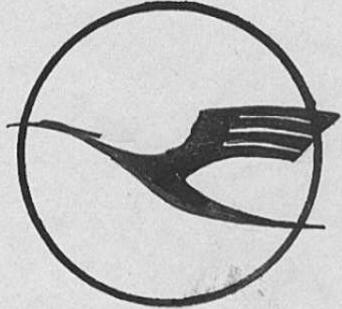


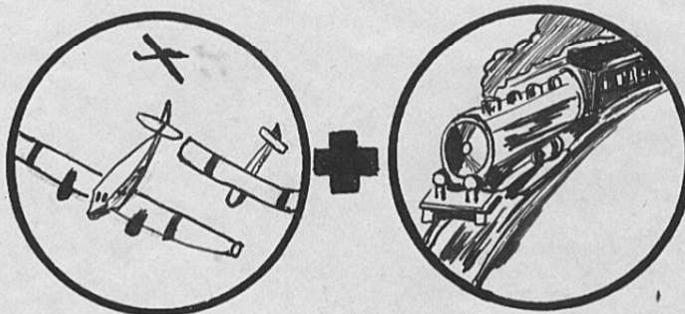


FLUGHAFEN
LÜBECK-TRAVEMÜNDE



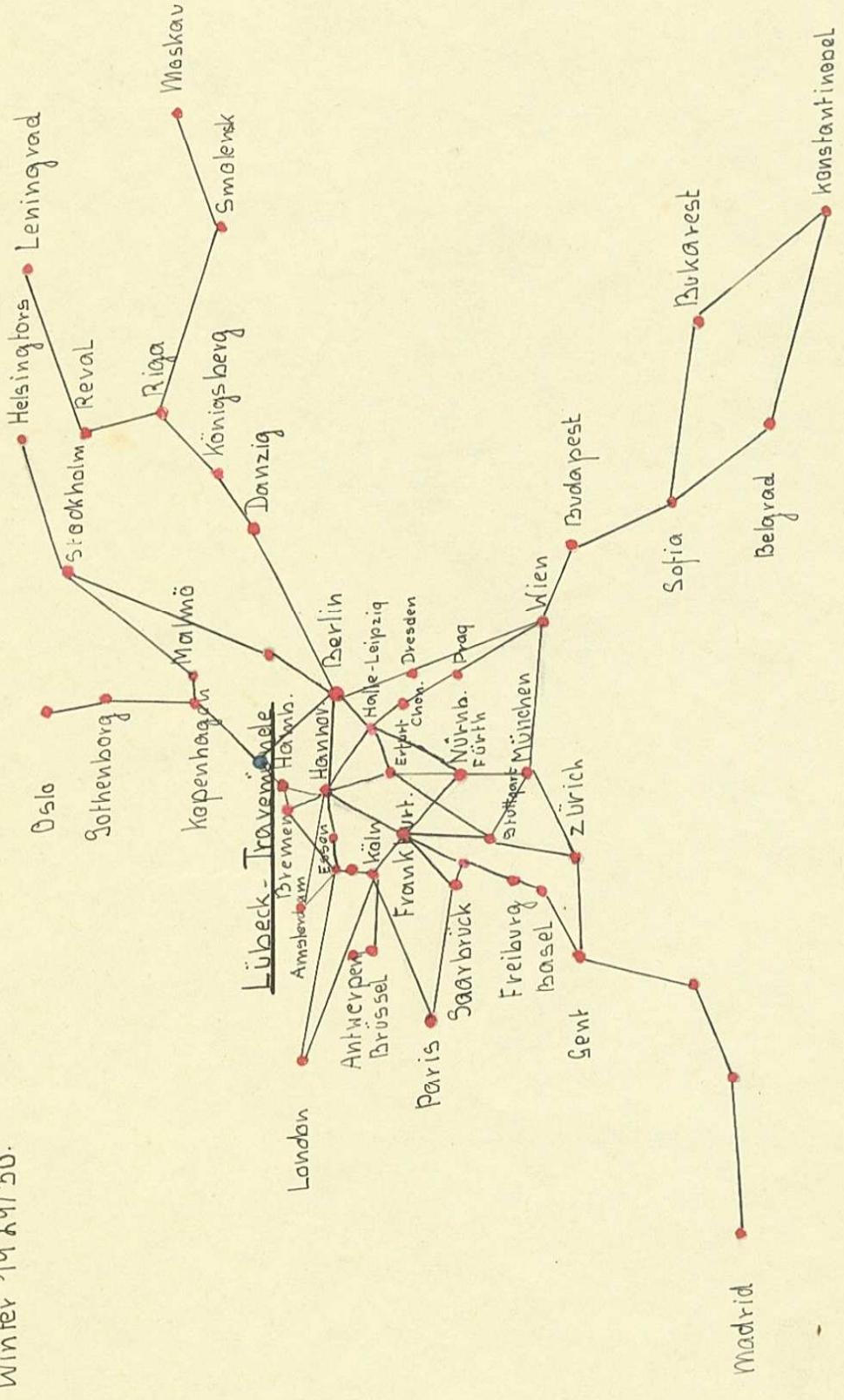
FLUGHAFEN

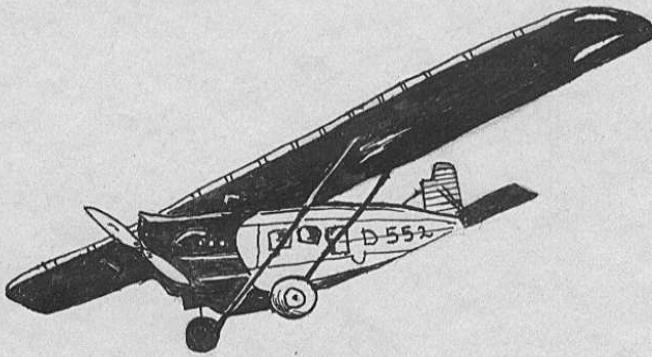
LÜBECK-TRAVEMÜNDE



Streckenplan

Winter 1929/30.





Das deutsche Reich hatte die Frage vorgekommen um einen kombinierten Hand- u. Wasserflughafen zu bauen. - Die Erwägungen gingen besonders von den Plätzen aus, die sich für einen Wasserflugverkehr interessierten, also in erster Linie die Hafenstädte.

Zu Stettin und Bremen hatte man verschiedene Stellen für Proberücksicht benutzt und hergerichtet, auch Hamburg prüfte die Schaffung eines Wasserflughafens auf der Elbe. Sichtbare Erfolge sind mit ^{einem} Versuchen nicht erreicht worden; vielmehr hat die genaue Untersuchung der Flugreise und des Wassers besonders beim Start gezeigt, daß ganz bestimmte Voraussetzungen gegeben sein müssen, um einen für den Wasserflugverkehr ausreichenden Hafenplatz zu bekommen. Ist schon die Frage der nötigen Wasserfläche für die Hafenstädte teilweise schwierig zu lösen, so liegen die Dinge in Bergung

auf die Wassertiefe noch schwieriger. Gewisse Versuche haben gezeigt, daß ein Wasserblauzug entweder freikommt, je tiefer das Wasser der Startfläche ist. Es ergibt sich also die Stützlänge wächst mit der Verringerung der zur Verfügung stehenden Wassertiefe, und umgekehrt. Unterschiedlich ist dies aber erst bei großen Flugzeugtypen. Auch hängt es von den möglichen Versuchen auf der Wasserfläche ab.

Auf der Elbe bei Hamburg lagen die Dinge so, daß für die Auflage des Wassertiefenganges natürlich nur die Wasserflächen in Frage kommen, die zum Ufer hinliegen, weil selbstverständlich der Verkehrsweg der Schifffahrt frei gehalten werden mußte. Die Elbe war außerdem an ihren breiten Stellen, also kurz vor der Mündung bei Cusehaven, besonders stark von Ebbe und Flut und der Wetterlage abhängig.

Die technischen Schwierigkeiten für die Anlagen waren jedoch zu überwinden. Nur lag es die Dinge so, daß unter den gegebenen Verhältnissen die Anlagen eines etwa leistungsfähigen Wasserflughafens auf der Elbe unverhältnismäßig große Kosten verursachen würden und zwar deshalb, weil die mögliche Wassertiefe bei Niedrigwasser und für größere Flugzeugtypen nicht gegeben ist. Nach den Ergebnissen von Versuchen hat sich gezeigt, daß für Großflugzeuge eine Wassertiefe von bis zu zehn Metern erforderlich sei mitsamt, wenn man nicht mit Kilometerlangen Ablaufstrecken rechnen wollte, die außerdem nur einen relativ unsicheren Start erlaubten. Eine solche Wasserfl. wäre aber an den auf der Elbe geeigneten Plätzen nicht vorhanden, so daß man hier zu großen Baggerungen schreien müßte. Da stellte Hamburg seine eigenen Pläne zurück, um sich mit Hübch und dem elektrischen Reich bei der Errichtung eines Wasserflughafen, der in aller Nähe und auf gelegenen Halbinsel der Priwall bei Travemünde oder Pötnitzer Wiek. Dort war die mögliche Wassertiefe stilles Wasser und Räumlichkeit.

Durch Pendelverkehr würde Hamburg den Wasserflugverkehr angeschlossen sein. Der Flughafen bei Travemünde

sollte nur ein Ort sein, um sich den europäischen Hafenstädten näher zu kommen.

z.B. Wien - Prag - Berlin - Hückelh - Kopenhagen, Stockholm und Oslo.

Das sollte eine Entwicklungssonne des transatlantischen Flugverkehrs werden, welcher von der wachsenden Motortechnik abhängt.

Jetzt macht Kiel große Anstrengungen, um den Seeflugverkehr nach der Kieler Förde zu ziehen. Die Stadtgemeinde hatte auf verschiedene gute Möglichkeiten hingewiesen.

1. Die Anfahrtsstrecke für den Kraftwagen ist näher zum Kieler Seeflughafen als von Hückelh nach Travemünde, weil die Hauptstraße HÜB.-Tr. schon im Sommer durch Autoverkehr überlastet ist, und einer Fährbetrieb über die Trave.

Also ist der Kieler Seeflughafen für die Reisenden bequemer zu erreichen.

Aber auch für Hamburg wäre die Wahl Kieles aus folgenden Gründen lohnender gewesen. Kiel liegt nördlicher und weiter östlich als Travemünde. Tatsache dessen liegt Kiel nach England hin für Hamburg günstiger, als Hörnum-Travemünde. Es liegt an der Mündung des Kaiser-Wilhelmskanals. Für den Flugverkehr ist der Kanal die geeignete Verbindung nach der Nordsee. da überall Gelegenheit vorhanden ist, auf dem Kanal Notlandungen vorzunehmen. Die Seeflugrouten von Hamburg nach England müssen sicherheitshalber von der Pötnitzer Wiek über Kiel den Kanal entlang zur Nordsee fliegen. — Auch die Orientierungsmöglichkeiten sind in Travemünde nicht gebrütt worden. Bei Nacht ist das Ansteuern der Pötnitzer Wiek sicher recht schwierig. Zu Kiel jedoch geben das Kieler Feuerschiff und das Brücker und Friedrichsorter Leuchtturm sowie die Richterkette des Kaiser-Wilhelmskanal ausgezeichnete Wegweiser. Das Seeflugzeug kann also in Kiel nachts ganz leicht landen, auch hat Kiel drei große vorhandene Werften, welche zu Reparaturmöglichkeiten dienen könnten.

Kiel bemühte sich ehrlich mit Hamburg gemeinschaftliche Interessen zu haben.

Hüibek-Travemünde liegt auch als geeigneter von allen in der Nähe Hamburgs in Frage kommenden Flugplätzen, annähernd gleich weit von allen Endpunkten der über Nord und Ostsee zu führenden Überseefluglinien entfernt. Man könnte zum Beispiel von Hull über Travemünde nach Stockholm 1600 Kilometer an einem Tage fliegen.

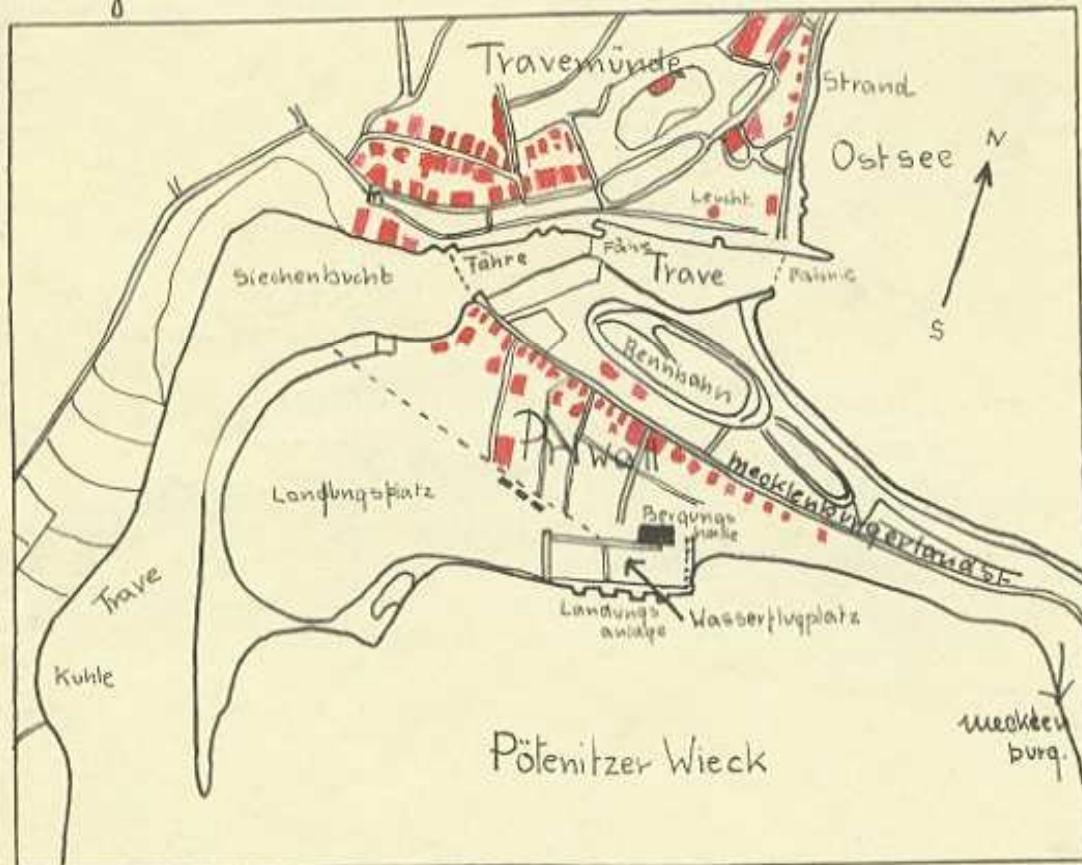
Doch das deutsche Reich Hüibek und Hamburg entschieden sich für den Travemünder Hand- und Wasserflughafen.

Der Hamburger Senat bewilligte 300 000 M, ebenso das deutsche Reich und Hüibek. Nunzt sollte die Pötnitzer Wiek am den Ufern ausgebagert werden, dann den Bau einer Bergungshalle und eines Balinhofes.

Das wurde im Februar 1927 vom deutschen Reich Hüibek und Hamburg unterschrieben.

Der Priwall ist eine vorgeschoene Halbinsel Mecklenburgs, mit durch Fährbetrieb über die Trave, mit dem Kur und Seebad Travemünde verbunden.

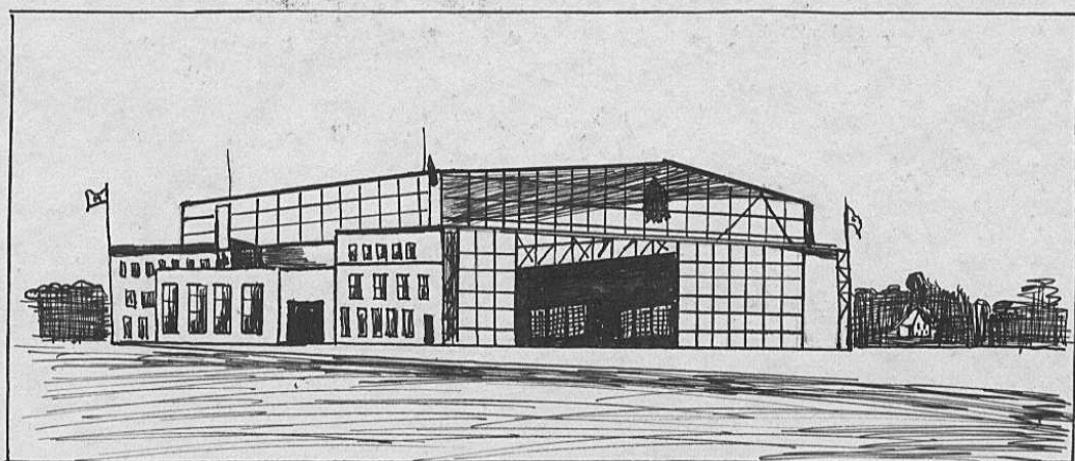
W Tag und Nacht werden mit der Fähre Kraftwagen und Personen befördert. Von der Fähre führt die Mecklenburger Landstrasse zum ehem Güterzug Mecklen-



bürgs, sie ist an der Nordseite von einem Kielerwaldchen, an der Südseite von Pensionen und Sommerhäusern, begrenzt.

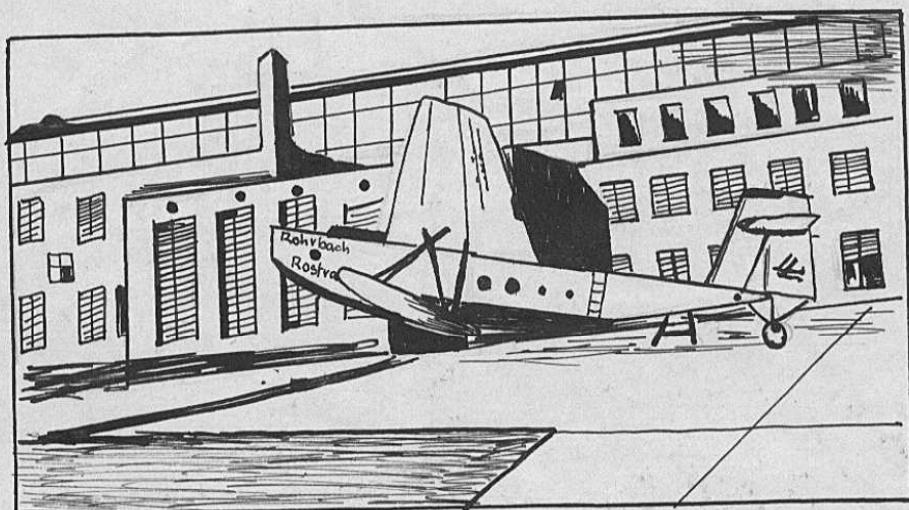
Im Mai 1927 wurden die ersten Ausarbeiten

gen des Wasserflugplatzes gemacht. - Tag und Nacht wurde an der Bergungs Halle gebaut. November 1927 war der Bau beendet. Rechts sind Kontore der Flughafenverwaltung, links die Kontore der Rohrwerke Berlin. Die Halle hat Raum für 4 große und 3 kleine Flugzeuge. Sie ist mit Glas gedeckt sodass mit Tageslicht montiert werden kann.



Vor der Halle ist ein Rollfeld aus Asphalt, welches bis ans Wasser reicht. An den vier Ecken sind Flugzeugstangen angebracht, an denen bei Fertigkeiten, Besuch hoher Persönlichen oder Turniereiern die Deutsche Reichsfahne, die Hamburger, Hinterher und die anderen deutschen Hinfahnen aufgerichtet.

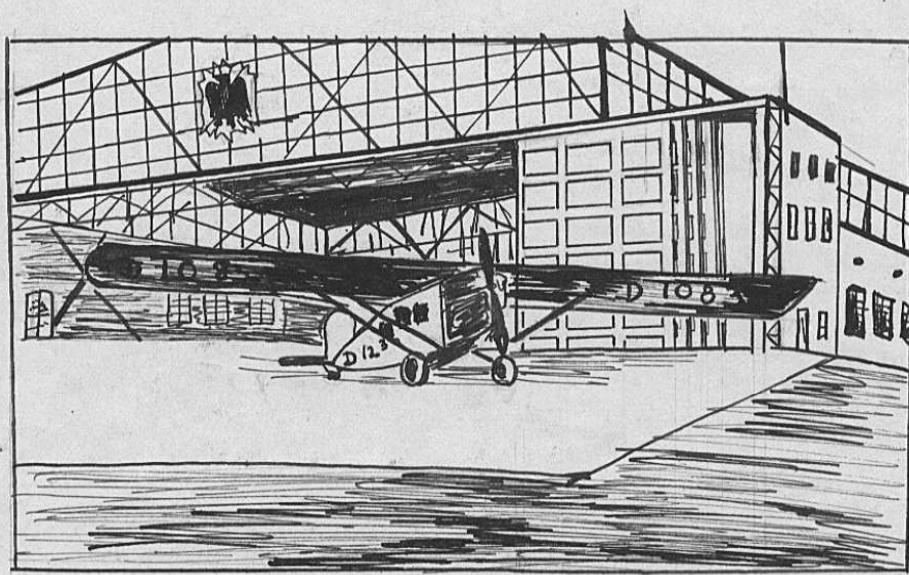
Im 1927/28 wurde die Pötnitzer Wiese vor der Halle ausgebaggert. Durch Pendelverkehr eines Schleppers und zwei Schüten wurde der ausgebaggerte Sand an einer Stelle des Rollfeldes vom Handflugplatz aufgespritzt, dadurch wurde das Rollfeld vergrößert, um einen guten Start zu erhalten. Es wurde Tag und Nacht



gearbeitet. Bei hereinbrechender Dunkelheit war der Schlepper mit einem starken Scheinwerfer versehen, welcher den Privall und die Pötnitzer Wiese erleuchtete.

Dann wurde an der Ostseite des Handflugplatzes ein Bahnhof gebaut aus Klinkern. Er war mit allen Vorräumen der Gegenwart ausgestattet. Post und Telegrammabfertigung. Zollbüro an Passage. Gepäck. Wechselschule. An der linken Seite ist

ein Restaurant, wo die Fluggäste schnell einen Gubik oder eine Erfrischung zu sich nehmen können.
An der rechten Seite befinden sich das Polizeibureau und das Privatkonto des Flugleiters. -



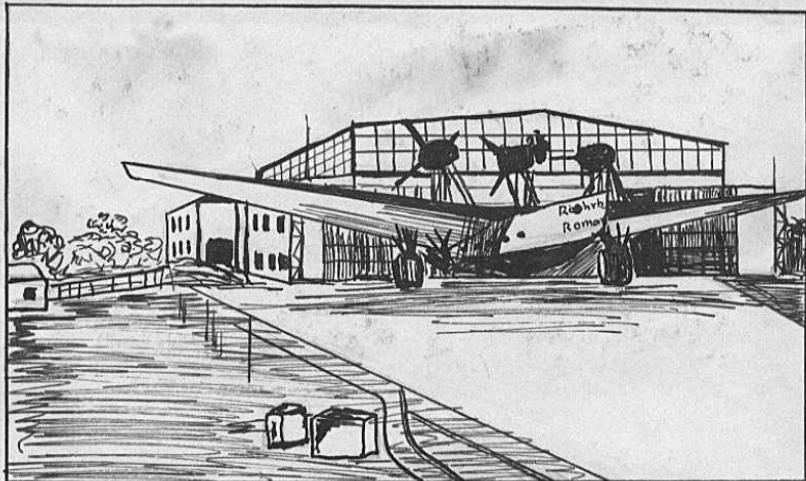
Im April 1928 wurde eine Straße „Flughafenstrasse“ genannt, angelegt. Sie ist eine Querstraße der Mecklenburgerlandstrasse und führt an der Halle vorbei ^{zum} Bahnhof. 3x täglich passieren diese Straße das von hin- und her kommende Postauto, und der blau-gelbe Autobus der Luftkrause.

Im Juni 1928 wurde der Land und Wasserflughafen Hörbeck-Travemünde eröffnet.

Bei dem Handverkehr werden folgende Maschinen benutzt:

I. Fokkermaschine mit oder ohne Passagierräume, vier bis sechs Passagiere, einen Piloten. für die Strecke Travemünde - Hamburg - Travemünde - Hannover - Kiel.

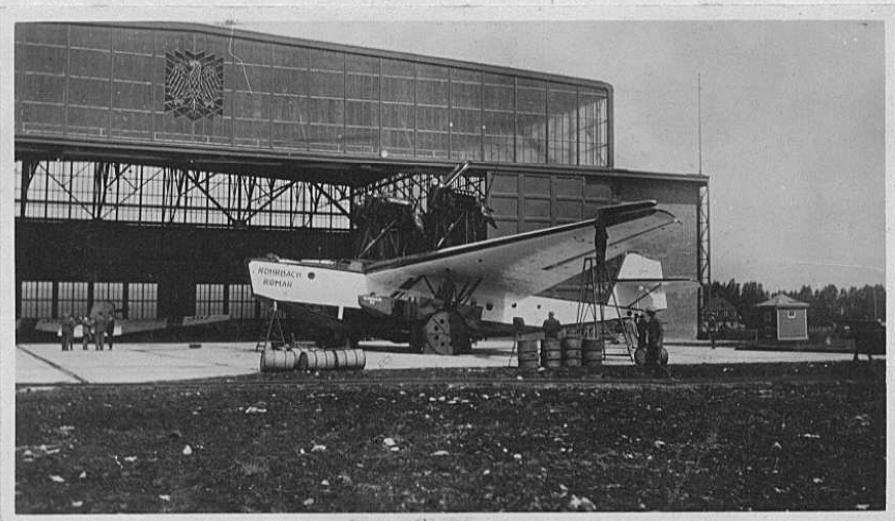
II. Junkersmaschine ein Motor, für den Bäderdienst Travemünde - Kiel - Flensburg - Westerland.



III. Junkersmaschine drei Motor oder Typ G.31 mit Speisekabine, 2 Piloten einem Frunker, welche weitere Strecken fliegen. Wien - Travemünde - Orte.

Musser den Verkehrsmechanen kommen auch noch andere. Die kann Albatros Glardon, Hanau oder Fieseler welche ohne Kümmen Horonius und Rückenblüte über dem Priswall und Travemünde machen.

Auch passieren die Flugzeuge der grökeren norddeutschen
Zeitung, z.B. Hamburger Freudenblatt und Berliner
Zeitung, den Travemünder Flugplatz, wo sie die Zeitun-
gen für den täglichen Bedarf des bestimmten Ortes ab-
werfen. Kleine Flugzeuge haben nicht in den Dienst des
Sports gestellt, es sind Biester für eine Person, und
mit einem Motor versehen, dessen Rummusch einen leicht-

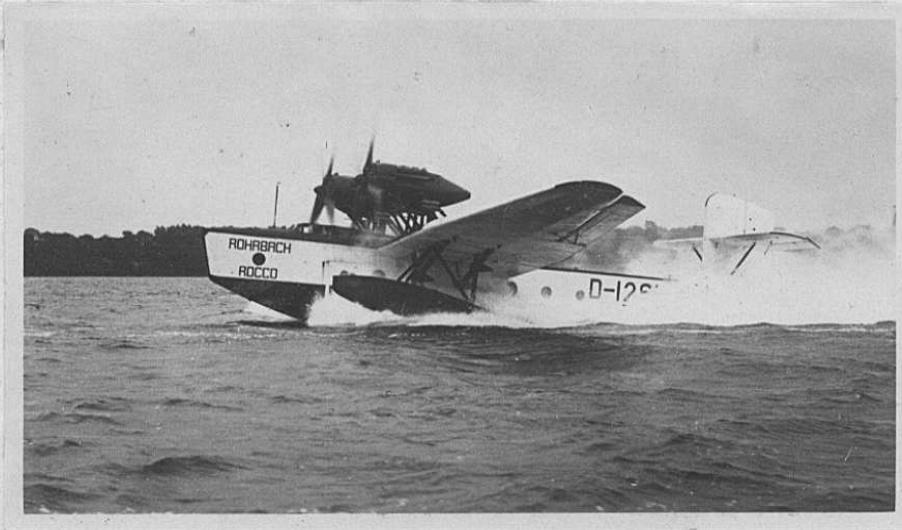


Roman

motorrad ähnelt.

Für den Wassertflugverkehr liegen Maschinen
der Dornierwerke Friedrichshafen, der Junkerwerke Dessau
und die der Rhombachwerke-Berlin. Bei den Dornier-
und Rhombach Maschinen ist der Passagierraum der
Hauptschwimmer; ein kreisförmiges Loch steht als Ein-
gangsloch.

Start des Rohrbach Rocco



Landung des Blauwales



Do R Ga „Eckener“

Innenraum der Bergungshalle



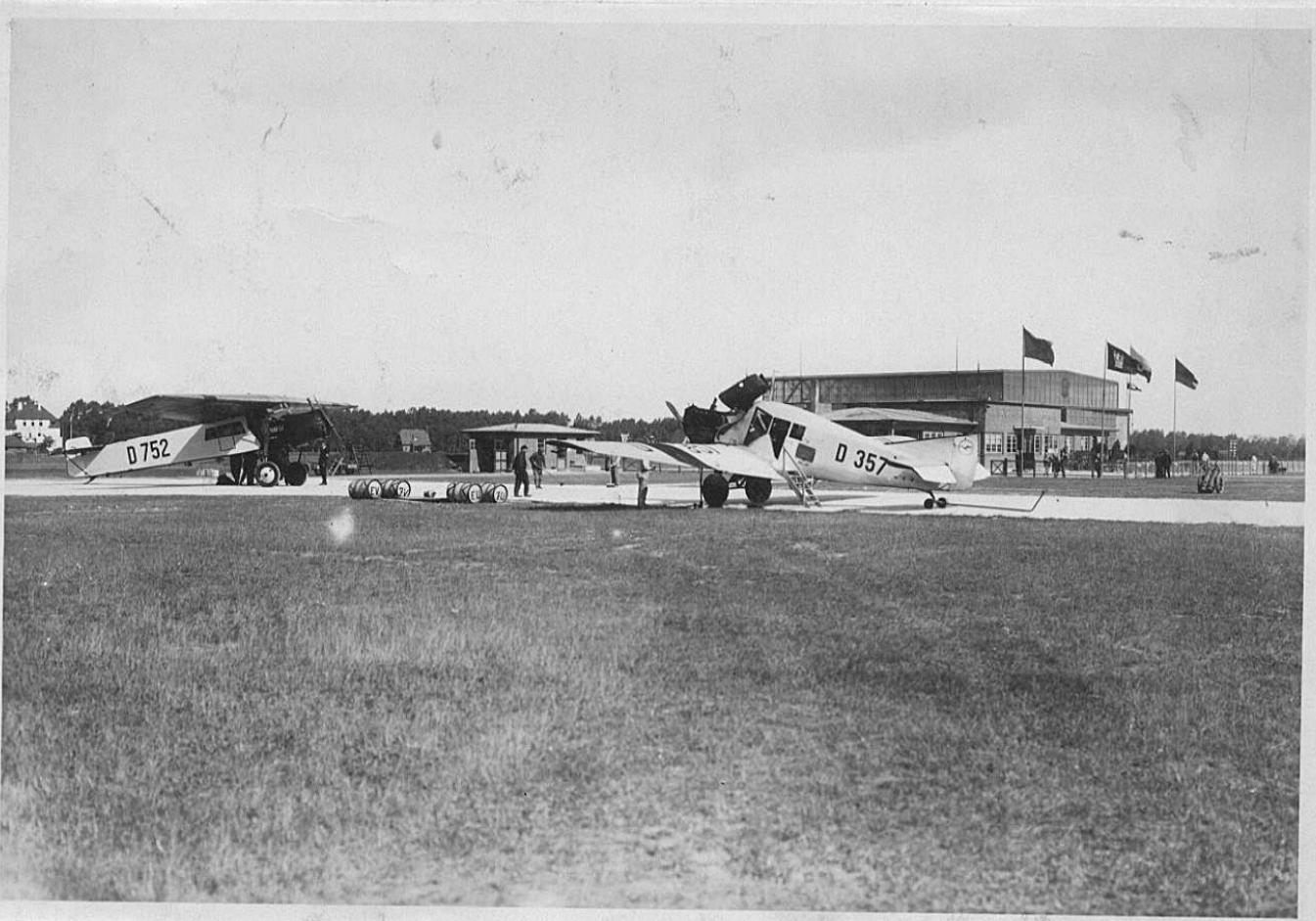
Bahnhof



Bauarbeiten der Flughalle



Rollfeld des Landflugplatzes



Fokker FII „Nagold“ F13 „Goliathähnchen“

Flugzeuge der Dornierwerke Friedrichshafen.

1. Marwal 2 Motoren

2. Hindukus 2 Motoren wurde der Pilot Kaspar den
heis Palmasflug im Juni 1928 unterhalten.

3. Graf Zeppelin 2 Motoren.

4. Pottwal 4 Motoren

5. Superwal 4 Motoren

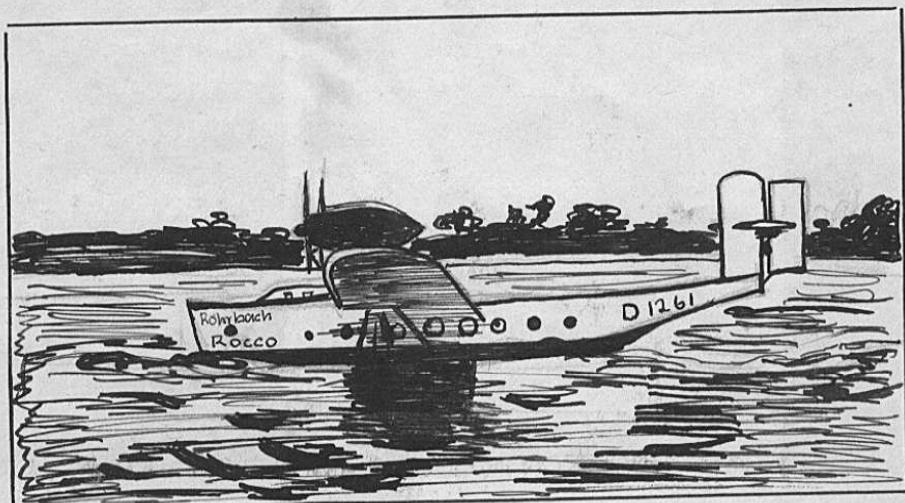
6. Blauwal 4 Motoren.

Jede dieser Maschinen sind mit 2 Piloten, einem
Frunker und zwei Bordmechanikern versehen.



Flugzeuge der Rohrbachwerke Berlin sind:

1. 2. Rohrbach Rostra je 2 Motoren
2. 3 Rohrbach Roman je 3 Motoren
3. Rohrbach Robbe 2 Motoren
4. Rohrbach Rocco 2 Motoren



R o V

Die Rohrbach Roman ist mit dem Do X das größte Flugboot der Welt. Es hat eine Spannweite von 37 m, Durchmesser des Flügels ist 15,0 m. Es fährt 14 Passagiere, 2 Piloten, einen Funker, 2 Bordmechaniker. Gegen eindringendes Wasser ist es mit Schotten versehen. Die drei Motoren haben je 800 PS und von den BMW Werken hergestellt worden. Die erste Roman kam in einzelnen Teilen von der Yta nach Travemünde, wo sie zusammen montiert wurde und am 6. August einen glänzen-

den Start hatte. Die erste Romet wurde nach Amerika verkauft, die zweite wurde von der Luft Hansa übernommen und die dritte ist noch Eigentum der Rohrbach-Werke. -

Auf dem Handflugplatz befinden sich zwei alte Hallen, welche der Privat.

"Kasperwerken" gestellten sie ihre Meistens Doppelhöfenverkehr zu liquidierte die schinen wurden übernommen, welche verschiedene Mess-



Rohrbach Rocco im Schnee

gesellschaft den hörden. Früher Flugzeuge, welche kleiner waren, dem Verfügung. Bald aber Gesellschaft; die Männer der Luft Hansa ehe sie für Versuchungsinstrumente

verwendete.

Wenn sich eine Kampfmaschine dem Flugplatz nähert, erkört eine Lirene. oder bei schlechstem, nebligen Wetter werden weiße Kerzen gelöscht vom Polizeibureau geschossen, um Zeichen, daß sich zwei Motorräder bereithalten sollen, um bei der Rettung zu helfen. Sie halten eine leiter bereit um den Passagieren das Aufsteigen zu erleichtern. Da oft Erwachte und Luftkranken auftreten.

Die Flugzeuge dienen aber nicht nur der Beförderung von Passagieren, sondern auch der Post und den Gütern. Der Luftfrachverkehr ist die neuzeitliche Beförderung für eilige Sendungen aller Art.

Zu Luftfrachverkehr können von jedem Ort Deutschlands, nach jedem Ort des In- und Auslandes Güter befördert werden und umgekehrt. Orte die keine Flughäfen haben, erhalten Land durch den Ballerverkehr ein Luftverkehrsnetz heraus. Die der Luft Güter erfolgt in den Streckenflugzeugen der Luft Hansa, und der mit ihr gemeinsam fliegenden ausländischen Luftverkehrsgesellschaften. Nach London und Paris verkehren besondere Frachtflugzeuge. Sie fliegen meist einzig vom Personen-Streckennetz und befördern nur Luftfracht und Luftpost. Die Vorteile der Luftfrachtbeförderung sind folgendermaßen: 1. Hohe Reisegeschwindigkeit 2. Riesche Versorgung 3. Schonende Behandlung der Güter.



Der Luftfrachverkehr wird für alle eisernen Güter benutzt. Bei deren Beförderung auf größte Schnelligkeit entscheidender Wert gelegt wird. Die vertregenden Warenarten sind.

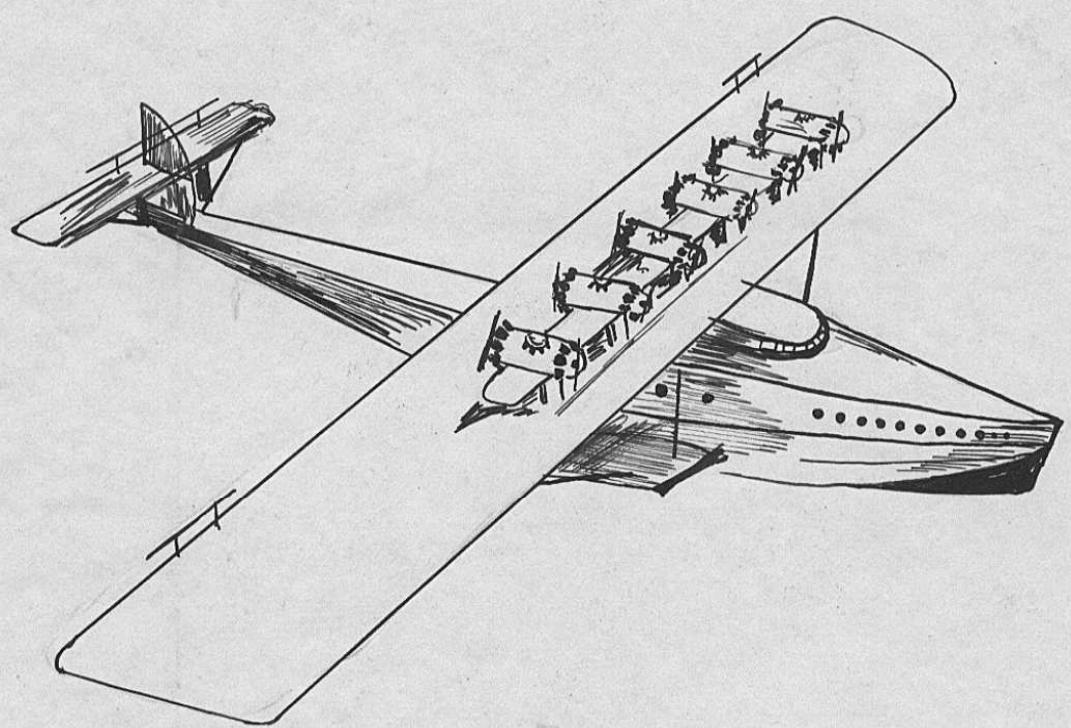
- | | | |
|-----------------|---------------------|-------------------|
| 1. Konfektion | 2. Textilwaren | 3. Pelzwaren |
| 4. Federwaren | 5. Autoversatzteile | 6. Chemikalien |
| 7. Genussmittel | 8. Blumen | 9. Filme (Verlei) |

Bruno



Das größte Ereigniss für den Treuen in der Flughafen wird wohl sein, wenn der Do X dort stationiert wird.

Der Do X hat 12 Motoren je 500 PS seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km, er ist für 100 Passagiere eingerichtet.



D._oX

D. Weerts
Minipinwalt im Reifland
Nedminpinwalt
1929.

Aufsat von Trui Elisabeth Oving, geb. 13.4.1913
für die Schule im Jahr 1929

Henkel & Berblinger,
Lyzeum
Hamberg

Lufthansa Prospekte.

Trui-Elisabeth Oving.