

### **Seeflughafen Travemünde**

Wohl selten ist so viel und so aufgeregt in den Zeitungen unserer Nachbarhäfen Kiel und Stettin gegen Lübeck geschrieben worden, wie in den letzten Wochen nach Bekanntgabe des Entwurfes über den Ausbau des Travemünder Flugplatzes zu einem See – und Landflugplatz. Das ist ein Zeichen dafür, daß es richtig war, während zu Ausarbeitung der Pläne und der Verhandlungen mit dem Reich und mit Hamburg diese Arbeiten möglichst geheim zu halten und erst recht dafür, daß wir mit der ganzen Angelegenheit auf dem richtigen Weg sind. Und einer sachlichen Würdigung, der uns von Stettin und Kiel gemachten Vorwürfe wird man am besten erkennen können, welche Vorzüge gerade Travemünde für die Anlage eines Seeflughafens bietet. Dies sei hier gestattet, zu diesen Zweck müssen wir uns ein wenig mit der geographischen Lage dieser drei Städte und mit der örtlichen Lage ihrer Flughäfen beschäftigen.

Stettin übersieht gewöhnlich, daß das Verkehrszentrum des Deutschen Reiches nicht etwa in Berlin liegt, daß das Rhein- und Ruhrgebiet, daß bei weitem wichtigsten Verkehrszentrum Deutschlands ist. Gewiß ist Berlin, der Sitz der Reichsverwaltung, ein großer Umschlagsplatz und der Vorort für die sächsische und schlesische Industrie, aber seine Verkehrsbedeutung reicht in keiner Weise an diejenige des Ruhrgebietes heran. Eine Aufstellung über den Umfang des gesamten deutschen Güterverkehrs im Jahre 1913, eingeteilt in 24 Verkehrsbetriebe, beweist die außerordentliche Verkehrsüberlegenheit des Ruhr- und Rheingebietes über alle anderen Wirtschaftsgebiete. Der Gesamtverkehr des Ruhr- und Rheingebietes betrug danach rund 229 Millionen Tonnen, derjenige des Küstengebietes 70 Millionen. Im weiteren Abstand kommt dann Berlin mit etwa 25 Millionen Tonnen. Im Anbald dieser Zahlen wird es klar, daß der Verkehre aus dem Ruhr- und Rheingebiet und aus Bremen und Hamburg zu den nordischen Ländern weit bedeutender sein wird, als derjenige von Berlin und seinem Hinterlande. Dieser Verkehr kann aber nur über Lübeck und nicht über Stettin führen. Verbindet man nämlich Köln mit Lübeck durch eine gerade Linie, so geht deren Verlängerung gerade auf Stockholm zu. Deshalb sollte man nun, nachdem an der Tatsache, daß Lübeck Seeflughafen wird, nichts mehr zu ändern ist, den Streit beenden und sich auch in Stettin an den Gedanken gewöhnen, daß beide Flughäfen im friedlichen Wettbewerb nebeneinander bestehen können und müssen, ein jeder für sein natürliches Einflußgebiet. Lübeck wird für den von Deutschland westlich gerichteten Verkehr maßgebend sein, also zunächst die nach England gerichteten Fluglinien aufnehmen können, während Stettin für die östlichen Ostsee in Betracht kommen wird.

Anders liegt es bei Kiel. Verkehrsgeographisch würde der Umweg von Köln oder Hamburg über ins Kiel nach den nordischen Länder nicht allzu schwer ins Gewicht fallen, aber die örtlichen Verhältnisse in der Kieler Bucht können sich mit denen in Travemünde für diesen Zweck des Flugzeugverkehrs nicht messen. Der Kieler Seeflughafen liegt etwas nördlich der Mündung des Kaiser-Wilhelm - kanals am Kieler Hafen. Der Landflugplatz liegt in einiger Entfernung dahinter, aber etwa 40 Meter höher, als der Seeflugplatz. Dieser Höhenunterschied mache den Umsteigeverkehr zwischen Landflugzeug und Seeflugzeug höchst un- bequem, denn jedes Gepäckstück und jedes Stück Frachtgut müßte, über 40 Meter hoch vom Seeflugzeug zum Landflugzeug hinaufgeschafft werden. Außerdem ist die vor der Anlegestelle legende Wasserfläche nicht so günstig wie unsere Pötenitzer Wiek, da der sehr bedeutende Schiffsverkehr durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal über diese Wasserfläche geht. Wer diesen Verkehr kennt, weiß, daß die Schiffe in fast in ununterbrochener Folge in die Holtenauer Schleuse ein -und Ausfahren; und daß gerade vor dem Seeflugzeug die Dampfer, welche in die Schleuse einfahren wollen, vor Anker gehen und dort längere Zeit liegen, um Lotsen aufzunehmen usw. Auf einer solchen, mitten vom starken Schiffsverkehr gekreuzten Wasserflächen ist das Landen und das Anfliegen der

Seeflugzeuge außerordentlich schwierig. Es muß zur Not mit den kleineren, heute gebräuchlichen Flugzeugen noch geben. Mit Bestimmtheit ist aber schon in nähere Zukunft mit sehr großen Seeflugzeugen zu rechnen, die mit sehr großer Geschwindigkeit anfliegen werden. Solche Flugzeuge müssen die Wasserfläche ganz allein für sich haben, da sie beim Anfliegen und Niedergehen gezwungen sind, in bestimmten Richtungen – gegen den Wind- sich mit sehr großer Geschwindigkeit zu bewegen, es ist für solch ein Riesenflugzeug das über 150 Km Fahrt laufen muß, um sich aus dem Wasser hervorzuheben, unmöglich, zwischen Schiffen sich hindurchzuwinden. Dies sind so gewichtige Gründe gegen die Anlage eines Groß-Seeflughafens in Kiel, daß das Reichsverkehrsministerium trotz seiner bekannten Vorliebe für den alten Marinehafen sich nicht für Kiel, sondern für Lübeck entschieden hat, denn es können selbstverständlich zwei Großseehäfen in so unmittelbarer Nachbarschaft nicht gleichzeitig vom reich unterstützt werden. Die Kieler werden sich daher beruhigen müssen und dafür zu sorgen haben, daß sie einen günstigen Zubringerverkehr nach Travemünde und Hamburg einrichten.

Die örtlichen Verhältnisse des Travemünder Seeflughafens sind aber auch weit günstiger als die des Stettiner Wasserflugplatzes, welcher am Dannischen See liegt, neben welchem Stettin seinen Landflugplatz mit großen Kosten angelegt hat. Es ist eine Moorfläche durch Aufschüttungen zum Rollfeld gemacht und dafür sind bereits rund sechs Millionen Reichsmark ausgegeben. In Folge der Untergrundverhältnisse werden noch manche kostspieligen Aufhöhungen notwendig werden. Der Dannische See hat aber nur eine sehr geringe Wassertiefe von etwa 2 Meter und ist stark der Verkrautung ausgesetzt, während unsere Wieck in der Mitte 8 Meter Wassertiefe und 4 Meter noch in ziemlicher großer Nähe der Küste vorhanden sind. Für die jetzigen Flugzeuge neuen Flugzeuge ist schon eine Wassertiefe von etwa 2 Meter kaum noch ausreichend, sobald Niedrigwasser eintritt, denn man wird sowohl in Lübeck wie in Stettin mit einem Niedrigwasser von etwa 1.50 Meter unter Mittelwasser rechnen müssen. Sobald aber die Flugzeuggrößen wachsen werden Tiefen von etwa 4 Metern und mehr erforderlich, und es wird für das schnelle Auffliegen der Flugzeuge besonders gut sein, wenn die Wassertiefen noch etwa höher liegen. Nun kann man ja natürlich durch Baggerungen jeden See vertiefen, aber nur mit sehr bedeutenden Kosten. Soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, scheint die ganze Anlage des Seeflughafens in Stettin nicht so günstig, wie die von mir für den Priwall entworfenen. Stettin hat nämlich ins Ufer ein Hafenbecken von etwa 270 Meter Breite und 170 Meter Länge eingeschnitten. In das die Flugzeuge hineinfahren müssen, während ich jede beckenartige Einschneidung vermieden habe, einmal, um der Versandungsgefahr und die dadurch entstehenden dauernden Unterhaltungskosten zu vermeiden, und andererseits, um mit großen Flugzeugen nicht in eine enge Hafeneinfahrt. Beim Priwallflughafen ist die Wasserfront in einer geraden Linie geplant, die so weit vor die jetzige Uferlinie vorgeschoben wird, daß ebensoviel Boden zur Erreichung der notwendigen Tiefe gebaggert werden muß, wie zur hochwasserfreien Aufschüttung des Gelände erforderlich ist.

Es würde zu weit führen, wenn man noch andere Vorzüge unsere Anlage hier beleuchtet würde; alles zusammen genommen kann man jedenfalls sagen, daß Lübecks geographische Lage und die örtlichen Lage seines Flugplatzes durchaus günstig ist, so daß man nun mit guten Gewissen abwarten kann; wie auch hier das wirtschaftlich Richtige und in den Grundideen bessere Angelegte sich allmählich durchsetzen wird gegen das Schlechtere.

Lübeck wird sich sicher dabei nicht schlecht fahren !!