

Title	ドイツ商業航空の新展開
Author(s)	吉川, 貫二
Citation	経済論叢 (1936), 43(2): 262-271
Issue Date	1936-08-01
URL	https://doi.org/10.14989/130833
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷三十四第

行發日一月八年一十和昭

論叢

地方税としての住居税

資金需要供給の金融緩慢逼迫

に於ける中立性

法學博士 神戸正雄
經濟學博士 小島昌太郎

時論

革新原理としての「民有國用」に就いて

經濟學博士 石川興二

日印貿易の再檢討

經濟學博士 谷口吉彦

研究

フイヒテに於ける國民の福祉

經濟學士 出口勇藏

講演

近時に於ける經濟觀と政策觀の變化に就て

法學博士 河田嗣郎

說苑

ドイツ商業航空の新展開

法學士 吉川貫二

ルーテルの商業及利子論

經濟學士 澤崎堅造

土地問題と産業組合

經濟學博士 八木芳之助

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

(禁轉載)

説苑

ドイツ商業航空の新展開

吉川 貫 二

かのヴェルサイユ條約により空軍の常備を禁ぜられて以來、ドイツの航空政策は、必然的に専ら商業航空の領域に向けられ、一九一九年二月五日多大の困苦と列國の嫉視の下に最初の定期航空路たるベルリン—ライプチヒ—ワイマール線の郵便業務開始¹⁾後、牢固不屈なる國民性は、よく苛酷なる桎梏²⁾に耐へながら、國家の援助と國內的並びに國際的に有利な地理的條件³⁾とに助成せられて、ドイツの民間航空は常に列國に一步を先んじ、一九二四、五年には早くも世界全航空路の三分の一を制するの異常なる優位を占めた。併し乍ら、この國に於ける政治、經濟上の絶えざる動搖は、稍々も

すれば航空の歸一的活動を妨げ、一九二六年にはルフト・ハンザ航空會社 (Deutsche Luft Hansa) の成立に基く航空事業の統一と抑制規約の緩和⁴⁾とによつて、新たな進路が開かれながらも、近來の航空輸送は世界恐慌の重壓と相俟つて不安定なる事情の下に置かれ、その航空對策は必ずしも興望に添ひ得る健全な進展を約束するものではなかつた。然るに、ナチス政權の確立に基き、その標榜せる強力國策の遂行は、當時の姑息な航空政策に劃期的な變革を齎らすに至つた。即ち、ヒットラー總統は特に航空の重大任務とこれが根本策樹立の急務なるを認識し、先づ一九三三年二月には交通省及び内務省より航空事務一切を移管して新に航空長官 (Reichskommissariat) に統制監理せしめたが、幾許もなく同年五月航空省 (Luftfahrtministerium) なる獨立の一省を新設することによつて、この統轄は一段と強化せられた。

かくの如く、從來交通省の一部局に過ぎなかつた航空組織を革め、航空に關する國家最高の統轄機關を新

- 1) Haack, G., Die Entwicklung des Deutschen Luftverkehrs, 1928, S. 9.
- 2) Pollog, C. H., Der Weltluftverkehr, 1929, SS. 8-9.
- 3) Blum, Grundlagen des deutschen Flugverkehrs. (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 7 Jahrg. Ht. 3/4 1929, S. 85).
- 4) Ulderup, J., Der Stand des Weltluftverkehrs und seine Probleme, 1935, SS. 14-18.

設したことは、これによつてドイツの商業航空をば確固たる基礎の上に置き、爾後の積極的開展を期せんとするの眞摯なる意思を表明せるものといふべく、こゝにドイツ航空史上初めて航空政策の統一的運用が可能となり、⁶⁾ドイツの商業航空は組織的計畫に基き、從來各方面から要望されながら實現され得なかつた廣範圍に互る航空使命⁷⁾の達成に關し、確乎たる方向が與へられることゝなつた。

二

現今歐洲大陸に於ては、主要なる地點相互間は概ね定期航空路が縱横に設定せられ、航空網の構成は廣範圍に確立してゐる。特にドイツの歐洲に於ける定期航空路網はその密度では世界の首位を占め、⁸⁾一九三二年を期として殆んど完成飽和の域に達したかの觀がある。従つて、歐洲の航空輸送に關する限りは、單に航空路の徒らなる増設といふが如き外延的な問題よりも、寧ろ航空事業の合理化によつて、既設線の整備を圖り、主要空路に於ける交通勞務を改善、充實し、如

何にして交通需要を振作、誘發するかの内實的な問題が重要性をもつのであり、かくすることによつてのみ商業航空の本質的な發展が期待され得るのであつて、空輸政策の基底はこの點に求められねばならない。

(一) 速力の増進 近來運輸機關全般に互つてスピード化が著しく促進せられ、交通勞務改善の核心は恰かもこの點に凝結せられたかの觀があるが、航空機はこの方面に於ては決定的な有利性と多分の將來性をもつ。既にアメリカ合衆國の航空工業は潤澤なる資力に支持せられ、こゝ數ヶ年の發展期を通じて快速商用機の建造を有效になしとげ、これらを主要航空路に配備せる外、歐洲ではスキスの航空會社がアメリカの快速機を輸入して優良なる運輸成績をあげたのであつて、⁹⁾科學國ドイツはこれらの事實に多大の衝撃を受け、その全智能を傾注して短時日の間によく技術の要訣を窮め、米の輕快さに獨の堅牢性を加味し、最優秀なるアメリカ機と輸贏を争ひ得るの飛躍的成功を收め、この方面に立ち遅れた歐洲空輸界に新生面を啓くに至つ

- 5) Osswald, E., Zur Rationalisierung der innerdeutschen Handelsluftfahrt, 1930, SS. 10-11.
- 6) Pollog, Der Weltluftverkehr im Jahre 1932/33. (Weltwirtschaftliches Archiv, 40 Bd., Ht. 1, 1934, S. 186.)
- 7) Pirath und Blum, Lebensfragen der deutschen Luftfahrt, 1928, SS. 56-61.
- 8) Ulderup, a. a. O. S. 25.

た。即ち、ドイツの最新快速機の典型としてはハイケンケル H. 七〇型、ユンカース Ju 一六〇型及びユンカース Ju 五二大型機をあげべく、この中特にハイケンケル機は最高時速三七〇軒を越へ、就航後六つの世界最高性能を更新し得た。¹¹⁾ 而して、これらの新旅客機は、いづれも最善の性能と最新式の装置を備へ、¹²⁾ 歐洲の空路に就航して多大の効果を収めつゝある。特に長距離の國際航空にはユンカース大型快速機を使用し、歐洲に於て相隔つこと遠き主要大都市相互間を一日で連結するの快舉を可能ならしめた。それらの都市相互間及び距離は次の如くである。¹³⁾

區	間	距離
ア	デンソーロンドン	三、〇三八 ^軒
モ	スクワーロンドン	二、六七一
モ	スクワーパ	二、五七〇
ロ	ーマーメル	一、八五七
ベル	リンーバルセロナ	一、七一六
ロ	ンドンーオスロ	一、五二六

また國內航空路では右の最新小型快速機を以て主要都市間に急行線を新設した

が、特に一九三四年六月より電光區間 (Blitzstrecke) の名の下に首都ベルリンを中心とする若干都市との定期航空路にハイケンケル H. 七〇型を配して飛行時間を一躍半分以上に短縮し、現在のところ世界に於ける最も迅速な定期飛行である。各電光區間を表示すれば左の通りである。¹⁴⁾

區	間	距離	飛行時間
ベル	リンーフランクフルト	四二二 ^軒	一・二五 ^{時分}
ベル	リンーハンブルグ	二五五	五〇
ベル	リンーケルン	六一二	二・一〇
フ	ランクフルトーケルン	一四九	三五
ハ	ンブルグーケルン	三五七	一・一〇

(二) 他種運輸機關との連絡 ドイツ航空輸送に於て

は、また他の運輸機關との連絡、協調について積極的な態度が窺はれる。その一つは飛行機と船舶との連絡運輸であり、これは北大西洋航路に於ける汽船との特殊連絡飛行として一九二九年以來實施されてゐる。即ち、ケルンから歐洲の最終港シエルブルを出帆する

9) Pollog, Der Weltluftverkehr im Jahre 1931/32. (W. A. 37 Bd. Ht. 2, SS. 594-595).
 10) 今春より更に優秀な Ju 86 (最高時速340軒)の新型機が就航の豫定。
 11) Orlovius, H., Leistung und Pläne des deutschen Luftverkehrs. (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 12 Jahrg. Ht. I, 1934, S. 19).
 12) 強力な發動機の使用、機體構造の流線化、機脚引込装置、無電装置。

所の自國汽船に連絡する郵便後送飛行(13) (Postnachbringerflug) またブレーメルハーフェンに入港する右船客の出迎飛行(Ahnholeflug)更にブレーメン號、オイローパ號からのカタパルト飛行(Katapultflug)などがこれである。今一つは航空と鐵道との協力であつて、この兩者の連帶運輸制度は既に早く一九二七年にルフト・ハンザ航空會社とドイツ國有鐵道會社との協約に基き、この國の航空網は稠密なる鐵道網と緊密に結合されたのであつて、このFlugverkehrによれば、定期航空路を缺く地方も飛行機と鐵道との共用に基く迅速な運輸利益を享受し得ることとなり、實施以來この兩者の協力は¹⁷⁾大いに促進擴大せられ、漸次利用の向上を示してゐるが、特に空陸連絡に於ける有意義なる進歩は一九三三年十一月よりベルリン、ケーニヒスベルグ間の夜間急行列車中止の代用として、郵便、貨物の急速の輸送のため、ルフト・ハンザ委託の下に國有鐵道專屬の飛行機を就航せしむるに至つたこと¹⁸⁾で、こゝに國有鐵道は自ら航空輸送を兼營する多年の懸案を實現するこ

ドイツ商業航空の新展開

とゝなつた。この飛行區間は最近更にベルリンよりブレスラウ、ハンブルグ、フランクフルト、ミュンヘン、ミュンスター及びシュツツトガルトの各地へも擴張せられ、¹⁹⁾益々その發達が期待されてゐる。

(三) 夜間飛行 ドイツ航空輸送の最近の情勢は、また夜間飛行の本格的擴張に於てみられる。夜間飛行は比較的短距離輸送の場合には夜行列車に對抗すべき唯一の手段であり、これは旅客については一日のうちに到達し得る距離延長としての効果があるが、特に郵便物、貨物の輸送に對し重要な意義をもつ。蓋し、郵便物や急送貨物の輸送は執務時間外なる夜間に指定地に輸送せられ、翌朝第一便で受取人の手元に送達されることが本來の要求に合致するからである。²¹⁾現に歐洲に於ける最も主要な夜間飛行はモスクワよりケーニヒスベルグを経てベルリンに來り、更にケルンを経由

ロンドンまたはパリを聯繫する定期線である。ベルリン、ロンドン間では飛行機はベルリンを午後十一時に出發し、翌早朝五時にロンドンに到達するのであつて、²²⁾

13) 遞信省航空局、主要各國民間航空輸送事業概要(昭和10年11月)90頁。
 14) Pollog, Der Weltluftverkehr im Jahre 1933/34. (W. A. 42 Bd. Ht. I, S. 103).
 15) 最近には旅客の連絡運輸も實施せらるゝことゝなつた。(Pollog, W. L. V. in 1933/34, S. 104).
 16) Aviaticus (Jahrbuch der deutschen Luftfahrt) 1931, S. 35. 當初は貨物のみ取扱つたが、翌1928年9月の協約によつて旅客連絡輸送 (Fleiper-Verkehr)

郵便物の遞送は鐵道便に比して實に四六時間を節約し得る。²³⁾

ドイツでは夙に夜間飛行の重要性を認め、一九二四年最初の夜間郵便飛行の開始後、漸次これが延長を進め、北部、西部から更に南部地方に及ぼし、特に一九三三年以來數々の夜間路線が陸續開設せられ、一九三五年六月現在夜間照明の完備せるドイツの航空路は左表の七線で全長三、四一六軒に上り、²⁵⁾アメリカ合衆國には及ばずと雖も全歐洲諸國の首位にある。

右の外主要航空路に於ける運航度の増加、²⁶⁾飛行實施

區	間	距離
ベルリン—ダンチヒ—ケーニヒスベルグ	五四八
ベルリン—ライプチヒ—ニュルンベルグ—ミュンヘン—ライヘンハル	六三九
ベルリン—ハンノーヴァ— — <small>アムステルダム(國境迄)</small> — <small>ケルン—ブリュッセル(國境迄)</small>	五〇三
ケルン—フランクフルト・アム・マイン—ミュンヘン	二四五
ハンノーヴァ—フエーマルン—コペンハーゲン(國境迄)	五〇七
ハンノーヴァ—フランクフルト・アム・マイン—シュツットガルト	二五五
フランクフルト・アム・マイン—バーゼル	四二七
		二九二

の充實、²⁷⁾安全性の向上などの部面に於ても一九三三年來頓にその著しきを加へ、また航空路の整備に關しては群小企業競立當時の遺産たる夥多の短小ローカル線、謂はゆる Hupflinie の介在は、寧ろ航空機の濫用であり、舊來の運輸手段に對する航空機の優越性を犠牲に供するものとして漸次休廢の策をとりつゝ新航空路の開設は極く少數の重要線に限定し、各航空路相互の連絡に意を用ひ、かくて全線に亘る整備の進捗がみられ得る。

以上ドイツ商業航空の從來の特異的發展方向並びに

新政權の積極的助成策に基く主要方面の最近の展開過程に一瞥を與へたのであるが、かゝる實勢は必然的に新興交通機關としての航空機をば愈々緊密に國民の日常經濟生活に接觸せしむるの度を加へ、航空に對する交通需要を益々喚起することとなり、商業航空は一九

17) にも擴張せられた。この制度を模倣するに至つたが、我國も昨年10月14日より國鐵、日本航空輸送會社及び滿洲航空會社との間に旅客、手荷物の連帶運輸が開始された。
18) Orlovius, a. a. O. S. 25. 19) Pollog, W. L. V. in 1933/34, SS. 104-105.
20) Blum, a. a. O. SS. 83-84.

三三年を期として利用の範圍を擴大し、利用率は著しき増進を示すと共に各季節を通じて相平均するの成果を齎らしつゝあるを知る。即ち、一九三三、三四の兩年に於けるドイツの歐洲定期航空路に於ける飛行成績、運輸成績につき、各前年度に對する比較數は下の如き高度の進境を物語つてゐる。³⁰⁾

尙ほ、最近數ヶ年に於けるドイツ全航空路の統計數字を掲ぐれば次表の如くである。³¹⁾

年次	飛行距離 千浬	輸送旅客數 人	輸送貨物量 噸	輸送郵便量 噸
一九二八	一一、四五〇	一二〇、七一	二、一六三、八七五	三五〇、三九三
一九二九	一〇、四一九	九六、八三五	二、〇七〇、二五五	三五八、三二四
一九三〇	一〇、八六二	九三、六七七	二、一七六、〇一六	四八〇、九六〇
一九三一	一〇、三三八	九八、一六七	二、二三〇、七五六	四〇五、九三三
一九三二	九、二六七	九八、四八九	二、一一八、六七〇	三八四、二〇〇
一九三三	一〇、五四四	一二三、〇三六	二、五一九、五〇五	四六七、三一四
一九三四	一四、二六三	一六五、八四六	三、二一八、〇〇五	七七一、七一一

種別	對前年一九三三年の増加率	對前年一九三四年の増加率
飛行 旅客 人 人 人	一五・五%	三五・二%
手荷物 噸	四〇・〇%	三七・八%
貨物 噸	五一・八%	五一・一%
郵便物 噸	一九・八%	二七・〇%
	二一・三%	二七・〇%
	二・六%	三六・七%
	二・一%	二一・九%
	三三・四%	二・三%
		六四・九%
		八一・九%

その開設が期待されてゐる。

の交通使命は、更に大陸と大陸とを連絡する大規模な遠距離國際交通領域に重點が置かれ、この領域に於てこそ一層實益を發揮し得るのであつて、現にこの意味の世界的定期航空路が多數營業せられ、將來に向つて益々

今日航空機が國內乃至近接諸國との迅速なる交通に寄與する所大なるは周知の通りであるが、航空機本來

斷の眞義が提唱せられ、歐洲大陸に於ける航空網の充

21) Ulderup, a. a. O. S. 23. 22) Orlovius, a. a. O. S. 23.
 23) Bley, W., Deutsche-Lufthansa, 1932, S. 86 (Ulderup, a. a. O. S. 26).
 24) Haack, a. a. O. S. 55, 1926年5月より旅客にも及ぼされた。
 25) 遞信省航空局、主要各國民間航空保護獎勵概況(昭和10年11月)58頁。
 26) 飛行回數の増加、日曜飛行の實施、急行機及び郵便貨物専用機の就航。
 27) 1933年度以來冬期就航の劃期的革新。飛行豫定に對する實施率は1933年は

實に腐心する一面「ドイツの商業航空はドイツ商人の足跡に追隨せねばならぬ。」³³⁾を信條として、世界的航空路の開設についても嚮導的役割を務め、ドイツの眞面目は、寧ろ、この領域に於ける遠大なる航空政策に窺はれる。

即ち、歐洲と東亞との航空連絡は、植民地保有の關係から現に英・和・佛の三國が競争的にいづれも南アジア經由の定期航空路を開設してゐるが、これに對しドイツは早く他國に卒先して北アジア經由による連絡空路の設定に目標を置き、一九二五年には獨露航空會社(Derulph)によつて、先づベルリン—モスクワの空路を開いたが、この線を漸次東に進めシベリアを經由して北平を結ぶ一大定期線樹立のため、翌年七月には訪支往復飛行を試み、歐亞連絡空路の建設企圖に先鞭をつけた。³⁴⁾次いで一九三〇年には支那との間に歐亞航空公司(Furasta)の設立をみるに至り、シベリア、滿洲を經由する歐亞連絡定期航空は、その第一線として翌年五月上海、滿洲里間の營業を開始したが、滿洲事變

勃發のため路線變更の餘儀なきに至り、從來の北方迂回線に代つて中央アジアを直通する中間空路を選び、上海、塔城間が一九三三年一月開業された。この一萬糶に達する最短空路が完成した暁にはベルリン、上海間は僅々三、四日で連結が可能となる筈で、歐亞航空連絡は一大新勢力を加へるわけである。

また歐米兩大陸を連絡する大西洋橫斷定期飛行、特に世界で最も要望されてゐる歐洲と北米との連絡は、各國の間に於て四つの橫斷空路を廻つての畫策にのみ終始し來り、未だに實現するに至らないが、ドイツは一九二九年來空と海との有效なる協同で過渡期的な成果をあげてゐる。即ち、前述せる北大西洋航路の汽船ブレーメン、オイローパ兩號の甲板からのカタパルト飛行がそれであつて、この場合飛行機は歐洲または北米の海岸を隔つ略々一千二百糶の海上に於てカタパルトで射出されるもので、³⁶⁾これはまた歐洲では、かのシエルブル港への郵便後送飛行の補完作用と相俟つてケルンからニューヨークへの郵便物遞送は從來の六日

96.7%、1934年は96.8%。

28) Orlovius, a. a. O. S. 24. 飛行機自體の技術的進歩、操縦者の熟練、地上組織の完備。 29) Osswald, a. a. O. S. 26-34.

30) 遞信省航空局、主要各國民間航空輸送事業概要(昭和9年11月)54-55頁、同書(昭和10年11月)93頁。

31) 遞信省航空局、航空要覽(昭和10年11月)151頁。

乃至六日半から四日半への短縮を齎らし、北大西洋に於ける最短運輸を達成してゐる。併し乍ら、元來ドイツの歐米連絡定期航空計畫は、寧ろ南大西洋に於て獨自の面目が見出される。即ち、こゝでは先づ一九三〇年に快速郵船との協力で、間接的ながら歐洲と南米とを結ぶ郵便飛行を開始したのであるが、この連絡方法は更に北大西洋に於て實效を奏せるカタパルト飛行の本格的利用により、直通空路の設定に向つて躍進を遂げるに至つた。これは汽船をば可動飛行場として海洋中に浮遊せしめ、これを足場として南大西洋を飛行機で横斷せんとするもので、この計畫實施のためウエストフアーレン號なる五千噸級の貨物船を改造して、これにカタパルト、起重機、着水布板、探照燈、無電方向探知装置など一切の特別設備を施し、一九三四年二月三日遂にベルリンとブエノス・アイレス間一萬四千里に及ぶ世界最初の大洋横斷定期郵便飛行を開始するに至り、爾來この方法に基く有効性の確認と毎週一回の定期運航實施のため、同年九月より更に一隻の同型

ドイツ商業航空の新展開

船シュワローベンランド號が改造の上南大西洋に配備された。

尤も右の方法による場合と雖も海洋横斷に當つて一部區間は中繼船の補助を仰ぐわけで、嚴密にいへば完全なる航空連絡と稱し得ないかも知れないが、ともかくベルリンからブエノス・アイレスまで僅か三日半で郵便遞送が行はれ、而もこの渡洋區間では殆んど事故もなく全航程が豫定通り圓滑に實施せられて満足すべき效果をあげ、海洋横斷定期飛行の可能性を列國に卒先して實證せるは、ドイツ商業航空の進取的意氣を表明して餘りある。

四

以上の外、ドイツの商業航空に一段の精彩を添へ、ドイツが特に他國に誇示し得るものとして、飛行船グラーフ・ツェツペリン號の南大西洋定期就航を看過し得ない。世界的航空路殊に海洋横斷航空に於て飛行船利用の有効性は、その長途繼續飛行と大量輸送との可能性に於て夙に各國の認識する所であるが、折角巨額

32) Pirath und Blum, a. a. O. S. 13, S. 53. 33) Orlovius, a. a. O. S. 26.
 34) Pollog, Der Weltluftverkehr, 1929, S. 39.
 35) Pollog, W. L. V. in 1932/33. SS. 177-178. Derselbe, in 1933/34. S. 126.
 36) Aviatricus, a. a. O. S. 32, この場合北米側に於てはニューヨークに向け、歐洲側ではサザンプトンに向けて飛行する。
 37) Orlovius, a. a. O. S. 27.

の費用と長き日子とを以て建造されながら飛行船遭難事件の頻發は航空界に多大の衝動を與へ、交通機關としての飛行船の價值につき、その是非論さへ再現して前途は頗る悲觀の狀態にある。この間たゞ獨り驚異的なる安全性を確保しつゝ、堅實なる成功を收め、飛行船による航空輸送の開拓に一道の光明を投ずるものは、ドイツの飛行船あるのみである。既にツ伯號は一九三二年に於て前記飛行機による定期空路の開設に一步を先んじ南大西洋横斷の定期就航を開始した。このことは當に歐洲南米間の交通に一新面目を齎らした許りでなく、世界航空界を通じて、その實現し得べくして容易になし得なかつた飛行船による定期航路の創始として、航空運輸上その劃期的意義を強調せざるを得ない。同飛行船は一九三四年十二月十九日を以て、建造以來實に百萬軒、一萬時間の輝やかしき運航記録をあげたのであつて、その間航空度数は四二三回に上り、(この中九二回は海洋横斷航空)二七、七〇〇人の旅客、四二噸の貨物、五五〇萬通の郵便を運搬してゐる。更に兼ね

て建造中の新豪華船ZL一二九(ヒンデンブルグ號)は、今春に至つて竣成の運びに達し、南米定期航路の處女飛行を無事に終へた。今秋には二つの飛行船を以て毎週一回の運航が南米航路に實現する豫定であるが、南米航路の成績に鑑み今後この新飛行船によつて如何なる一大定期航路が設定せられるかは、斯界に於ける興味を中心をなしてゐる。

五

以上述べた如く、ドイツの航空運送は斯界に於て常に嚮導的役割を演じ、獨自の地歩を拓き來り、夙に歐洲に覇を唱へつゝアメリカ合衆國に對抗し得る唯一の商業航空國といひ得るのであるが、輓近ナチス政權の出現に伴ふ航空統制は、在來の進取的氣魄に更に一段の活力を與へ、その出現に先立つ一時の沈退状態を克服して、ドイツの空輸界は、それを契機として一大更生期を迎へ、航空機能は各方面に於て頗る促進せられ航空交通はドイツの全交通組織に於て本來の地位を構成せんとしつゝある。即ち、國內航空は、よくその合

38) Orlovius, a. a. O. S. 29, Pollog. W. L. V. in 1933/34. S. 128.

39) Pollog, W. L. V. in 1933/34. S. 131.

40) この問題の最近の事情に關しては、國際聯盟報告たる Bouché, M. H., Economics of Air Transport in Europe, 1935 參照。

理化、集約化を進捗せる一方國外領域に於ては航空根據地たるべき海外領土の喪失にも拘らず、常に卒先して國際航空の實現につき鞏固なる基礎を扶殖し來り、殊に現航空界が飛行機による運輸にのみ專念せるに對して、飛行船の活用に獨歩の境地を拓いて、この部門に於ては他の追隨を許さざるの地位を確保し、既に早く、海洋横斷定期航空を實施して飛行船航空の將來の進路を暗示せるに至つては、洵に驚嘆に値するものがある。

併し乍ら、固より以上の如き躍進が國家の廣汎なる保護助成に負ふは明らかな所であつて、航空事業が未だ成長期に達せざる今日事業の經濟的自立は各國とも⁴⁰⁾に將來に屬するも、ドイツ航空運輸の利用方面にみらるゝ最近の顯著なる増進傾向は、漸進的ながら經濟的基礎確立の遠からざるを期待し得べく、要するに今後ドイツの商業航空に課せられた使命は、眞に交通經濟的立場より、その整備しつゝある歐洲航空網につき、より合目的な交通需要の振起、促進によつて經濟的

效率を高むる一面、將來性に富む所多き國際乃至世界的航空に關しては、關係諸國との協調により、これが伸張、擴充への窮極的追求にその焦點が置かるべきであらう。(一九三六・六・三)