

Schweizerisches Luftverkehrswesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41722>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tabelle I. Einfuhr von Maschinen und Automobilen in t.

Maschinengattung	1913	1924	1925	1926
	t	t	t	t
Dampf- und andere Kessel	3067	1955	2575	2437
Dampf- und elektrische Lokomotiven	216	41	47	189
Spinnereimaschinen	1568	1430	1388	719
Webereimaschinen	610	497	386	394
Strick- und Wirkmaschinen	114	464	296	396
Stickereimaschinen	822	8	7	1
Nähmaschinen	1117	897	785	868
Maschinen für Buchdruck usw.	1048	1018	1014	907
Ackergeräte und landw. Maschinen	3517	2116	2337	2957
Dynamo-elektrische Maschinen usw.	751	585	369	410
Papiermaschinen	1290	904	1401	1110
Wasserkraftmaschinen	394	426	1122	426
Dampfmaschinen und Dampfturbinen	763	350	323	146
Verbrennungs-Kraftmotoren	192	432	632	595
Werkzeugmaschinen	3867	3636	4210	3451
Maschinen f. Nahrungsmittelfabrikation	1358	979	791	772
Ziegeleimaschinen usw.	2070	617	883	1104
Uebrige Maschinen aller Art	7748	5044	8070	5526
Automobile	1095	7173	9143	11938
Totaleinfuhr	31391	28572	35779	34346

Tabelle II. Ausfuhr von Maschinen und Automobilen in t.

Maschinengattung	1913	1924	1925	1926
	t	t	t	t
Dampf- und andere Kessel	2111	1996	1924	1848
Dampf- und elektrische Lokomotiven	979	3786	3575	6974
Spinnereimaschinen	1305	1905	2622	2713
Webereimaschinen	6684	5308	8250	7520
Strick- und Wirkmaschinen	311	1078	974	777
Stickereimaschinen	1901	1496	566	963
Maschinen für Buchdruck usw.	423	1104	1406	1189
Ackergeräte und landw. Maschinen	715	498	604	651
Dynamo-elektrische Maschinen usw.	7936	6223	7559	7649
Papiermaschinen	174	535	737	683
Müllereimaschinen	6970	4297	3810	4408
Wasserkraftmaschinen	4939	3468	3560	3617
Dampfmaschinen und Dampfturbinen	5595	4289	4043	5431
Verbrennungs-Kraftmotoren	6372	6862	9902	4716
Werkzeugmaschinen	979	2853	2898	2005
Maschinen f. Nahrungsmittelfabrikation	2411	2272	3137	3177
Ziegeleimaschinen usw.	631	831	986	931
Uebrige Maschinen aller Art	4016	2621	2731	3036
Automobile	2215	852	898	671
Totalausfuhr	56667	52274	60182	58964

Tabelle III. Einfuhr von Rohmaterialien in 1000 t.

	1913	1924	1925	1926
Brennmaterial:				
Steinkohlen	1969	1694	1721	1639
Koks	439	437	470	494
Briketts	968	434	509	532
Eisen:				
Roheisen und Rohstahl	123	123	130	124
Halbfabrikate: Rund-, Flach- und Façoneisen, Eisenblech	129	103	109	139
Grauguss	9,5	7,1	7,6	7,8
Uebrige Metalle:				
Kupfer in Barren, Altkupfer	2,8	12,4	9,7	9,6
Halbfabrikate aus Kupfer: Stangen, Blech, Röhren, Draht	9,0	4,5	5,0	4,6
Zinn in Barren usw.	1,4	1,4	1,6	1,4
Roh vorgearbeitete Maschinenteile	7,2	3,2	3,5	2,8

schärft. Zu der für die Zukunft noch herrschenden grossen Unsicherheit tragen natürlich die noch unstablen Währungsverhältnisse wesentlich bei.

Auf die wichtigsten Länder entfallen von Einfuhr und Ausfuhr die folgenden Anteile: *Einfuhr*: Deutschland 28,6% (1924: 33,5%) [1913: 70,3%]; Frankreich 22,8% (22,3%) [12,7%]; Italien 14,4% (13,9%) [2,9%]; England 4,32% (5,6%) [4,9%]. *Ausfuhr*: Frankreich 13,8% (16,7%) [29,1%]; Südamerika 11,0% (9,7%) [8,2%]; Deutschland 10,2% (11,3%) [16,3%]; Italien 10,0% (11,5%) [8,9%]; England 9,0% (8,4%) [4,9%]; Spanien 6,2% (5,9%) [5,3%].

Die Tabelle III gibt noch eine vergleichende Uebersicht über den Bezug der Schweiz an Rohmaterialien (einschliesslich Brennstoffen) und Hilfstoffen.

Schweizerisches Luftverkehrswesen.

Nach dem Geschäftsbericht der Eisenbahnabteilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements für das Jahr 1926 belief sich in der Schweiz Ende 1926 der Bestand an immatrikulierten Flugzeugen auf 32 gegenüber 38 zu Ende des Vorjahre. Neu zugelassen wurden während des Jahres 10 Flugzeuge, dagegen 16 gestrichen.

Die technische Kontrolle wurde weiter ausgebaut, unter Beziehung von Privatexperten.

Der Flugwetterdienst erfuhr eine Ergänzung durch eine besondere Organisation von Wetterwarnungen. Auf Grund internationaler Vereinbarungen ist der Flugwetterdienst nun derart ausgebaut, dass der Uebergang der Leitung vom Luftamt an die Meteorologische Zentralanstalt ins Auge gefasst werden muss.

Das internationale Luftverkehrsnetz der Schweiz setzte sich im Jahre 1926 aus folgenden Strecken zusammen: 1. Genf-Lausanne-Zürich (Ad Astra); 2. Zürich-München-Wien-Budapest (Deutsche Luft Hansa); 3. Zürich-Stuttgart-Erfurt-Halle-Berlin (Deutsche Luft Hansa); 4. Zürich-Stuttgart (-Frankfurt-Hannover-Hamburg) (Ad Astra); 5. Basel-Stuttgart (-Berlin) (Balair und Luft Hansa); 6. Zürich-Basel-Paris-London (Imperial Airways); 7. Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Düsseldorf-Amsterdam (Deutsche Luft Hansa); 8. Frankfurt-Karlsruhe-Basel (Balair); 9. Basel-La Chaux-de-Fonds (Balair), Versuchsbetrieb; 10. Basel-Genf-Lyon (-Marseille) (Balair); 11. Basel-Zürich (-München-Wien) (Balair), kurzer Versuchsbetrieb; 12. Genf-Lyon-Paris-London (Air Union); 13. Basel-Lausanne-Genf (Balair), nur im Oktober; 14. Basel-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt (Deutsche Luft Hansa), Winterdienst. Trotz der schlechten Witterungsverhältnisse des Vorsommers ist die Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Linienbetriebes in bemerkenswerter Weise verbessert worden. Im Vergleich zum Vorjahr stieg während der Hauptsaison die durchschnittliche Regelmässigkeit aller Linien von 88,9% auf 96% und die Pünktlichkeit von 61,4% auf 80,6%. Einzelne Linien erreichten 99 bis 100% Regelmässigkeit.

Die Tätigkeit der nationalen Zivilluftfahrt (7 Luftverkehrslinien, sowie schweizerischer Anteil an einer Gemeinschaftslinie, ferner Flugschulen, Luftphotographie, Sport- und Gelegenheitsflüge usw.) ergab im Jahre 1926 6270 (1925: 4019) Flüge, 3811 (1925: 2357) Flugstunden und 424 300 (1925: 273 400) Flugkilometer. Dazu kommen 6 fremde Linien (sowie der Anteil an einer Gemeinschaftslinie) nach der Schweiz mit total 1887 Flügen, 2930 Flugstunden und 369 200 Flugkilometern.

Zur Ergänzung dieser Zahlen entnehmen wir dem im letzten Band erwähnten Jahrbuch der Schweizer Aero-Revue die folgenden Zahlen über die Frequenz in den schweizerischen Zollflugplätzen im Jahre 1926:

Flugplatz	Abflüge u. Ankünfte	Passagiere	Post kg	Fracht- und Uebergepäck kg
Zürich-Dübendorf	ab 728	2249	10 965	12 416
	an 721	2203	2 125	9 762
Basel-Birsfelden	ab 954	1367	8 179	12 958
	an 943	1518	4 677	19 716
Genève-Cointrin	ab 497	666	3 961	1 395
	an 497	665	5 759	1 665
Lausanne-Blécherette	ab 291	638	4 062	763
	an 295	658	6 381	829

Sowohl auf den Linien schweizerischer wie ausländischer Unternehmungen ereignete sich im Berichtjahr kein Unfall, der nachteilige Folgen für die Insassen der Luftfahrzeuge gehabt hätte. Im übrigen Flugbetrieb fand ein Unfall statt, wobei der Pilot und vier Passagiere leicht verletzt wurden.