

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 5 (1929)
Heft: 20

Artikel: Die Schweiz als Mittelpunkt des europäischen Flugverkehrs
Autor: Bütikofer, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-833291>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Schweiz als Mittelpunkt des europäischen Flugverkehrs

VON E. BUTIKOFER

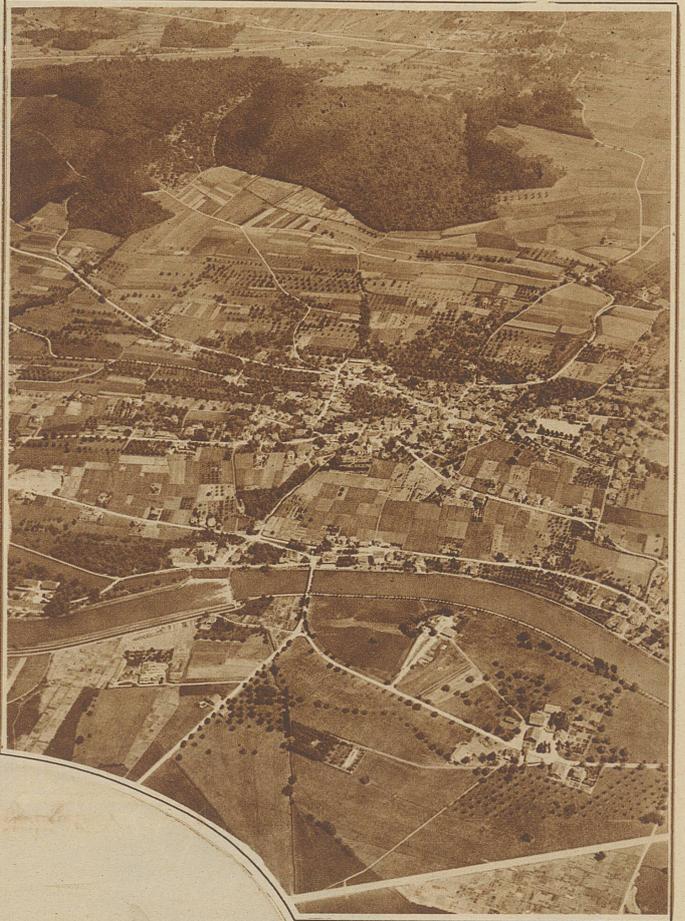
Die diesjährige Flugsaison hat begonnen. Wieder reduziert sie die Reisen von Zürich nach Brüssel oder Paris (inbegriffen die Autofahrten zum und ab Flugplatz) auf die Dauer der Bahnfahrt nach Genf und rückt uns München näher als Neuenburg. Malmö, Budapest, Breslau, Amsterdam, London und Barcelona stellen die entferntesten Punkte dar, die von der Schweiz aus mit dem Verkehrsflugzeug in einer schwachen Tagreise erreicht werden können. Für die Reise nach Amsterdam fährt das Zubringerauto sogar nur wenige Minuten vor 12 Uhr vom Bahnhofplatz in Zürich ab. Was nicht hindert, das Abendessen an der Zwiidersee einzunehmen.

Wie sich Strahlen im Schnittpunkt schneiden, so treffen in der Schweiz die Linien von 11 Staaten zusammen (Belgien, Holland, England, Deutschland,

diert (also nicht nur reduziert!) muß sich für längere Strecken geradezu aufdrängen und immer mehr Reise in seinen Bann ziehen. Vom Verkehr gilt nun einmal der Grundsatz, daß das Schnellere der Feind des Schnellen ist. Damit sei fürwahr nichts gegen die Eisenbahn gesagt, die in weitaus den meisten Fällen für Strecken unter 200 Kilometer dem Flugzeug überlegen ist und trotz Flugverkehr wirtschaftlich immer besser gedeiht. - Aber auch der Frachtverkehr hat von 1927 auf 1928 den Sprung von 28000 kg auf

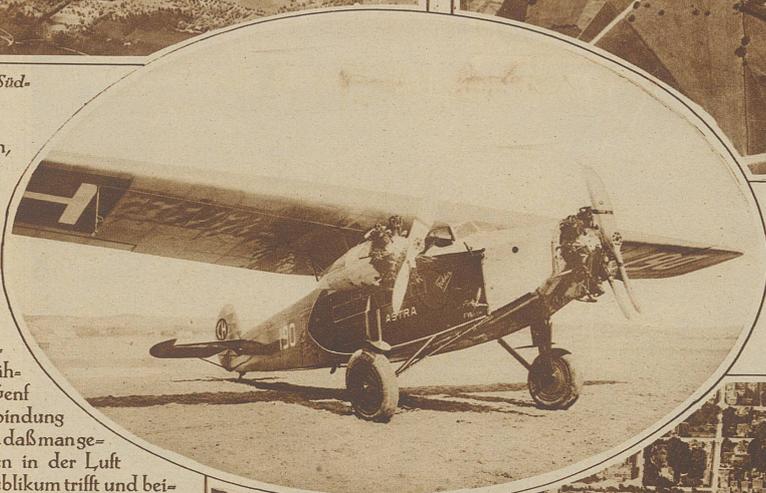


Hombrechtikon und Greifensee von Südwesten gesehen



Höngg und Affoltern aus 1500 m Höhe

Frankreich, Spanien, Schweden, Dänemark, Ungarn, Oesterreich, Tschechoslowakei), um Nord mit Süd und West mit Ost täglich rasch und friedlich zu verbinden. Die mit schweizerischen Flugzeugen besetzte Strecke Basel-Zürich-München-Wien darf füglich als Teilstück der Linie Westeuropa-Konstantinopel angesprochen werden, während Zürich-Genf und Basel-Genf in die europäische Nord-Südverbindung eingeschaltet sind. Kein Wunder, daß man gerade in der Schweiz hoch oben in der Luft immer ein sehr internationales Publikum trifft und beispielsweise die 10 Passagiere eines Handley-Page fünf Nationen vertreten können oder die nach München fliegende Junkermaschine Deutsche, Schweizer, Engländer, Ungarn und Schweden an Bord führt! Es gibt kein zweites Land in Europa mit so vortrefflichen und vielseitigen Luftverbindungen!



278000 kg gemacht. Modeartikel, leichte, aber hochwertige Stoffe, wie Seide, pharmazeutische Produkte, Edelmetalle, Früchte und holländische Blumen sind stark

Im Oval:

Neues Fokkerflugzeug mit 3 Motoren von je 220 PS.

Wer hätte diese Entwicklung noch im Jahre 1922 geahnt, als der Zivillflugverkehr es in der Schweiz auf ganze 122 Passagiere brachte! Innerhalb 6 Jahren ist diese Zahl auf mehr als den hundertunddreißigfachen Betrag gestiegen, nämlich 16150 Passagiere im Jahre 1928. Das sind nahezu 50% mehr, als 1927. In diesen Zahlen kommt zwar die internationale Bedeutung des schweizerischen Flugverkehrs ebenfalls zum Ausdruck. In noch viel höherem Maße aber belegen sie das zunehmende Vertrauen in die Flugsicherheit. Die Zeiten sind vorbei, wo im Volksmund fliegen gleichbedeutend war mit Selbstmordabsichten. Auch jene Meinung, die den Flug mit Sport identifizierte, kann heute nicht mehr bestehen. Ein Verkehrsmittel, das die kürzeste bisher mögliche Reisezeit direkt divi-



Bild nebenstehend: Zürich aus 800 m Höhe

an diesem Aufschwung beteiligt. U. a. war der Transitverkehr von Farbstoffen aus dem chemischen Industriebezirk von Ludwigshafen ziemlich lebhaft. Diese Chemikalien gingen vornehmlich nach Spanien. Die Briefsendungen stiegen von 46 000 kg auf 85 000 kg und die Gepäcksendungen erreichten 46 000 kg (27 000 kg im Jahre 1927). Nur der internationale Verkehr brachte diese gewaltigen Zunahmen, da erfahrungsgemäß auf den rein internen schweizerischen Strecken die Beförderung von Gütern und Briefen eine unbedeutende Rolle spielt. Dies, abgesehen von den Linien von Basel nach St. Gallen und Chaux-de-Fonds, wo gegenüber den ungünstigen Bahnverbindungen das rasche Postflugzeug auch auf kurzen Strecken Vorteile bietet. Ganz bestimmt wird das laufende Jahr der Verkehrsaviatik wieder einen Aufschwung bringen. Ob er freilich sich prozentual im gleichen Rahmen bewegt, wie von 1927 auf 1928, ist eine andere Frage. Der diesjährige Flugplan bringt gegenüber dem verflochtenen Jahr nur geringe Änderungen. Die Maschine für Barcelona startet nicht mehr von Genf,



Das Flugzeug als Frachttransportmittel

den zwanzigplätige Flugzeuge verwendet werden. Die Luftlinie nach Indien wird zunächst kaum einen nennenswerten Passagierverkehr bringen, wohl aber viel Post und Gepäck. Diese Tatsache veranlaßt das Einsetzen von größeren Maschinen, da ty-

zugsweise für Alpenflüge benötigt. Dieses Flugzeug ist derart gebaut, daß es beim Versagen eines Motors die gleiche Flughöhe beibehalten kann; was für Flüge in gebirgigen Gegenden außerordentlich wichtig ist. Der Flugzeugpark hat ferner eine Verminderung erfahren um einige ältere, fünfplätige Maschinen, die nach dem Ausland verkauft wurden.

Es ist nicht überflüssig, wieder einmal zu sagen, daß bei auch nur einigermaßen anständigem Wetter die Luftreise so ruhig ist wie die Fahrt im Eisenbahnwagen. Namentlich Frauen empfinden für längere Strecken, wie Zürich-Berlin, Zürich-Wien oder Basel-Amsterdam, die Luftlinie mit der Verkürzung der Reisezeit (und damit der starken Verminderung der Strapazen) als eine wahre Wohltat. Auf etlichen Strecken gehören längst die Hälfte aller Passagiere dem zarten Geschlecht an. Es muß auch wieder einmal betont werden, daß die Fälle von Luftkrankheit außerordentlich selten sind. Und noch auf einen Punkt möge hingewiesen sein: die Erde hat, vom Flugzeug aus gesehen, ein ganz neues Gesicht und bietet einen Anblick, der absolut verschieden ist von der Aussicht auf einem Berggipfel.

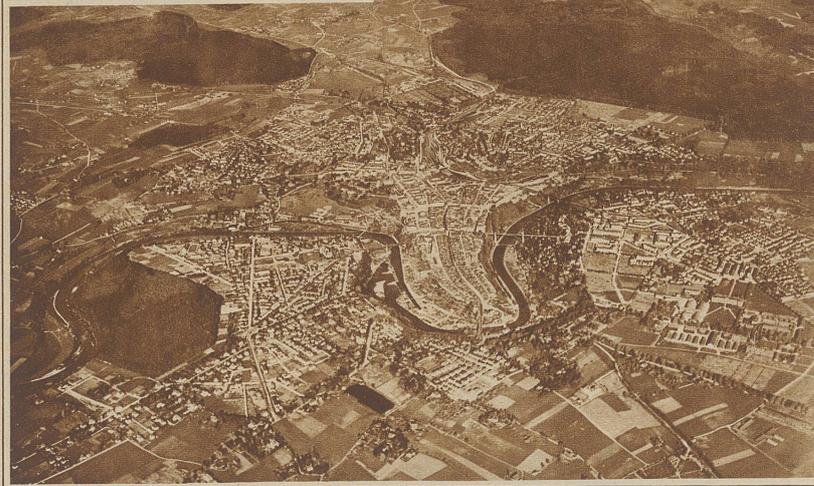
— «Willst Du nicht den Luftweg wählen?» Mit diesen Worten werben englische Plakate vornehm für den Flug. «Willst Du nicht einmal fliegen?» — möchte ich den Leser fragen. Fliegen heißt — von all den oberwähnten Errungenschaften abgesehen — eine der herrlichsten und zum Dienste am Menschtum geschaffenen Erfindungen kennen lernen. Fliegen ist die Verwirklichung eines jahrtausendalten Traumes. Und wer als Kabinengast hinaufsteigt in die Höhe, Flüsse, Berge, Wälder, Städte und Seen souverän überfliegt, merkt bald, daß dieser Traum schöner und sicherer verwirklicht wurde, als es sich Ikarus und alle seine Nachfolger, bis Lilienthal, erdachten.



Basel aus 800 m Höhe

sondern von Basel aus. Bern erhält Anschluß an das internationale Verkehrsnetz durch eine typische Touristenlinie, welche von Lausanne ausgeht und über Zürich, Konstanz, Innsbruck und Salzburg Wien erreicht. Der Luftexpress Zürich-Berlin macht eine Zwischenlandung in Stuttgart. Die interne Linie Lausanne-Biel-Zürich wurde unterdrückt. Dagegen wurde dem Flugplatz Biel die Konzession einer wöchentlich dreimaligen Bedienung durch eine Linie Bern-Biel-Basel gemacht.

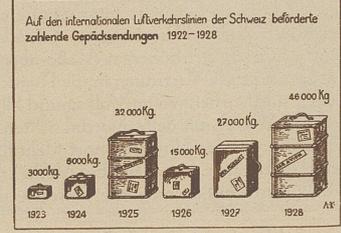
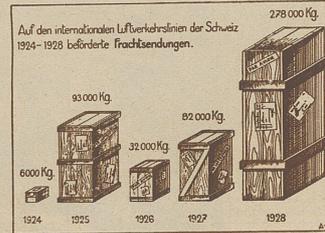
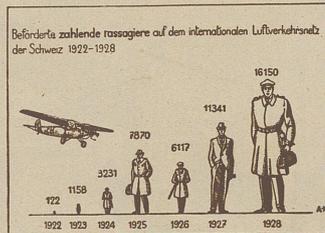
Die Bedeutung der Schweiz für den internationalen Luftverkehr wird ferner durch die Tatsache belegt, daß sie Transitland für den wöchentlich einmaligen Flug nach Indien ist, der am Ostersonntag eröffnet wurde und die Reise von London nach dem Gangesstrand auf 7 Tage reduziert. Eine neue Linie London-Basel ist allerdings zu diesem Zweck nicht geschaffen worden. Die praktische Lösung besteht vielmehr darin, daß an den Tagen der offiziellen Indienflüge für den Kurs nicht die obligaten vierzehnplätigen Handley-Page-Maschinen, son-



3000 m über Bern

pische Fracht-Linien zwischen England und der Schweiz noch nicht existieren. Der schweizerische Flugzeugpark wird ferner vermehrt um zwei Fokkerflugzeuge mit je 3 Motoren. Eines davon wird auf der sehr gut frequentierten Strecke Genf-Wien eingesetzt, um eine größere Geschwindigkeit als bisher zu erzielen. Das Zweite wird in den Dienst der Ad Astra gestellt und vor-

und zum Dienste am Menschtum geschaffenen Erfindungen kennen lernen. Fliegen ist die Verwirklichung eines jahrtausendalten Traumes. Und wer als Kabinengast hinaufsteigt in die Höhe, Flüsse, Berge, Wälder, Städte und Seen souverän überfliegt, merkt bald, daß dieser Traum schöner und sicherer verwirklicht wurde, als es sich Ikarus und alle seine Nachfolger, bis Lilienthal, erdachten.



Die Entwicklung des Luftverkehrs auf den internationalen Linien der Schweiz