Flugverkehr in Amerika

Autor(en): **R.W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1951)**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988226

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

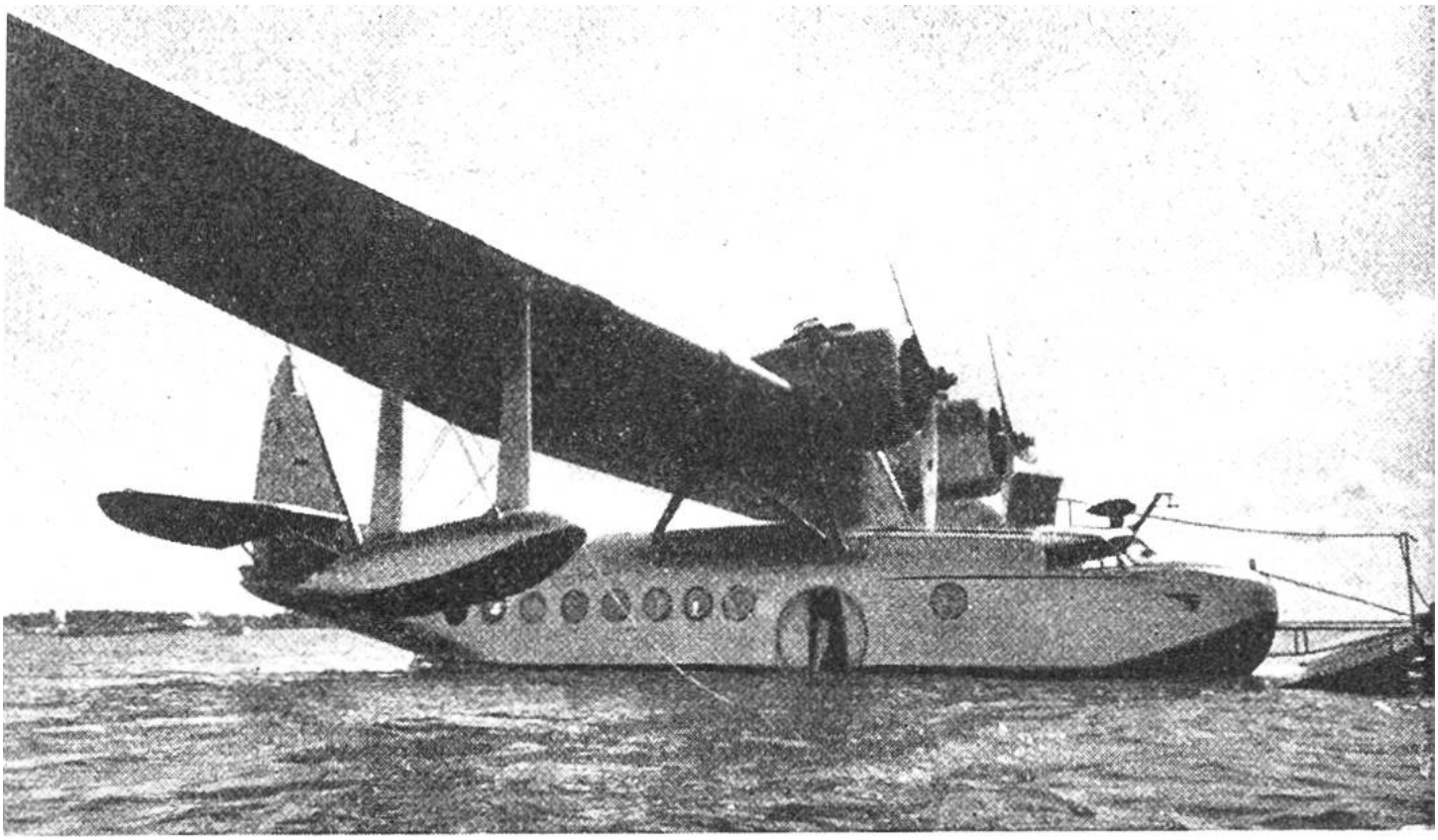
http://www.e-periodica.ch

Ein Verkehrsflugzeug „Lockheed Constellation" überfliegt New York.

FLUGVERKEHR IN AMERIKA

Das Flugzeug ist heute eines der wichtigsten Verkehrsmittel, ermöglicht es doch die Zurücklegung grosser Strecken in viel kürzeren Zeiten, als dies mit anderen Transportmitteln möglich ist. Die grosse Bedeutung, die dem Flugzeug als völkerverbindendem Verkehrsmittel zukommt, ist eigentlich recht erstaunlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass der zivile Luftverkehr erst vor etwa 30 Jahren seinen Anfang nahm. Damals wurden meist mit behelfsmässig umgebauten Kriegsflugzeugen in unbequemen, zugigen Kabinen die ersten Passagiere auf planmässigen Flügen befördert. Bei schlechtem Wetter konnte überhaupt nicht geflogen werden, Defekte an Motor oder Flugzeugzelle oder plötzliche Verschlechterungen der Wetterlage bedingten unterwegs Notlandungen, so dass von einem fahrplanmässigen Betrieb bei weitem nicht immer die Rede sein konnte.

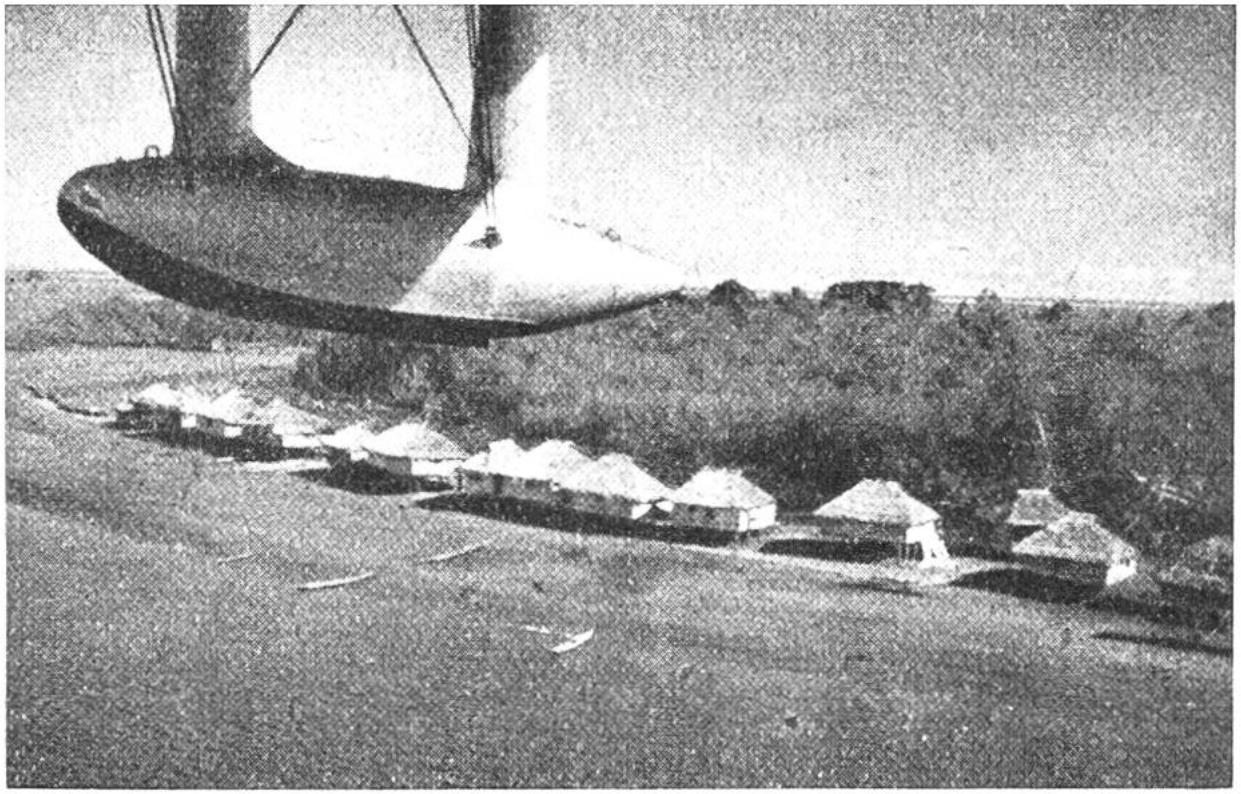
Aus diesen bescheidenen Anfängen hat sich in relativ kurzer



Ein Sikorsky-Passagierflugzeug, das zwischen Guayaquil und Panama verkehrt. Es handelt sich um ein Amphibium, das heisst um ein Flugzeug, das sowohl auf dem Lande als auch auf dem Wasser niedergehen kann. Flugzeuge dieses Typs, die 21 Passagiere befördern können, befinden sich schon über zehn Jahre im Dienst.

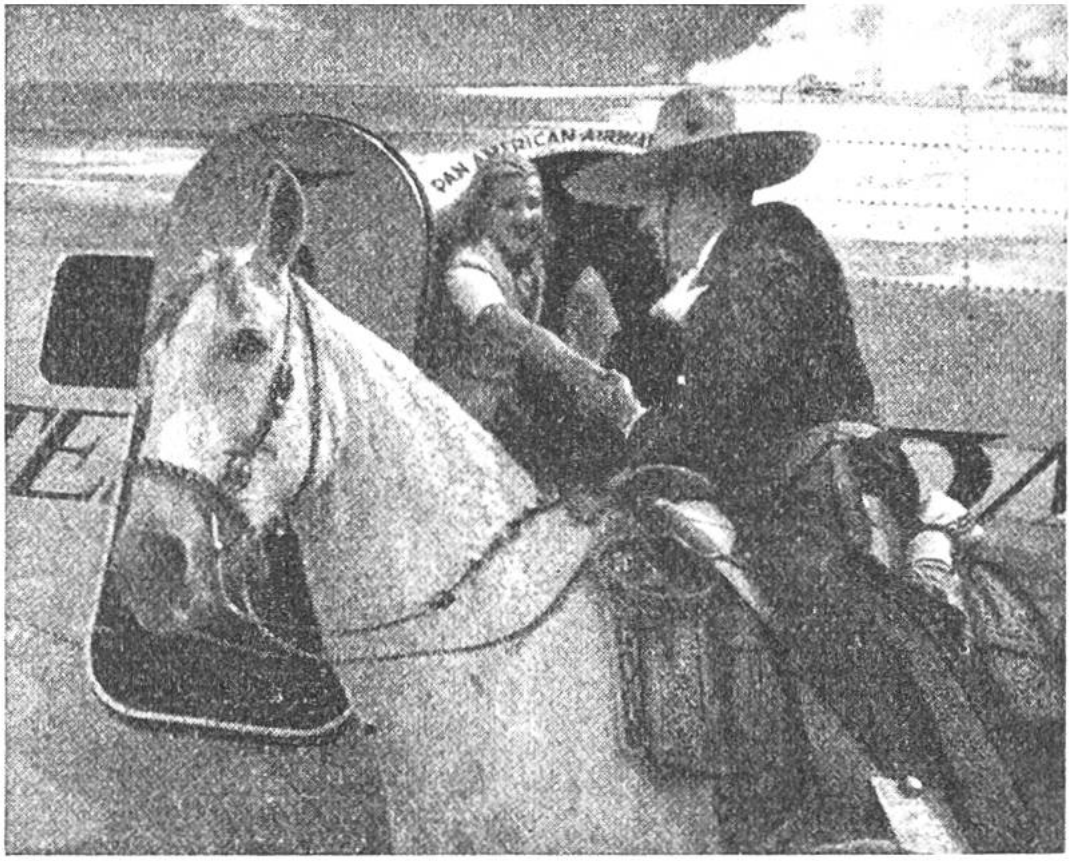
Zeit der Luftverkehr, wie wir ihn heute kennen, entwickelt. Moderne und schnelle Flugzeuge, die dem Passagier jeden nur wünschbaren Komfort bieten, und neuzeitliche Funk- und Blindfluganlagen haben es ermöglicht, dass das Fliegen nicht mehr eine romantische und abenteuerumwitterte Angelegenheit ist, sondern in den meisten Fällen so ereignislos und prosaisch abläuft wie eine Eisenbahnfahrt.

Die Hauptschwierigkeit, mit welcher der zivile Luftverkehr aber heute noch zu kämpfen hat, ist das Wetter. Es gibt immer noch Wetterlagen, die von einem Verkehrsflugzeug nicht gefahrlos durchflogen werden können und dadurch Verspätungen, Landungen auf Ausweichflugplätzen oder Absage von Flügen verursachen. Mit der ständigen Verbesserung der dem Piloten zur Verfügung stehenden Hilfsmittel werden diese Unzulänglichkeiten mehr und mehr beseitigt. Auch in bezug auf Sicherheit stehen die modernen Verkehrsflugzeuge andern Transportmitteln nur noch wenig nach.



Auf der Strecke Guayaquil in Ecuador nach Panama überfliegt ein Verkehrsflugzeug eine Eingeborenensiedlung.

Wohl die rascheste Ausbreitung hat der Luftverkehr in Amerika gefunden und heute sind besonders die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit einem dichten Netz von Fluglinien überzogen. Die grossen Entfernungen, die zwischen den Hauptorten liegen, haben das Verkehrsflugzeug für gewisse Strecken zum wichtigsten Verkehrsmittel werden lassen, weil bei dessen Gebrauch beträchtlich Zeit gewonnen wird. Im Vergleich mit der Eisenbahn ist das normale Kursflugzeug auf mittleren Strecken etwa vier- bis fünfmal schneller; gegenüber dem Schiff ist die Überlegenheit des Flugzeuges noch viel ausgeprägter. Dazu kommt, dass in Amerika die Eisenbahnnetze weit weniger dicht sind als in Europa. Schliesslich erleichtert im Innern der USA das Fehlen von Landesgrenzen mit den entsprechenden Zollformalitäten den raschen Verkehr ebenfalls beträchtlich. Mit den normalen Kursflugzeugen kann man heute in etwa 8 Stunden von der Ostküste zur Westküste der Vereinigten Staaten fliegen. Der Flugpreis für diese Strecke beträgt etwa 150 Dollar (650 Franken).

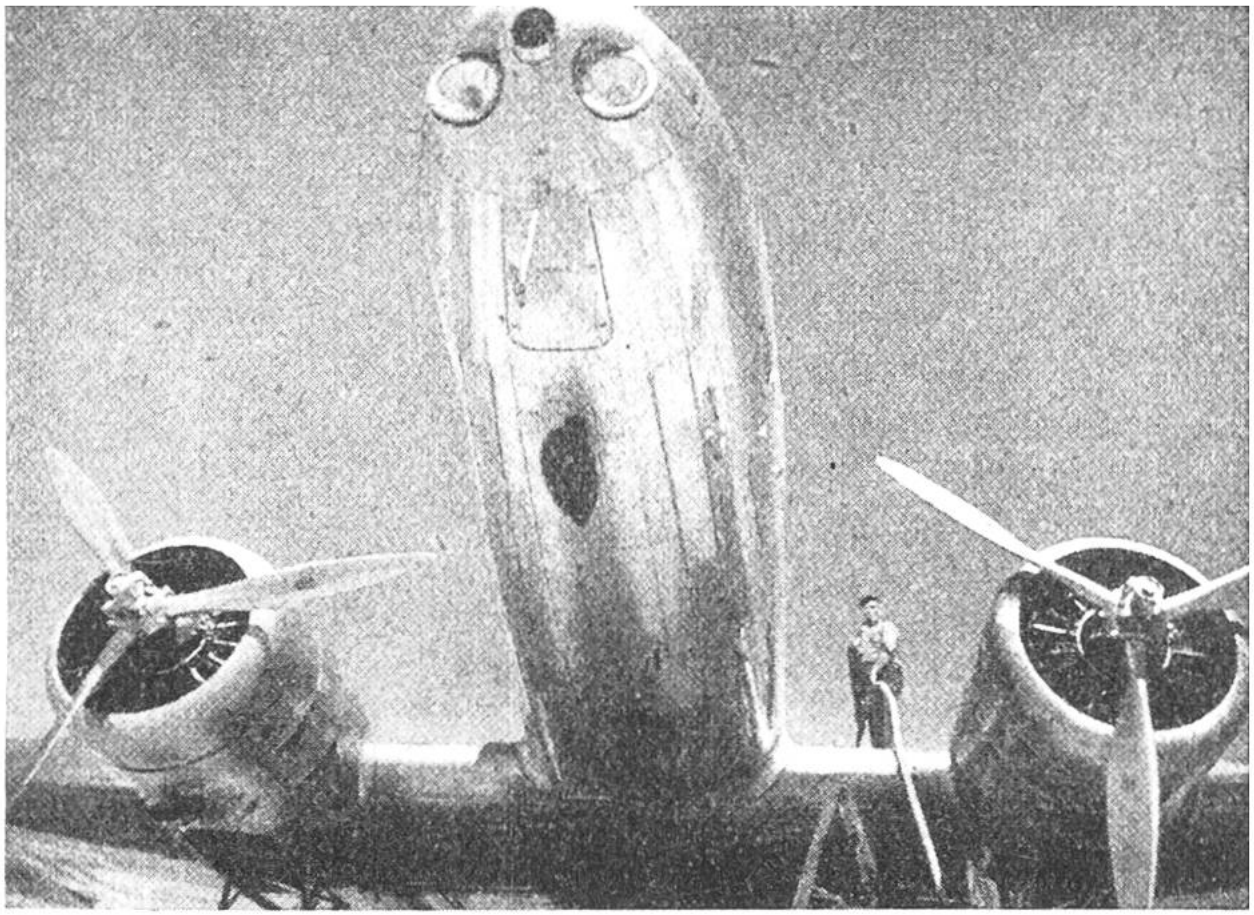


Zwei Zeitalter begegnen sich: Ein Mexikaner, hoch zu Ross im farbenfrohen Kostüm, und ein modernes Ganzmetallflugzeug der Luftfahrtgesellschaft Pan American Airways.

Neuerdings werden neben den regulären Flügen noch Zweitklassflüge durchgeführt. Für diese Flüge werden ältere Flugzeuge verwendet, die den Passagieren etwas weniger Komfort bieten. Dafür sind aber die Flugpreise etwa um ein Drittel billiger und daher für einen grösseren Bevölkerungskreis erschwinglich.

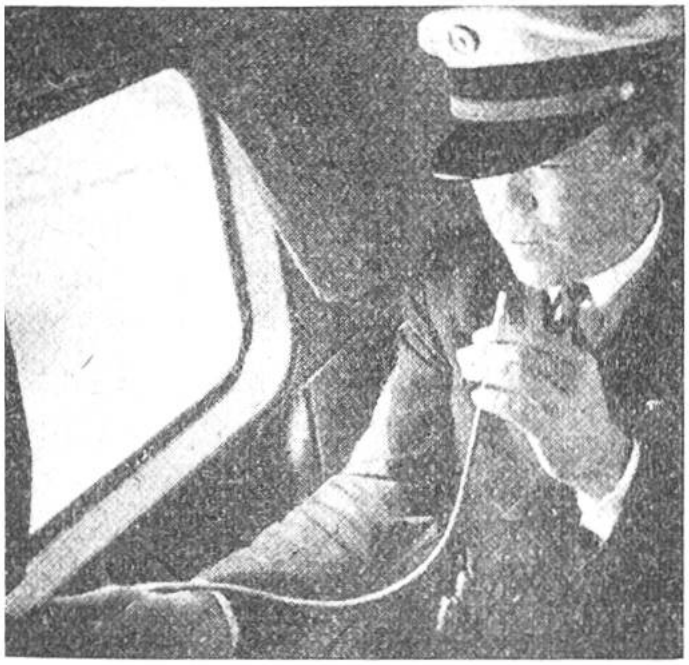
In Mittel- und Südamerika spielt das Flugzeug als Verkehrsmittel ebenfalls eine sehr wichtige Rolle, da Eisenbahn und Strassen in vielen Gegenden nur wenig ausgebaut sind. Für viele abgelegene Orte in unwegsamem Gebiet stellt der Flug die wichtigste Verbindung mit der Aussenwelt dar. In rauhen Gebirgs- und Urwaldgegenden legt das Flugzeug in wenigen Stunden Strecken zurück, für die andere Transportmittel ebensoviele Tage benötigen würden.

Die Flugzeuge, die in solchen abgelegenen Gebieten eingesetzt werden und oft von improvisierten Plätzen aus starten müs-

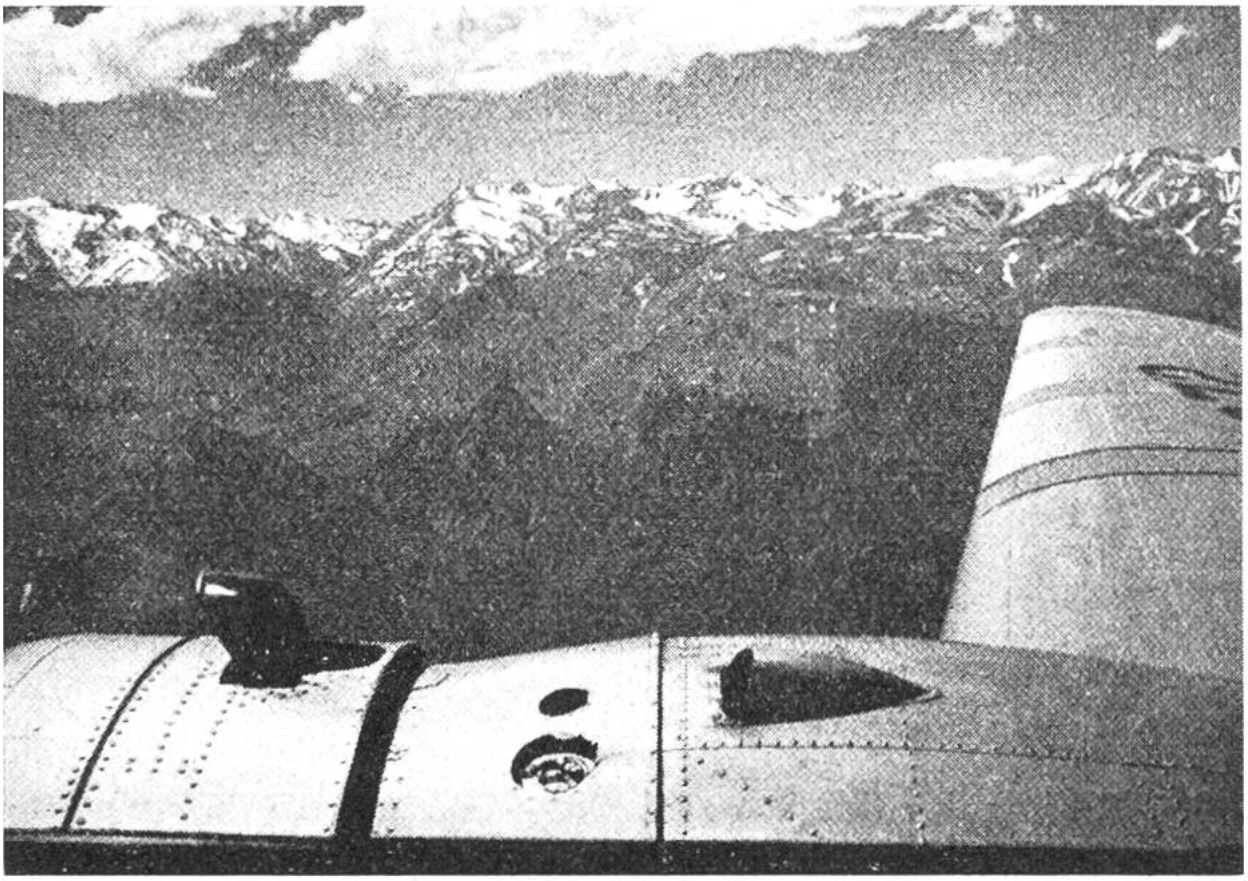


Wie der Kopf eines vorsintflutlichen Ungeheuers sieht die Nase dieses Verkehrsflugzeuges aus. Es handelt sich um eine Douglas DC-3, wie sie auch von der Swissair verwendet wird. Das Flugzeug wird soeben aufgetankt.

sen, sind allerdings meist nicht die modernsten Typen, sondern vielfach umgebaute Militärflugzeuge oder ältere Ver-



Auf dem Fluge zwischen Arequipa und La Paz in Bolivien in 6000 m Höhe. In dieser Höhe ist die Luft so dünn, dass man Sauerstoff, der in Flaschen mitgeführt wird, einatmen muss. Moderne Flugzeuge besitzen allerdings Druckkabinen, in denen man von der grossen Flughöhe überhaupt nichts spürt. Der Flug zwischen den obengenannten Orten dauert 1 ½ Stunden, die Eisenbahn benötigt für die gleiche Strekke zwei Tage und eine Nacht.



Flug über die schneebedeckten Anden zwischen Argentinien und Chile.

kehrsflugzeuge, die nun als „Arbeitspferde" eine nicht gerade sehr glanzvolle, aber umso notwendigere Aufgabe erfüllen. An die Besatzungen solcher Flugzeuge stellt der Dienst natürlich hohe Anforderungen, da viele der Hilfsmittel, die dem Piloten in den USA oder in Europa zur Verfügung stehen, fehlen. Dagegen werden die Luftlinien, welche die Hauptstädte des südamerikanischen Kontinents verbinden, mit modernen Flugzeugen betrieben. R. W.

OKAPI

Als der Basler Zoologische Garten im Jahre 1949 das Jubiläum seines 75jährigen Bestehens feiern konnte, trafen aus fernen Zonen viele Tiere ein, die noch nie zuvor in der Schweiz zu sehen gewesen waren. Unter diesen Neuankömmlingen war zweifellos das Okapi aus dem belgischen Kongo bei weitem der bedeutendste. Das Okapi „Bambe" wurde von der belgischen Regierung in grosszügiger Weise der Basler Bevölkerung geschenkt. Bei seiner Ankunft nach der rund zwei Mo-