

SCHWEIZERISCHE ZIVILLUFTFAHRT UND FLUGPLATZ DÜBENDORF IM JAHRE 1931

In Heft 1/1930 dieser Zeitschrift ist zuletzt über das zivile Flugwesen ausführlich berichtet worden. Dieses jüngste Verkehrsmittel hat seither weitere bedeutende Fortschritte gemacht, die ihren Ausdruck nicht nur in der vermehrten Zahl von Flügen und zurückgelegten Flugkilometern, sowie in den gewaltig gestiegenen Frequenzziffern, sondern auch in den zahlreichen Verbesserungen der technischen Organisation finden. Es geht dies aus der nachfolgenden Statistik des Eidgenössischen Luftamtes hervor, die die Leistungen der gesamten schweizerischen Zivilluftfahrt in den letzten vier Jahren, einschließlich des internationalen Luftverkehrs, soweit er die Schweiz berührt, umfaßt.

Nationales Zivilflugwesen und internationaler Luftverkehr der Schweiz 1928 bis 1931

Jahre	Anzahl der Flüge	Flug-Stunden	Flug-Kilometer	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Übergepäck kg
1928	18 845	13 596	1 769 800	31 001	85 200	278 500	46 400
1929	28 062	14 810	1 967 080	42 050	102 950	334 390	48 220
1930	31 008	16 868	2 315 500	45 756	167 469	372 558	54 757
1931	41 181	21 001	3 016 700	51 080	251 410	474 157	60 704

Aus dieser Statistik ist ersichtlich, daß die Entwicklung der Jahre 1930 zu 1931 ähnlich sprunghaft nach oben erfolgte, wie dies schon 1928 zu 1929 war. Neben dem Linienverkehr, dessen Frequenz an Passagieren, Post, Fracht und Gepäck in normalen Kurven sich aufwärts bewegt, ist es neuerdings vor allem die Privatluftfahrt, die in diesen Jahren in allen Teilen des Landes einen unerwarteten Aufschwung nahm. Wir verstehen darunter die flugsportliche Betätigung von Privatflugzeugbesitzern, sowie der Mitglieder des Aero-Club der Schweiz. Die Mehrzahl der Sektionen des Ae.C.S. unterhalten eigene Fliegerschulen und stellen die Clubflugzeuge den Mitgliedern mietweise zur Verfügung. Da der Club damit nur ideale Zwecke verfolgt und der Schüler resp. Mieter des Flugzeuges dem Verein lediglich die Selbstkosten vergütet, ist das Fliegen für Privatpersonen nun bedeutend billiger geworden. So stieg die Zahl der

ausgeführten Flüge im Vereinsschulbetrieb von 4231 im Jahre 1928 auf 14062 pro 1931, während umgekehrt die Flugzahl der gewerbsmäßigen Flugschulen von 2211 auf 54 in der entsprechenden Epoche zurückging.

Was nun den Zivilflugplatz Zürich-Dübendorf anbelangt, so läßt sich auch hier eine analoge Entwicklung der Privatluftfahrt feststellen.

Schul- und Trainingsflüge in Dübendorf 1927 bis 1931

Jahre	Flüge	Flugstunden	Erteilte Brevets
1927	1158	163	1
1928	5103	838	8
1929	6714	1013	13
1930	5497	887	12
1931	10259	2227	23

Nach einem leichten Rückschlag im Jahre 1930 setzte diese rein auf privater Initiative beruhende sportlich-touristische Bewegung mit neuem Schwung ein und stellte sich damit weitaus an die Spitze sämtlicher schweizerischer Zivilflugplätze.

Die Entwicklung des Luftverkehrs unterliegt nach wie vor den mannigfaltigen Einflüssen der jeweils herrschenden wirtschaftlichen und politischen Konstellation unseres Kontinents. Für die Schweiz und damit auch für Zürich scheint sich jedoch eine gewisse Stabilität im Linienprogramm zu ergeben, indem die Hauptstränge in den Richtungen München-Wien, Stuttgart-Berlin, Basel-Paris-London und Bern-Genf das eigentliche, alljährlich wiederkehrende Hauptnetz darstellen. Für Zürich verbleibt als wichtige Ergänzung vor allem eine Alpenlinie in der Richtung Mailand-Rom übrig, deren bisheriges Nichtzustandekommen offenbar nur auf militärpolitische Momente zurückzuführen ist. In dieser Hinsicht hat München bereits durch drei Alpenlinien (in den Richtungen nach Venedig, Mailand-Rom und Innsbruck-Bozen-Trient) einen gewaltigen Vorsprung. Ein weiteres wichtiges Postulat ist der allmähliche Ausbau der Verkehrsdauer resp. Flugsaison, deren Hauptepoche gegenwärtig immer noch auf die sechs Sommer/Herbst-Monate Mai bis Oktober beschränkt ist.

Zürcher Luftverkehr 1928 bis 1931 (einschl. Transitverkehr)

Jahre	Abflüge von Zürich 1)				Ankünfte in Zürich 1)			
	Flugzeuge	Passagiere 2)	Post kg	Fracht kg 3)	Flugzeuge	Passagiere 2)	Post kg	Fracht kg 3)
1928	1705	3638	20 982	41 803	1675	3640	14 427	33 618
1929	1766	3237	24 085	31 681	1750	3310	10 076	31 483
1930	1364	2801	31 986	15 752	1234	2763	7 420	24 478
1931	1512	4038	30 916	28 427	1517	3870	9 688	35 992

1) Regelmäßiger Linienverkehr — 2) Zahlende Passagiere — 3) Zahlende Fracht

Wenn die Anzahl der den Flugplatz Dübendorf im Jahre 1931 anfliegenden Linienflugzeuge geringer war als 1929, so weist dies keineswegs auf einen Rückschritt hin, sondern zeugt von einer nach der ersten Versuchsepoche durchaus erwünschten Konzentration des Verkehrs. Die Passagier- und Frachtfrequenz, sowie die ankommende Postmenge erlitt 1930 gegenüber 1929 einen Rückschlag; die Ursachen davon sind im schlechten Wetter der Sommermonate, bezw. im Wegfall der schweizerisch-holländischen Linie Zürich-Basel-Brüssel-Amsterdam zu finden. Trotz der noch ungünstigeren Verhältnisse im Sommer 1931 (schlechtes Wetter, deutsche Ausreisesteuer und beginnende Wirtschaftskrise) sind die guten Frequenzresultate von 1928 in diesem Jahre bei den Passagieren, der abfliegenden Post und der ankommenden Fracht zum Teil bedeutend überschritten worden.

Linienverkehr des Flugplatzes Zürich-Dübendorf 1931

(Summe der Ankünfte und Abflüge)

Strecken von und nach	Flüge	Zahlende Passagiere	Post kg	Fracht kg	Übergepäck kg
Genf	399	906	2870,87	3 707,4	1765
München-Wien	400	1461	7279,38	10 016,4	4694
Basel	197	372	1203,75	959,7	204
München-Prag	204	296	3109,71	3 865,4	943
Stuttgart-Berlin . . .	308	1351	8724,34	17 604,5	2693
Bern	291	720	237,59	709,4	422
Stuttgart-Frankfurt .	283	510	1645,24	1 998,7	1054
Basel-Paris-London 1)	254	1061	4353,67	11 557,1	1730
Basel-Paris	312	1023	1483,60	13 410,7	1066
St. Gallen	305	164	2) 9696,80	589,3	15
Luzern	76	44	—	—	25
Zusammen	3029	7908	40604,95	64 418,6	14611

1) Englischer Kurs — 2) Vorwiegend Zeitungstransporte

Aus vorstehender Tabelle sind Leistungen und Frequenz der 1931 von Dübendorf ausstrahlenden Linien ersichtlich. Das wichtigste Ereignis dieses Jahres war die Eröffnung eines zweiten Tageskurses nach Paris, an welchem nun auch unser nationales Unternehmen «Swissair» beteiligt ist, während bisher die schweizerischen Kurse vorherrschend nach dem Osten und Norden orientiert waren. Dieser neue Kurs hat sich überraschend gut eingeführt. Weiterhin ist die Fortsetzung der internationalen Linie von Berlin-Stuttgart über Zürich hinaus nach Bern zu erwähnen. Vergleicht man die Frequenz der einzelnen Strecken mit derjenigen des Vorjahres, so kann allgemein gesagt werden, daß der Verkehr nach dem Osten etwas abgenommen, hingegen nach Westen und Nordwesten merklich zugenommen hat. Die Anzahl der Passagiere nach London stieg von 103 auf 167, nach Paris von 121 auf 331, nach Stuttgart von 302 auf 439, nach Bern von 161 auf 368 und nach Basel von 293 auf 802 (die Folge der Einführung stark verbilligter Retourtaxen). Die Frachtmenge Richtung London stieg von 5,36 Tonnen auf 12,26 Tonnen und diejenige von Paris nach Zürich von 1,59 auf 7,25 Tonnen. Durch große Goldsendungen im September und Oktober hat der Wert der Handelsgüter gewaltig zugenommen; er betrug für die Ein- und Ausfuhr rund 14,8 Millionen, gegenüber knapp 2 Millionen im Vorjahre.

Der vorbildlich ausgearbeitete Jahresbericht der Direktion des Zivilflugplatzes Zürich gibt auch ein anschauliches Bild über den Umfang des Transitverkehrs, Angaben, die wir in den Statistiken der anderen schweizerischen Flugplätze leider gänzlich vermissen. Die Gesamtzahlen setzen sich dort lediglich aus den Summen der ankommenden und abfliegenden Passagiere, Frachtmengen usw. zusammen, so daß z. B. ein transitierender Fluggast doppelt gezählt wird. Aus der Zürcher Statistik ist hingegen der vom Flugplatz Dübendorf selbst alimentierte Verkehr ersichtlich.

Eigen- und Transitverkehr des Flugplatzes Zürich 1931

Verkehr	Zahlende Passagiere	Post kg	Zahlende Fracht kg	Zahlendes Gepäck kg
Ausgang ab Zürich . . .	3595	29 015	22 824	5252
Eingang bis Zürich . . .	3427	7 787	30 390	5801
Transitverkehr, absolut .	443	1 902	5 603	1779
Transitverkehr, Prozent .	6,3	5,1	13,9	16,0

Wir sehen daraus, in welchem bedeutendem Umfang Zürich das seinen Flugplatz berührende Liniennetz selbst alimentiert. Von 634 Passagieren, die auf der Berliner Linie von Zürich nach Stuttgart flogen, waren 65 Transitpassagiere von Bern, umgekehrt sind von 717 Passagieren Stuttgart-Zürich 52 weiter nach Bern geflogen. Von 137 Passagieren auf der Etappe Zürich-München(-Prag) kamen nur 30 von Basel, umgekehrt sind von 159 Passagieren von München 20 in Zürich weiter nach Basel gereist.

Zum Verkehr außerhalb der Linien gehören auch die «Sonderflüge». Es sind dies Flüge, die zum Teil privaten, zum Teil kommerziellen Charakter tragen, wobei Dübendorf Ausgangspunkt oder Ziel der Reise ist. Hier figurieren vor allem auch fremde Touristen, die mit ihren eigenen oder gemieteten Flugzeugen sich längere oder kürzere Zeit in Zürich-Dübendorf aufhielten.

Sonderflüge ab und nach Zürich 1928 bis 1931

Jahr	Flüge	Zahlende und nicht-zahlende Passagiere
1928	223	169
1929	386	455
1930	553	448
1931	1012	901

In die letzte Verkehrskategorie fällt die kommerzielle Flugtouristik und Luftphotographie, mit Dübendorf als Ausgangs- und Endpunkt des Fluges. Hierunter sind vor allem die Rund- und Alpenflüge zu zählen, für welche Zürich das schweizerische Hauptzentrum ist.

Kommerzielle Rund-, Alpen- und Photoflüge ab Dübendorf 1928 bis 1931

Jahre	Flüge	Zahlende Passagiere
1928	164	779
1929	312	2017
1930	371	2588
1931	576	3630

Die starke Zunahme dieser Touristikflüge im Berichtsjahre ist namentlich auf den ausgezeichneten Verlauf des Flugtages vom 5. Juli, auf die populären Alpenflüge der «Swissair» nach dem Tödi zurückzuführen.

Am 14. September 1930 wurde das vom Kanton Zürich gestellte Kreditbegehren von 3,6 Millionen Franken für die Hochbauten auf dem kantonseigenen Flugplatz bei Dübendorf-Wangen durch das

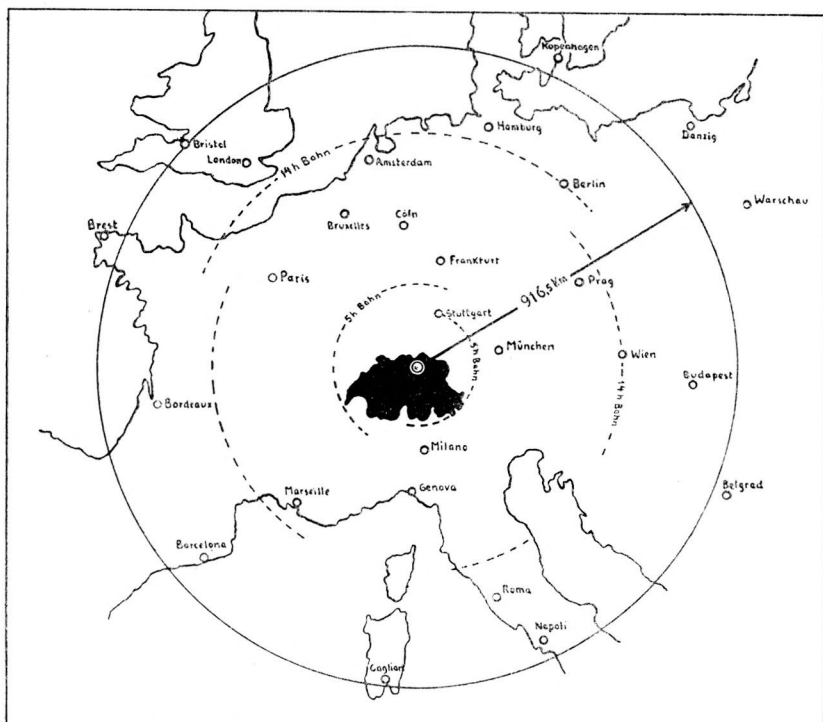
Zürcher Volk mit großem Mehr verworfen. Durch diesen Entscheid lief Zürich Gefahr, seine dominierende Stellung im nationalen und internationalen Luftverkehr zu verlieren, da die provisorischen Zivilanlagen auf dem Militärflugplatz Dübendorf in keiner Weise mehr den erhöhten Ansprüchen eines stets wachsenden Verkehrs Rechnung tragen konnten. Dank privater Initiative kam es im Sommer 1931 zur Gründung der «Flugplatzgenossenschaft Zürich», deren Kapital von 1,5 Millionen Franken durch den Staat, die Gemeinden Zürich, Dübendorf und Wangen — die Stadt Winterthur hat durch Volksentscheid eine Beteiligung abgelehnt —, sowie durch die Privatwirtschaft aufgebracht wurde. Die große Halle mit anschließender Werft konnte bereits Ende Februar 1931 bezogen werden, während das Stationsgebäude und eine weitere Halle für die in Zürich stationierten Privatflugzeuge Anfangs Juli bezugsbereit sein dürfte.

Erwähnenswert ist ferner, daß die aus der Fusion der Luftverkehrsgesellschaften Ad Astra-Aero (Zürich) und Balair (Basel) entstandene schweizerische Einheitsgesellschaft «Swissair» ihren Sitz nach Zürich verlegt hat und ihren gesamten technischen und kommerziellen Betrieb auf den neuen Zivilflugplatz Dübendorf-Wangen konzentriert.

Das wichtigste Ereignis der kommenden Flugsaison 1932 dürfte zweifellos die Eröffnung der Expresßfluglinie Zürich-München-Wien am 1. Mai sein. Durch den Einsatz neuartiger amerikanischer Schnellflugzeuge des Typs «Lockheed-Orion» wird die Flugdauer zwischen Dübendorf und Wien/Aspern von bisher 4 Stunden 20 Minuten auf 2 Stunden 20 Minuten herabgesetzt, was einer Erhöhung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit von 141 auf 261 Km/Std. entspricht. Die Zwischenlandung in München wird von 35 Minuten auf 10 Minuten verkürzt. Die kommerzielle Geschwindigkeit, einschließlich der Zwischenlandung und der Autozubringerdienste in Zürich und Wien (total 75 Minuten) beträgt daher zwischen dem Zentrum von Zürich und dem Zentrum von Wien 162 km, im Gegensatz zu nur 99 km bisher. Zürich wird dadurch Ausgangspunkt der schnellsten Luftverkehrslinie Europas.

Unser Bild zeigt die praktischen Verkehrsmöglichkeiten eines solchen Expresßdienstes innerhalb von fünf ganzen Reisetunden ab Zürich. Voraussetzung dabei ist, daß die fahrplanmäßige Flugeschwindigkeit 250 km/Std. beträgt, daß zwei Zwischenlandungen von je zehn Minuten Dauer eingeschaltet werden und daß endlich

5-Stunden-Reisekreis der Schweiz



Expresß-Luftverkehr: Geschwindigkeit nach Flugplan: 250 km/h
 Zwei Zwischenhalte zu je 10 Minuten
 Zwei Autozubringerdienste zu je 30 Minuten
 Reisegeschwindigkeit: 183,3 km/h

der Zubringerdienst per Auto am Startort und Ziel je 30 Minuten in Anspruch nimmt. Auf Grund dieser Berechnung kommen wir auf eine kommerzielle Reisegeschwindigkeit von 183,3 km/Std. Wenn wir das Zentrum von Zürich z. B. um 7 Uhr früh verlassen, werden wir um 12 Uhr mittags fast in Kopenhagen sein, im Nordwesten kommen wir bis Bristol in England, im Westen fast bis Brest, im Südwesten über Barcelona hinaus, im Süden nach Neapel, im Südosten bis gegen Belgrad. Innerhalb dieser fünf Stunden kommen wir mit dem Schnellzug in der Ostrichtung noch nicht nach München, im Norden bis Stuttgart, im Südwesten bis Genf, im Süden bis über Chiasso.

Konkurrenten des nur am Tage fliegenden Flugzeuges — einen Vorsprung von neun Stunden, indem wir ihn am Abend vorher um 22 Uhr abfahren lassen, so kommt der beste Schnellzug bis am andern Tage um 12 Uhr mittags, wenn der Flugreisende auch am Ziel ist, im Nordosten bis Berlin, im Nordwesten bis an die Ostküste Englands, im Westen bis Le Havre, im Südwesten bis Marseille, im Süden bis Pisa, im Osten bis Wien und Prag. Das Beispiel zeigt, daß der Expresß-Luftverkehr den Nachtzug trotz dem neunstündigen Vorsprung nicht nur einholt, sondern sogar beträchtlich überholt.

Es ist für unsere gegenwärtige Epoche überaus charakteristisch, dabei feststellen zu können, daß gerade in der heutigen Zeit des Sichabschließens der Nationen von einander durch Zollschranken, Devisenverordnungen, Einfuhrkontingentierungen usw. die Verkehrstechnik durch das Schnellflugzeug dem Schweizer die Möglichkeit bietet, eine Reise bis an die Grenzen unseres Kontinents zu einer Angelegenheit von nur einem knappen Vormittag zu machen.

Dr. W. DOLLFUS

Sekretär der Schweiz. Luftverkehrs-Union