beim Hamburger Senat 20000RM als Darlehn und 20000RM als Zuschuss. Am

10. Juni bat Orbahn erneut den „Hohen Senat der Freien und Hansestadt Lübeck“ um Unterstützung. Er war überzeugt, dass der von weither mittels Flugzeuges in Hamburg eingetroffene Reisende nach Travemünde oder Lübeck es tausendmal vorziehen und aufhöchste begrüßen wird, kann er im Hamburger Flughafen einfach in das Flugzeug nach Travemünde umsteigen, anstatt erst in die Stadt Hamburg hineinfahren und dort auf einen Zug nach Lübeck-Travemünde warten zu müssen. Und selbst Hamburger werden statt der Eisenbahnfahrt den Flug von nur 1/2 Stunde Dauer vorziehen, zumal eine Luftreise Reize die Fülle bietet. Der vorgesehene Flugpreis von 17,50 RM für

12 Nach AHLNSAXIVD3.6.

13 Anfrage in Lübeck vom 4.4.1925. Antwort von Senator Strack am 7.5.1925: „Vielleicht kommen wir im nächsten Jahr weiter.“ AHLNSAXIVD3.24.

14 Von der Goltz an Senator Strack am 18.2.1926: „Sachlich beurteilt, scheinen mir die Pläne Hand und Fuß zu haben, so dass ein ordnungsgemäßer Verkehr entwickelt werden kann.“ AHLNSAXIVD3.6.188

Hamburg-Travemünde ist aber nur durchhaltbar, wenn der verehrte Senat von Lübeck die Zuwendung von Mk:1,25 je geflogenen km beisteuert. Trotz der Anfrage bei Senator Strack am 23. Juni, ob und wie weit die Sache gediehen ist, blieb der Plan 1926 ohne Ergebnis.

Am 18.3.1927 empfahl der Flugleiter Brünig von der Lufthansa-Lübeck, eine Linie Lübeck-Hamburg einzurichten, dadurch würde Lübeck-Travemünde Anschluss an das von Hamburg nach dem Westen führende Luftverkehrsnetz bekommen, insbesondere nach Köln, Amsterdam usw. Diese Einbeziehung Lübecks und besonders auch Travemündes als Badeort in das westliche Luftverkehrsnetz würde die Bedeutung unseres Flugplatzes auch schon im kommenden Jahre um ein mehrfaches erhöhen diese Strecke hätte auch noch einen ideellen Wert, da hierdurch offen die durch den gemeinsamen Wasserflughafen Travemünde eng verbundenen Interessen der beiden Städte Hamburg und Lübeck betont würde. Am 22.4. unterstützte auch der Bezirksleiter Nord-West der Lufthansa, Virchow aus Hamburg, den Plan: Bei einer Saison von Mitte Mai bis Mitte September müsste Lübeck die Hälfte der Subvention von 21840 RM zahlen, bei 25% Rückvergütung aus den Einnahmen, etwa 1500-2000 RM, läge der Betrag unter 10.000 RM. Nach der Kostenaufstellung für die verschiedenen Flugzeuge empfahl er aus wirtschaftlichen und Prestige Gründen das Angebot für Junkers F13-Flugzeuge **15** besonders zu beachten, das Wesentliche im Luftverkehr ist die Organisation und das zuverlässige Fachpersonal, welches sich zur Zeit aber ausschließlich bei der Deutschen Luft Hansa zusammengezogen befindet.“ Während Lübeck sich grundsätzlich interessiert zeigte, **16** wollte Hamburg über die Beteiligung noch verhandeln. Der Briefwechsel und die Gespräche zwischen den Städten und der Lufthansa zogen sich bis Ende Juni hin, da Lübeck im Interesse des Seebades Travemünde auch noch Wochenendflüge **17** einrichten wollte, für die das Reich keine Zuschüsse gab. Bei Bedarf sollte die Lufthansa in Travemünde zusätzlich Rundflüge veranstalten, wenn der Streckenverkehr es zuließ. Am 17.6. war Lübeck bereit, 2/3 der Kosten zu übernehmen, wenn der Flugpreis für die relativ kurze Strecke unter Hinweis auf ähnliche Bedingungen im Rhein- und Ruhrgebiet nicht über 15 RM lag. **18** Das Reichsverkehrsministerium genehmigte den ermäßigten Flugpreis als Ausnahmeregelung am 10.7., nach dem der Vertrag für die neue Linie am 30.6.

15 Die F13 der Junkerswerke Dessau war das erste Ganzmetall-Kabinenflugzeug (2 Mann Besatzung und vier Passagiere). Von 1919 bis 1930 wurden über 300 Stück gebaut. Siehe Wolfgang Wagner, Der deutsche Luftverkehr-Die Pionierjahre 1919-1925. Koblenz 1987, S. 212ff. u. Wolfgang Wagner, Hugo Junkers, Pionier der Luftfahrt-seine Flugzeuge. Bonn 1996, S. 142ff. 1

16 Brief vom 26.4.1927, AHLNSAXIVD3.6.

17 Am Sonnabend nach Geschäftsschluss ab Hamburg 17.30 Uhr, Rückflug am Montag zum Bürobeginn ab Travemünde um 9.00 Uhr.

18 Senator Strack an Staatsrat Dr. Krönig am 17.6.1927.

abgeschlossen war und der Flugbetrieb am 1.7. begonnen hatte. Die Lufthansa wollte zusätzlich einen Spezialflugplan und Wandplakate ähnlich wie bei anderen Bäderlinien herausgeben und bedankte sich bei Senator Strack am 5.7. für einen Druckkostenzuschuss von 300 RM.

Die Gesellschaft hatte auch 1927 noch nicht genügend Barmittel und erbat in Briefen und Telegrammen dringend um die Überweisung der Beihilfen. In die Berechnung des Betrages waren für die Entfernung Hamburg-Lübeck 78 km angesetzt

worden, Lübeck gab nur 67km an und bat das Reichsverkehrsministerium um eine offizielle Stellungnahme; das eingeschaltete Reichsamt für Landesaufnahme rechnete mit 75km von Ortsmitte bis Ortsmitte; Senator Strack schlug 70km, für die Entfernung von Flughafen bis Flughafen, vor, da der Zubringerdienst von der Ortsmitte gesondert subventioniert wurde. Die Lufthansa akzeptierte den Vorschlag für den Sommerflugplan 1927.

19Für Juli und August meldete die Flugwache Travemünde zufriedenstellende Passagierzahlen, so dass die Lufthansa die Flüge bis zum Beginn des Winterbetriebes im Oktober fortsetzen wollte.

Fluggäste 1927	Ankunft	Abflug
Juli	61	32
August	74	59

20Dafür musste Lübeck eine zusätzliche Subvention von 1820RM zahlen. Der Winterbetrieb wurde ebenfalls um eine Woche bis zum Sommerflugbetrieb am 3.4.1928 verlängert.

Die Erweiterung und Einschränkung des Streckennetzes 1928 bis 1934.

Nach der Eröffnung des Flughafens für den kombinierten See- und Landflugverkehr am 15.11.1927 **21**berichtete Senator Strack am 28.1.1928 im Senat, dass die Lufthansa mehr Linien über Travemünde einrichten wolle. **22**Zur Erhaltung der Subventionsanteile vom Reich, den Ländern und den Städten musste die Lufthansa die Regional Verbindungen mit den jeweiligen Partnern jedes Jahr neu regeln, konnte aber das Streckennetz dabei verdichten, so dass auch für Lübeck von 1928 bis 1931 neue Linien (und Belastungen) hinzukamen. Die gesonderte Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck wurde dadurch bis nach Bremen, Hannover, Köln, Essen oder Frankfurt, überwiegend preußische Städte, erweitert. Die größte Liniendichte konnte 1928 erreicht werden. **23** Im März 1927 frag-

19 Briefwechsel vom 4.7-25.7.1927.AHLNSAXIVD3.6.

20 Aus den Einnahmen der Lufthansa erhielt Lübeck für Juli 421,95RM und für August 365,77RM . AHLNSAXIVD 3.6

21 AHLNSAXIVD1.25.

22 AHLNSAXIVD1.18.

23 Siehe Übersicht in der Anlage. Fluggäste 1927 Ankunft Abflug Juli 6132 August 7459

te die Handelskammer Lübeck auf Anregung der Handelskammer Altona bei Senator Strack an, ob auch eine Linie Eutin-Lübeck-Hamburg-Oldenburg-Leer-Emden vorbereitet werde. Flughafendirektor Mans und die Lufthansa kannten solche Pläne nicht.

24Die Wirtschaftskrise ab 1928/1929 führte zu kräftigen Haushaltskürzungen des Reiches und Preußens. Die Finanzkraft der Städte und die Passagierzahlen gingen zurück. Das Netz der Lufthansa wurde von 72 Strecken im Jahr 1929 auf 59 im Jahre 1931 verkleinert. Das prozentuale Verhältnis der Streckenlängen änderte sich zu Gunsten der Mittel -und Langstrecken. **25**Von 1928 bis 1931 hatten das Reich, die Länder und Kommunen die Beihilfen von 27,79Mill. RM um 39% auf 16,93Mill. RM gekürzt. Der Anteil der regionalen Strecken war von 47% auf ca.28% zurück gegangen. Die Lufthansa warnte vor den wirtschaftlichen Risiken bei weiteren Einschränkungen, da die Verkehrsschrumpfung sich auch auf den Flugzeugbau und die Warenwirtschaft auswirken würde. Was von der deutschen Handelsluftfahrt noch übrigblieb, sei, das Mindestmaß dessen, was Deutschland aufrechterhalten muß, wenn es im Weltverkehr, oder was gleichbedeutend ist, im Welthandel noch eine seinen Handelsinteressen entsprechende Rolle spielen will. Was auf diesem Gebiet einmal verloren ist, ist nicht wieder einzuholen und unsere Nachbarn warten nur darauf, um das einzuverleiben, was frei wird.

261930 entstanden noch die Linie Frankfurt-Gießen-Hannover-Hamburg-Lübeck und 1931 die Linie Köln-Dortmund-Hannover-Hamburg Lübeck, aber im Herbst 1931 konnte Lübeck wegen der schwierigen Kassenlage die für 1932/33 geplanten Zuschüsse (ca.45.000RM) nicht festzusagen. **27**Die Linie nach

Köln/Dortmund sollte eingestellt werden, Hamburg stimmte am 12.9.1931 zu, aber Preußen und die Regionalgesellschaften, Luftverkehrs AG Niedersachsen, Hannover, und Südwestdeutsche Luftverkehrs AG, Frankfurt, lehnten zu nächst ab. Wegen der unsicheren Finanzierung wurde die Linie gestrichen. Die Finanzbehörde genehmigte am 22.3.1932 nur 25.000RM für den Flugbetrieb 1932/33, sodass der Hanseatische Flughafen 1932 bis 1934 nur noch von den drei Linien wie im Jahre 1927 ausgenutzt wurde Berlin-Kopenhagen, Lübeck-Hamburg

24 AHLXIVD3.6.1927 gab es Pläne zur Gründung einer Wassereeflughafengesellschaft in Bleken an der Weser unter Beteiligung Oldenburgs: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Flugverkehr 1211.

25 AHLNSAXIVD3.2: Vorlage der Lufthansa für die Generalversammlung am 27.6.1931; das Personal wurde ebenfalls von 2961(1928) auf 1929(1931) verringert.

26 AHLNSAXIVD3.2: Memorandum von Anfang Februar nach einem Entwurf von Januar

und die Bäderlinien Lübeck-Kiel-Flensburg-(Wyk)-Westerland. Über Hamburg und Berlin bestanden aber Anschlussverbindungen in das innerdeutsche und ausländische Flugnetz der Lufthansa.

Die Seeflugverbindungen ab 1928 nach Oslo und Stockholm.

Die Bauten auf dem Priwall waren nach den Plänen von Baudirektor Neufeldt auf einen kombinierten Flugbetrieb ausgerichtet, der gleich zu Beginn die Skandinavienrouten verbessern sollte. Daran war vor allem die Marineleitung interessiert, die Lübeck gegenüber Stettin bevorzugte. Schon im April 1926, im Jahr der 700-Jahrfeier, hatte Senator Strack bei Gesprächen und im Briefwechsel mit dem Bezirksleiter Nord der Lufthansa in Hamburg, Virchow, auf die Bedeutung einer Verbindung zwischen Lübeck und Schweden hingewiesen, aber die schwedische Aerotransport AB hatte wegen der Unkosten an einer Zwischenlandung in Lübeck wenig Interesse.

29 Erst im Januar 1927 gab es einen internen Plan der Lufthansa für die Seestrecke Lübeck-Kalmar, aber die Verhandlungen und Vorbereitungen zogen sich bis zum Herbst in die Länge. Um die Piloten für den Fernstreckenflug mit Seeflugzeuge vorzubereiten, wurden sie an der Lübecker Seefahrtsschule, später bei der Marine in der Neustädter Yachtschule, in Luftnavigation, Funkpeilung und Meteorologie ausgebildet. **30** Offenbar hatte die Lufthansa noch nicht genügend Seeflugzeuge zur Verfügung, sodass die Marine den Bau der Flugzeuge indirekt unterstützte. **31** Für April/Mai waren Versuchsflüge in Lübeck angekündigt. Im August waren die Priwallarbeiten bis auf den Bau der großen Halle abgeschlossen, für die Einweihung bot die Lufthansa u.a. eine Vorführung mit einem Seeflugzeug an, die Überführung von Stettin müsste extra bezahlt werden. Da auch im Winter noch keine Seefluglinie vorgesehen war, lehnte Lübeck ab.

32 Zur Vorbereitung der künftigen Skandinavienverbindungen **33** hatte Flughafendirektor Mans im Frühjahr schwedische Flieger eingeladen, die vom 6.-9.8.1927 mit drei Seeflugzeugen des schwedischen Marine-Fliegergeschwaders unter Leutnant Skjöld den Wasserflughafen besichtigten. Im Dankschreiben lobten sie die hervorragenden Anlagen des neuen Flughafens. "Auf der Studienreise zum Ausbau des Stockholmer Flugplatzes durch einen Wasserflugplatz

29 AHLNSAXIVD3.3.

30 Karl Vogt, Der Flughafen Lübeck-Travemünde im nationalen und internationalen Luftverkehr, Diss.Greifswald1 930, S77.

31 AHLNSAXIV D1.18 und D3.2: Briefe über Gespräche mit Admiral Rudolf Lahs; er übernahm im Juni 1925 im Marineamt das Referat zur Vorbereitung einer späteren Marine Luftwaffe. Er förderte alle Vorarbeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt.

32 AHLNSAXIVD1.25.

33 AHLNSAXIVD 1.25 und 1.25a.192

hatten der Bürgermeister von Stockholm, Landberg, und der Chef des Stockholmer Flughafens, von Hofften, nach Danzig, Stettin und Berlin-Tempelhof am 26./27.9.1927 auch den Priwall besichtigt. Die Besucher, Gäste des Senates, fühlten sich in Lübeck es sei die schönste Stadt an der Ostseeküste offenbar wie in Schweden und lobten die Anlagen. „Es sei erstaunlich, dass man mit soviel Hoffnungen an diese großzügige Anlage herangegangen sei. Wenn auch im Augenblick der Flugverkehr für Travemünde noch nicht solche Ausmaße zeige, wie man erwarte, so sei der Flugplatz

geeignet, den allergrößten Verkehr zu bewältigen, die flugtechnischen Anlagen hätten einen großen Eindruck gemacht und hätten gezeigt, dass man vielschneller als in anderen Ländern vorwärts gehe." Sie bewunderten den Optimismus der Lübecker Behörden, das sie so sicher seien in ihrem Erfolg. Sie hofften, dass bald eine neue Verbindung eingerichtet werde, sodass man in 4 bis 5 Stunden von Lübeck nach Stockholm gelangen könne.³⁴

Am 7.3.1928 wurde die Flugzeughalle,³⁵ die für die größten Wasserflugzeuge geplant war, eingeweiht, Davor kündigte eine Presse mitteilung die Erweiterung der Fluglinien mit Wasserflugzeugen für den Sommer an. Am 11.Mai hatte das Reichsverkehrsministerium den Betrieb des Land -und Wasserflughafens der Hanseatischen Flughafen-Gesellschaft Lübeck-Travemünde offiziell übertragen,³⁶ und am 21.5.1928 starteten die ersten Dornier-Flugboote über Kopenhagen und Göteborg nach Oslo (Flugzeit Lübeck-Oslo ca.7 Stunden) und über Kalmar nach Stockholm (Flugzeit Lübeck-Stockholm ca. 5Stunden).

³⁷Bis zum 3.6. flogen die Maschinen am Montag, Mittwoch und Freitag von Lübeck zum Zielhafen und am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend zurück, danach jeden Tag. Die Linie nach Stockholm wurde wegen geringer Auslastung nach dem Sommer 1928 völlig eingestellt,³⁸ während die Verbindung nach Oslo bis 1933 von Anfang Juni bis Ende August erhalten blieb. Auf der Strecke nach Kopenhagen flog die Lufthansa von Anfang Mai bis Ende September, im Oktober ab Hamburg bis Malmö im Pool mit „Det Danske Luftfart Selskab AS, Kopenhagen“

³⁴ AHLNSAXIVD1.25: Dankschreiben vom 30.9.1927 und AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Flugverkehr 1211: Lübecker Generalanzeiger vom 28.9.1927.Im Juli1929: besuchte Prof. Forssel aus Stockholm den Priwall, um die beim Ausbau gewonnenen Erfahrungen beim Neubau des Stockholmer Seeflughafens zu verwerten.

³⁵ Siehe Anhang 1.

³⁶ AHLXIVD1.36.

³⁷ AHLNSAXIVD1.25undD3.4.

³⁸ Die Lübecker Firma M.H. Lissauer und Co. beklagte sich über die Einstellung der Linie, die für die Finnlandkaufleute wegen der kurzen Reisezeit attraktiv war und bat die Handelskammer, die Lufthansa zur Wiederaufnahme zu bewegen. SAHLNSAXIVD3.4.3

³⁹ AHLNSAXIVD1.52

Verträge mit der Lufthansa.

Während der Konsolidierung der Lufthansa als Einheitsgesellschaft, im Januar 1926 entstanden aus Junkers und Aero Lloyd, wurden im Frühjahr die Flugpläne für den Sommerbetrieb ausgehandelt, in den auch Lübeck einbezogen wurde. Die von Lübeck zu leistenden Subventionsbeträge waren schon im Januar bekanntgegeben und später mehrfach angemahnt worden, obwohl der formale Vertrag zwischen Lübeck und der Zentrale in Berlin noch nicht abgeschlossen war. Strittig blieben die Rückvergütung aus den Nettoeinnahmen der Lufthansa, die Entschädigung für Werbekosten und vor allem die Zubringerkosten von der Stadtmitte bis zum Priwall. Virchow akzeptierte die Lübecker Einwendungen und versuchte mehrere Male zu vermitteln.⁴⁰ Erst am 28.8.1926 bestätigte der Leiter der Lufthansa, Milch, die Berliner Vereinbarungen vom 24.August. Am Ende der Saison wollte man auf einen formellen Vertrag für 1926 verzichten.

⁴¹ Im Vertragsentwurf für den Winterverkehr vom 16.10.1926 -16.4.1927, im Januar 1927 nach Lübeck geschickt, waren die Vergütung für den Zubringerdienst erhöht und der Verzicht auf Start- und Landengebühren gefordert, obwohl die Lufthansa in Gesprächen mit Staatsrat Dr.Grosse im September1926 auf solche Änderungen schriftlich verzichtet hatte. Die Lufthansa akzeptierte die Korrektur im April, der Vertrag konnte rückwirkend in Krafttreten⁴² In den folgenden Jahren einigten sich die Lufthansa und die regionalen Luftverkehrsgesellschaften auf Verträge mit Jahreslaufzeit.

Die sogenannten Normalverträge, ausgehandelt mit dem Arbeitsausschuss der deutschen regionalen Luftverkehrsgesellschaften,⁴³ regelten die Flüge, Zeiten, Haftung durch die Lufthansa, Werbematerial, Zubringerdienst, Flugscheinverkäufe, Anteile der Flugbeihilfen und Flughafengebühren ,Abrechnungsmodalitäten, Bekanntgabe des eingesetzten Personals, Offenlegung der Berechnungsunterlagen nach den Bestimmungen des Reichsverkehrsministeriums, Berechnung der Bruttoeinnahmeanteile nach Ausnutzungsgraden abzüglich einer 10 prozentigen Agenturprovision zu Gunsten der Lufthansa , Abschlagszahlungen und endgültige Abrechnung bis 1.Februar des Folgejahres, Freiplätze und Gerichtsstand.

Alle Verträge, Berechnungen und auch der Schriftwechsel über Luftfahrt wurden in der Regel dem Flughafendirektor Mans zur Prüfung und Abzeichnung vorgelegt. Den letzten für Lübeck gültigen Vertrag mit Laufzeit vom

40 AHLNSAXIVD3.3.

41 AHLNSAXIVD3.4.

42 AHLNSAXIVD3.8.

43 Zuletzt bestätigt am 13.6.1932: AHLNSAXIVD3.8.

1.5.1933 - 31.4.1934 unterzeichnete Dr. Grosse; 44 er hatte nach dem Rücktritt Löwigs als Bürgermeister am 6.3.1933 dessen Amt als Kommissar des Senates für Luftverkehrsangelegenheiten übernommen.

45 Zubringerverträge.

Die Lage des Flughafens zum Stadtzentrum war für Lübeck im Vergleich zu anderen Städten ungünstig. Die große Entfernung und die Überfahrt mit der Fähre zum Priwall erforderten eine lange, zeitraubende Anfahrt und verringerten die Konkurrenzfähigkeit des Flugzeuges gegenüber der Eisenbahn bei kleineren Entfernungen. Zum Hauptbahnhof Lübeck brauchte man mit dem Auto etwa 45 Minuten, mit der Bahn 30 Minuten. Vom Travemünder Bahnhof war wegen der Fähre die Anfahrt ebenfalls erschwert. Bei den Planungen Neufeldts vom 1.7.1926 war auch an eine schnelle Wasserverbindung von ca. 40 Minuten mit Booten bis zur Puppenbrücke gedacht worden.

46 Nach den Verträgen war die Lufthansa verpflichtet, von den 20 km vom Bahnhof bis zum Priwall die Kosten für die ersten 12 km zu übernehmen, den Rest bezahlte die Senatskommission für Handel und Schifffahrt. Den Transfer übernahm die Lübecker Straßenbahn. Dafür wurden zwischen 1926 und 1934 die Verträge mit dem Flugleiter in Travemünde mehrfach modifiziert, nach pauschalen Sätzen, später nach gefahrenen Kilometern. 47 Die Lübecker Straßenbahn stellte über die Senatskommission der Lufthansa die geleisteten Fahrten in Rechnung, der Senatssekretär, die Flugwache und Mans überprüften die Angaben, die Rechnung wurde der Lufthansa zugestellt, bezahlt und die Stadtkasse angewiesen, den Betrag der Straßenbahn zu überweisen. Ab 1929 forderte die Straßenbahn vom Senat zusätzlich die Kosten für die Wartezeiten des Busfahrers. 48 Die Lufthansa machte 1929 den Vorschlag, ob nicht die Städte die gesamten Transferkosten übernehmen könnten. Die Lufthansa wünschte sich für die Fahrten Busse „von tadellosem Äußeren in stets einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand. Während der Zubringerfahrt hat der Wagen die Autoflagge der Hansa zuführen und ist an den Abfahrtsstellen als Zubringerwagen der Hansa besonders kenntlich zu machen. Wagenführer müssen unbedingt zuverlässige und erfahrene Chauffeure sein, denen ein höfliches und zuvorkommend es Benehmen gegenüber Passagieren und Hansa-Angestellten zur Pflicht gemacht.

44 Die Lufthansa bestätigte die Gültigkeit des Vertrages am 30.5.1933 :AHLNSAXIVD3.8.

45 Ab 13.12.1930, nach dem Tod von Senator Strack: AHLNSAXIVD3.1.

46 AHLWasserbau VIII D95, Bd.1, Packen 8 (Erwerb 1976).

47 Am 7.9.1927 berechnete die Straßenbahn für jede Fahrt 8,60 RM, von denen die Lufthansa 3,40 RM und der Senat 5,20 RM zuzahlen hatte: AHLNSAXIVD3.7.

48 Im Februar 1929 waren es 10h40 zu 1,50 RM je Stunde: AHLNSAXIV wird."

49 Für Einzel- und Sonderfahrten hatte die Lufthansa mit der Firma Wendelborn in Travemünde einen Vertrag ausgehandelt, bei dem der Kilometersatz 1932 von 0,30 RM auf 0,25 RM gedrückt wurde.

Die Abfertigung und Bodenorganisation.

Die Abfahrtsstellen am Bahnhof und am Postgebäude auf dem Kohlmarkt waren durch besondere Laternenschilder gekennzeichnet. Von dort fuhren die Fluggäste kostenlos ca. eine Stunde vor Abflug zur Passagierhalle auf dem Priwall. Bei eigener Anreise sollte man 15 Minuten vor der Startzeit eintreffen. Der einfache Holzbau war im September 1926 bezugsfertig, 50 aber schon im Dezember wünschten der Flugleiter und Virchow, durch zusätzliche Räume für den Zoll und die Flugleitung den Bau dem gesteigerten Bedarf anzupassen. 51 Im Sommer 1927 wurde ein völlig neues Holzgebäude errichtet, das am 15.12.1927 bis auf die Grundmauern abbrannte. 52 Das neue Gebäude aus Ziegelmauerwerk (41 m x 10 m), das im Juni 1928

fertig gestellt war, bot genügend Platz für die Flugleitung der Lufthansa, die Polizeiflugwache, die Pass- und Zollabfertigung, eine Posthilfsstelle, das Wiegen von Personen (!) und Gepäck im Abfertigungsraum, Eintragung in die Passagierliste, Bezahlung von Übergepäck (das Freigeäck war auf 10kg im Inland, 15kg im Ausland beschränkt, in der zentralen Halle, im angeschlossenen Restaurant für 35 Personen⁵³ oder auf der weiten Terrasse konnten die Fluggäste auf den Abflug warten. Im September 1931 wurde das Restaurant durch einen Rundbau erweitert, eine Außentreppe führte auf die Aussichtsterrasse auf dem Dach.⁵⁴ Für längere Wartezeiten waren Hotels in wenigen Minuten erreichbar.

Die Flugleitung war geteilt zwischen dem Flugleiter der Lufthansa, zuständig für die Flugzeuge und Passagiere und der Luftpolizei, zuständig für die Verkehrsregelung und Überprüfung des Rollfeldes, sie konnte nach einheitlichen Regeln Start- oder Landeverbote durch Leuchtsignale geben. Die Luftpolizei war von der zuständigen Polizeibehörde abgeordnet. Die Abfertigungszeit vom Einschweben, Rollen, Brennstoffübernahme, Überprüfung, Passagierwechsel und neuem Start war in Lübeck gegenüber Berlin oder Hamburg besonders günstig durch die Anordnung der Flugsteige, sie verkürzte die Zwischenlandung auf ca. 35 Minuten und steigerte die Leistungsfähigkeit des Flughafens.

⁵⁰ Für 10507,96RM nach der Kostenaufstellung vom 16.8.1926: AHLNSAXIVD3.9.51AHLNSAXIVD1.18.

⁵² Lübecker Generalanzeiger vom 16.12.1927: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt 1210:

⁵³ Pressenotiz vom 6.6.1928 :AHLNSAXIVD1.36 54AHLNSAXIVD1.36.

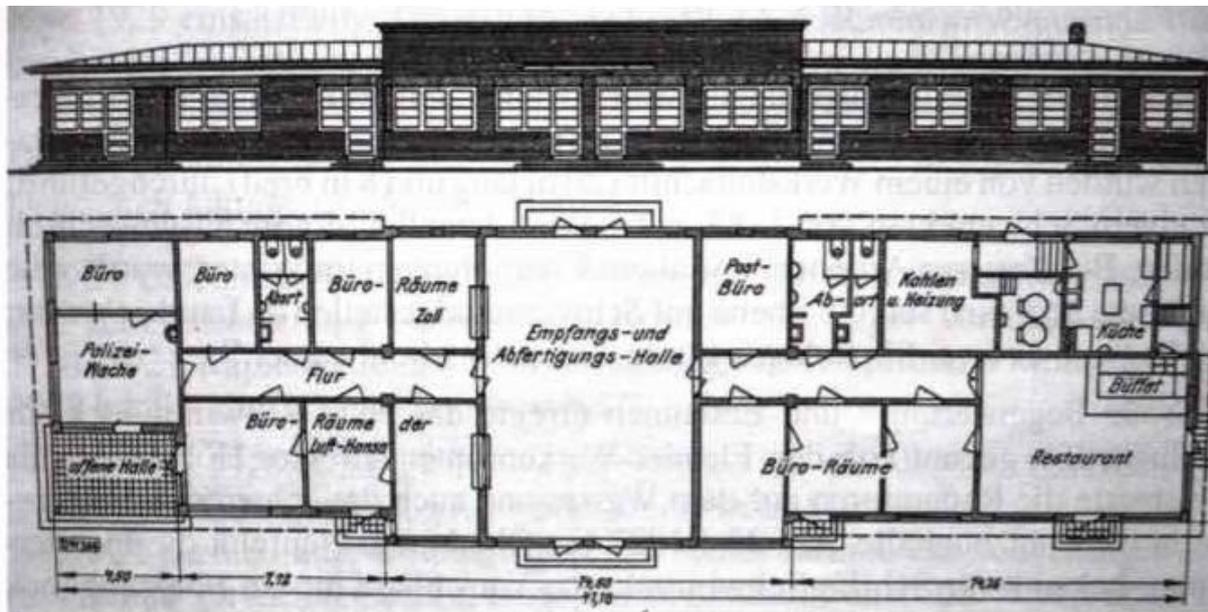


Abb. 3: Empfangs- und Abfertigungshalle auf dem Priwall

Der Seeflughafen vergrößerte die Zahl der theoretisch möglichen Flugbewegungen. Das Abfertigungsgebäude hatte eine gleichgünstige Lage zum Land- wie zum Wasserflugplatz.

In wenigen Minuten konnte man über eine 3m breite Brücke den 15x15m großen Anlegeplatz der Flugboote erreichen. Auf diese Weise wird das gefürchtete Umsteigen zu einem Vergnügen. Als Neuling wird man liebenswürdigen und verständnisvollen Piloten übergeben, die sich unentwegt am Flugzeug photographieren lassen. Offenbar sind sie mit erstaunlicher Sicherheit als vertrauenserweckend ausgesucht. Um das Gepäck braucht man sich nicht zu kümmern, das bringen braune Heinzelmännchen still und sicher in die Maschine. In den Schriften über das Fliegen wird ein Punkt kaum erwähnt: die psychische Wirkung. Mir ist klar, dass ich, käme ich nochmals auf die Welt-Flieger würde, denn eine Notwendigkeit unserer Zeit ist das Fliegen.⁵⁵ Während des Fluges durften die Gäste aufstehen, um auch nach unten beobachten zu können (!) oder die Plätze zu tauschen. Man benehme und fühle sich wie in einem Auto. Die Kabinen bieten ausreichenden Schutz gegen jede Witterung, sodass eine besondere Kleidung nicht notwendig ist. Obwohl das Flugzeug etwa 130km/h der Stunde zurücklegt, geht das Gefühl für die Geschwindigkeit in der Luft vollständig verloren.

Man kann aber die Geschwindigkeit beim Hinausstrecken des Armes am Luftdruck guterkennen.

55 Ein begeisterter Passagier über den Flughafen Travemünde: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt 1210, Pressemitteilung ohne weitere Angaben.

56 Aus einer frühen Anweisung für Fluggäste, AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt

Das Flugzeug-Schwimmdock der Flenderwerke.

Neben den Abfertigungsanlagen waren Hallen und Werkstätten für Ausbesserungs- und Überholungsarbeiten der Seeflugzeuge wichtig. Kleinere Reparaturen wurden von einem Werkstattschiff (20m lang und 8m breit) durchgeführt, mit einem Schwenkkrane von 1,85t Tragkraft konnten Motore ausgewechselt werden. Bei längeren Arbeiten, vor allem Überholungen im Winter, wurden die Flugboote über eine schiefe Ebene auf Schwimmradgestellen an Land gebracht, daneben gab es zwei Slipanlagen bis zu 3m unter Mittelwasser.

57 Große Begeisterung **58** und Erstaunen erregte das erste Schwimmdock für Seeflugzeuge, gebaut von den Flender-Werken unter Direktor Holzmüller. Es erleichterte die Reparaturen auf dem Wasser und auch das schwierige Einbringen in die Flugzeughalle. Am 28.1.1927 bat Oberbaurat Neufeldt die Flender-Werke, bekannt für Schiffs-Schwimmdocks, Vorschläge für ein Flugzeugdock zumachen, für das es keine Vorbilder gab. Die Flender-Werke bedankten sich und machten nach den Maßangaben von Mans am 7.3.1927 ein Angebot zu 144000RM. **59** Mans hatte sich bei den Rohrbachwerken in Berlin und den Dornierwerken in Friedrichshafen nach den Abmessungen der neuen Großflugboote erkundigt. Die Flender-Werke erhielten den Auftrag im Mai, am 2.11. konnte die schwimmende Reparaturwerkstatt mit einem Dornier Superwal in Betrieb genommen werden. **60** Das Eindocken dauerte eine halbe Stunde. Das Dock wurde in der Wiek so verankert, dass es sich auf den jeweiligen Windeinstellte und die Flugzeuge bei Gegenwind einfahren konnten. Es war für die größten Flugzeuge geeignet und konnte später die DoX aufnehmen: 40m lang, 25m breit, 3,5m Versenkungstiefe, Tragfähigkeit 100t, ausgestattet mit Reparatur- und Motorenwerkstätten und zwei Kränen, Schlafräumen und Küche für eine fünfköpfige Besatzung. **61** Später kam eine Anlage für die Erprobung von Katapultstarts hinzu. **62** Auffällig war, dass die Maße für das Dock und die Halle auf die Größe der Dornier DoX ausgerichtet waren, sie waren 1928

57 Fritz Neufeld, Hanseatischer Land- und Seeflughafen Lübeck-Travemünde, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Jg. 1928, Heft 27, S. 7ff.

58 Der Lübecker Generalanzeiger vom 22.1.1928 berichtete über eine „begeisterte Schilderung“ der Chicagoer Abendpost unter dem Titel „Hinter dem Holstentor“: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt 1210.

59 An dem Auftrag waren auch Neustädter Slip GmbH und die Howaldtswerke Kiel interessiert: AHL Wasserbau Erwerb 9/1976: VIII D 71

60 Lübecker Generalanzeiger vom 6.11.1927: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt 1210.

61 AHL Wasserbau Erwerb 9/1976: VIII D 71.

62 Es wurde nach Verhandlungen im Juli 1927 zwischen Mans und Dr. Heinkel von den Warnemünder Flugzeugwerken gebaut: wie Anm. 59.

bzw. 1929 einsatzfähig. Die Aufträge wurden vom Reichsverkehrsministerium begünstigt, eigentlicher Planer und Auftraggeber war die Marineleitung.

Die Umwandlung der Caspar-Werke AG zur E-Stelle des Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie (RDL).

Die Aktienmehrheit der Caspar-Werke AG auf dem Priwall war vor 1927 von der Marineleitung übernommen worden. Alleiniger Vorstand wurde am 31.10.1927 Kapitänleutnant und Marineflieger a.D. Hermann Moll, seit April 1925 bereits kaufmännischer Vorstand.

63 Am 18.5.1928: kündigten die Casparwerke an, dass der Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie vom Reichswehr-Ministerium die Werke ab 1.1.1929 pachten und mit Seeflugzeugen seiner Firmen die notwendigen Prüfungen und Versuche zentral in Travemünde durchführen wolle. **64** Das war der Beginn der „Seeflugzeug-Erprobungsstelle“ (SES) des Reichsverbandes. **65** Dahinter stand die Marineleitung, die sich auf diese Weise eine getarnte Übungsstelle für Marineflieger geschaffen hatte, fast alle Ingenieure und Techniker waren ehemalige Marineoffiziere, die als Zeichen ihrer Zugehörigkeit dunkelblaue Schirmmützen mit dem Schriftzug „RDL“ trugen. Das

erste zur Erprobung zugewiesene Flugzeug mit dem Schriftzug RDL war ein viermotoriger Dornier „Superwal.“

Am 13.3.1930 gaben die Casparwerke die Auflösung der Gesellschaft bekannt⁶⁶ und beantragten beim Senat die Übertragung der Pachtrechte an den RDL. Die Auflösung erfolgte durch Beschluss der Generalversammlung in Berlin am 10.5.1930. Das Reich blieb Eigentümer und verpachtete die Anlagen (drei Hallen und das Verwaltungsgebäude) an die Seeflugzeug-Erprobungsstelle. Im neuen Erbbauvertrag mit Lübeck vom 13.5.1930 blieben die Caspar-Rechte weitestgehend erhalten, aber die bisherige kostenlose Mitbenutzung des Flugplatzes wurde zugunsten von Abgaben für Starts und Landungen an die Flughafengesellschaft geändert. Dafür durfte die SES die Hälfte der großen Flughalle nutzen.

⁶³ Moll (geb. 30.3.1890-gest. 1951 in russischer Gefangenschaft) trat 1908 in die Marine ein, war im 1. WK Marineflieger, verließ die Marine 1920 als Kapitänleutnant, war 1920/22 beim Flugzeugbau in Friedrichshafen, 1922/25 auf der Dinoswerft in Warnemünde und übernahm 1925/29 als Vorstandschef die Caspar-Flugzeugwerke Travemünde. Im September 1933 wurde er Fregattenkapitän und Leiter der E-Stelle. S. (Heinrich Wolle, Hans Albrecht Caspari, Oskar Passoth, Hrsg.) E-Stelle See. Die Geschichte der Flugerprobungsstellen Travemünde und Tarnewitz. Steinbach-Wörthsee Bd. 1, o.J. S. 14

⁶⁴ AHLNSAXIVD1.32.

⁶⁵ Siehe Karl Kössler, Die Erprobungsstelle (See) Travemünde, in: Heinrich Beauvais, Karl Kössler, Max Meyer, Christoph Regel, Flugerprobungsstellen bis 1945. Johannisthal, Lipezk, Rechlin, Travemünde, Tarnewitz, Peenemünde-West. Bonn 1998, S. 150ff. 66 AHL Behörde für Travemünde XI26.

Neben dem Flugbetrieb mit Linienverkehr diente der Flughafen mit zunehmenden Starts und Landungen, die viele Zuschauer nach Travemünde lockten, aber auch zu Beschwerden über Fluglärm der Kurgäste führten, der deutschen Flugzeugindustrie zu Montage und Erprobung der neuen in erster Linie für den späteren Transozean-Luftverkehr bestimmten Flugzeugtypen. In systematischen Versuchen wurden die Flugboote in der offenen See auf Flugeigenschaften und Materialbelastung (u.a. Korrosionsfestigkeit im Salzwasser) auch bei schlechtem Wetter und hohem Wellengang auf Seefestigkeit getestet. Die Lufthansa nutzte die enge Zusammenarbeit mit der Erprobungsstelle für die Planungen beim Bau neuer Flugzeuge und für die Vorbereitung auf Atlantiküberquerungen, die im internationalen Wettbewerb als das höchste Ziel der Luftfahrt galten.

Dazu gehörten Katapultstarts von schwimmenden Plattformen oder in Zusammenarbeit mit den Reedereien HAPAG und Norddeutscher Lloyd von speziellen Postschiffen oder später von den Dampfern „Bremen“ und „Europa.“ Die ersten Versuche wurden mit dem auf dem Dock aufgestellten Pressluftkatapult der Heinkelwerke durchgeführt. Es war für Starts auf engstem Raum eingerichtet. Die Flugzeuge wurden bei Vollgas auf der 12m langen Abschussbahn bei ca. fünffacher Erdbeschleunigung von 0 auf 110 Stundenkilometer Geschwindigkeit gebracht.

⁶⁷ Nach ersten Erkundungsflügen im März und April 1930 zu den Kanarischen Inseln wurde im Sommer der Lufthansa-Postdienst von Cadix bis Las Palmas mit Wal-Flugbooten aufgenommen. Auf dem Nordatlantik wurde den Schiffen (Bremen, Europa) die Post durch Flugzeuge nach Cherbourg nachgebracht (diese Flüge wurden auch als Anschlussflüge für Passagiere an die Dampfer ausgenutzt) und später durch Katapultflugzeuge (1930 24 Flüge) nach New York vorausgeschickt. Die größte Flugstrecke über dem Atlantik betrug 1130 km; gegenüber der Laufzeit der Dampfer erbrachte dieser Aufwand eine Zeitersparnis von zwei Tagen.

⁶⁸ Zur Absicherung der Flüge hatte die Lufthansa 1931 den Schoner „Orion“ (Heimathafen Lübeck) zwischen den Kanarischen Inseln und der spanischen Küste eingesetzt. Bei einem Besuch auf dem Schoner hatten Bürgermeister Löwig und Dr. Grosse zwei Lübecker Flaggen als Gösch zugesagt. Die Flaggen wurden im August mit dem Flugzeug von Travemünde nach Las Palmas geflogen und der Orion übergeben.

⁶⁹ Die Flüge wurden in den nächsten Jahren fortgesetzt. Um die Erfolge zu zeigen, hatte die Lufthansa zur ganzjährigen Informationsveranstaltung am

⁶⁷ AHL Behörde für Travemünde IX 36.

⁶⁸ Geschäftsbericht der LuftHansa AG für 1930: AHLNSAXIVD3.2.

⁶⁹ Die Flaggen wurden am 27.7.1931 für 35,50 RM von der Firma Otto Rehwold (Inhaber Nottebohm) in Lübeck geliefert (wie Anm. 57).

12.4.1933 für Vorführungen an Bord des Katapultdampfers „Westfalen“ Vertreter der Wirtschaft und des Reichskommissariats für die Luftfahrt⁷⁰ auch Staatsrat Dr. Grosse eingeladen.⁷¹

Die Erprobung der Romar-Flugboote 1928-1930.⁷²

Bei den Zielvorstellungen eines Non-Stop-Atlantikfluges stützte sich die Lufthansa neben Dornier am Bodensee auf die Flugboote der Rohrbach-Werke in Berlin.⁷³ 1928 übernahm sie die RoV „Rocco“; sie war als Verkehrsflugboot deklariert, war aber ein Marineauftrag. Das Großflugzeug für 10 bis 12 Passagiere wurde vom 21. Mai 1928 bis 16. Juni auf der Strecke Travemünde-Göteborg-Oslo eingesetzt; nach insgesamt 47 Flügen ging es 1929 an die E-Stelle.

Große Hoffnungen setzte die Lufthansa als Auftraggeber mit Unterstützung des Reichs Verkehrsministeriums und der Reichsmarine in den Neubau des nächsten Großflugzeuges „Romar“ (=Rohrbachmare). Für 2,5 Mill. RM⁷⁴ wurden 1927 der Stück mit hohen Sicherheitsforderungen für härteste Wasserstarts und -landungen in Auftrag gegeben. Der Bootskörper wurde in der Schiffbauversuchsanstalt in Hamburg getestet. Über Land und den Elbe-Trave-Kanal wurden die Berliner Baugruppen nach Travemünde gebracht und im Sommer 1928 zusammengesetzt. Mit drei Motoren und 37 m Spannweite, bei maximalem Fluggewicht von 20 t, war der widerstandsfähige, aber schwere Bootskörper für 12, später 20 Passagiere, eingerichtet, über eine Dachluke auf der Rumpfoberseite und eine Treppe erreichten die Fluggäste die tieferliegenden Kabinen. Am 7.8.1928 startete das Groß-Flugzeug zum ersten Flug.

⁷⁰ Am 2. Februar 1933 als Dienststelle für Herrmann Göring eingerichtet und durch Erlaß des Reichswehrministers von Blomberg am 10. Mai in das Reichsluftfahrtsministerium umgewandelt.

⁷¹ Wie Anm. 57.

⁷² Nach Hans-Jürgen Becker, Wasserflugzeuge-Flugboote, Amphibien, Schwimmerflugzeuge. Bonn 1994, S. 130 ff., (Hans Albrecht Caspari, wie Anm. 63, Bd. 3, o. J., S. 67 ff. und Rudolf Haagen, Rohrbach Romar „fliegt“ nach Amerika. In: Unser Travemünde Jg. 12, Nr. 1/2, Jan/März 1963. Haagen war Flugleiter der Lufthansa in Travemünde von 1928-1934, danach bei der Erprobungsstelle.

⁷³ Adolf Rohrbach (geb. 28.3.1889 Gotha-gest. 6.7.1939 Bremen), war nach dem Studium an der TH Darmstadt Mitarbeiter bei den Zeppelin-Werken in Berlin-Staaken. 1919 baute er ein Groß-Verkehrsflugzeug mit vier Motoren für 18 Passagiere, es musste 1920 auf Anordnung der Versailler Überwachungskommission zerstört werden. 1922 gründete er die Rohrbach Metallflugzeug GmbH in Berlin mit Montagewerk in Kopenhagen-Kastrup. Unfälle und finanzielle Schwierigkeiten in der Weltwirtschaftskrise zwangen ihn zur Aufgabe; das Werk wurde 1934 von der Weser-Flugzeugbau GmbH Bremen-Lemwerder übernommen; dort blieb er als Chefkonstrukteur Geschäftsführer bis 1939.

⁷⁴ Brief der Handelskammer an Dr. Grosse: AHLNSAXIVD3.2.

Große Beachtung fand es auf der internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Berlin 7.-28.10.1928. In den folgenden Erprobungen erwies sich die Neukonstruktion auch bei großer Beanspruchung in rauher See als äußerst robust. Neben dem Einsatz im Ostsee-Streckennetz begann die LH mit Langstreckenerprobungen: Nachdem ersten Dauerflug am 10.8.1929 Travemünde – Stockholm - Travemünde (1700 km in 11h 20min.) folgten am 20.8.1929 ein Fünf-Länder-Flug Travemünde-Holland-England (Hull)-Norwegen(Oslo)-Travemünde (2600 km in 17h) und ein erfolgreicher dritter Flug am 7./9.1929 Travemünde-Marseille (Zwischenlandung)-Sevilla-Travemünde.

Für den 18.11.1929 war unter dem Expeditionsleiter Korvettenkapitän Otto Bertram, der 1927 Flüge nach Las Palmas mit Dornier-Flugbooten erfolgreich abgeschlossen hatte, ein erster durchgehender Postflug nach Dakar und über den Südatlantik nach Pernambuco geplant. Die vollgetankte Maschine brauchte 3 km Fahrtstrecke bis zur Fahrt auf Kufe und zum Abheben, dafür war die Pötenitzer Wiek nicht ausreichend; beim Start aus der Lübecker Bucht schlug das Flugzeug um, die Mannschaft konnte sich am aufragenden Rumpf mit Leitwerk halten. Gerettet wurde auch der Koffer mit dem Betriebskapital von 5000 Dollar. Vom Proviant war das Labskaus noch heißgeblieben, es wurde nach der Bergung auf der Schlichting-Werft mit dem geretteten Aquavit verteilt. Nach dem Trocknen erhielten die Briefe neben dem Aufdruck „Erster Postflug Deutschland-Südamerika“ einen zweiten Stempel „Wegen Ausfall des Fluges Weiterbeförderung per Schiffspost“.

Davor war schon im September bei Geschwindigkeitsversuchen das erste Flugboot in der Nähe von Grömitz untergegangen. Über das dritte Flugzeug ist nichts bekannt. Trotz beachtlicher Leistungen konnte dieser Typ sich nicht durchsetzen.

Trotz dieser Mißerfolge glaubte man nach der erfolgreichen Ozeanüberquerung von Gronaus mit einem Superwal im Jahr 1931, mit neuen Flugzeugen den Transatlantik-Traum verwirklichen zu können. Über Zwischenlandplätze auf Island, Grönland, in West-Labrador, Chikago hoffte man die 7000km lange Strecke in 45 Stunden bewältigen und bei durchschnittlicher Belastung mit Post und leichter Fracht sogar rentabel fliegen zu können. „Das Pläneschmieden hat aber in Lübeck-Travemünde eine gewisse Berechtigung, denn der Flughafen hat zweifellos eine große Bedeutung für die allernächste Zukunft. Der gesamte Verkehr der Nordischen Staaten mit oder über Deutschland nach Westeuropa und später über den Ozean wird über Lübeck-Travemünde geleitet werden müssen, denn es gibt keinen günstiger liegenden Umschlaghafen und Gelder, die man in den Ausbau dieses Hafens hineinsteckt, werden sich bestimmt in kürzester Zeit verzinsen.“⁷⁵



Abb. 4: Dornier Flugboot „Wal“

75 Das Großflugboot Dornier DoX in Travemünde

76 DoX entstand durch Vertrag zwischen dem Reichsverkehrsministerium und Dornier, eigentlicher Auftraggeber war die Marineleitung, sie wollte ein seefähiges Versuchsboot größten Ausmaßes als Fernaufklärer, Minenleger und Torpedoflugzeug. Bei einem Abfluggewicht von 54 Tonnen (Länge 40m, Spannweite 48m, Höhe 10m) wurde wegen der alliierten Beschränkungen das Dornier-Werk Altenrhein in der Schweiz errichtet. Die Gesamtkosten des Projektes stiegen auf 5100000 RM. Die erste DoX lief am 12. Juli 1929 vom Stapel. Zwei weitere Muster gingen 1931 und 1932 nach Italien. Beim Rundflug am 21. 10. 1929 erreichte das Großflugboot mit 169 Passagieren einen lange gehaltenen Weltrekord. Der legendäre Langstreckenflug über Rio de Janeiro nach New York begann am 5. 11. 1930 und endete am 24. 5. 1932. Die anschließenden Deutschlandflüge 1932/193 förderten die Luftfahrtbegeisterung.

Die Lufthansa wurde Anfang 1927 informiert. Obwohl das Flugzeug die Aufschrift LuftHansa trug, wurde es nicht im Liniendienst eingesetzt, denn ein Einsatz im Kurzstreckenbetrieb war wegen zu hoher Kosten nicht rentabel, bei einer Kapazität von 66 bis 100 Fluggästen war damals die Auslastung nicht gewährleistet. Nach der Übernahme durch die Lufthansa zahlte 1933 das Reichsluftfahrtministerium die Betriebskosten. Das Flugboot war ein Schaustück deutscher Technik, aber die Verwendbarkeit war gering. Die Marine distanzierte sich

75 Der Lübecker Generalanzeiger am 16.9.1931 nach einem Besuch von Gronaus in Travemünde: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer, Luftfahrt1211.

76 Nach Hans-Jürgen Becker, wie Anm.72, S.123ff. und Karl D. Seifert, wie Anm.3, S.129ff.

von einer weiteren Verwendung. 1936 wurde die Do X in das Berliner Luftfahrt-Museum überführt.

Das Lübecker Flugzeuggock war für Reparaturarbeiten der DoX ausgelegt. 1930 hatten die Dornierwerke einen Besuch des Großflugbootes für die zweite Augushälfte angekündigt. Senator Strack bat wegen des Werbeeffektes, gleichzeitig mit der DoX auch die Junkers G38, das damalige größte Landflugzeug, nach Lübeck zuschicken.

77 Der Besuch fand aber erst zwei Jahre später statt. Der DoX wie Mans in der Ankündigung an den Travemünder Kurdirektor Lehmitz schrieb sollte von Königsberg über Danzig, Swinemünde und Warnemünde um den 20.7.1932 Travemünde erwartet werden. Der Kurdirektor hatte erwogen, einen Wochenendzug von Berlin nach Travemünde zu diesem Ereignis fahren zu lassen, weil bei der Landung auf dem Müggelsee 130000 neugierige Berliner das Flugzeug besucht hatten. 78 Am 21.7. wurde die DoX von einer großen Menschenmenge erwartet, Dr. Grosse begrüßte die Besatzung. Der Hanseatische Flughafen Lübeck-Travemünde zeige in allen seinen Ausmaßen die Verhältnisse, die zum Aufenthalt eines so gewaltigen Flugschiffes notwendig seien.



Abb. 5: Do X 1932 in Travemünde

Zur dauernden Erinnerung an die Landung auf Lübecker Grunde überreichte er den Offizieren je ein Exemplar der Geschichte Lübecks. 79 Am 22. August kam auch die G38 nach Lübeck; bei zwei Rundflügen beeindruckte die Neuerwerbung der Lufthansa, vorgesehen für den Linieneinsatz Berlin-Amsterdam-London, die jeweils 32 Ehrengäste des Senates und der Wirtschaft.

80 an Brandenburg im Reichsverkehrsministerium vom 14.7.1930: AHLNSAXIVD

78 AHLBehörde für Travemünde IX36.

79 Der Lübecker Anzeiger am 23.7.1932: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer Luftfahrt1211.

80 Lübeckischer Anzeiger vom 25.8.1932: AHL Kaufmannschaft und Handelskammer Luftfahrt 1210. Das Flugschiff Dornier De. x kommt im Juli nach Travemünde Abb.5: DoX1932 in Travemünde

Die Lufthansa setzte in den Folgejahren die Katapultflüge fort, über dem Südatlantik wurde ein regelmäßiger Flugdienst eingerichtet, aber die Entwicklung neuer

weitreichen der Großflugzeuge für den Überlandverkehr brachte für Lübeck keine Vorteile. Die politischen Veränderungen des Jahres 1933 verstärkten die Bedeutung der Erprobungsstelle, der Linienflug über Lübeck

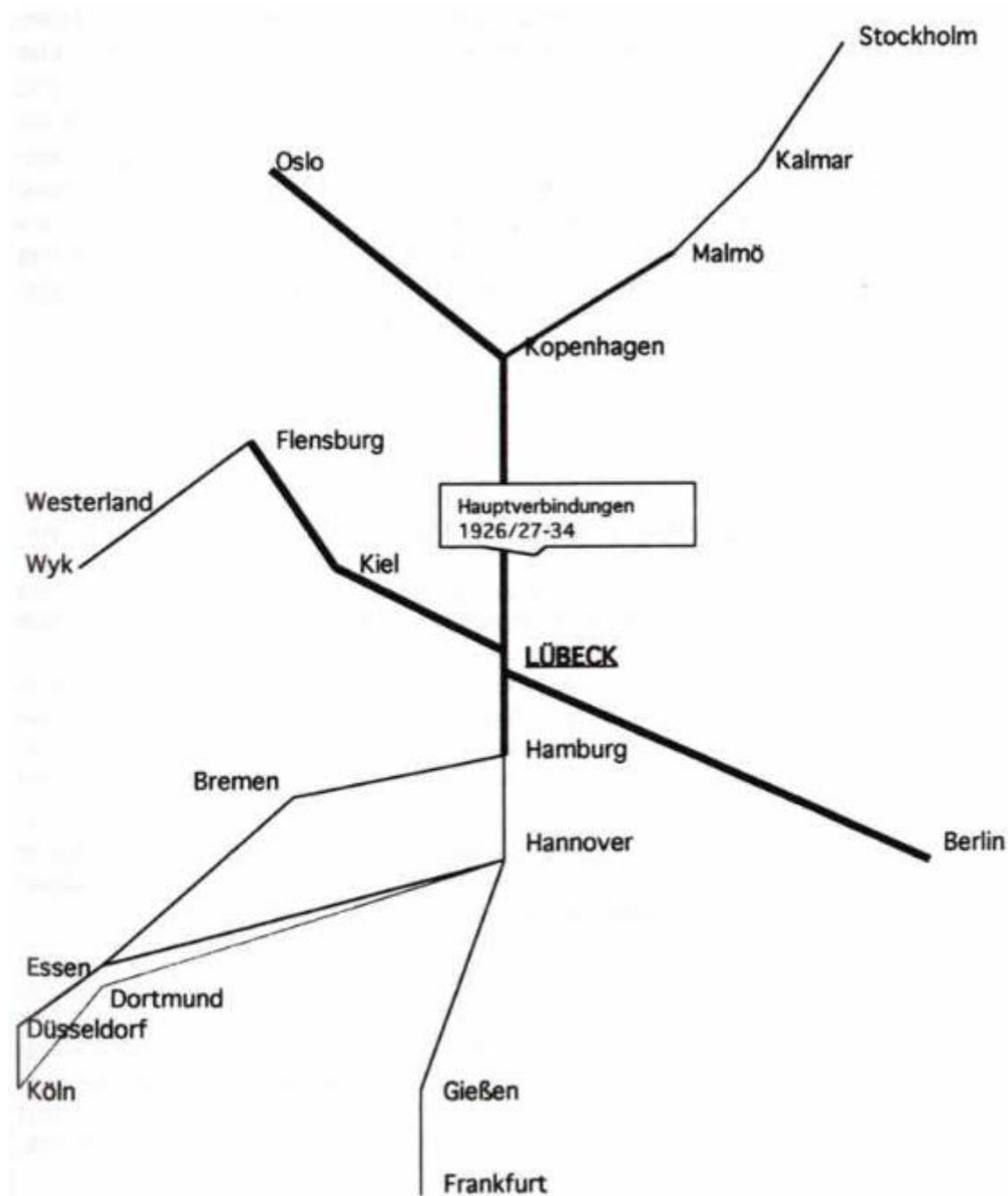


Abb. 6: Lübeck im Streckennetz der Lufthansa von 1926 bis 1934

Wurde 1934 eingestellt, die Lufthansa behielt den Platz Travemünde nur noch als Werkstattflughafen bis in den Zweiten Weltkrieg hinein. Mit Verkündung der Wehrhoheit übernahm 1935 die Luftwaffe die Anlagen und baute sie für ihre Zwecke aus.

Nach 1945 sprengten die englischen Besatzungsmächte die große Bergungshalle und die technischen Anlagen. Heute gibt es keine Hinweise auf die Vergangenheit des Flugbetriebes. Von den Anlagen ist fast nichts mehr erkennbar. Der Straßename Fliegerweg, eine Gedenkstätte für die Toten der Erprobungsstelle See des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie, die Pfortnergebäude an der Einfahrt und die ehemalige Kommandantur als Teil der heutigen Seefahrtsschule mit der großen Turmuhr weisen auf das ehemalige umfangreiche Fluggelände mit Hallen und Werkstätten von 1914 bis 1945 hin. Im Bereich des Naturschutzgebietes im Südwesten, dem ehemaligen Landflughafen, erkennt man am Ende des Fliegerweges hinter einem Gitter den Rest des Abfertigungsgebäudes der Lufthansa für den kombinierten Land- und Wasserflughafen.

