Swissair DC-6B

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

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

Heft 9

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774015

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

Links: Die beiden für die Swissair bestimmten DC-6B-Maschinen auf dem Fließband in den Douglas-Werken von Santa Monica in Kalifornien. Photo: Raymond

A gauche: Les deux DC-6B achetés par la Swissair en montage aux Etablissements Douglas, à Sta-Monica (Californie).

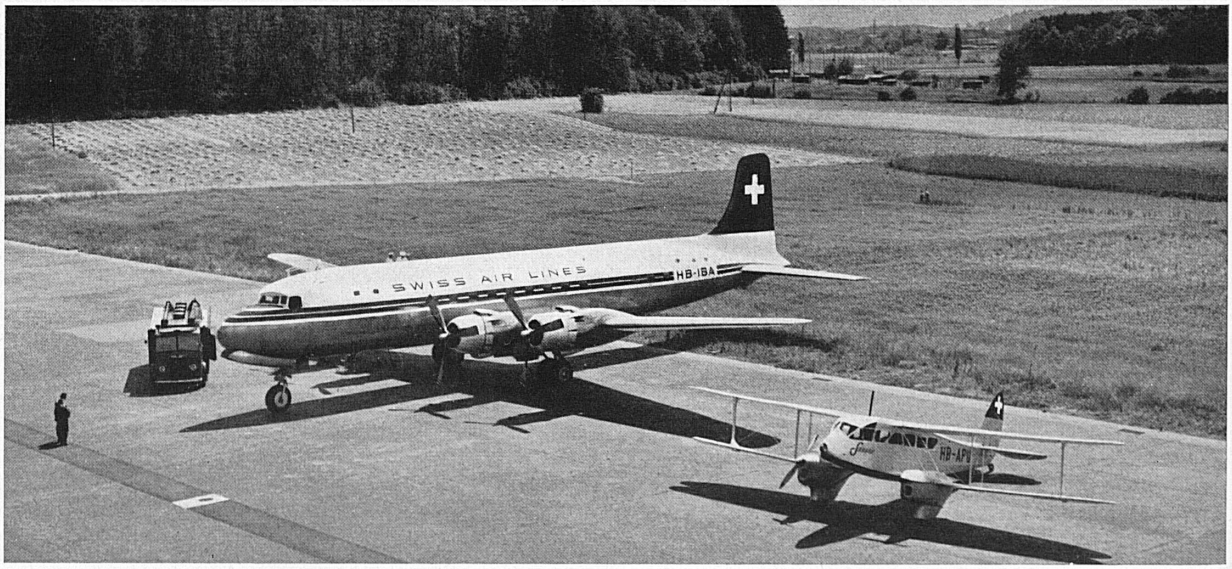
Oben: Eine der beiden DC-6B-Maschinen der Swissair im Hangar des Flughafens Zürich-Kloten zusammen mit einer DC-4 (im Hintergrund) und der privaten kleinen Maschine De Haviland Dove (vorne).

Ci-dessus: L'un des deux DC-6B de la Swissair dans un hangar de l'aéroport Zurich-Kloten; au premier plan, un petit appareil privé De Haviland Dove et à l'arrière-plan un DC-4. Photo: Heimgartner

SWISSAIR DC-6B

Rechts: Bevor die HB-IBA im regelmäßigen Verkehr zwischen der Schweiz und New York eingesetzt wird, wird sie gründlich überholt. Unser Bild zeigt sie auf einem Versuchsflug im Gotthardgebiet.

A droite: Avant sa mise en service régulier sur la ligne Suisse–New-York, un HB-IBA est minutieusement contrôlé. Le voici en vol d'essai au-dessus du massif du Gothard. Photo: Lindroos



Rechts: Der Zwerg neben dem Riesen! Die kleine «Dragon» De Haviland, die von der Swissair für Rundflüge Verwendung findet, neben der neuesten Acquisition: der DC-6B.

A droite: David et Goliath: face à la nouvelle acquisition de la Swissair, un petit appareil De Haviland utilisé pour les vols d'excursions. Photo: Heimgartner

Die Swissair hat Mitte August auf ihrer USA-Linie als erste Gesellschaft der Welt das modernste Langstreckenflugzeug, die Douglas DC-6B, in den Verkehr eingesetzt. Sie hat damit einmal mehr eine Pionierleistung vollbracht und eine zweifache bewährte Tradition fortgesetzt: die Aufgeschlossenheit gegenüber dem Fortschritt und das Vertrauen zu den Erzeugnissen der Douglas-Werke. DC-2, DC-3 und DC-4 haben sich in jahrelangem, treuem Dienst auf den Swissair-Linien hervorragend bewährt. Die Weiterentwicklung der weltbekannten DC-6, die DC-6B, verspricht denselben Erfolg. In ihr vereinigen sich die Qualitäten der

Bequem, rasch und sicher läßt sichs mit der DC-6B der Swissair über den Atlantik reisen.

La traversée de l'Atlantique est confortable, rapide et sûre à bord d'un DC-6B.

DC-6 mit den neuesten Erfahrungen und Errungenschaften im Bau von Verkehrsflugzeugen. Vier Motoren der Pratt & Whitney R-2800 CB-16, von je 2435 PS Startleistung, mit dreiblättrigen Hamilton-Standard-Propellern, treiben das Flugzeug an; es erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 590 km/h und fliegt bei Reiseleistung der Motoren mit einer Geschwindigkeit von 460 km/h (DC-4 325 km/h; DC-3 260 km/h; Convair 430 km/h).

Betrug das Startgewicht des Prototyps der DC-6 vor fünf Jahren 38 Tonnen (DC-4 33,8 t; DC-3 11,5 t; Convair 18,95 t), so konnte das Startgewicht der DC-6B bereits auf 45,4 Tonnen angesetzt werden. 6910 kg Nutzlast, d. h. 50 Passagiere und 3200 kg Fracht können bei konstanter Reiseleistung und Windstille im Direktflug über eine Strecke von 3600 km befördert werden; es wird also möglich sein, den Atlantik zwischen Shannon (Irland) und Gander (Neufundland) mit voller Nutzlast zu überfliegen.

Die Flugzeuge sind mit Druckkabinen ausgestattet und können die Vorteile des Fluges in großen Höhen ausnützen. Ob es tiefer unten regnet oder stürmt – die DC-6B fliegt über den Wolken dahin. Bei einer effektiven Flughöhe von 6000 m ü. M. entspricht der Kabinendruck einer Höhe von rund 2400 m ü. M.

Die hervorragenden Leistungen des Flugzeuges und der gepflegte Service an Bord machen eine Transatlantikreise mit der Swissair zum Genuß.

Die Schweiz an der großen Gesundheitsausstellung in Köln

La Suisse à la grande exposition de l'hygiène, à Cologne. Photo: Matthäus

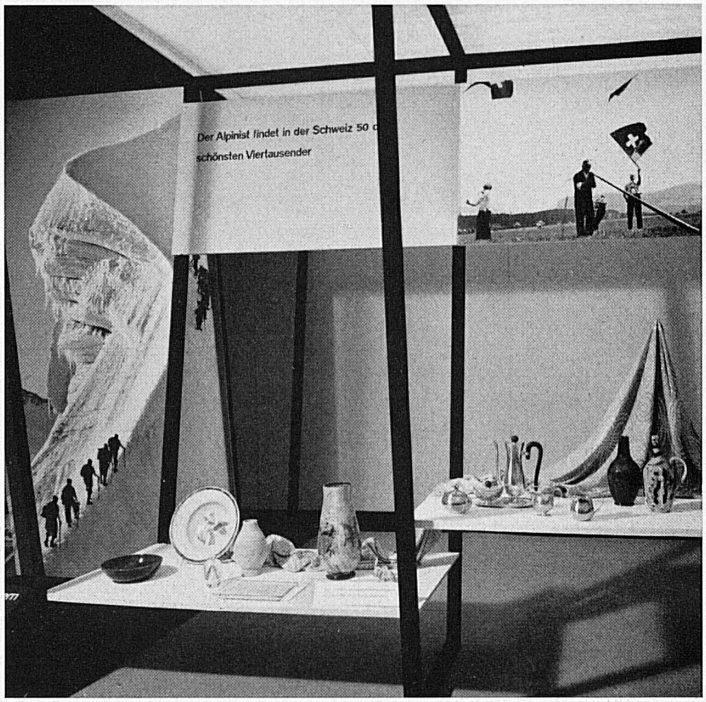
Unter der Devise «Ein Ja dem Leben» stand in Köln während der Sommermonate eine umfangreiche Schau zum Besuche offen. Über 1000 Modelle, 2000 Tafeln und rund 1000 Apparate vermittelten in anschaulicher Weise medizinische Erkenntnisse, die sonst nur in Fachausdrücken oder Schlagworten ihren Niederschlag finden.

Im industriell-wirtschaftlichen Teil waren rund 300 Firmen vertreten; die wissenschaftliche Ausstellung wurde vom neuen Gesundheitsmuseum Köln eingerichtet. Durch eine Reihe internationaler Organisationen (Rotes Kreuz, Kinderhilfe usw.) war das Ausland vertreten. Frankreich, Österreich und die Schweiz besaßen besondere Stände.

Die Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung beschickte die Ausstellung in Verbindung mit dem Verband Schweizer Badekurorte und der Vereinigung Schweizer Klimakurorte. Die graphische Gestaltung des Raumes besorgte Graphiker E. Keller, Zürich. In klarer, einprägsamer Darstellung und unter Bezugnahme auf das Hauptthema der Ausstellung wurde auf die Heilquellen und das Klima unseres Landes hingewiesen. Mit Filmen und farbigen Diapositiven gelangten zudem die einzelnen Stationen mit ihren medizinischen Indikationen zur Vorführung.

Im Rahmen der relativ bescheidenen Mittel, die für die Verkehrswerbung zur Verfügung stehen, wollte man nicht unterlassen, an dieser ersten großen Schau unseres Nachbarlandes auch die Schweiz als Land der Heilung und Gesundung in passender Form zur Geltung zu bringen.

Sgr.



Rechts: An der deutschen Handwerksmesse in München war auch die Schweiz mit gediegenen Proben ihres Kunsthandwerks sowie mit einer Anzahl von der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung zur Verfügung gestellter prächtiger Großphotographien vertreten.

Die Schweizer Berge in der Kunst

Die Schweizerische Kreditanstalt stellte in zuvorkommender Weise 16 ihrer Schaufenster an der Zürcher Bahnhofstraße auch diesen Sommer unserer Verkehrswerbung zur Verfügung. Im Auftrage der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung gestaltete Graphiker Honegger-Lavater die Vitrinen im Rahmen der Aktion «1951 – das Jahr der Schweizer Berge» mit viel Geschmack zu einer Kunstausstellung, die mehrere Jahrhunderte Bergmalerei zusammenfaßte und während einiger Wochen die Passanten zum Verweilen und Betrachten einlud.

Unsere Aufnahme zeigt Segantinis «Mädchen in der Sonne». Photo: Giegel