

<b>Zeitschrift:</b>	Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse
<b>Herausgeber:</b>	Verein Schweizerischer Geographieleher
<b>Band:</b>	5 (1928)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Flugverkehr
<b>Autor:</b>	O.F.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-7268">https://doi.org/10.5169/seals-7268</a>

### 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:** 30.12.2025

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

worden ist, einen Ausländer vorziehen konnte, wie diese Wahl zustande gekommen ist.

Es hält wohl nicht schwer anzunehmen, dass der Vorschlag von Hrn. Machatschek ausgegangen ist; denn dieser hat ein Interesse daran, Herrn Lehmann einen neuen Wirkungskreis zu verschaffen. Dagegen hält es schwer zu glauben, dass der schweizerische Schulrat sich nur von Hrn. Machatschek habe beraten lassen und nicht vorher auch bei schweizerischen, in diesen Fragen kompetenten Persönlichkeiten Erkundigungen über die Schweizer Geographen, die für die Besetzung der Stelle hätten in Frage kommen können, eingezogen habe. — Die Frage ist die, welche Stellung haben diese kompetenten Persönlichkeiten eingenommen? Wir haben hierüber nur Vermutungen und Annahmen. Aber die Schlüsse, die sich aus diesen Annahmen ergeben, sind ausserordentlich bemühend! — Die jüngeren Schweizer Geographen sind um mehr als eine Enttäuschung reicher geworden.

F. N.

### Flugverkehr.

Der Chef des Zivil-Luftverkehrs in Dübendorf bei Zürich, Herr Hptm. Bethge, hatte die Freundlichkeit, auf unser Ansuchen hin aus den Aufzeichnungen des Flugplatzes die nachfolgende Zusammenstellung zu berechnen:

Uebersicht über die mittlere Flugdauer in Minuten auf den Strecken *Genf-Zürich-München*, Mai—September 1927.

	Mai	Juni	Juli	August	September
Zürich—Lausanne	89 (24)	100 (26)	100 (25)	99 (20)	104 (25)
Lausanne—Zürich	87 (25)	79 (23)	87 (26)	83 (23)	85 (22)
Zürich—München	101 (26)	93 (26)	96 (26)	96 (27)	95 (27)
München—Zürich	111 (26)	120 (27)	114 (26)	120 (27)	118 (27)

(..) = Anzahl der Flüge.

#### Jahresdurchschnitt :

Zürich-Lausanne	98 Minuten
Lausanne-Zürich	84 »
Zürich-München	96 »
München-Zürich	116 »

Am 14. Februar 1928 legte das Kursflugzeug die rund 260 km lange Strecke Zürich—München in 66 Minuten zurück, was einer Stundengeschwindigkeit von etwa 236 km entspricht.

Der Vergleich der Zahlen für die beiden Flugrichtungen illustriert ausgezeichnet den Einfluss des vorherrschenden W.- und SW.-Windes. Auch die Rekordleistung vom 14. Februar dieses Jahres war nur bei kräftigem Rückenwind möglich. Gewiss sind die Flugzeiten nicht streng vergleichbar, da die Fluglinie leichten Aenderungen unterliegt. Abflug und Landung drehen üblicherweise gegen die Windrichtung; Nebel, Wolken, Regen drängen bisweilen den Piloten von der Geraden ab und wirken auch auf die Wahl der geeigneten Flughöhe ein. Trotz solcher Schwankungen finden wir in den *Durchschnittswerten* den klaren Ausdruck für wohlbekannte klimatische Verhältnisse unseres Landes. O. F.