

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 26 (1936)
Heft: 28

Artikel: Expressflüge mit der "Swissair"
Autor: Hess, Viktor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-645356>

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

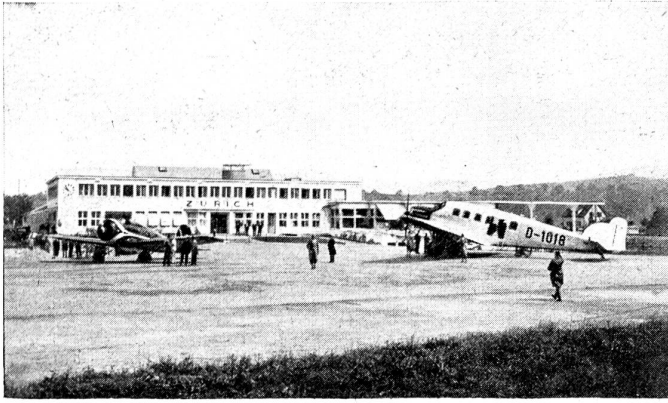
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 30.03.2025

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



Flugplatz Dübendorf-Zürich. Stationsgebäude.

Expressflüge mit der „Swissair“.

Von Viktor Hefz.

Zu den völkerverbindenden Mitteln gehört neben dem drahtlos gesprochenen Wort vor allen Dingen der Luftverkehr, welcher die Menschen der verschiedensten Länder ohne Schwierigkeiten miteinander verbindet ohne geringsten Zeitverlust. Um einen idealen Weltluftverkehr zu erlangen, müssen allerdings noch viele Hindernisse und Schwierigkeiten politischer und verwaltungstechnischer Art überwunden werden.

Was gestern noch eine Sensation bedeutete, gilt heute als Selbstverständlichkeit, mit der sich die Menschen monoton abfinden. Es ist längst kein Abenteuer mehr, sich hoch in die Lüfte zu erheben, um sich die Stadt, in der man lebt und schafft, deren Straßen man täglich durchwandert, einmal von oben zu beschauen. Das Fliegen ist zu einer einfachen und gar nicht kostspieligen Angelegenheit geworden. Aber wenn der Motor seine brausende Melodie zu singen anhebt, wenn der Propeller seine ersten Umdrehungen macht, schneller und immer schneller, so daß das Auge ihn nicht mehr wahrzunehmen vermag, und der metallene Riesenvogel über das Flugfeld dahinrollt, um aufzusteigen, sich in steilen Windungen die Luft zu erobern sucht, und wenn man tief hinunter sieht zur erdgebundenen Stadt mit ihren vielen spitzeibigen Dächern und Türmen, dann sieht sich das Ganze doch wiederum als Abenteuer an, und zwar keines der Technik mehr, dafür eines des Herzens, das in ungehemmten, raschen und freudigen Schlägen Begeisterung findet.

Weit und unermesslich groß ist das Blickfeld geworden. Ein seltener Jubel. Wie das Flugzeug so durch die Luftwellen dahinschießt, wie es hinsurrt, pfeilgeschwind, einfachen und leichten Handgriffen gehorchend und herrlich einsam schwebt in klarblauen Himmelshöhen. Wie hoch wird geflogen? Tausende von Metern und noch höher. Uebrigens kann man das am Höhenmesser ablesen, ganz genau, aber man sieht nicht hin. Es ist ja schließlich auch gleichgültig. Was vermögen Zahlen auszusprechen, wenn die Seele ob des gewaltigen Erlebnisses ergriffen in feierliche Andacht versinkt.

Das Flugwesen hat in den letzten Jahren einen Aufschwung genommen, der geradezu einzigartig ist. Unter dem Einfluß dieser Entwicklung sind die Distanzen von Land zu Land, von Erdteil zu Erdteil, auf ein Minimum gesunken. Heute überziehen die Fluglinien der internationalen Luftverkehrs-Gesellschaften die ganze Welt mit einem dichten Netz. Die „Swissair“ marschiert im Hinblick auf den modernen Stand ihres Flugzeugparks an der Spitze, sie hat

auf allen ausländischen Verkehrslinien ihre Schnellflugzeuge in Betrieb gesetzt.

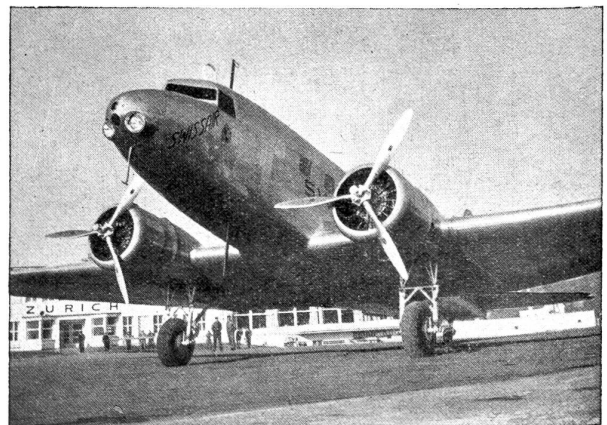
Großzügig wie die Luftreise selbst ist auch ihre Organisation. Von den vielen Aufgaben des Flughafenleiters sei hier nur das Wichtigste erwähnt, die gewissenhafte Abfertigung der startenden und landenden Flugzeuge und die sorgfältige Ueberwachung des Flugwetterdienstes. Bei dieser Dienststelle erhalten auch die Flugzeugführer regelmäßige Auskunft über die voraussichtliche Wetterlage auf ihrem Flug. Manchmal ergibt sich hierbei, daß nicht immer der gerade Flugkurs eingehalten werden kann, sondern notwendige Umwege gemacht werden müssen wegen starken Nebelgebieten, Wolkenlagerungen und dergleichen. Aber der Weltfahrplan wird auf die Minute eingehalten.

Menschen internationaler Herkunft drängen sich in der geräumigen Flugplatzhalle. Auto an Auto rollt heran und wird von flinken Boys in Empfang genommen. Eine freudige und zugleich ängstliche Erwartung, vermischt mit dem sensationslüsternen Gefühl der bevorstehenden Luftreise, schwebt auf den Gesichtern der Passagiere. Aber es herrscht kein unhöfliches Begegnen, kein Kämpfen um die Sitzplätze, denn jeder Passagier darf sicher sein, seinen Platz in der bequemen Luft-Limousine reserviert vorzufinden.

Im engen, verkehrstechnischen Kontakt mit den europäischen Luftverkehrs-Gesellschaften haben sich wertvolle Ergebnisse gezeigt, die zu verbesserten Luftverbindungen führten. Der Sommerflugbetrieb hat bereits begonnen und im Verkehr mit England benützt die „Swissair“ ihr bisheriges Kursflugzeug, welches von Zürich morgens 9 Uhr abfliegt und 12.50 Uhr in London eintrifft. Am gleichen Nachmittag verläßt das Flugzeug die englische Hauptstadt und ist um 17.25 Uhr wieder in Zürich. In Ergänzung dieser Expresslinie leitet die englische Gesellschaft Imperial Airways ihren Kurs nach der Schweiz ebenfalls direkt und nicht mehr über Paris. Auf diese Weise bestehen zwei Schnellflugkurse zwischen der Schweiz und England. Durch bequeme Fluganschlüsse über Paris wird der Wert dieser Verbindungen wesentlich erhöht.

Deutschland ist nach dem neuen Flugplan außerordentlich bequem zu erreichen. Je ein Flugzeug der „Swissair“ und der Deutschen Luft Hansa besorgen den Verkehr auf der Linie Zürich-Stuttgart-Halle-Leipzig-Berlin und zurück.

Sehr vorteilhaft erscheint die Verlängerung der Linie Deutschland-Genf-Spanien bis Madrid mit Anschluß an die tschechische Route Prag-München-Zürich-Genf nach Marseille.



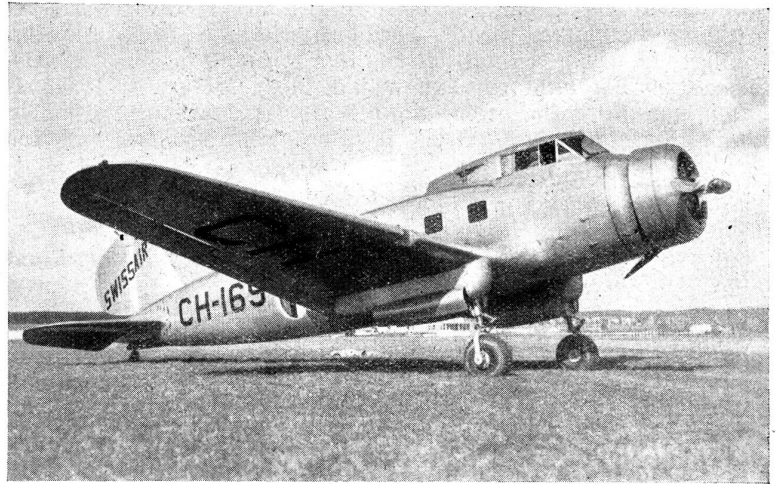
Vom Flugplatz Dübendorf-Zürich. Ein zweimotoriges Douglas-Flugzeug startbereit.

Eine besonders wertvolle Verbesserung nach dem Osten hat der Luftverkehr durch den Frühkurs auf der Strecke

Zürich-München-Wien erhalten, nachdem das Flugzeug schon um 10.55 Uhr morgens in Wien eintrifft, ist noch am gleichen Tag ein bequemer Anschluss nach allen Städten des Balkans möglich.

Eine großartige Errungenschaft für den schweizerischen Luftverkehr bildet noch der Alpenexpress Zürich-Mailand, welcher neben der raschen Verbindung mit dem Süden eine Luftreise von unvergleichlichen Schönheiten bietet.

Mit Beginn des Sommerflugplanes ist es den Luftpassagieren ermöglicht, von den schweizerischen Grenzflugplätzen Genf, Basel und Zürich aus mit komfortablen zweimotorigen Schnellflugzeugen bis in die Nähe der Touristenzentren durchzufliegen. Damit treten auch neuerdings die Fluggesellschaften Alpar (Bern, Lausanne, Genf, Wallis) und die Ostschweizerische Aero-Gesellschaft (Sankt Gallen, Bodenseegebiet und Appenzell) in den Dienst des inner-schweizerischen Schnell-Luftverkehrs.



Vom Flugplatz Dübendorf-Zürich. Einmotoriges Clark-Verkehrsflugzeug.

Oel und Weltmacht.

Von Heinrich Klever.

Die Motorisierung des Verkehrs und der Armeen, der Dieselmotor, die Einführung der Delfeuerung, vor allem in der Schifffahrt, haben den Bedarf an Mineralöl enorm und ins Unendliche gesteigert. Die jahrelange, schwer lastende Produktionsverfeinerung, durch den krisenhaften Verbrauchsrückgang verursacht, hatte diese Tatsache eine Zeit lang verhüllt. Heute, schon durch die leichte Belebung der Produktion, durch die Rüstungskonjunktur, zeigt sich klar die ganze Größe der Steigerung des Delweltbedarfes. Besonders die militärischen Bedarfe zeigen die Unabwendbarkeit einer mächtig erwachsenen Benzin- und Petroleumverföderung. Tank und Motorrad, Flugzeug und Automobil, motorisierte Artillerie und Kavallerie, dazu die Flotten, haben Del und Benzin zum wichtigsten Rüstungsmaterial erhoben und den Verbrauch in diesem Güterkreis unabsehbar erweitert. Und dieses wichtigste Material ist überwiegend doch nur außerhalb der größten Verbraucherstaaten greifbar. In Europa kann nur Rußland und etwa Rumänien den eigenen Delbedarf aus eigener Förderung decken. Polen dagegen ist infolge der größeren Erschöpfung seiner Gruben dazu schon nicht mehr fähig. Amerika und Asien sind die Weltquellen, aus denen alle übrigen Staaten ihren Bedarf schöpfen müssen. So ist es begreiflich, daß fast alle Staaten schon im Frieden dafür sorgen müssen, über große Delreserven für den Kriegsfall zu verfügen. Das begründet den ununterbrochenen Kampf um die Dellager, denn Del bedeutet bisher Macht und Herrschaftsgewalt, Widerstandsfähigkeit und Selbstbehauptung.

Weitschauende Männer hatten diesen Entwicklungsgang, wenn auch nicht klar vorausgesehen, so doch vorausgeahnt. Rodefeller — heute fast hundertjährig — hatte früh eine Monopolstellung des amerikanischen Petroleums angestrebt, nicht nur durch den Aufkauf aller, auch anderweitig erreichbarer Quellen, sondern vielmehr noch durch die Kartellierung aller erreichbaren Tankschiffe, wodurch die langsam heranwachsende Konkurrenz asiatischer, von England beschatteter Quellen (Irak, Persien) ausgeschaltet werden sollte. Erst Marcus Samuel, besonders nach seiner Verbindung mit Deterding, dem Leiter des Hauses August Reßler, im Weltbau der Royal-Dutch-Shell Company, vermochte es, gestützt auf umfassende Kredite des Hauses Rothschild und auf den mächtigen Quellenbesitz der Familie Reßler, die Welt Herrschaft Rodelfellers zu brechen. Doch rastlos gingen die wilden Kämpfe um die Delherrschaft weiter. Geld und Gold, Po-

litik, Kriege, Spionage und Agents provocateurs, Gift, Betrug, auch Mord, spielten ihre düstere Rolle in diesem Ringen, denn jedes neu aufgedeckte Delvorkommen war der Start eines neuen, bis zur Ruchlosigkeit gewalttätigen Wettrennens um die Macht, — mit allen Mitteln. Größte Spiele wurden und werden gespielt. Die Vorkommen von Del im Irak zum Beispiel bildeten Jahre hindurch nicht nur die Ursachen von blutigen Kriegen und langwierigen diplomatischen Aktionen, sie sind auch die Veranlassung geworden zu einer der größten bautechnischen Leistungen der neuesten Zeit, zur Schaffung der gewaltigen Röhrenanlagen, durch die das Del des Irak durch die Wüste unmittelbar bis an die Meeresküste geleitet wird. Auch die Frage der „Delfanktionen“ in Genf zeigte ebenso in ihren weiten und enormen Auswirkungen die große Bedeutung des Delbedarfes für die Machtstellung und Wehrfähigkeit, wie bis zum Weltkrieg das Streben einer Politik „Berlin-Bagdad“, hinter der Deutschland eigentlich das Streben zu den asiatischen Delgebieten verstand, auf die sein erwachsender Verbrauch und Bedarf so sehr hingewiesen war.

Das ist heute anders geworden. Der Kampf um die Delplätze bietet keine Aussicht mehr, alle großen Bedarfe befriedigen zu können. Zu große Ansprüche erwuchsen in den letzten Jahren. Dazu kam die monetäre Krise, die allgemeine Geld- und Devisennot, die Autarkie, die Kompensations-Wirtschaft. Die Wege des Weltverkehrs verstopften sich. Seine Linien zerbrachen oder verbogen sich. So blieben den Staaten, die nicht wie etwa Amerika, England, Rußland, Persien, Irak über ausreichende eigene Dellager verfügten, nur die Notwendigkeit, Ersatz zu schaffen. Ersatz! Ersatz, der im eigenen Hause hergestellt werden kann! Das Hydrierverfahren des deutschen Gelehrten Bergius, das heute in den Leunawerken der I. G. Farben praktisch angewendet wird, erzeugt aus Kohle, durch deren Verflüssigung, vollwertige Benzine, die bis zu 60 Prozent aus dem Materialbestand der Braunkohle herausgeholt werden. Deutschland, das seit Jahren die Benzineinfuhr zollpolitisch direkt erschwert, ist heute bereits in der Lage, seinen ganzen Rohölbedarf — den es devisenpolitisch durch Importe nicht beschaffen könnte — durch diese neuen Verfahren aus eigener Kohle zu erzeugen. Dazu kamen eine Reihe anderer Verfahren, die durch Verglühen aus Kohle Benzine holen; dann aber auch Anpassungen von tierischen und pflanzlichen Ölen und Gasen an den industriellen Antriebsbedarf. Ja, es wurde neuestens sogar Kohlenstaub zu unmittelbarer Kraftzeugung in Spezialmotoren herangezogen. Daß heute bereits Automobile mit Holzgasantrieb laufen und befriedigende Leistungen zeigen, ist bekannt.