

Nationales Zivilflugwesen und internationaler Luftverkehr der Schweiz

Aviation nationale civile et trafic aérien international de la Suisse

Jahresstatistik 1942 Zahlen in Klammern = Jahresstatistik 1941

Statistique annuelle 1942 Entre parenthèses = résultats de 1941

	Anzahl der Flüge Nombre des vols	Flugstunden Heures de vol	Flughilometer Km. parcourus	Passagiere Passagers ¹	Post - Poste kg.	Fracht - Fret kg.	Zahlendes Gepäck Bagages payants kg.	
Flugschulen								Ecolage
gewerbsmäßig ²	254 (545)	27 (45)	3 780 (6 097)	177 (430)	—	—	—	commercial ²
privat (Clubs usw.)	—	—	—	—	—	—	—	privé (Clubs, etc.)
Allgemeiner Flugbetrieb								Vols ordinaires
gewerbsmäßig ³	925 (674)	192 (181)	30 491 (33 679)	257 (316)	—	—	—	commerciaux ³
Privatluftverkehr	—	—	—	—	—	—	—	privés
Schweiz. Linienverkehr⁴	1 208 (661)	1 829 (845)	469 222 (202 490)	16 215 (3 922)	148 386 (36 285)	124 790 (45 099)	56 600 (22 539)	Lignes aériennes suisses⁴
Gesamttotal⁵	2 387 (1 880)	2 048 (1 071)	503 493 (242 266)	16 649 (4 668)	148 386 (36 285)	124 790 (45 099)	56 600 (22 539)	Total général⁵

Unfälle: Im gewerbsmäßigen Flugbetrieb und im schweizerischen Linienbetrieb sind bei total 2387 Flügen keine Unfälle zu verzeichnen.

Accidents: Dans le trafic de l'aviation commerciale et des lignes régulières suisses de passagers, il n'y a eu, pour 2387 vols, aucun accident.

Erläuterungen zur Jahresstatistik 1942:

Notes relatives à la statistique de 1942:

¹ Alle Insassen des Flugzeuges, jedoch ohne Besatzung.

¹ Tous les occupants de l'avion, excepté l'équipage.

² Inkl. Training des eidg. Luftamtes.

² Y compris l'entraînement de l'Office aérien.

³ Inkl. Training des eidg. Luftamtes.

³ Y compris l'entraînement de l'Office aérien.

⁴ Linien der schweiz. Luftverkehrsunternehmen:

⁴ Lignes des entreprises suisses d'aviation:

Swissair: Zürich—Stuttgart—Berlin 1.1.—31.12.42.

Länge des obenerwähnten Liniennetzes: 749 km (1687 km).

Longueur du réseau ci-dessus: 749 km. (1687 km.).

Maximale Tagesleistung: 1498 km (1770 km).

Parcours journalier maximum: 1498 km. (1770 km.).

⁵ Dazu kommen die Flugleistungen des unter Aufsicht des Aero-Clubs der Schweiz stehenden Sports mit motorlosen Flugzeugen mit 31 526 Flügen in 2363 Flugstunden (1941: 17 442 Flüge in 1154 Flugstunden) bei einer Gesamtzahl von zirka 1100 Piloten und 173 Flugzeugen (1941: 850 Piloten und 105 Flugzeuge).

⁵ A ce total s'ajoute l'activité des avions sans moteur, sport pratiqué sous les auspices de l'Aéro-Club de Suisse: 31.526 vols en 2363 heures de vol (1941: 17.442 vols en 1154 heures de vol) pour un total d'environ 1100 pilotes et 173 avions (1941: 850 pilotes et 105 avions). Dans le sport des avions sans moteur, il est survenu 1 accident grave (1 pilote tué) et 3 accidents moins importants (pilote blessé) pour un total de 31.526 vols.

Im Sport mit motorlosen Flugzeugen sind 1 schwerer Unfall (1 Pilot tot) und 3 leichtere Unfälle (Pilot verletzt) zu verzeichnen, bei total 31 526 Flügen.

Vertraulich.

Der schweizerische Luftverkehr im Jahre 1942.

Das Ergebnis unseres regelmässigen Luftverkehrs, der sich im Jahre 1942 auf den Betrieb einer einzigen Linie: Zürich-Stuttgart-Berlin beschränkte, steht in diesem angesprochenen Rahmen im Zeichen des Aufschwunges. Die Tatsache, dass die neutrale Schweiz das ganze Jahr, über 700 km kriegsführenden Gebietes, eine Luftverkehrslinie bis zur Metropole einer kriegsführenden Partei betreiben konnte, widerlegt endgültig die Ansicht der Feindisten, während eines Krieges sei jeder internationale Luftverkehr ausgeschlossen. Sie bestätigt auch das fundamentale Recht der Neutralen, seine Verkehrsbeziehungen mit den kriegsführenden Parteien im Rahmen des Möglichen aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig lassen sich aber auch die Grenzen erkennen, die einem solchen Kriegsluftverkehr gezogen sind: Einschränkung auf diejenigen Linien, welche von bewilligendem Staat kontrolliert werden können und auch ihm nützlich erscheinen, gemäss Vorschrift des Flugweges, Vorbehalt jederzeitiger Umleitung des Flugzeuges oder fristloser Widerrufung der Bewilligung.

Es ist erfreulich, dass trotz diesen und andern erschwerten Betriebsbedingungen kein Unfall und kein Zwischenfall von Bedeutung zu verzeichnen war.

Die Regelmässigkeit der Kurzdurchführung ging zwar von 93,6 % leicht zurück auf: 93,0 %

Die Pünktlichkeit dagegen betrug im Vorjahr 89,7 % und stieg auf 90,4 %

Die Flugleistung ist dabei um mehr als das Doppelte gestiegen auf 469'222 km.

Betriebstörungen (Verspätungen, Ausfälle und eine Zwischenlandung) wegen Motor oder Maschine waren im Berichtsjahr zu verzeichnen: 19

im Vorjahr bei rd. halb so viel Solkkursen nur: 3

1939 bei rund 3 x mehr Solkkursen nur: 32.

Diesem Punkt ist also weiterhin erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Betriebstörungen wegen betriebsfremden Ursachen: 48

1939 : 26

Der Krieg bedingt hier eine relative Vermehrung um das Sechsfache.

Notlandungen fanden keine statt.

Die Geschwindigkeit von 256 km erscheint verhältnismässig hoch (im Sommer 1939 mit Zwischenhalt in Halle: 244 km; inzwischen wurden Flugroute und Etappenlängen neu festgesetzt.)

Kommerzielles Ergebnis.

Dieses ist recht befriedigend. An zahlenden Passagieren und an Post ist gegenüber dem Vorjahr das Vierfache, an Fracht fast das Drei- und an Uebergepäck mehr als das Zweifache befördert worden. Die geleistete Jahresarbeit von 698'731 Tkm stellt sogar das Fünffache von 1941 dar und macht immerhin 53,8 % der maximalen Jahresleistung der Swissair (im Jahre 1938) aus. Auf der Etappe Zürich-Stuttgart war der Passagierverkehr in beiden Richtungen etwa gleich. Dagegen machten die ausgehenden Postsendungen etwa 3/4 des gesamten Postverkehrs aus, die ausgehende Fracht ebenfalls rund 3/4 des Totals.

Reisendenverkehr Zürich-Ausland und umgekehrt im Jahre 1942:

	<u>Absolut</u>	<u>In %</u>
von oder nach <u>Stuttgart</u>	1 297 Pass.	23,2 %
" " " <u>Barcelona</u>	5 ")	1,4 %
" " " <u>Madrid</u>	53 ")	
" " " <u>Lissabon</u>	19 ")	
" " " <u>Berlin</u>	4 058 "	72,7 %
" " " <u>Skandinavien</u>	126 ")	2,7 %
" " " <u>Zentraleuropa</u>	18 ")	
	<u>5 576 Pass.</u>	<u>100,0 %</u>

Vergleicht man die Ergebnisse der Berliner-Linie im letzten ganzen Friedensjahr 1938 mit denen von 1942 so ist festzustellen, dass die Zahl der Passagier-In sich fast verdoppelt hat, ebenso das Uebergepäck.

Die Postbeförderung stieg von 17 120 Tkm auf 71 568 Tkm;
 die Frachtbeförderung " " 5 943 Tkm auf 30 699 Tkm;
 dabei ist die prozentuale Verteilung des Verkehrsanfalles auf die Etappe Zürich-Stuttgart und den innerdeutschen Teil sowasagen gleich geblieben.

Die Ausnützung der insgesamt offerierten Tkm stieg von 49,7 % auf 68,1 %.

Die maximale Ausnützung wies vor dem Kriege die Linie Zürich-London im Winter 1938/39 mit 62,6 % aus. Das beste von Luftamt bisher je festgestellte Resultat auf einer einzelnen Etappe erreichte Prag-Zürich im Sommer 1938 mit 67,8 %. Der neue Rekord von 68,1 % dürfte bereits an die obere Grenze des im Luftverkehr betriebswirtschaftlich überhaupt Möglichen stossen. Für andere Verkehrsmittel ist ein solcher Ausnützungsgrad im Jahresdurchschnitt praktisch undenkbar. Die Schweizerbahnen wiesen 1940 eine Ausnützung der Sitzplätze von 30,3 % und der Güter-Tkm von 42,6 % aus.

Die ausgewiesene Jahresleistung von fast 700'000 Tkm entspricht beinahe der Transportleistung der Swissair im Jahre 1936. (717'655 Tkm). Damals mussten aber für diese Leistung ca. 60 % mehr Tkm angeboten werden, sodass grössere Unkosten entstanden. Nimmt man an, diese seien durch die Teuerung etwa kompensiert, so folgt daraus eine ungefähr gleiche Subventionsbedürftigkeit der Swissair für die beiden Jahre. Die tatsächlich ausgerichteten Subventionen (Bund, Kanton und Städte) betragen denn auch:

1936 Fr. 498'542.- ,
 1942 ca " 522'000.- .

Leider wurde die bescheidene Prosperität der im Kriegsluftverkehr einzig übrig gebliebenen Linie ausgelöscht durch die auf den 30. Januar des neuen Jahres verfügte Einstellung des Betriebes auf den innerdeutschen Teil der Linie. Die Bedeutung dieser Massnahme für die Wirtschaftlichkeit der Linie geht schon daraus hervor, dass im Jahre 1942 volle 85 % der Passagiere aus der jetzt dem Betrieb verschlossenen Etappe herausgeholt worden waren! Ein Grund mehr für die Swissair, um von der Ausschüttung einer Dividende abzusehen. Dazu kommt, dass im Monat nach der Betriebseinschränkung (Februar 1943) der Passagierverkehr auf der verbleibenden Etappe Zürich-Stuttgart gegenüber dem Januar 1943 um 38 % zurückging; im Vergleich zum Februar 1942 dagegen konnte die Frequenz gehalten werden.