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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 09.12.2025

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



Flugplatz Dübendorf-Zürich. Stationsgebäude.

# Expressflüge mit der "Swissair". Von Viktor Heß.

Ju 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 Weltlustverkehr zu erlangen,
müssen allerdings noch viele Sindernisse und Schwierigkeiten politischer und verwaltungstechnischer Art überwunden
werden.

Was gestern noch eine Sensation bedeutete, gilt heute als Selbstverständlickeit, 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, einsmal von oben zu beschauen. Das Fliegen ist zu einer einsfachen 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 innmer schneller, so daß das Auge ihn nicht mehr wahrzunchmen vermag, und der metallene Riesenvogel über das Flugseld dahinrollt, um aufzusteigen, sich in steilen Windungen die Luft zu erobern sucht, und wenn man ties hinunter sieht zur erdgebundenen Stadt mit ihren vielen schnigebeligen Dächern und Türmen, dann sieht sich das Ganze doch wiederum als Abenteuer an, und zwar keines der Technif mehr, dafür eines des Herzens, das in unsgehemmten, raschen und freudigen Schlägen Begeisterung findet.

Weit und unermeßlich groß ist das Blidfeld geworden. Ein seltener Jubel. Wie das Flugzeug so durch die Luft-wellen dahinschießt, wie es hinsurrt, pfeilgeschwind, einfachen und leichten Sandgriffen gehorchend und herrlich einsam schwebt in klarblauen Simmelshöhen. Wie hoch wird geflogen? Tausende von Metern und noch höher. Uebrigens kann man das am Söhenmesser 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 Aufsschwung 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. Seute überziehen die Fluglinien der internationalen Luftsverkehrs-Gesellschaften die ganze Welt mit einem dichten Netz. Die "Swihair" marschiert im Sinblid auf den mosdernen Stand ihres Flugzeugparks an der Spihe, sie hat

auf allen ausländischen Verkehrslinien ihre Schnellflugzeuge in Vetrieb gesetzt.

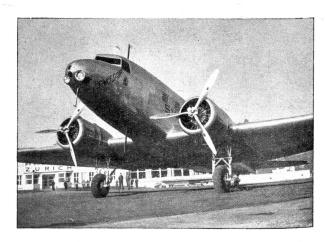
Großzügig wie die Luftreise selbst ist auch ihre Organisation. Bon den vielen Aufgaben des Flughafenleiters sei hier nur das Wichtigste erwähnt, die gewissenhafte Absertigung der startenden und landenden Flugzeuge und die sorgfältige Ueberwachung des Flugwetterdienstes. Bei dieser Dienststelle erhalten auch die Flugzeugführer regelmäßige Ausfunft über die voraussichtliche Wetterlage auf ihrem Flug. Manchmal ergibt sich hiebei, daß nicht immer der gerade Flugturs 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 Serkunft drängen sich in der geräumigen Flugplathalle. 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 herrschtkein unhöfliches Begegnen, kein Kämpfen um die Sityplähe, denn jeder Passagier darf sicher sein, seinen Plat in der beguemen Luft-Limousine reserviert vorzusinden.

Im engen, verkehrstechnischen Kontakt mit den europäischen Luftverkehrs-Gesellschaften haben sich wertvolle Ergebnisse gezeitigt, die zu verbesseren Luftverbindungen führten. Der Sommerflugbetrieb hat bereits begonnen und im Berkehr mit England benütt die "Swikair" ihr bisheriges Kursflugzeug, welches von Zürich morgens 9 Uhr abfliegt und 12.50 Uhr in London eintrifft. Am gleichen Nachmittag verläkt das Flugzeug die englische Hauptstadt und ist um 17.25 Uhr wieder in Zürich. In Ergänzung dieser Expreklinie leitet die englische Gesellschaft Imperial Airwans ihren Kurs nach der Schweiz ebenfalls direkt und nicht mehr über Paris. Auf diese Weise bestehen zwei Schnellsslugkurse zwischen der Schweiz und England. Durch bezueme Fluganschlüsse über Paris wird der Wert dieser Berbindungen wesentlich erhöht.

Deutschland ist nach dem neuen Flugplan außerordentlich bequem zu erreichen. Je ein Flugzeug der "Swißair" und der Deutschen Lufthansa besorgen den Verkehr auf der Linie Zürich=Stuttgart=Halle=Leipzig=Berlin und zurück.

Sehr vorteilhaft erscheint die Berlängerung der Linie Deutschland-Genf-Spanien bis Madrid mit Anschluß an die tscheckliche Route Brag-München-Zürich-Genf nach Marseille.

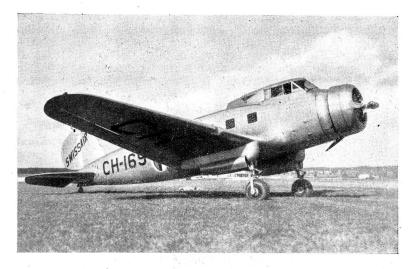


Vom Flugplatz Dübendorf-Zürich. Ein zweimotoriges Douglas-Flugzeug startbereit.

Eine besonders wertvolle Berbesserung nach dem Osten hat der Luftverkehr durch den Frühkurs auf der Strede Zürich-Wünchen-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 schweiszerischen Luftverkehr bildet noch der Alpenexpreß Zürichs Mailand, welcher neben der raschen Berschindung mit dem Süden eine Luftreise von unsvergleichlichen Schönheiten bietet.

Mit Beginn des Sommerflugplanes ist es den Luftpasiagieren ermöglicht, von den schweizerischen Grenzflugplätzen Genf, Basel und Zürich aus mit komfortablen zweimotorigen Schnellflugzeugen bis in die Nähe der Touristenzentren durchzustliegen. Damit treten auch neuerdings die Fluggesellschaften Alpar (Bern, Lausanne, Genf, Wallis) und die Ostschweizerische AerosGesellschaft (Sankt Gallen, Bodensegebiet und Appenzell) in den Dienst des innerschweizerischen Schnellsuftverkehrs.



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 Schiffahrt, haben den Bedarf an Mineralöl enorm und ins Unendliche gesteigert. Die jahrelange, schwer lastende Produktionsverkleinerung, durch den krisenhaften Verbrauchs= rüdgang verursacht, hatte diese Tatsache eine Zeit lang verhüllt. Seute, schon durch die leichte Belebung der Broduktion, durch die Rüstungskonjunktur, zeigt sich klar die ganze Größe der Steigerung des Delweltbedarfes. Beson= ders die militärischen Bedarfe zeigen die Unabwendbarkeit einer mächtig erwachsenen Benzin= und Petroleumversorgung. Tank und Motorrad, Flugzeug und Automobil, motorisierte Artillerie und Kavallerie, dazu die Flotten, haben Del und Benzin zum wichtigsten Rüstungsmaterial erhoben und den Berbrauch in diesem Güterfreis unabsehbar erweitert. Und dieses wichtigste Material ist überwiegend doch nur außer= halb der größten Verbraucherstaaten greifbar. In Europa fann nur Rußland und etwa Rumänien den eigenen Delbedarf aus eigener Förderung deden. Polen dagegen ift infolge der größeren Erschöpftheit seiner Gruben dazu schon nicht mehr fähig. Amerika und Asien sind die Weltquellen, aus denen alle übrigen Staaten ihren Bedarf schöpfen mussen. So ist es begreiflich, daß fast alle Staaten schon im Frieden dafür sorgen mussen, über große Delreserven für den Kriegsfall zu verfügen. Das begründet den unun= terbrochenen Rampf um die Dellager, denn Del bedeutet bisher Macht und Herrschgewalt, Widerstandsfähigkeit und Selbstbehauptung.

Weitschauende Männer hatten diesen Entwidlungsgang, wenn auch nicht klar vorausgesehen, so doch vorausgeahnt. Rodefeller — heute fast hundertjährig — hatte früh eine Monopolstellung des amerikanischen Betroleums 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 Keßler, im Weltbau der Royal-Dutch-Shell Compann, vermochte es, gestüht auf umfassend Rredite des Hauses Rothschild und auf den mächtigen Quellenbesitz der Familie Keßler, die Weltherrschaft Rockesellers zu brechen. Doch rastlos gingen die wilden Kämpfe um die Oelherrschaft weiter. Geld und Gold, Pos

litif, Rriege, Spionage und Agents provocateurs, List, Betrug, auch Mord, spielten ihre düstere Rolle in diesem Ringen, denn jedes neu aufgedecte Delvorkommen war der Start eines neuen, bis zur Ruchlosigkeit gewaltkätigen Wett-rennens um die Macht, — mit allen Mitteln. Größte 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 Beranlassung 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 "Delsanktionen" in Genf zeigte ebenso in ihren weiten und enormen Auswirfungen die große Bedeutung des Delbe= darfes für die Machtstellung und Wehrfähigkeit, wie bis zum Weltkrieg das Streben einer Politik "Berlin-Bagdad", hinter der Deutschland eigentlich das Streben zu den asiati= schen Delgebieten verstand, auf die sein erwachsender Ber= brauch und Bedarf so sehr hingewiesen war.

Das ist heute anders geworden. Der Kampf um die Delpläße bietet feine Aussicht mehr, alle großen Bedarfe befriedigen zu können. Zu große Ansprüche erwuchsen in den letten Jahren. Dazu kam die monetare Rrise, die allge= meine Geld= und Devisennot, die Autarkie, die Kompensations=Wirtschaft. Die Wege des Weltverkehrs verstopsten sich. Seine Linien zerbrachen oder verbogen sich. So blieb ben Staaten, die nicht wie etwa Amerika, England, Rußland, Persien, Irak über ausreichende eigene Dellager ver= fügten, nur die Notwendigkeit, Ersatz zu schaffen. Ersatz! Ersatz, der im eigenen Sause hergestellt werden kann! Das Hydrierverfahren des deutschen Gelehrten Bergius, das heute in den Leunawerken der 3. G. Farben praktisch angewendet wird, erzeugt aus Kohle, durch deren Berflüssigung, volls wertige Benzine, die bis zu 60 Prozent aus dem Materials bestand 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 fonnte - durch diese neuen Verfahren aus eigener Rohle zu erzeugen. Dazu kamen eine Reihe anderer Berfahren, die durch Berglühen aus Rohle Benzine holen; dann aber auch Anpassungen von tierischen und pflanzlichen Delen und Gasen an den industriellen Antriebsbedarf. Ja, es wurde neuestens sogar Rohlenstaub zu unmittelbarer Kraftzeugung in Spezial= motoren herangezogen. Daß heute bereits Automobile mit Holzgasantrieb laufen und befriedigende Leistungen zeigen, ist bekannt.