

Flugverkehr

Autor(en): **O.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **(Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse**

Band (Jahr): **5 (1928)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-7268>

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.

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 wohlbekanntes klimatische Verhältnisse unseres Landes.

O. F.