

<i>Verzeichnis der Tabellen</i>	X
<i>Verzeichnis der Schaubilder</i>	XII
<i>1. Einleitung</i>	
1.1 Der Untersuchungsgegenstand	1
1.2 Forschungsstand und Quellenlage	6
1.3 Zur Vorgehensweise	10
<i>2. Die Ausgangslage für den beginnenden Luftverkehr nach dem Ersten Weltkrieg</i>	
2.1 Der technische Entwicklungsstand im deutschen Flugzeugbau	12
2.2 Die außenpolitischen Rahmenbedingungen für die Herausbildung eines zivilen Luftverkehrssystems in Deutschland	26
2.3 Das Problem der Wirtschaftlichkeit	35
<i>3. Zur Bedeutung des Luftverkehrs im Untersuchungszeitraum aus zeitgenössischer Sicht</i>	
3.1 Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugzeugs im Spiegel zeitgenössischer Publikationen zum Luftverkehr	43
3.2 Der Stellenwert von Luftverkehr und Flugzeugindustrie für die Förderung des deutschen Außenhandels	47
3.3 Luftverkehrsentwicklung und Luftfahrtindustrie nach dem Ende des Ersten Weltkrieges	53
3.4 Die sicherheitspolitische Bedeutung des Luftverkehrs in Deutschland	63
<i>4. Die Herausbildung eines nationalen und internationalen Luftfahrts sowie die administrative Regelung des Verhältnisses zwischen Staat und Luftverkehrsunternehmen</i>	
4.1 Die Herausbildung eines nationalen und internationalen Luftfahrts	71

4.2	Die Entstehung der Luftverkehrsverwaltung in Deutschland	
4.2.1	Luftverkehrsverwaltung auf Reichsebene	76
4.2.2	Luftverkehrsverwaltung auf Länderebene.....	90
4.2.2.1	Die Entwicklung in Preußen	91
4.2.2.2	Die Entwicklung in einigen außerpreußischen Ländern	97
5.	<i>Die Formierung privatwirtschaftlicher Luftverkehrs- unternehmen als Träger des in Deutschland entstehenden Luftverkehrssystems (1919-1926)</i>	
5.1	Der Beginn eines regelmäßigen zivilen Luftverkehrs durch die Gründung privatwirtschaftlicher Luftverkehrsunternehmen	104
5.2	Die organisatorische Entwicklung der wichtigsten Unternehmen im deutschen Luftverkehr	109
5.2.1	Die Entstehung von Lloyd-Luftdienst G.m.b.H. und Aero-Union A.G.	110
5.2.2	Der Dualismus von Deutscher Aero-Lloyd A.G. und Junkers Luftverkehr	
5.2.2.1	Die Entwicklung der Deutschen Aero-Lloyd A.G.....	113
5.2.2.2	Die Entwicklung der Junkers Luftverkehr A.G.	118
5.2.3	Die Gründung der Deutschen Luft Hansa A.G.	124
5.3	Der Ausbau des Streckennetzes und der Verkehrs- leistungen deutscher Luftverkehrsunternehmen	129
6.	<i>Intentionen, Struktur und Umfang der öffentlichen Förderung für die Entwicklung des Luftverkehrs</i>	
6.1	Die politische Diskussion über Organisationsform und Förderung des Luftverkehrs in Deutschland	145
6.2	Die Ziele deutscher Luftverkehrspolitik aus der Sicht der Reichsverkehrsverwaltung	159
6.3	Möglichkeiten und Strukturen der Förderung des deutschen Luftverkehrs	169
6.3.1	Die Möglichkeiten der Förderung	
6.3.1.1	Indirekte Formen	169
6.3.1.2	Direkte Formen	173
6.3.2	Die Struktur der Förderung durch Reich, Länder und Gemeinden	174
6.4	Der finanzielle Umfang der öffentlichen Hilfe im Untersuchungszeitraum	185

7.	<i>Die Beziehungen zwischen öffentlicher Verkehrsverwaltung und den privatwirtschaftlichen Luftverkehrsunternehmen in Deutschland</i>	191
7.1	Konzessionierung und Subventionierung als zentrale Instrumente staatlicher Einwirkung auf die Luftverkehrsunternehmen	193
7.2	Beteiligungen der öffentlichen Hand als Möglichkeit direkter Einflußnahme auf unternehmerische Entscheidungen.....	200
7.3	Die Reaktionen der Luftverkehrsunternehmen auf die öffentliche Luftverkehrspolitik	
7.3.1	Strecken- und Verkehrsplanung sowie Verkehrsdurchführung	215
7.3.2	Materialbeschaffung.....	227
7.3.3	Wirtschaftlichkeit.....	235
7.3.4	Unternehmenskonzentration.....	242
7.3.5	Die Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrsunternehmen	250
8.	<i>Zusammenfassung</i>	271
9.	<i>Quellen- und Literaturverzeichnis</i>	
9.1	Quellen.....	280
9.2	Gedruckte Quellen und Literatur	289
10.	<i>Anhang</i>	314

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle	1:	Kostenaufwand Luftschiff/Flugzeug	6
Tabelle	2:	Veränderung des erforderlichen Gewichts von Benzinmotoren pro Leistungseinheit (1900-1930)	13
Tabelle	3:	Herstellung von Flugzeugen und Flugzeugmotoren in Deutschland (1911-1919)	14
Tabelle	4:	Abnahmebedingungen (Mindestanforderungen) der deutschen Heeresverwaltung für Militärflugzeuge (1914)	15
Tabelle	5:	Die technischen Daten von Fokker E III M 16 (1915) und Fokker D VII FV 26 (1918)	16
Tabelle	6:	Technische Daten der Junkers F 13 (1919)	20
Tabelle	7:	Fahrpreise von Bahn und Luftverkehr (1925)	38
Tabelle	8:	Ausnutzungsquote des verfügbaren Laderaums bei der Deutschen Luft-Reederei G.m.b.H. (1919-1921)	40
Tabelle	9:	Produktion (1919-1923) und Absatz (1919-1926) der Junkers Flugzeugwerk A.G.	50
Tabelle	10:	Die Aktionäre der Deutschen Aero-Lloyd A.G., Berlin (1924)	114
Tabelle	11:	Kapitaleignerstruktur der Deutschen Aero-Lloyd A.G., Berlin (1925)	117
Tabelle	12:	Verzeichnis der in der ordentlichen Generalversammlung der Deutschen Luft Hansa A.G. in Berlin am 15. Juni 1926 gewählten Aufsichtsratsmitglieder	126
Tabelle	13:	Kapitaleignerstruktur der Deutschen Luft Hansa A.G., Berlin (1926)	128
Tabelle	14:	Vergleich für 1926 zwischen den Flugzeugflotten und Streckenleistungen der in Deutschland, England und Frankreich vorhandenen Luftverkehrsgesellschaften	130
Tabelle	15:	Verkehrsleistungen der Deutschen Luft-Reederei G.m.b.H., Berlin (1919)	131
Tabelle	16:	Monatliche durchschnittliche Regelmäßigkeit im flugplanmäßigen Luftverkehr (1921-1926)	134

Verzeichnis der Schaubilder

Schaubild	1:	Produktion (1919-1923) und Absatz (1919-1926) der Junkers Flugzeugwerk A.G. (zu Tabelle 9)	50
Schaubild	2:	Kapitaleignerstruktur der Deutschen Aero-Lloyd A.G., Berlin (1925) (zu Tabelle 11)	117
Schaubild	3:	Die Beteiligungen der Deutschen Aero-Lloyd A.G., Berlin	118
Schaubild	4:	Die Beteiligungen der Junkers Flugzeugwerk A.G., Dessau und der Junkers Luftverkehr A.G., Dessau (1925)	122
Schaubild	5:	Kapitaleignerstruktur der Deutschen Luft Hansa A.G., Berlin (1926) (zu Tabelle 13)	129
Schaubild	6:	Monatliche durchschnittliche Regelmäßigkeit im flugplanmäßigen Luftverkehr (1921-1926) (zu Tabelle 16)	135
Schaubild	7:	Der deutsche Luftverkehr im Jahr 1921	136
Schaubild	8:	Monatliche Kilometerleistung im planmäßigen Luftverkehr 1925 und 1926	137
Schaubild	9:	Monatliche Passagierbeförderung im planmäßigen Luftverkehr 1925 und 1926	137
Schaubild	10:	Monatliche Fracht- und Postbeförderung einschl. Zeitungsdienst im planmäßigen Verkehr 1925 und 1926	138
Schaubild	11:	Das deutsche Streckennetz 1919	142
Schaubild	12:	Das deutsche Streckennetz 1920	142
Schaubild	13:	Das deutsche Streckennetz 1921	142
Schaubild	14:	Das deutsche Streckennetz 1922	143
Schaubild	15:	Das deutsche Streckennetz 1923	143
Schaubild	16:	Das deutsche Streckennetz 1924	143
Schaubild	17:	Das deutsche Streckennetz 1925	144
Schaubild	18:	Das deutsche Streckennetz 1926	144

Tabelle 17:	Liste der vom Reichsverkehrsministerium, Abt. für Luft- und Kraftfahrwesen zum Luftverkehr zugelassenen deutschen Flugzeuge nach dem Stand vom 8. September 1921	139
Tabelle 18:	Der deutsche Luftverkehr (1919-1926).....	141
Tabelle 19:	Kapitaleignerstruktur der Luftverkehrs A.G. Westfalen, Dortmund (1925)	183
Tabelle 20:	Kapitaleignerstruktur der Schlesischen Luftverkehrs A.G., Breslau (1925)	184
Tabelle 21:	Aufwendungen zur Förderung der dem regelmäßigen Verkehr dienenden Luftfahrtunternehmen (1919-1926)	187
Tabelle 22:	Reichsbeihilfe für Einrichtungen für den Ausbau ortsfester Luftfahrtanlagen (1921-1926).....	187
Tabelle 23:	Aufwendungen für den Wetter- und Flugsicherungsdienst (1919-1926)	187
Tabelle 24:	Beitrag zu den Kosten des Höhenwetterdienstes im Aeronautischen Observatorium Lindenberg (1921-1926)	188
Tabelle 25:	Kosten der Flughafen- (Luftfahrt-) Funkstationen (1924-1926)	188
Tabelle 26:	Beiträge zur Förderung der Ausbildung von Berufsflugzeugführern (1923-1926).....	188
Tabelle 27:	Beiträge zu den Kosten der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin (1919-1926).....	189
Tabelle 28:	Beiträge zur Unterhaltung und zu den Kosten der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen (1920-1926).....	189
Tabelle 29:	Geldpreise für Ausstellungen und Wettbewerbe (1919-1926)	189
Tabelle 30:	Zur Förderung wissenschaftlicher und allgemeiner wirtschaftlicher Zwecke auf dem Gebiet des Luftfahrwesens (1924-1926)	190
Tabelle 31:	Luftetat der Stadt Frankfurt/Main (1924-1926)	190
Tabelle 32:	Luftetat der Stadt München (1924-1926).....	190
Tabelle 33:	Aufteilungsmodus für die Kilometer-Streckenkosten auf der Strecke Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt-Köln (1929)	222
Tabelle 34:	Anteil der Verwaltungskosten an den Gesamtkosten deutscher Luftverkehrsunternehmen (1924-1926)	242