

Zur Geschichte des Hanseatischen Flughafens für Land- und Wasserflugzeuge auf dem Priwall

Günter Meyer

Die Diskussion über die Ausweitung des Flughafens Blankensee zu einem größeren Regionalflughafen erinnert an den Beginn der Luftfahrt in Lübeck vor und während des ersten Weltkrieges. Im Senat war man dem neuen Verkehrsmittel nicht abgeneigt, lehnte aber eine direkte Beteiligung der Stadt zunächst ab: Am 10.8.1908 folgte der Bürgerschaft dem Senatsvorschlag, mit 5000 Mark aus dem öffentlichen Haushalt die Nationalspende für den Grafen Zeppelin unter dem Protektorat des Kronprinzen zu unterstützen. Bis zum 4. September waren insgesamt 119489 Mark aus Lübecker Spenden (100000 Mark von L. Possehl und Co.) zugesagt.¹ Zwar war der Bürgermeister Dr. Schön dem Deutschen Reichskomitee zur Beschaffung von Mitteln zum Neubau eines Luftschiffes beigetreten, dennoch wurde der Auftrag an die Senatoren Dr. Stooss und Rabe vom 6. Oktober über die Prüfung einer Luftschiffahrtslinie am 13. November 1909 zurückgestellt. Am 26.9.1908 wurde der Lübecker Verein für Luftschiffahrt gegründet, auf dessen Initiative der Flugplatz Karlshof an der Travemünder Allee² eingerichtet und 1912 eingeweiht wurde. Auf Anregung des Deutschen Flugverbandes in Weimar, der mit Militärbehörden und dem Kuratorium der Nationalflugspende zusammenarbeitete, bewilligte der Senat im August 1914 23400 M für den Bau einer Flugzeughalle und für Reparaturwerkstätten. Das Preussische Kriegsministerium benötigte Flugstützpunkte für Überlandflüge; es übernahm daher auch die Verzinsung der Bausummen.³ 1919 wurde der Flugplatz Karlshof stillgelegt. Wegen des steigenden Bedarfs an Piloten fragte das Kriegsministerium am 30.8.1915 beim Senat an, ob Lübeck ein Gelände für eine Fliegerschule bereitstellen könne: 100 bis 120 ha für Flugfeld und Unterkünfte für 300 Mann, 50 Unteroffiziere und 25 Offiziere. Die ersten Vorschläge für Dummersdorf und den Exerzierplatz in Wesloe wurden als nicht ausreichend abgelehnt. Das neue Gelände bei Blankensee wurde am 30.5.1916 akzeptiert; das Finanzdepartement stimmte am 17.6.1916 den Verträgen zu: Die Kosten für den Flugplatz seien „im Interesse der Stadt auf jede Weise zu befürworten“⁴ 135 ha

¹ Archiv der Hansestadt Lübeck(AHL) Neues Senatsarchiv(NSA)XIVDLL

² Heute der Sportplatz des FCPhoenix.

³ AHLNSAXIVD1.8.4AHLNSAXIVD1.10.S.auch Alexander Steenbeck, LBC Lübeck-Blankensee.

Acker und Wald mußten für 14000 Mark vorbereitet werden. Baubeginn war im Sommer 1916. Der Flugbetrieb sollte am 1.1.1917 anfangen, verzögerte sich aber bis zum 6.8.1917. Wegen der Bestimmungen des Versailler Vertrages mußten 1920/21 die Anlagen stillgelegt und die Flugzeuge zerstört werden.⁵

Gründung der Flugzeugwerft ⁶Lübeck- Travemünde1913/14

Der Aufbau des Flugplatzes auf dem Priwall ging ebenfalls auf eine von außen kommende Anregung zurück. Die sich langsam entwickelnde Flugzeugindustrie suchte für die Produktion Standorte, die Versuchsmöglichkeiten für Land- und Seeflugzeuge zuließen, denn nach dem Heer war ab 1910 auch die Marine am Aufbau einer Fliegerabteilung interessiert und vergab Aufträge für die Entwicklung von Wasserflugzeugen.⁷ Vorzugweise gesucht wurden Plätze an der offenen See. Im Laufe des Jahres 1913 schlug der Geheime Regierungsrat Sholto Douglas aus Berlin dem Lübecker Senat die Gründung einer Flugzeugwerft vor.⁸ Geplant war eine Gesellschaft aus den AGO-Werken,⁹ Johannisthal bei Berlin, der Luerssenschen Werft in Bremen und Douglas.¹⁰ Die Rentabilität schien gesichert. "Lübeck sollte der Gesellschaft eine hinreichend große Fläche

5 Vaterstädtische Blätter (Vaterst.Bll.)1921,Nr.22,17.Juli,S.87f.:„Es waren Schulflugzeuge, die wir demnächst zum Aufbau der zivilen Luftfahrt neu bauen müssen. Trotz aller dieser Bedrängungen durch den Haß der Entente wird die deutsche Zivilluftfahrt sich doch ihren Weg suchen und finden.“

6 Dieser Beitrag wertet Akten des Neuen Senatsarchivs Unterabteilung XIVD Luftschiffahrt aus. Die Geschichte der Werft und des Flughafens auf dem Priwall ist zum ersten Mal in einer Ausstellung in der Schalterhalle der Lübecker Sparkasse 1993 im Überblick dargestellt worden; daraus entstand eine kleine Schrift, die Bilder und Texte der Ausstellung zusammenfaßte: Christine Vogt-Müller, Ulrich Nieschalk, Fliegerei auf dem Priwall. Die Geschichte des Flughafens Lübeck-Travemünde. Lübeck-Travemünde 1995. -Bodo Dirschauer, Lübecker Luftfahrtgeschichte.

Der Flugzeugbau auf dem Priwall und in Lübeck von 1914 bis 1934. Lübeck 1995, ist in Aufbau und Text ungleichmäßig angelegt, verfügt aber über Detailkenntnisse aus ungenannten Quellen, die im Lübecker Archiv nicht zu finden sind.

7 Volker Koos, Flugerprobung bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, in: Heinrich Beauvais, Karl Kössler, Max Meyer, Christoph Regel, Flugerprobungsstellen bis 1945. Johannisthal, Lipezk, Rechlin, Travemünde, Tarnowitz, Peenemünde-West. Bonn 1998, S.35-49.

8 Nach Dirschauer, Luftfahrtgeschichte (wie Anm.6), S.19, am 23. Januar 1913 in einem Brief an Senator Dr. Fehling.

9 Abkürzung für Aviatiker Gustav Otto; das Werk, 1912 aus den Otto-Werken hervorgegangen, hatte sich 1913 mit Schwimmer-Flugzeugen am Bodensee-Wettbewerb beteiligt :s. Hans Jürgen Becker, Wasserflugzeuge Flugboote, Amphibien, Schwimmerflugzeug. Bonn 1994, S.53 und 60.

10 AHLNSAXIVD1.7.11AHLNSAXIVD1.7: Die Finanzdeputation hatte über die Auskunft Schimmelpfennig Douglas Seriosität überprüft: Der ehemalige Dragoneroffizier galt als vorsichtig disponierender Unternehmer mit Industrie- und Plantagenbeteiligungen und guten Beziehungen zu Regierungs- und Geschäftskreisen, lebte in Berlin und Thüringen, war Geheimer Regierungsrat in der Sachsen-Coburgischen Regierung und hatte sich an der Gründung der Gotha-Flugzeugwerke beteiligt. 252 Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Band 85(200

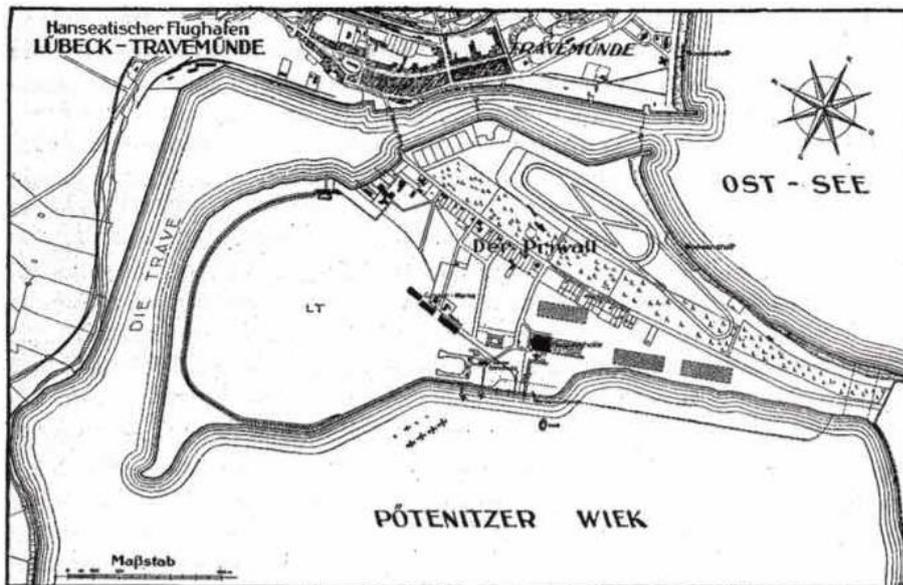


Abb. 1: Übersichtsplan ca. 1928.

und Werkhallen gegen Pacht auf dem Priwall überlassen. Er war nach 1900 durch aufgespülte Baggermassen im südlichen Bereich vergrößert worden; kaum wirtschaftlich genutzt, bot er ein billiges Gelände für die Werft, den Flugplatz und mit der ruhigen Wasserfläche der Pötenitzer Wiek günstige Bedingungen für die geplante Flugschule. Nach einer Geländebesichtigung wurde am 24. Oktober 1913 der erste Vertrag unterzeichnet, am 29. Oktober ergänzt¹² und am 5. November im Senat angenommen. Die Finanzdeputation sah „durch die Anlage dieses Platzes eine neue und nicht kostspielige Reklame für das Seebad Travemünde (und in dem Unternehmen einen).Vorteil, daß sich hier eine neue und keineswegs lästige Industrie entwickelt, die verbunden ist mit Flugwett-kämpfen, die wiederum eine Reihe von Teilnehmern und Interessenten nach Travemünde bringen.“ Da der Vertrag dem staatlichen Interesse entspräche, solle trotz der erheblichen Kosten das dem Staate zugemutete Risiko übernommen werden. Die Bürgerschaft solle den Vertrag schnell verabschieden, da die Flug-schule mit dem Marineamt und dem Kriegsministerium wegen Überweisung von Flugschülern verhandeln müsse. Bis 1. Mai 1914 sollte der Platz schon für die von der Nationalflugspende geplanten Wettflüge zur Verfügung stehen.

12 Die Stadt behielt sich vor allem die Linienführung des Ufers der Pötenitzer Wiek vor, um eventuell Pläne nach Wasserbaudirektor Peter Rehder verwirklichen zu können.

Der Bürgerausschuß stimmte am 12. November 1913 dem Vertrag zu: Lübeck verpachtet 89ha im südwestlichen Teil des Priwalls zum Betrieb einer Flugzeugwerft und Fliegerschule. Das Gelände, noch nicht in allen Teilen landfest, soll in 3 bis 4 Jahren durch Aufspülung erhöht und erweitert werden. Die Stadt baut nach Plänen der Pächter die Werftgebäude (drei Hallen aus Holz) und übernimmt die Ausrüstung mit Maschinen für eine Schlosserei, eine Tischlerei und eine Sattlerei. Die Kosten, 138000M für die Werft und 12000M für die Planierung des Flugplatzes und der Wege, übernimmt die Stadt Lübeck, Mehrkosten zahlen die Pächter. Die Pacht beginnt am 1.4.1914 mit 8000M jährlich, ab 1.4.1915 mit 16000M; nach Tilgung der vorgeschossenen Summe von 150000M durch die Pachtraten verringert sich die Pacht auf 1000M. Der Senat beteiligt sich am Protektorat über die Fliegerschule. Der Platz soll auch Flugwettkämpfen zur Verfügung stehen. Den AGO-Werken gelang es nicht, dem Reichsmarineamt den gesicherten Betrieb der Fliegerschule nachzuweisen und sie traten vom Vertrag zurück.¹⁴ Darauf schloß Douglas einen neuen Vertrag mit Kommerzienrat Meyer aus Leipzig. Seine Deutsche Flugzeugwerke GmbH und die Fliegerschule, 1911 in Leipzig aus den Sächsischen Flugzeugwerken hervorgegangen, hatten 1913 einen Marineauftrag für ein Flugboot erhalten und suchten für Anschlußbauten einen geeigneten Wasserplatz.¹⁵ Bis zum 9. März einigten sich Douglas, Meyer, die Generalinspektion für das Militär-Verkehrswesen und Lübeck in neuen Verträgen über die Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde GmbH.¹⁶ Die Werft verpflichtete sich, eine den Wünschen der Generalinspektion entsprechende Schule einzurichten mit Gebäuden, Flugzeugen und Bedienungsmannschaften für jährlich mindestens 36 Schüler. Der landfeste Teil sollte bis zum 1. Juni 1914 planiert sein; die Ausführung der Bauten und Arbeiten wurden dem Finanzdepartement und der Baudeputation überlassen. Der Bürgerausschuß stimmte am 9. März dem neuen Vertrag zu.¹⁷ Während die Werfthallen nach den Plänen des Architekten Max Bischof im April, Mai und Juni von der Firma Hetzer aus Weimar¹⁸ gebaut wurden, kam es zu Differenzen zwischen Douglas und Meyer, sodaß das Werk erst am 8. Juni mit Kommerzienrat Meyer als Alleinhaber in das Handelsregister ein getragen wurde.¹⁴ Im Senat wurde die neue Lage am 18.2.1914 behandelt:

15 Hans Jürgen Becker, Wasserflugzeuge (wie Anm. 9), 62f.

16 Eingetragen im Handelsregister am 8. Juni 1914.

17 Der Vertrag trat am 1. April 1914 in Kraft, der Tilgungs- und Amortisierungsplan lief bis 1928. Ab 1. April 1919 hatte die Stadt ein Kündigungsrecht: AHLNSAXIVD1.7.

18 Vogt-Müller, Nieschalk, Fliegerei auf dem Priwall (wie Anm. 6), S.31

Am Ende des heutigen Fliegerweges entstanden ein Verwaltungsgebäude und drei ungewöhnlich große Hallen.¹⁹ Die Vaterstädtischen Blätter meldeten begeistert: „Unser reizendes Seebad Travemünde hat wiederum eine neue Anziehungskraft erhalten: die Flugzeugwerft auf dem Priwall, die jetzt zum großen Teile fertig gestellt ist. Sie dürfte sich für das Wirtschaftsleben Travemündes als von nicht zu unterschätzen der Bedeutung erweisen und auch die Flugübungen werden sicherlich...ein ganz besonderes Interesse erwecken.“²⁰ Dagegen bat Senator Ewers, Vorsitzender der Behörde für Travemünde, am 4. Juli um die Anpflanzung von Büschen und Bäumen, denn die Fliegerschuppen geben das Bild einer geradezu unerträglichen Scheußlichkeit verdecken einer ganzen Reihe von Villen die Aussicht auf den Pötenitzer Wiek stören durch ihr geschmackloses Äußere die ganze Gegend auf das Empfindlichste...stehen auf einem idyllischen Fleckchen Erde, welches Kurgästen zum Erholungsaufenthalt dienen soll.“²¹ Die Baudeputation antwortete erst am 5. November 1914, Bäume könnten höchstens am Weg zur Werft, aber nicht in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes gepflanzt werden. Nachdem ersten Flug am 5. Juni 1914 mußten die Arbeiten am Flugplatz nachgebessert werden, weil der Inspekteur der Fliegertruppen, Oberst von Eberhardt, nach einer Platzbesichtigung am 15. Juni, die Schulung verboten hatte;²² der südliche Teil der vorgesehenen Erweiterung war nicht aufgeschüttet

und der Flugplatz nicht hinreichend befestigt: Die Baubehörde hatte im April nach Zustimmung der Werftleitung die Baggerarbeiten und Aufschüttung unterbrochen, weil der Lübecker Fischerei-Verein und die Schlutuper Fischer Einspruch erhoben hatten²³ und die Herings- und Krabbenfangplätze im wertvollsten Teil der Pötenitzer Wiek zu erhalten wünschten. Die Fliegerschulung verzögerte sich bis Anfang August. Die Werft begann mit 18 Beschäftigten und hatte bei Kriegsende 189 Mitarbeiter; sie stellten zunächst Lizenzbauten her, hinzu kamen Reparaturaufträge der Flugschule. Erst ab 1917 wurden eigene Seeaufklärer, Doppeldecker mit Schwimmern, erprobt und abgeliefert.²⁴ Um eine längere Startbahn zu erreichen

¹⁹ für Landflugzeuge 60x20m, für Wasserflugzeuge 20x20 m und die Montagehalle 60x20m

²⁰ Vaterst.Bll.1913/14,S.153f.

²¹ AHLNSAXIVD1.7.

²² Brief von Meyer an den Senat vom 20.6.1914.

²³ Briefe der Fischer vom 3.und18.März1914: AHLNSAXIVD1.7

²⁴ Es waren Nachbauten der Hansa- und Brandenburgische Flugzeugwerke, Brandenburg und Hamburg, deren Chefkonstrukteur Ernst Heinkel war. Von den vier in Travemünde entwickelten Typen war der letzte mit 34 Exemplaren der erfolgreichste. S. Becker, Wasserflugzeuge wie Anm.9), S.62 f. und 76ff.

,wurde im Sommer 1915 das Fluggelände nach Osten erweitert und die Planierung erneuert. Nach dem Brand der Montagehalle und der Schlosserei am 25.Januar 1916²⁵ lehnte der Senat ein Kaufgesuch der Werft für das ganze Gelände ab, verzichtete aber Ende Januar 1917 auf die Tilgung der ursprünglichen 150000M, überließ die Gebäude gegen Zahlung einer Restsumme und reduzierte die Pacht auf 1000M.²⁶ Am 9.April1917 starb Kommerzienrat Meyer, die Flugzeugproduktion lief in vergrößerten Werkhallen weiter. Der Flugbetrieb nahm offenbar so zu, daß Senator Evers sich über die Belästigungen des Badebetriebes in Travemünde beschwerte und beim Leiter der Flugschule um Verbote für Flüge vor7Uhr morgens über Travemünde, den Kursaal, die Strandpromenade und für Tiefflüge über bewohnten Gebieten bat. Inzwischen war die Werft an die Fokkerwerke übergegangen.²⁷ In einem Brief an Bürgermeister Dr. Fehling warnte Senator Evers vor einer Übertragung der Anlagen durch Fokker an die Marine ;die Marinestation könnte sich bis zum Kriegsschiffhafen ausweiten, die Stadt müßte sich gegen jeden Versuch sträuben, „welcher zu einem Einnisten der Kaiserlichen Marine in Travemünde führen könnte.“²⁸ Die zögerliche Haltung des Senates gegenüber Erweiterungswünschen des Fluggeländes und der Werftgebäude nahm zu. Man habe bei Gründung der Werft solche Störungen nicht voraussehen können. Die Flugübungen hätten Travemünde nicht gefördert. Die Ausweitung der Flüge, vor allem in den frühen Morgen- und in den Abendstunden, sei während des Krieges für die Landesverteidigung zwar erwünscht, ließe sich aber mit den Interessen eines Kur- und Badeortes nicht vereinen. Die Verpachtung von weiterem Gelände solle auf die Kriegsdauer beschränkt und 6 Monate nach Kriegsende wieder aufgehoben werden. Die Werft sei ein Fehler gewesen. Die Verhandlungen mit Fokker²⁹ zogen sich vom Oktober 1917 bis April1918 in die Länge; er drohte, die Fabrikation einzuschränken, den Flugschulbetrieb zu vergrößern und Entschädigungen zu fordern, „um die Werft an anderer Stelle neu aufzubauen, wo industriellen

²⁵ Dirschauer,Luffahrtgeschichte(wieAnm.6).

²⁶ DieBürgerschaftstimmteam12.Februar1917zu: AHLNSAXIVD1.7.

²⁷ Nach Dirschauer, Luffahrtgeschichte (wieAnm.6), S.60:am20.8.1917.Eine offizielle Mitteilung an den Senat über die Eigentumsübertragung folgte erst am26.9.

²⁸ AHLNSAXIVD1.7.

²⁹ Fokker, Anthony Hermann Gerard (1890 - 1939)gründete1912 in Johannisthal bei Berlin eine Flugzeugbaufabrik. Die Fokker D-VII wurde zum meistgefliegenen deutschen Kampfflugzeug des Ersten

Weltkrieges. Ende 1918 verlegte Fokker seine Flugzeugfabrikation von Schwerin nach Amsterdam.: Internet: <http://www.ju-fl3.de/F13/person>

Unternehmungen größere Sympathien entgegengebracht werden, als wie dies in Lübeck-Travemünde der Fall ist.³⁰ Die Behörde für Travemünde betonte die Interessen des Seebades, die Finanzbehörde wollte Regreßansprüche vermeiden und sah nach Prüfung der Verträge keinen Rechtsgrund, die Erweiterung zu verhindern. Ein halbes Jahr später verkaufte Fokker die Werft an die Hanseatischen

Flugzeugwerke AG in Hamburg; deren Eigentümer, Karl Caspar, informierte den Senat am 20. September 1918 über den Wechsel.³¹

Die Luftfahrt unter den Bedingungen des Versailler Vertrages

In der Zeit vom Waffenstillstand am 11.11.1918 bis zum Inkrafttreten des Versailler Vertrages am 10.1.1920 befanden sich die Luftfahrtindustrie und der Flugverkehr in einer unsicheren Lage. Die große Zahl ehemaliger Militärpiloten, Ingenieure und Flugzeugbauer warteten an den vielen Werkstätten und auf den weitverstreuten Flugplätzen auf Aufträgen jeder Art. Es entstanden zahlreiche Luftverkehrsgesellschaften unterschiedlicher Größe, die mit übrig gebliebenen Militärmaschinen einen abenteuerlichen Luftverkehr betrieben. Nach Unterzeichnung des Versailler Vertrages am 28.6.1919 waren Luftstreitkräfte bei Heer und Marine verboten, das gesamte militärische Luftfahrzeugmaterial mußte innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages, ab 10.1.1920, ausgeliefert oder vernichtet werden. Dabei wurden auch neu entwickelte Zivilflugzeuge als militärisch eingestuft und beschlagnahmt. Der Bau und die Einfuhr von Luftfahrzeugen waren verboten, zunächst nur für sechs Monate nach Inkrafttreten des Vertrages; die Frist wurde später verlängert bis zum 5.5.1922. Eine interalliierte Luftfahrtkommission, der Ständigen Botschafterkonferenz unterstellt, überwachte alle Maßnahmen. Die Verzögerung der Abrüstung führte zur Entwaffnungsnote vom 29.1.1921. Auch das Londoner Ultimatum vom 5.5.1921 forderte, die Entwaffnung sofort durchzuführen.³² Die zivilen Flugzeuge der Alliierten hatten bis zum 1.1.1923 volles Flug-, Lande- und Nutzungsrecht auf und über deutschem Gebiet mit Einschluß der Flughafeneinrichtungen. Ab Mai 1922 durften in Deutschland wieder Zivilflugzeuge gebaut werden, allerdings unter Kontrolle und mit Einschränkungen nach den sogenannten Begriffsbestimmungen für den Flugzeugbau, beschlossen auf der Botschafterkonferenz vom 14.4.1921

³⁰ Brief von Fokker am 27.4.1918: AHLNSAXIVD1.7.

³¹ Dirschauer, Luftfahrtgeschichte (wieAnm.6), S.61ff.: Der Jurist Karl Christian Maximilian Caspar (1876-1954) hatte 1911 in Hamburg-Wandsbek eine „Centrale für Aviatik“ gegründet, war 1914 mit der Flugschule und den Flugzeugwerken nach Fuhlsbüttel umgezogen, war von 1915 bis 1917 Teilhaber der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke. Der Hamburger Betrieb wurde 1920 stillgelegt.

³² S. Hanfried Schliephake, Die geheime Flugerprobung in Lipezk/Rußland, in: Beauvais, Kössler, Meyer, Regel, Flugerprobungsstellen bis 1945 (wieAnm.7), S.54-65.

³³ Das Reich drohte als Gegenmaßnahme, die Begriffsbestimmungen auf sämtliche Handelsflugzeuge anzuwenden und Flugzeuge der Siegerstaaten als Militärmaschinen zubeschlagnahmen, falls sie die Beschränkungen nach den Bestimmungen überschritten. Erst am 30.6.1925 wurden die Baugrenze gelockert.

³⁴ und am 7.5.1926 im Pariser Luftfahrtabkommen aufgehoben.

³⁵ Der Bau konkurrenzfähiger großer Flugzeuge für eine Zivilluftfahrt mit größerer Passagierkapazität war zunächst behindert. Daher verlegte eine Reihe von Werken Entwicklung und Fertigung ganz oder teilweise ins Ausland: u.a. ging Dornier nach Pisa in Italien und nach Altstätten in der Schweiz

Der Übergang zur Zivilluftfahrt

Zuladung, Zuverlässigkeit und Sicherheit der Kriegsflugzeuge waren ständig verbessert worden, der Einsatz in der zivilen Luftfahrt erschien viel versprechend, so daß schon ab 1917 Nachkriegspläne für das neue Verkehrsmittel ausgearbeitet wurden. Im November 1917 fragte ein „Vaterländischer Verein für Luftfahrzeugbau“ mit Sitz in Berlin, ob Lübeck sich an einer Städtevereinigung mit festen Verkehrslinien beteiligen würde. Der Verein stellte sich als schwindelhafte Gründung heraus. Wenig später schlug Johannes Möller vom Lübecker Verein für Luftfahrt Lübeck als Stützpunkt für eine Luftpostverbindung nach Skandinavien und Finnland vor.³⁶ Um die 3500 qualifizierten Flugzeugbauer auch nach dem Krieg zu beschäftigen, hatte die AEG in Berlin am 13.12.1917 die „Deutsche Luftreederei“ gegründet (mit einem Kapital von zunächst 2 Millionen Mark), eine Studiengesellschaft, die sich mit der voraussichtlichen Entwicklung des Luftverkehrs beschäftigte. Sie verhandelte u.a. mit dem neutralen Schweden über eine Flugverbindung über die Ostsee. ³⁷In dem Brief der AEG an den Senat vom 16.5.1918 ³⁸ wird dem Flugzeug als Verkehrsmittel wegen der kurzen Fahrzeit

³³ Maximale Leistungen: 170km/h Geschwindigkeit, 300km Reichweite, 21/2 Stunden Flugzeit, 600kg Nutzlast und 4000m Gipfelhöhe. Keine Bewaffnung oder Panzerung.

³⁴ AHLNSAXIVDLL Senator Strack berichtete im August 1925 im Senat über die Änderungen: Einsitzer nur bis 60PS, Gipfelhöhe bis 4000m, Geschwindigkeit

vollbeladen in 2000m Höhe 180km/h, Beschränkung des Treibstoffes, der Ladung auf 900kg; Nachweise für Ein- und Ausfuhr von Luftfahrtgerät. Die Zahl der Flugzeuge, der Flugzeugführer und Flugschüler darf den angemessenen Bedarf der Zivilluftfahrt, wie er vom Garantiekomitee festgesetzt wird, nicht übersteigen.
35 Wolfgang Wagner, Der deutsche Luftverkehr-Die Pionierjahre 1919-1925, Koblenz 1987, S.14ff. 36 AHLNSAXIVD1.11:14.April1918: Brief von Möller an Senator Lienau. **37** Wagner, Pionierjahre (wie Anm.35), S.13.38 AHLNSAXIVD1.

bei großen Entfernungen eine hervorragende Rolle zugeschrieben. Bei der Einrichtung von Luftverkehrslinien sollten die Städte Plätze zur Verfügung stellen. Man wolle rechtzeitig anfragen, ob Lübeck als Stadt mit Verbindungen zum Ausland bereit sei, über Luftverkehrsprojekte zu verhandeln. Der Senat stimmte zu, die Verhandlungen wurden aber verschoben und am 16.12.1918 wieder aufgenommen. Das militärische Flugmaterial war zunächst in die Verwaltung des Reichsschatzministeriums übergegangen. Aus diesem Bestand **39** hatte sich die Luftreederei Flugzeuge für den Postdienst und auch Großflugzeuge für den Passagiertransport gesichert. **40** Die Luftreederei wollte mit der Zeppelin-Gesellschaft und der Hamburg-Amerika-Linie für Reichs- und Staatsbehörden einen Flugverkehr einrichten, zu Beginn waren keine regelmäßigen Flüge, sondern Ziele und Zeiten nach den Auftraggebern geplant. Der Senat wollte überprüfen lassen, ob der Platz und die Flugzeugwerft in Travemünde für solche Pläne geeignet seien. **41** Damit geriet Lübeck in ein Geflecht unterschiedlicher eigener Interessen und auch fremder Zielvorstellungen: Sollten die drei Flugplätze erhalten bleiben? War es sinnvoll, der Werft auf dem Priwall mit der Flugschule auch nach dem Krieg gegen die Interessen des Seebades Erweiterungsmöglichkeiten zugeben? Welche Stellung konnte Lübeck in dem als zukunftssträchtig erscheinenden Luftliniennetz einnehmen? Mit welchen Partnern gelang eine Zusammenarbeit am besten? In der Senatsitzung am 23.11.1918 regte der Vertreter des Soldatenrates die Einrichtung eines Luftamtes für Post-, Personen und Nahrungsmittelverkehr an vorläufig als Privatunternehmen, zunächst für Verbindungen mit Hamburg und Berlin. Daraufhin wurde eine Senatskommission für Luftfahrt mit den Senatoren Dr. Lienau, Ewers, Strack eingesetzt, welche die Maßnahmen und Verhandlungen für die Lübecker Luftfahrt koordinieren sollte. **42** Parallel dazu erließ der Rat der Volksbeauftragten in Berlin ein Gesetz zur Regelung der Luftfahrt: Das Reichsamt des Innern richtete danach am 4.12.1918 das Reichsluftfahrtsamt ein; es wurde zum Reichsamt für das Luft- und Kraftfahrtswesen erweitert und am 9.1.1920 als selbständige Abteilung in das Reichs-

39 Beim Waffenstillstand waren von über 48000(!) gebauten ca. 21000 Kriegsflugzeuge übrig geblieben, von denen 149 für den deutschen Flugverkehr freigegeben wurden, der Rest wurde abgeliefert oder zerstört: Wagner, Pionierjahre (wie Anm.35), S.16.

40 Die Deutsche Luftreederei begann mit 38 Land- und 9 Seeflugzeugen: Karl Vogt, Der Flughafen Lübeck-Travemünde im nationalen und internationalen Luftverkehr, Diss. Greifswald 1930. S.3.

41 AHLNSAXIVD1.11.

42 Wie Anm.41

Verkehrsministerium eingegliedert. Der Leiter, Unterstaatssekretär Euler, **43** übernahm die schwierige Aufgabe, die Rahmenbedingungen für eine zivile Luftfahrt zu schaffen. In der Sitzung des Reichsluftfahrtamtes am 20.12.1918 mit Flugzeugindustriellen anwesend war auch Karl Caspar von den Hanseatischen Flugzeugwerken Travemünde erklärte Euler seine Ziele: Das Luftamt habe nicht die Aufgabe einen staatlichen Luftverkehr zu organisieren oder auszuüben; es sei zuständig für allgemeine Regelungen und Zulassungen von Gerät, Plätzen und Personen. Wilde Flüge sollten nicht stattfinden. Es soll jeder zum Luftverkehr zugelassen werden, der die hierfür in Betracht kommenden Voraussetzungen erfüllt. Werkstätten, Flugplätze, Flugzeuge, die für einen späteren Luftverkehr von Bedeutung seien, sollten erhalten bleiben und nicht der Demobilisation oder Liquidation unterliegen. Das Reichsluftfahrtamt vermittele zwischen den Interessenten. Es stünde der Industrie generell positiv gegenüber, gäbe aber keine staatlichen Aufträge, lehne eine staatlich organisierte Luftverkehrsgesellschaft ab, wünsche die private Konkurrenz. Völlig unsicher seien die künftigen Bestimmungen und Auflagen durch den Friedensvertrag. **44** Anfang Januar 1919 notierte Dr. Lienau nach einem Besuch im Reichsluftfahrtamt, **45** daß ehemalige Militärflugplätze

kurzfristig verpachtet werden sollten, um möglichst viel Ackerfläche zu erhalten, denn die Flugplätze nahmen 1% der Anbaufläche ein. Der Flugplatz an der Israelsdorfer Allee werde geschlossen, da größere Flugzeuge mit mehreren Motoren zu erwarten seien. Die zivilen Flüge waren Zufallsergebnisse unter wechselnden Bedingungen. Den ersten zivilen Frachttransport übernahm Josef Sablatnig am 11.11.1918 mit einem ehemaligen Militärflugzeug im Auftrag des Volksbeauftragten Gustav Noske, um größere Geldmengen von Berlin nach Kiel zu den meuternden Matrosen zu bringen. Die Luftreederei, am 8.1.1919 als erstes Verkehrsunternehmen vom Reichsluftfahrtsamt zugelassen, hatte eine befristete Erlaubnis für Flugblattabwürfe vom 10. bis 31. Januar 1919 für die Wahlen zur Nationalversammlung und begann ab 5. Februar mit Postflügen zwischen Berlin und Weimar; es war die erste regelmäßige Fluglinie. 1920 gab es eine Luftbrücke Stolp - Elbing: Im sogenannten Deutschritter-Flug flogen Ostpreußen zur Volksabstimmung nach Masuren

In demselben Jahr wurde die internationale Verbindung Kopenhagen - Malmö-Warnemünde - Hamburg- Bremen-Amsterdam eingerichtet. Unter der Bedingung, einen regelmäßigen Liniendienst zu unterhalten, wurden die Gesellschaften ab 25.5.1920 subventioniert.

43 August Euler(1868 1957), seit 1908 mit dem Flugzeugbau beschäftigt, erhielt am 1.2.1910 das Pilotenzeugnis Nr.1 in Deutschland. Ein Euler-Flugzeug führte 1912 den ersten Postflug in Deutschland aus. 1922 trat er in den Ruhestand. Wagner, Pionierjahre(wie Anm.35)und Internet: <http://www.ju-f13.de/F13/person>.

44 Wie an mit 41.

45 Dr. Lienau war am 2 8.12.1918 wegen der Vorbereitungen zur Nationalversammlung in Berlin: wie Anm.41

Die Anfänge der Zivilluftfahrt auf dem Priwall

Wegen der schwankenden Auslastung und geringen Kapitalausstattung waren die Luftfahrtgesellschaften bei der Anlage von Landeplätzen auf die Investitionen der Städte angewiesen, die im allgemeinen zu finanziellen Belastungen bereit waren, um den Anschluß an das zukünftige Luftnetz nicht zu verpassen; hinzukam teilweise auch der Ehrgeiz, über einen eigenen Flughafen zu verfügen. Dies galt auch für Lübeck: Die Stadt beteiligte sich an der Vorbereitung zur Gründung des Vereins der Flugplätze und Luftverkehrsunternehmungen durch den Reichsausschuß für die Luftfahrt am 2.12.1919 in Berlin; vertreten waren 114 Städte, 24 Firmen und 16 Firmen mit eigenen Flugplätzen. Als Ergebnis berichtete Senator Strack an den Senat,⁴⁷ daß Travemünde als Platz für Wasserflugzeuge besonders geeignet sei, wenn es gelänge, für den internationalen Verkehr zwischen Berlin und Kopenhagen eine nötige Einrichtungen zu schaffen und in Berlin das Interesse für den Priwall zu erhalten. Die Kosten für die Bodenorganisation müßten übernommen werden. Travemünde hatte den Vorteil gemeinsamer Landungsmöglichkeiten für Land- und Seeflugzeuge. Der Platz war auch für die zukünftige Entwicklung erweiterungsfähig. Es fehlte allerdings ein direkter Anschluß an das Eisenbahnnetz. Es war aber notwendig, über den Landflugplatz und über eine Reparaturwerkstatt verfügen zu können. Daher wurde am 13.12.1920 der Vertrag mit den Casparwerken geändert: Der Senat erlaubte den Werken, deren Flugzeugfertigung wegen fehlender Aufträge und der Bau- beschränkungen fast eingestellt werden mußte, als Ersatz einen gewerblichen Betrieb zur Herstellung von Möbeln und anderen Gütern einzurichten, wenn der Badebetrieb und die Nachbarschaft von Lärm und Geruch verschont bliebe. Bei Freigabe des Flugzeugbaus durfte Caspar daneben wieder Motoren und Flugzeuge bauen und einfliegen. Dagegen erhielt die Finanzbehörde das Recht, den Platz als öffentlichen Flugplatz an zu melden. Die Casparwerke gestatteten die Landung von Flugzeugen und hielten die Reparaturwerft und einen Land- und Wasserflugzeugschuppen zur Verfügung.

46 Wagner, Pionierjahre(wie Anm.35), S.13,23,31 u.32.

47 AHLNSAXIVD1.12.

48 AHLNSAXIVD3.26.

Der Senat hatte vorher den Caspar-Werken eine allgemeine Warenproduktion nicht erlaubt, um eine beliebige Industrieansiedlung auf dem Priwall wegen des Seebades zu verhindern

Nach einem Vortrag des Polizeimajors von Schröder, Chef der Luftaufsicht Hamburg und der Polizei-Fliegerstaffel Blankensee

⁴⁹ wurden die Chancen und Bedingungen des künftigen Luftverkehrs am 12.2.1921 im Senat diskutiert und die Senatoren Evers und Strack beauftragt, die Anregungen zu prüfen und Kontakte zu Luftfahrtgesellschaften aufzunehmen. Der Vortrag betonte die Sicherheit und Reichweite der Flugzeuge und forderte flugtechnisch günstige Hafenanlagen und einen wohl organisierten Zubringerdienst zu den meist abgelegenen Flugplätzen. Jede Stadt müsse nach ihrer Bedeutung und Finanzkraft dazu beitragen, sich einen großen Bahnhof oder eine kleine Haltestelle für Luftfahrzeuge frühzeitig zubauen. „Das moderne Verkehrsflugzeug ist derart entwickelt, daß es allen gegenwärtigen Aufgaben gewachsen ist; seine Zukunft ist unabsehbar...der Zukunftsflugverkehr auf den transozeanischen Strecken („Großluftfahrwege“) wird voraussichtlich mit Flugzeugen größter Dimensionen betrieben werden, diese aus Metall, möglicherweise als Flugschiffe gebauten Luftfahrzeuge können unabhängig von Hallen sein und gehen in ihren Großflughäfen (...) vor Anker. Derartige Großflughäfen werden nur an wenigen, technisch besonders günstigen Stellen entstehen. In Nordwestdeutschland genügt wahrscheinlich ein Hafen für die Zwecke der Großluftfahrt, die anderen Städte werden durch Anschlußlinien mit ihm verbunden, die vorwiegend mit kleineren Luftfahrzeugen betrieben werden. „Die Anfänge der Lübecker Zivilluftfahrt DEUTSCHELUFT-REEDEREI waren von solchen Visionen noch weit entfernt: Für die Badesaison 1921 kündigte die Abb.2-



Abb. 2: Luftkursbuch.

Luftkursbuch Luftreederei an, daß Land- und Wasserflugzeuge für Rundflüge zur Verfügung stünden und Bedarfsflüge nach Berlin möglich seien.⁵⁰ Während der Nordischen Woche im September sollte neben Reklame- und Rundflügen die Linie Hamburg-Holland über Lübeck geführt werden, zusätzlich war eine Verbindung über Warnemünde, Stettin, Danzig, Königsberg bis Riga geplant. Wegen der Ententevorschriften war eine Ausdehnung in die nordischen Länder noch nicht

⁴⁹ Unter dem Titel „Hamburg im Luftverkehr an der Wende der Jahre 1920/21“ gedruckt bei der Hofbuchdruckerei F.W.Rademacher, Hamburg, enthalten in AHLNSAXIVDLL

50 AHLNSAXIVD3.4. Die Vaterst. Bll. 1921, Nr. 24, 14. Aug., S. 95 mit zwei Fotos, berichtet über Passagierflüge auf dem Priwall in der ersten Augustwoche mit zwei Flugzeugen der Deutschen Luftreederei; im größeren konnten elf Passagiere Platz bekommen, im kleineren zwei möglich.

51 Das Luftkursbuch der Luftreederei, im Senat am 13.7.1921 vorgelegt, zeigte für Lübeck die erste planmäßige Linie Travemünde-Warnemünde-Saßnitz-Swinemünde in 41/2 Stunden, betrieben von der Deutschen Luftreederei und Lloyd-Luftverkehr Sablatnig.

52 Senator Strack faßte das Ergebnis des Jahres 1921 in einem Gutachten für den Senat am 28.11.1921 zusammen: Blankensee wurde bei der Ententekommission als internationaler Landeplatz gestrichen. Die Verhandlungen mit Sablatnig und der Luftreederei mußten weitergehen, um über den Bäderluftverkehr Travemünde-Warnemünde-Saßnitz hinaus mehr zu erreichen. „Es wird immer sehr schwer sein, Lübeck in den großen Verkehr einzubeziehen. Hamburg liegt zunahe, um für den Nordischen Verkehr eine Zwischenlandung zurecht-fertigen und für die großen Ost-Westflüge komme in Umweg über Lübeck nicht in Frage. "Die Aussichten für Lübeck seien nicht besonders günstig, die weitere Entwicklung sollte aber beobachtet werden. Bei Lockerungen der Ententeauflagen sollte ein Verkehr zwischen Lübeck und den nordischen Ländern mit deutschen Flugzeugen möglich sein.

53 Im nächsten Jahr hatte sich die Lage nicht verändert, sodaß die Anfrage der Sablatnig Flugzeugbau GmbH, Berlin, ob Lübeck Industriegelände für den Flugzeugbau bereitstellen könnte, begrüßt wurde. Die Firma wolle den Flugzeugbau eventuell in Zusammenarbeit mit der Koch-Werft erweitern, sie sei gleichzeitig mit Lloyd-Bremen an der Lloyd-Luftverkehr-Sablatnig Gesellschaft beteiligt. Wer also im Luftverkehr und Flugzeugbau festen Fuß fassen wolle, könne gar nichts besseres tun, als mit einer der Firmen, die mit dem Norddeutschen Lloyd liiert sind, in Verbindung zu treten

54 Die Verhandlungen blieben ebenso ohne Ergebnis wie das Angebot der Sablatnig-Werke vom 20.10.1920 über eine Luftfahrtaktiengesellschaft für den Luftverkehr mit den Ostseerandstaaten über Swinemünde, Danzig, Pillau, Libau, Riga, Reval nach Helsinki, zweimal wöchentlich hin und zurück mit insgesamt 16 Flugzeugen. Die Gesellschaft sollte mit einem Kapital von 7000000 Mark, davon 4800000 für Flugzeuge starten; die Staaten und Städte mußten die Bodenorganisation stellen. Sablatnig mit einer einhalbjährigen Erfahrung übernahm den technischen Betrieb. Die Senatskommission empfahl am 22.11.1920, die Gesuche wegen Errichtung einer Flugstation in Lübeck zu beachten. Die Verhandlungen mit Senator Strack endeten ergebnislos.

51 AHLNSAXIVD1.1

52 Die Linie wurde am 15. Juni eröffnet: Start Ab 10.30 Travemünde, an 15.00 Swinemünde, ab 12.30 Swinemünde, an 17.00 Travemünde. Preis von Saßnitz nach Travemünde 400 M, von Swinemünde nach Travemünde 550 Mark: Wie Anm. 51.

53 Wie Anm. 51.

54 Anfragenvom 14.2. und 20.3. 1922: AHLNSAXIVD3.21.

55 Anfragenvom 20.10. und 3.11. 1920; wie Anm. 54. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte

Es blieb bei Hoffnungen auf einen größeren Flugbetrieb. Mit einer Fragebogenaktion nahm das Reichsluftamt Travemünde und Blankensee in die Liste der deutschen Flughäfen auf. Bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Dänemark (25.4.1922) und den Niederlanden (24.6.1922) verbesserten die Aussichten auf internationale Luftverkehrsverbindungen: „Die geographischen Verhältnisse und die englischen Handelsbeziehungen fordern einen Luftverkehr zwischen den Hansestädten und den Dänischen Inseln, insbesondere Kopenhagen, geradezu heraus, sodaß das Gesetz dem Lübecker Interesse besonders gerecht wird.“⁵⁶ Nicht einmal ein Luftpostverkehr konnte eingerichtet werden. Auf Anfrage bei der Postdirektion, wurde allenfalls ein Abwurf von Briefbeuteln in Blankensee für möglich gehalten.⁵⁷ Die Einschränkungen durch die Bedingungen des Versailler Vertrages und die Inflation wirkten sich auch in den beiden Folgejahren aus. Für 1923 meldete die für Lübeck zuständige Luftaufsicht der Polizei nur jeweils zehn (darunter drei ausländische) Starts und Landungen auf dem Priwall mit 21 ankommenden bzw. 22 abfliegenden Passagieren.⁵⁸ Obwohl die Finanzbehörde sich eher zögerlich verhielt, weil die Haushaltslage keine großen Ausgaben für Risikoinvestitionen erlaubte, unterstützte der Senat die Kommission für Handel und Verkehr bei den Schritten zu einem geregelten Linienverkehr auf dem Flugplatz in Travemünde. Senator Strack⁵⁹ knüpfte Kontakte, übernahm die Verhandlungen und überzeugte durch ausgewogene Argumente. Vorsichtig urteilend, grundsätzlich aber positiv zur Luftfahrt gestellt, galt er als langjähriger Experte im Bereich der Luftfahrt seit dem Ende des Krieges. Erkannte die wichtigen Personen, die Situation in den Städten, die Wünsche der Behörden in Berlin, der Luftfahrtindustrie und der Gesellschaften. Seine Haltung wird deutlich in den Berichten an den Senat über Lübecks Chancen zum Anschluß an das Luftfahrtverkehrsnetz. Die besten Aussichten ergaben sich durch die Anbindung an internationale Linien, wobei Lübeck nicht der Endpunkt einer Linie, sondern wichtige Station zwischen größeren Verteilerzentren sein sollte. Mit den

Abkommen zu Reparations- und Währungsproblemen im Jahre 1924 (Dawes-Plan, Londoner Konferenz) und den Vorbereitungen zu den Verträgen

56 Polizeimajor Eschenbach am 1. November 1922: AHLNSAXIVDI.I.

57 AHLNSAXIVD3.4

58 Ohne Probe und Rundflüge: wie Anm. 56.

59 Johann Paul Leberecht Strack, s. Fehling, Ratslinie 1915-1921 Nr. 93: geb. 7.1.1863 in Rio de Janeiro, gest. 13.11.1930. Gewählt 23.4.1906, in der Kommission für Handel und Schifffahrt seit 1906; Behörde für Travemünde seit 6.4.1919.



Abb. 3: Luftaufnahme ca. 1927/28.

Abb.3: Luftaufnahme ca.1927/28.von Locarno (5.10.-16.10.1925)

verbesserten sich die Chancen für den Flugzeugbau und für internationale Linien der deutschen Luftfahrt.⁶⁰ Die Luft-Fahrzeug-GmbH-Werft-Stralsund bot die Mitarbeit an der Gesellschaft Luftverkehr Pommern GmbH, gegründet mit 780000RM Kapital, an; Lübeck sollte sich wie Stettin mit 150000RM beteiligen. Gewünscht wurde die unentgeltliche Benutzung des Flugplatzes und der Hallen; Lübeck hätte den Vorteil des Anschlusses an die Strecke Hamburg-Lübeck-Rostock-Stralsund-Stettin-Kolberg-Stolpe-Danzig mit Verbindung zu den internationalen Linien über Hamburg bzw. Warnemünde. Die Strecke werde von Preußen subventioniert. Der Flugbetrieb sollte am 1.5.1925 mit eigenen sechssitzigen Limousinen eröffnet werden.⁶¹ Wegen der hohen verlorenen Einlage zögerte Lübeck mit einer verbindlichen Zusage. Die Gründung der Lufthansa (s.u.) beendete die Gespräche. Um in der Nordmark von der großen Entwicklung des Luftverkehrs nicht ausgeschlossen zu sein, lud am 7.4.1925 Direktor Heinrich Hintz⁶² Senator

⁶⁰ 1925 gab es auf dem Priwall 63 Rundflüge mit 242 Passagieren und 192 Probeflüge: AHLNSAXIVD1.18

⁶¹ Stettin baute den Flugplatz für 1,6 Millionen RM aus, Hamburg und Danzig waren nicht beteiligt. Geplant waren jeden 2. Tag Flüge zwischen Stettin-Danzig und zurück, an den übrigen Tagen Hamburg-Lübeck-Stralsund-Stettin-Köslin-Stolpe-Danzig. Briefe vom 25.3. und 21.4., Verhandlungen am 3.4.1925 in Lübeck: AHLNSAXIVD3.23.

⁶² Der Ingenieur aus Kiel hatte am 27.11.1924 auf Anregung eines Interessentenkreises Vorarbeiten für eine Luftverkehrsgesellschaft begonnen: AHLNSAXIVD3.5

Strack zu einer Besprechung nach Kiel ein: Die Städte Lübeck, Kiel, Flensburg, vielleicht auch Altona sollten mit dem Deutschen Aero Lloyd eine gemeinsame Linie Lübeck-Kiel-Flensburg-Odense-Kopenhagen aufbauen (385km mit 3 1/2 Std. Flugzeit), die nach Berlin und über Göteborg nach Oslo erweitert werden könnte. Zusätzlich könnte ein Bade-Rundflugverkehr in Travemünde und den benachbarten Bädern betrieben werden. Damit sollten vorwiegend nordische Wirtschaftsbedürfnisse berücksichtigt werden. Bei einer Reichssubvention von 2,00RM je Flugkilometer für internationale Strecken müßten die Städte zusätzlich 1,50RM aufbringen. Auf einer neuen Sitzung am 1. Mai in Lübeck legte Hintz eine genauere Kalkulation vor: Die Gesellschaft sollte mit einem Gesamtkapital von 300000RM drei Landflugzeuge für 5 Personen, Gepäckraum und Toilette und ein Seeflugzeug erwerben, die Städte die Flugplätze einrichten und der Aero Lloyd die Wartung übernehmen. Bei Ausgaben für Amortisation, Verwaltung und

Betriebskosten von 292780RM und Einnahmen für Subvention, Passage bei 50%iger Auslastung, Postsubvention, Rund- und Badeflüge von 293100RM schien der Betrieb rentabel zusein. Da der Zuschuß des Reiches unsicher war und die Dänen noch nicht zugesagt hatten, blieb es bei der abwartenden Haltung Lübecks.⁶³ Nach Strack war die Linie für Lübeck als Endflughafen nicht rentabel. Weil der erstrebenswerte Anschluß zu den großen Zentren nach Hamburg oder Berlin zur Zeit nicht erreichbar sei, sollte Altona einbezogen werden. Altona hatte mit der Bremer Luftverkehr GmbH⁶⁴ Verhandlungen aufgenommen und Lübeck zur Gründung einer Norddeutschen Luftverkehr GmbH für den 14. Mai eingeladen. Eine Ringflug-Verbindung Altona-Husum-Flensburg-Kiel-Altona mit Anschluß in Flensburg über Odense nach Kopenhagen sollte über Lübeck erweitert werden. Wegen ungenügender Kapitalkraft, unterschiedlicher Interessenlage der Städte und fehlender Reichssubvention kam es zu keinem Ergebnis, die Vorarbeiten sollten weitergehen. Einen ähnlichen Entwurf gab es auch von der Deutschen Aero Lloyd AG, Berlin; die Städte sollten sich an den Betriebsmitteln beteiligen und die Flughäfen mit Bodenorganisation zugünstigen Bedingungen zur Verfügung stellen. Senator Strack faßte die Ergebnisse der Verhandlungen am 6.6.1925 zusammen: Wegen der geographischen Lage Lübecks sei ein Zubringerverkehr mit der Eisenbahn zum Hamburger Flugplatz Fuhlsbüttel günstiger; er genüge zur Zeit den wirtschaftlichen Bedürfnissen. „Nach allem was bei den diesjährigen Besprechungen herauskam, scheint mir zur Zeit eine gewisse Zurückhaltung geboten. Will oder kann man nicht sehr erhebliche Geldmittel aufwenden, so ist augenblicklich eine befriedigende Luftverbindung für Lübeck nicht zu schaffen

⁶³ Der Plan wurde 1926 als erfolgreiche Linie Travemünde-Kiel-Flensburg-Westerland durchgeführt.

⁶⁴ Die Gesellschaft arbeitete mit Dansk-Aero-Transport, Kopenhagen, zusammen; beide gehörten zum Junkers-Luftverkehr-Konzern: AHLNSAXIVD1.18

Augenblicklich findet geradezu ein Wettrennen der verschiedenen Städte nach Anschluß an Flugzeuglinien statt. Ich bin überzeugt, daß hier eine mehr oder weniger starke Ernüchterung eintreten wird. Viele der mit den einzelnen Städten abgeschlossenen Verträge gehen von den Flugzeugwerften aus, deren Hauptinteresse in der Verwertung ihrer Flugzeuge liegt. Wir in Lübeck können die Entwicklung mit einer gewissen Ruhe ansehen, da bei uns die erste Vorbedingung für jedes Flugwesen ein geeigneter Flugplatz vorhanden ist. Allerdings wird es nötig sein, daß der Staat sich die jeder Zeit eine Verfügung über den Platz unbedingt sichert und vorbehält, um bei sich bietender günstiger Gelegenheit sofort zugreifen zu können.“⁶⁵ Im Herbst ergänzte er diese Beurteilung.⁶⁶ Wegen des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses sei ohne staatliche Beihilfe ein Luftverkehr zur Zeit für Lübeck nicht möglich. Änderung sei erst zu erwarten, wenn die Entente den Bau größerer Flugmaschinen zulasse. „Dafür den Großverkehr nach Ansicht der Fachmänner hauptsächlich das Wasserflugzeug in Frage käme, Lübeck aber in Travemünde einen idealen Wasserlandeplatz besitze, sei zu hoffen, daß Lübeck in Zukunft doch noch einmal eine bedeutende Stellung im Luftverkehr erlangen werde. Priwall und Pötenitzer Wiek sollen für den allgemeinen Flugverkehr vorbereitet werden. Das Wasserbauamt könnte mit geringen Kosten den Landflugplatz durch Aufspülungen verbessern, denn Travemünde könnte der Wasserflugplatz für Hamburg werden. Bodenorganisation, Reparaturwerkstätten, Luftpolizei und pünktliche Schnellverbindungen mit der Stadt müßten noch geschaffen werden. Am 28.10.1925 erhielt Senator Strack den Auftrag, mit der Hamburg-Amerika-Linie Verhandlungen aufzunehmen, um einen Anschluß für die von Hamburg ausgehenden Verbindungen zu erreichen

Die Gründung der Luft Hansa 1925/26

Um den Flugbetrieb zu rationalisieren und die Flugpläne aufeinander abzustimmen, hatten sich 1921 AEG, HAPAG, Zeppelinbau, die Deutsche Luftreederei und Dornier zur Aero Union AG, Berlin, als Holdinggesellschaft zusammengeschlossen, die am 6.2.1923 mit insgesamt 17 Gesellschaften zur

Deutsch Aero Lloyd AG fusionierte. In Konkurrenz dazu war die Abteilung Luftverkehr der Junkerswerke in Dessau am 13.8.1924 zur Junkers-Luftverkehrs-AG erweitert worden mit dem Ziel, einen weitverzweigten Luftverkehr

65 AHLNSAXIVD1.18.

66 Am 28.9. in der Handelskammer, am 8.10. in der Senatskommission für Handel und am 28.10.1925 im Senat: wie Anm.65.

67 Der Deutsche Aero Lloyd konzentrierte sich auf subventionierte Strecken, unterhielt aber auch über inländische und ausländische Tochtergesellschaften regionale Flugnetze: Wagner, Pionierjahre (wie Anm.35), S.35 und 49

mit Junkers Flugzeugen über Deutschland hinaus aufzubauen. **68** Der Aero-Lloyd konzentrierte sich auf den Ausbau des Luftverkehrs und vergab Aufträge für neue Flugzeuge an verschiedene Gesellschaften, Junkers bemühte sich um den Absatz eigener Flugzeuge; beide erhielten Reichssubventionen, lieferten sich aber einen harten Verdrängungswettbewerb, oft auf den selben Flugplätzen und Linien. Während die Gesellschaften im Herbst 1925 die Pläne für das Jahr 1926 vorbereiteten, kündigte das Reichsverkehrsministerium überraschend an, ab 1.1.1926 Subventionen nur an eine Einheitsgesellschaft zu zahlen, die auch als einzige das Flugrecht für Auslandsstrecken erhalten sollte. Die Mitteilung zwang die Konkurrenten zur Fusion unter dem Namen Deutsche Luft Hansa AG, **69** die am 6.1. beschlossen und am 15.6.1926 offiziell gegründet wurde; das Reich beteiligte sich mit 26%. Die privatwirtschaftliche Organisation sollte erhalten bleiben, daneben auch regionale Besonderheiten in unterschiedlicher Beteiligung der Länder oder Städte. Durch die Fusion wollte der Leiter der Luftfahrtabteilung im Reichsverkehrsministerium, Ernst Brandenburg, **70** die Subventionen effektiver einsetzen und gleichzeitig eine bessere Kontrolle über die Entwicklung der Flugzeuge und der Luftfahrt sichern. Am 6.4.1926 starteten die ersten Maschinen nach dem Sommerflugplan mit dem Zeichen der Luft Hansa (ab 30.6.1933 Lufthansa), dem Kranich von der alten Luftreederei und den Farben Blau-Gelb von den Junkerswerken.

Lübeck/Travemünde im Streckennetz der Lufthansa

Die neue Einheitsgesellschaft brachte 1926 für Lübeck den entscheidenden Auftrieb für einen planmäßigen Luftverkehr und den Ausbau der Anlagen auf dem Priwall. Schon am 26.1.1926 besichtigten der Direktor von Fuhlshüttel

68 Das Weltluftverkehrsnetz war 1925 zu 40% mit Junkers-Flugzeugen besetzt. Junkers beteiligte sich in Deutschland an 12 regionalen Gesellschaften und gründete Gesellschaften in der Schweiz, Ungarn, Estland, Schweden, Dänemark, Lettland, Finnland, Norwegen, Polen und Österreich. Wagner, Pionierjahre (wie Anm.35), S.57ff.

69 Bei den ein gebrachten Vermögenswerten entfielen 58,3% auf den Aero Lloyd und 41,7% auf Junkers. Der Name geht zurück auf eine Publikation aus den Junkerswerken von Fischer von Poturzyn unter dem Titel „Luft Hansa prüft politische Möglichkeiten.“ (Leipzig 1925), in der vom „Hansageist der Handelsluftfahrt“ geschwärmt wird: Karl D. Seifert, Der deutsche Luftverkehr 1926-1945-auf dem Weg zum Weltverkehr. Solingen 1998, S.1 Off. und Wagner, Pionierjahre (wie Anm.35), S.62ff.

70 Hauptmann a. D. Ernst Brandenburg (1883-1952), im 1.WK Kommandeur eines Bombergeschwaders, war auf Betreiben von Seeckt ab 1924 Leiter der neugegründeten Abteilung Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium; die Ernennung war erst aus einem Brief erkennbar, in dem er sich mit dem Streckennetz für 1925 befaßte. Er benutzte die Zahlungsschwierigkeiten der Junkerswerke, um ihnen die Luftverkehrsaktien zuzunehmen, und übertrug die Leitung der Junkers Luftverkehr AG an Erhard Milch, damit dieser auf dem Fusionsweg in den Lufthansa-Vorstand einrücken könne: Wagner, Pionierjahre, S.65f. wie Anm. 35, und Internet: <http://www.ju-fl3.de/F13/person>

71 AHLNSAXIVD1.18

von der Goltz, Senator Strack, Staatsrat Dr. Grosse, Oberbaurat Neufeldt unter Führung des Direktors Moll von den Caspar-Werken den Platz und die Hallen, bestätigten die Eignung für einen Landflugplatz und sowohl die Pötenitzer Wiek als auch die Lübecker Bucht für einen Wasserflugplatz. Einen Tag später informierte das Reichsverkehrsministerium in einem vertraulichen Schreiben an die Länder auch den Senat in Lübeck über die subventionierten Linien im Sommerluftverkehr. Im Städtenetz war die teilsubventionierte Linie Lübeck-Berlin (dreimal wöchentlich) vorgesehen, im Reichsstreckennetz erhielt die internationale Linie Malmö-Kopenhagen-Lübeck-Berlin-Dresden-Prag-Wien (dreimal wöchentlich Lufthansa,

dreimal wöchentlich Aero-Transport) die volle Reichssubvention. Am 30. Januar berichtete Senator Strack im Senat über die Verhandlungen mit der Lufthansa: Für die Veröffentlichung des Flugplanes müsse Lübeck bis zum 1. Februar der Lufthansa zusagen. Der ursprünglich geforderte monatliche Zuschuß von 25000RM konnte auf 12200RM gesenkt werden. Wegen der günstigen Gelegenheit, in den Luftverkehr eingebunden zu werden, bewilligte der Senat 73200RM für den Sommerbetrieb.⁷² Es folgte eine Einladung zu einer Besprechung in Berlin am 3.2.1926, auf der je nach Ausgang der Pariser Luftfahrt-Verhandlungen eine Ausweitung des Netzes auf eine Seelinie von der englischen Ostküste über einen deutschen Nordsee- oder Ostseehafen, Stockholm und Helsinki nach Reval in Aussicht gestellt wurde. Der Flugplatz Lübeck wurde attraktiv: Die Kieler Zeitung vom 9. Februar schlug als Ergänzung die Verbindung über Kiel nach Flensburg vor. Die Meridian Filmgesellschaft mbH. Berlin, wollte gegen Kostenbeteiligung einen Flugreisefilm herstellen über die „bedeutende internationale Fluglinie Malmö-Kopenhagen-Lübeck-Berlin-Dresden, in dem gerade der bedeutende Platz bzw. die Stadt Lübeck mit verschiedenen Aufnahmen in interessanter Folge hervorgehoben werden soll. "Senator Strack lehnte das Angebot des „etwas exotischen Unternehmens" ab. Am 19. April eröffnete die Lufthansa die Linie Dresden-Berlin-Travemünde-Malmö über Fehmarn-Falster mit einem Landflugzeug.⁷³ „Bei der Bedeutung dieses Ereignisses" lud die Senatskommission für Handel und Schifffahrt die

⁷²Für den Abschnitt Berlin-Lübeck (239km) rechnete man bei 142 Flugtagen vom 19.4. bis 30.9. bei einem Zuschuß von 2RM je Flugkilometer mit einer Subvention von 67876RM, davon zahlte das Reich 16969 RM, Lübeck 50907RM: AHLNSAXIVD3.4.'

Hinflug: Rückflug: 08.30 ab Malmö 08.45 an Kopenhagen 09.00
ab Kopenhagen 10.40 an Lübeck 11.00
ab Lübeck 12.45 an Berlin an 17.15 Malmö
ab 17.00 Kopenhagen an 16.45 Kopenhagen
ab 15.00 Lübeck an 14.45 Lübeck
ab 13.00 Berlin

Wortführer der Bürgerschaft und des Bürgerausschusses, die Presse, den schwedischen Generalkonsul, den dänischen Konsul, Vertreter der Post, des Polizeiamtes, der Caspar Werke, etwa 20-25 Personen, zu einem Empfang ein, um „eine kleine Aufmerksamkeit zuerweisen."⁷⁴ Da die Linie Hamburg-Flensburg-Westerland ständig ausgelastet war, wurden im Juni die Verhandlungen über die Bäderlinie Lübeck-Westerland mit Anschluß nach Berlin und Kopenhagen auf Initiative der Luftverkehr Schleswig-Holstein A.G. Kiel abgeschlossen: Die Kosten wurden von der Provinz Schleswig-Holstein, den Städten Kiel, Flensburg und Lübeck getragen. Preußen unterstützte die Linie mit 32600RM, der Senat gewährte am 12. Juli einen Zuschuß von 8000RM. Am 20. Juli wurde der neue Bäderverkehr nach Westerland eröffnet. In den Folgejahren wurden die Winter- und Sommerflugpläne zwischen Lübeck, der Lufthansa und dem Reichsverkehrsministerium je nach Bedarf und Kosten, d.h. Subventionen des Reiches bzw. der Städte, angepaßt. Lübeck geriet dadurch in die Zwangslage, erhebliche Zuschüsse bereitzuhalten, um die Pläne nicht zu gefährden. Im September und Oktober wurde über den Lübecker Beitrag verhandelt. Die Senatskommission für Handel und Schifffahrt beantragte für die Winterlinie (15.10.1926-15.4.1927) der Lufthansa Lübeck-Berlin und Hamburg-Malmö mit Zwischenlandung in Lübeck einen Betrag von 50000RM, wenn die während des Sommers günstig eingeflogene Strecke in Lübeck bleiben und nicht über Warnemünde geleitet werden sollte. „Für diese Aussichten im Flugverkehr, die sich Lübeck für die Zukunft bieten, dürften die geforderten Zuschüsse nicht zu hoch erscheinen." Der Senat bewilligte den 1. September: „Dabei dürfte es geboten sein, den Flughafen auf dem Priwall durch eine möglichst dauernde Einbeziehung in den Flugverkehr zu fördern."⁷⁵ Ende September war die Linie auch vom Reichsverkehrsministerium abgesichert,⁷⁶ wegen des Winterbetriebes ohne Verbindung von Hamburg nach Amsterdam und ohne Verbindung von Berlin nach Wien. „Das Versprechen könne aber schon heute gegeben werden, daß Lübeck auch im nächsten Jahr dem

internationalen Luftverkehr abgeschlossen würde." Am 9. Oktober schrieb die Lufthansa, der Senat möge auf Bitte des Reichsverkehrsministeriums bei besonderen Anlässen die Reichsflagge auf den Flughäfen hissen.

74 Abgerechnet wurden 485,50RM aus dem Posten Ehrenaussgaben: Hotel Deutscher Kaiser 444,30RM, Auslagen Strack 41,20RM (35,50RM für Zigarren, 5,70RM für Kleinigkeiten): wie Anm. 71.

75 Wie Anm. 71.

76 Kurz darauf beschwerte sich die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, daß der Zuschuß für die Fluglinie die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn einschränke, „die Belange des öffentlichen Eisenbahnverkehrs in Angelegenheiten des Flugverkehrs "sollten berücksichtigt werden: wie Anm. 7

Pläne für eine Flughafengesellschaft Lübeck-Travemünde

Für den Deutschen Seeflug-Wettbewerb Warnemünde-Travemünde am 25.7.1926 hatte Lübeck dem Deutschen Luftfahrt-Verband, Berlin, eine Beihilfe von 15000RM zugesagt, nach dem gesichert war, daß Travemünde als Zwangslandeplatz eingepplant war.⁷⁸ Durch die erfolgreichen Seeflüge war der Priwall auch als Wasserlandeplatz anerkannt. Schon am 23. Juni informierte die Lufthansa nach Absprachen mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Marineamt Senator Strack, daß für eine Wasserfluglinie zwischen Oslo und England Travemünde ausgebaut werden könnte; notwendig sei auch die Gründung einer Flughafengesellschaft für den geregelten Betrieb der Liegeplätze für Wasserflugzeuge und eines Abfertigungsgebäudes. Anfang Juli einigten sich Bürgermeister Löwigt und Senator Strack aus Lübeck mit Bürgermeister Petersen und Staatsrat Dr. Krönig aus Hamburg, beim Reichsverkehrsministerium die Unterstützung für einen internationalen, kombinierten Land- und Wasserflugplatz in gemeinsamer Gesellschaft zu beantragen beide Städte planten den Priwall-Ausbau, dessen Finanzierung noch nicht abgeschlossen sei, auch für größte Wasserflugzeuge, „so daß er der gegebene Hafen für Ozeanflüge sein dürfte." Noch vor dem offiziellen Antrag reagierte das Verkehrsministerium: „Nach einer Mitteilung der Seetransportabteilung des Reichwehrministerium sollen die Städte Hamburg und Lübeck die Anlage eines großzügigen Weltflughafens in Travemünde ins Auge gefaßt und die Pläne dafür bereits ausgearbeitet haben." Es sei grundsätzlich positiv eingestellt, habe aber für 1926 keine Geldmittel zur Verfügung.

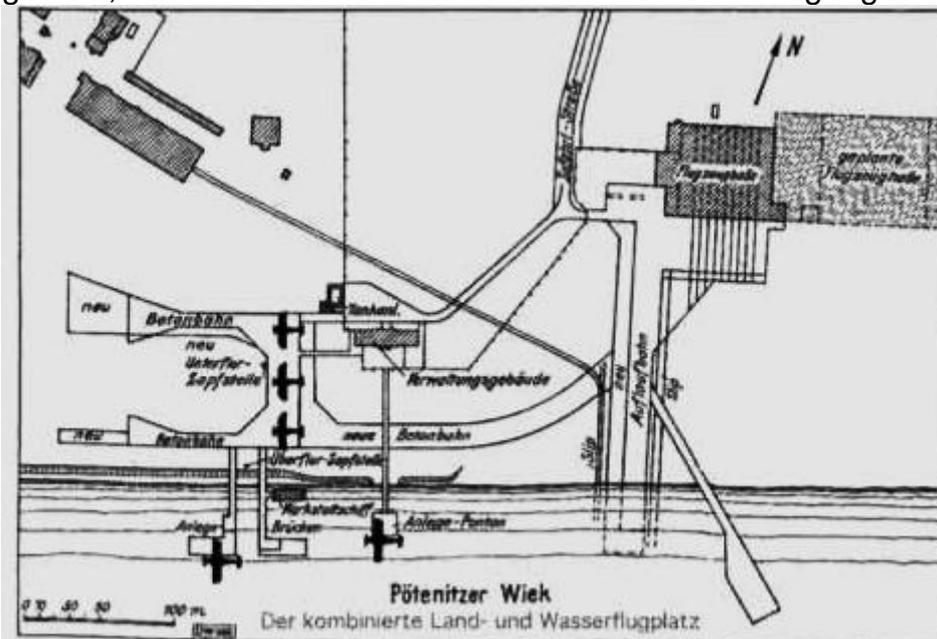


Abb. 4: Abfertigungsgelände für den Land- und Wasserflugplatz.

77 Nach AHLNSAXIVD1.25.

78 In verdeckter Form vom Marineamt im Reichwehrministerium angeregt. Angeblicher Zweck des Wettbewerbs war die Entwicklung eines seetüchtigen, leistungsfähigen und betriebstüchtigen Postflugzeugs bei sparsamem Bauaufwand: AHLNSAXIVD3.31.

79 Brief an die Senatskommission vom 8.7.1926: wie Anm. 78

Bei den Berliner Gesprächen am 14. Juli im Beisein von Direktor Moll von den Casparwerken, von Arnim vom Deutschen Aero Lloyd, Direktor Bötler von der

Trayak ⁸⁰ AG, Dr.Saalfeld vom Berliner Bankverein in Berlin konzentrierte sich Kapitän Lohmann vom Marineamt vor allem auf die Casparwerke und den Priwall: Die Entwicklung des Flugzeugwesensweise mit aller Deutlichkeit, daß für alle größeren Verbindungen namentlich von und nach England, Skandinavien und schließlich auch Amerika nur das Wasserflugzeug geeignet sei. Wegen der Größe müßten die Flugzeuge auf dem Wasser landen. Zwei Großwasserfluglandeplätze kämen für Deutschland in Frage Norderney-Nordsee und/oder Travemünde-Ostsee, vielleicht auch Kiel oder Warnemünde. Travemünde sei der günstigste Platz mit den Casparwerken als notwendigem Stützpunkt. Daneben biete er einen Landflugplatz für weitere Verbindungen. Die Linie London-Stockholm-Helsingfors müßte einen Anschluß für Deutschland haben mit Umsteigemöglichkeit an die Linie Berlin-Kopenhagen. Dafür sei der Bau einer weiteren großen Flugzeughalle bei den Casparwerken notwendig. Auch wenn die wirtschaftliche Lage Lübecks nicht günstig sei, ein direkter Bahnanschluß fehle und man Rücksicht auf den Badeort nehmen müsse, sei Travemünde zu bevorzugen. Bei der Frage nach Wohnungen für Angestellte und Arbeiter erklärte Senator Strack, daß eine Arbeitersiedlung n Travemünde unerwünscht sei, Siedlungen seien in Kücknitz möglich. Unter vier Augen bestätigte Lohmann die Bedeutung des Priwalls für die Marine. Bei dem eindeutigen Interesse an der Entwicklung der Casparwerke gäben zentralisierte Seeflugverbindungen über Travemünde eine sichere wirtschaftliche Basis. Senator Strack berichtete an den Senat: Wegen des starken Interesses der Marine könne Lübeck bei der „Hergabe von Geld eine gewisse Zurückhaltung walten lassen.“

Kapitän Lohmann, „der spiritus rector dieser ganzen Sache

Wenige Tage später betonte Kapitän Lohmann im Kurhaus Travemünde, wie wichtig der Ausbau des Flugplatzes sei. Die Casparwerke könnten nach einer Eigentumsübertragung der Grundstücke durch Hypothekenaufnahmen auf eine bessere wirtschaftliche Basis gestellt werden. Senator Strack, der ähnliche Wünsche in Berlin abgelehnt hatte, sagte ausweichend nur eine Überprüfung zu. Erfolgte damit der Beurteilung von Meyer-Lüerßen; dieser hielt Lohmann für zuverlässig, für den „spiritus rector dieser ganzen Sache, der eben für die Marine durch Dick und Dünn geht, dabei gelegentlich etwas kühne Wege einschlägt.“ Er sei reichlich optimistisch, könne ja allerlei bei den maßgebenden Stellen durchsetzen, hätte vielleicht auch ein bißchen viel auf einmal angefaßt. Im Reichsmarineamt herrsche nun große geldliche Ebbe „Lübeck muß bei allen seinen Maßnahmen immer damit rechnen, daß Kapt. Lohmann) eines Tages einmal durch einen anderen Herrn ersetzt wird, von dem wir nicht wissen, ob er dieselben Ansichten hat. Die Zusammenarbeit mit Lohmann ist vorteilhaft, wenn wir unsere geldliche Beteiligung in angemessenen Grenzen halten.“⁸¹ Unter dem Chef der Heeresleitung, Generaloberst von Seeckt, hatte der Hanseat Walter Lohmann, Leiter der Seetransportabteilung in der Marineleitung, während des Ruhrkampfes mit 12Millione Goldmark verdeckt Verteidigungsmaßnahmen finanziert und den Generalauftrag privat über 1923 hinaus zu Beteiligungen und Aufkäufen von Betrieben, die den Aufgaben der Marine dienen sollten, mit schwarzen Geldern und Krediten weiter betrieben. Die Kreditverpflichtungen waren über 40MillionenRM gestiegen. Als die von Lohmann unterstützte Phöbus-Film- Gesellschaft⁸² im Sommer 1927 in Konkurs ging, wurde die Beteiligung der Marine und der Umfang dieser Aktivitäten aufgedeckt. Lohmann wurde im September 1927 abgelöst. Der Verlust von 26MillionenRM ging zu Lasten der Reichskasse. Die Affäre führte zum Rücktritt des Reichswehrministers Dr. Otto Geßler im Januar⁸³ und des Chefs der Marineleitung, Admiral Hans Zenker, im Oktober 1928. Schon im Juli 1925 berichtete Senator Strack, daß Lohmann am Priwall und den Casparwerken interessiert sei. 1927 kaufte er auf Mecklenburger Gebiet Gelände für den Bau des Luftzeugamtes.⁸⁴ Es ist nicht bekannt, wann er die entscheidenden Anteile der Caspar-Werke AG für die Marine erworben hatte. Am 8.4.1927 wurde er in den Aufsichtsrat der Caspar-Werke AG gewählt. Seine Beziehungen zu ehemaligen Marineoffizieren in Berliner Ämtern und der Einsatz zugunsten der Marine erklären die Unterstützung zum großzügigen Ausbau des Priwall-Flughafens

Die Gründung der Hanseatischen Flughafengesellschaft mbH. Zum 9.9.1926 hatte das Reich Verkehrsministerium Senator Strack und Dr. Krönig aus Hamburg zu einer Besprechung eingeladen, an der auch Vertreter des Reichswehrministerium teilnahmen. Der Kostenvoranschlag von Baurat Neufeldt (1240000RM für den Wasser -und 1000000RM für den Landflugplatz) erschien den Teilnehmern zu hoch. Das Reich könne sich im Allgemeinen nur bis zu einer qualifizierten Mehrheit von 25% beteiligen. Kapitän Lahs vom Marine-

81 der Lübecker Vertreter in Berlin über Lohmann in einem Schreiben an Senator Strack: AHLNSAXIVD1.25.

82 Sie sollte Filme mit „nationaler Gesinnung“ herstellen.

83 Otto Gessler, Reichwehrpolitik in der Weimarer Zeit, Stuttgart 1958, S.443ff.. 84AHLNSAXIVD1.18

amt bevorzugte eindeutig Travemünde gegen über Stettin oder Königsberg.⁸⁵ Er hatte schon vorher Ministerialrat Brandenburg die Vorteile des Priwalls dargestellt: Auf der großen Wasserfläche, frei von Schifffahrt und Fischerei, könnten bei hinreichender Wassertiefe von 7-8m auch belastete, mehrmotorige Groß-See-Flugzeuge ohne Gefahr landen. Bei Nebel seien Landungen mit Funkpeilungen in der Lübecker Bucht möglich. Der Boden, fest und trocken, eigne sich bei geringen Kosten für Hallenneubauten. „In den Caspar-Werken ist eine wertvolle Reparaturwerkstatt für den Flugverkehrsbetrieb bereits vorhanden. Ein Landflugplatz für den Zubringer verkehr liegt direkt am Seeflugplatz. In der Nähe gibt es weiteres Industriegelände. Travemünde wird ein Groß-See-flughafen, der auf lange Sicht allen Anforderungen der Verkehrsfluffahrt entsprechen wird.(Es)...soll nur allgemein darauf hingewiesen werden, daß die Marineleitung den Ausbau von Travemünde auch aus Gründen der Landesverteidigung ebenfalls für erforderlich hält...(und daß) nach Ansicht der Marineleitung Travemünde als Zentralgroß-See-flughafen für den Verkehr nach allen Richtungen der best gelegendste (sei !)ist. Hamburg als einer der Hauptinteressenten wird erheblichen Wert darauflegen, diesen Hafen möglichst in seiner Nähe zu haben.“ Die Elbe käme wegen des Schiffsverkehrs dafür nicht in Frage.⁸⁶ In der gemeinsamen Planungsgruppe betonten die Vertreter Hamburgs, Staatsrat Dr.Krönig, die Oberbaudirektoren Leo und Wendemuth und der Flughafengeschäftsführer Freiherr von der Goltz, daß Hamburg sich nur am Wasserflugplatz beteiligen wolle, den Ausbau des Landflugplatzes müßte Lübeck allein tragen, obwohl Baudirektor Neufeldt gerade einen kombinierten Flughafen für notwendig hielt. Um das Ziel, im Frühjahr1927 einen einsatzfähigen Wasserflugplatz zu erreichen, sollte die erste Ausbaustufe auf das Notwendigste beschränkt werden. Das Reich sollte sich mit 50%, Hamburg und Lübeck mit je 25%beteiligen.⁸⁷ Am 18.Oktober beschlossen Ministerialrat Brandenburg⁸⁸ und die Vertreter aus Lübeck und Hamburg, mit dem Bau nach den Plänen von Baurat Neufeldt zu beginnen. Obwohl das Reich im allgemeinen nur Fluggesellschaften subventionierte, (die Beteiligung an den Flugplätzen bei Berlin mit 24%und Stettin mit47% waren Ausnahmen) übernahm es 35%, Lübeck35% und Hamburg 30% der Wasserflugplatzkosten. Lübeck müßte 300000RM zusätzlich für den Landflugplatz tragen. Betriebskosten könnten durch Einnahmen gedeckt werden. Die Bauten sollten die Lübecker Baubehörde ausführen, unterstützt durch einen bautechnischen und flugtechnischen Spezialisten, der für die spätere Flughafenleitung in Betracht käme. Dieser Sachverständige hatte sich bei Staatsrat Dr. Grosse vorgestellt, „wohl von Brandenburg mit den anderen Stellen hierfür in Aussicht genommen.“⁸⁹ Brandenburg bestätigte die Auswahl: „bringe ich im Einvernehmen mit dem Reichswehrministerium, Marine-leitung, den Kapitänleutnant a.D. Mans in Bremen als Sachverständigen in Vorschlag.“⁹⁰ Mans⁹¹ legte nach Absprache mit Fliegern und Ingenieuren der Lufthansa in kurzer Zeit eine 20seitigeDenkschrift vor, in der die Vorzüge des Priwalls und die notwendigen Maßnahmen bei einem Minimalprogramm dargestellt wurden. Lübeck stellte aus Anleihemitteln Geld zur Verfügung, und Anfang

Dezember konnte Baudirektor Fritz Neufeldt dem Senat den Beginn der Arbeiten melden. Während der Erdarbeiten wurde der Flugbetrieb nach Absprache mit der Luft-



Abb. 5: Werbebroschüre 1930.

85 Admiral Rudolf Lahs (geb.1880) übernahm im Juni 1925 im Marineamt das Referat zur Vorbereitung einer späteren Marine-Luftwaffe. Erförderte alle Vorarbeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt, unterstützte die „Severa“(Seeversuchsanstalt), die von den Stationen in Holtenau, Norderney, Wilhelmshaven, Wangerooge und Swinemünde in verdeckter Form für Schießübungen der Flak-Einsätze flog. Geeignete Seekadetten erhielten in der Yachtschule Neustadt eine seemännische Ausbildung, anschließend den Pilotenschein der Fliegerschule in Warnemünde:(Heinrich Wolle, Hans Albrecht Caspari, Oskar Passoth, Hrsgg.), E-Stelle See.

Die Geschichte der Flugerprobungsstellen Travemünde und Tarnowitz, Steinbach-Wörthsee Bd.1, o.J., S.20ff.

86 AHLNSAXIV

Hansa von Januar bis April 1927 nach Blankensee verlegt.⁹²Das Flugfeld wurde nach Süden und Osten erweitert, erhöht und gegen Hochwasser zusätzlich mit einem Deich gesichert. Ein dichtes Drainagesystem mit automatisch einsetzender Pumpe machte es für jede Witterung einsatzfähig.⁹³Ein 300m langer Uferstreifen für 6 große Flugboote wurde auf 4m Tiefe ausgebaggert, über einen großen Ponton erreichten die Passagiere die Flugboote. Festmacherbojen für weitere Seeflugzeuge, Boote zum Schleppen, ein Werkstattprahm mit Kran und ein Abfertigungsgebäude für Flugleitung, Zoll usw. ergänzten die Ausrüstung; Slipanlagen wurden anfangs von den Caspar-Werken gemietet. Kernstück der gesamten Anlage war die Wartungshalle, größer als die Flugzeughallen in Ham-



Abb. 6: Romar-Flugboot vor der großen Halle.

burg und Bremen, fast so groß wie in Berlin-Tempelhof lag sie 170m vom Ufer entfernt, vor Hochwasser geschützt; sie war nach den Vorschlägen von Mans und dem Entwurf des Hamburger Oberbaudirektors Fritz Schumacher im April 1927 in Auftrag gegeben⁹⁴ und wurde am 7.3.1928 eingeweiht. Das Reichsverkehrsministerium richtete eine Kabelverbindung mit der Flughafenfunkstelle Fuhlsbüttel ein, die über genügend starke Sender den Flugfunkverkehr auf dem Priwall übernahm. Pläne des Bauamtes für Gleisanschlüsse über Schönberg-Dassow, über eine Travebrücke oder für ein Fährschiff mit Gleisanschluß wurden nicht ausgeführt.

⁹² Neufeldt hatte die Verlagerung schon am 15.10.1926 vorgeschlagen. Aus Rücksicht auf eine mögliche Rufschädigung durch die Konkurrenzstädte Kiel und Stettin, fand die Umsiedlung erst nach der Weihnachtspause statt: AHLNSAD1.23 und 1.24.

⁹³ Fritz Neufeldt, Hanseatischer Land- und Seeflughafen Lübeck-Travemünde, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Jg. 1928, Heft 27.

⁹⁴ Mit den Grundmaßen 60m x 60m und 12m hohen Toren, nach Rücksprache mit den Dornier-Flugzeugwerken ausreichend für die neuen Seeflugzeuge. Sie wurde erst nach 1945 durch die Britische Besatzungsmacht gesprengt und demontiert. Das Angebot der Flenderwerke für die Eisenkonstruktion wurde nicht berücksichtigt, der Auftrag ging an die Firma August Klönne in Dortmund: AHLNSAXIVD1.25 und Neufeldt (wie Anm. 94), S. 8ff

Mit dem Flugzeuge
reist man zur Sommerzeit
nach den Badeorten der Lübecker Bucht!
über den kontinentalen Land- und Seeflughafen
Lübeck-Travemünde

Die Badeorte, das herrliche Segelrevier der Lübecker Bucht und die alte Hansestadt Lübeck sind von

<i>WIEN—DRESDEN—BERLIN</i>	<i>WESTERLAND—FLENSBURG—KIEL</i>
<i>HALLE—LEIPZIG—HANNOVER</i>	<i>MALMO—KOPENHAGEN</i>
<i>KOLN—DUSSELDORF—BREMEN</i>	<i>OSLO—GOTHENBURG—KOPENHAGEN</i>
<i>STOCKHOLM—KALMAR</i>	

während der Badesaison

täglich direkt auf dem Luftwege zu erreichen. Herrliche Fahrten mit den Kabinenflugzeugen der Deutschen Lufthansa über Land und Meer. Wochenendausflüge auf dem Luftwege nach Skandinavien

vom Land- und Seeflughafen Lübeck-Travemünde.

Abb. 7: Werbung für den Land- und Seeflughafen Lübeck-Travemünde.

Im Erbbauvertrag vom 26.11.1927 überließ Lübeck der Flughafengesellschaft das Gelände von 116ha nur zum Betrieb eines Flughafens für 60 Jahre. Die Gesellschaft übernahm alle folgenden Kosten und Lasten, Lübeck erließ für fünf Jahre die Landes- und Gemeindesteuern, bei wirtschaftlichem Verlust verlängert auf weitere fünf Jahre. Im September 1927 rechnete man mit jährlichen Einnahmen von 73400RM gegenüber Ausgaben von 65000RM, d.h. mit einem Gewinn von 8400RM. Der Gesellschaftsvertrag für die Hanseatische Flughafengesellschaft Lübeck-Travemünde mit beschränkter Haftung wurde nach Änderungen am 18. Januar vom Senat und am 28. Februar 1928 von der Bürgerschaft verabschiedet:⁹⁵ Die Gesellschaft zum Ausbau und Betrieb des Flughafens Lübeck-Travemünde und Förderung des Flugwesens hatte ihren Sitz in Lübeck, verfügte über ein Stammkapital von 1530000RM (450000RM Deutsches Reich, 300000RM freie und Hansestadt Hamburg, 780000RM-davon 430000RM Sacheinlagen- freie und Hansestadt Lübeck). Der Aufsichtsrat⁹⁶ (6 Mitglieder auf vier Jahre bestellt) war zuständig für Geschäftsführer und Prokuristen, Erwerb und Belastung der Grundstücke, Betriebs- und Verkehrsvorschriften, Anleihen und Kredite, Bauten, Beteiligungen, Pacht- und Mietverträge, Angestelltenverträge.

⁹⁵ Beide Verträge: AHLNSAXIV1.32.

In der Gesellschafterversammlung (je 1000RM Stammeinlage eine Stimme) hatte Lübeck die Mehrheit. Am 15. November 1927 wurde der kombinierte See- und Landflugverkehr eröffnet, und 1928 die Fluglinie nach Kopenhagen, Göteborg und Oslo mit Wasserflugzeugen ausgedehnt; am 15. September 1928 folgte die offizielle Einweihung auf dem Priwall konnten die günstigen natürlichen Gegebenheiten mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu einem wirtschaftlich und verkehrstechnisch zweckmäßigen Flughafen ausgebaut werden, der auch für die in Zukunft zu erwartenden Flugzeuge mit großen Abmessungen geeignet blieb. Abfertigung und Umsteigeplätze lagen dicht beieinander. Der über Hamburg laufende Landflugverkehr fand durch die Seeflugzeuge den kürzesten Anschluß nach Skandinavien. „Das Bild, das dies beim Entstehen begriffene Großanlage in Zukunft bieten wird, muß imposant werden. Gewaltige Flugzeuge liegen an den Pontons und an Liegetonnen verankert. Signale ertönen. Motorspringen an. Langsam dreht sich das Flyingship gegen den Wind, um mit zunehmender Geschwindigkeit durch das Wasser zubrausen und sich schließlich von der Wasserfläche in die Luft zuheben. Einer nach dem anderen ziehen die Riesenschwimmvögel durch den blauen Himmel davon, über das Land und über das Meer. Mit dem fliegenden Schiff nach England, Skandinavien und gar nach Amerika ist kein utopischer, kein „maller“ Gedanke mehr.“

