Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 49 (1945-1946)
Heft: 4

Artikel: Mit der "Swissair" nach der Weltstadt London
Autor: Däster, Adolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-664519

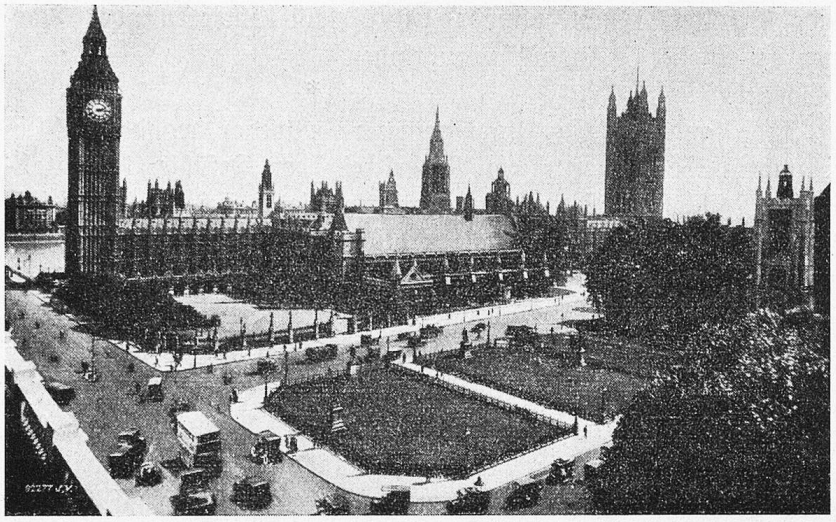
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Parlamentsgebäude London

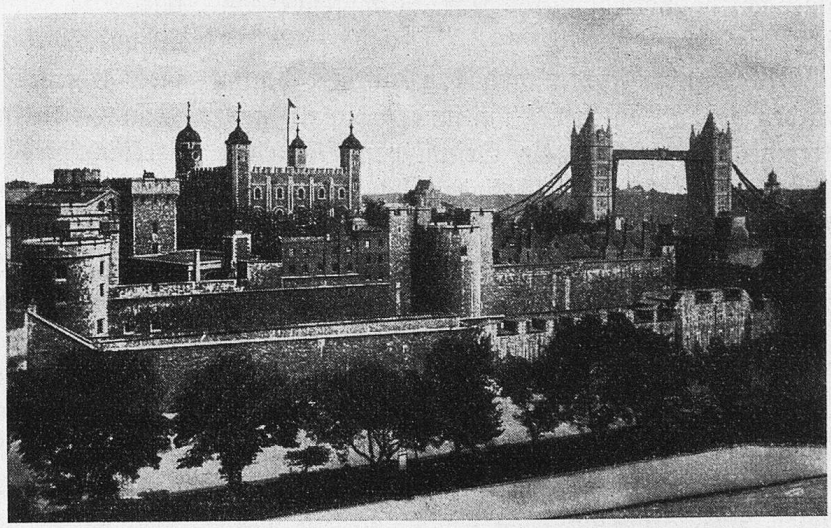
MIT DER «SWISSAIR»
NACH DER
WELTSTADT

London

Kurz vor Ausbruch des Weltkrieges wurde mir Gelegenheit geboten, an einer Studienfahrt nach England teilzunehmen. Neben kürzern und längern Ausflügen nach Oxford, Canterbury, Windsor, Eton usw. interessierten wir uns natürlich über alles Sehenswerte in London selber. Da aber eine Reise per Bahn und Schiff viel Zeit in Anspruch genommen hätte, wählten wir den ziemlich sichern und raschen Luftverkehrsweg mit einem der prächtigen neuen Douglas-Schnellflugzeuge der „Swissair", und zwar bestiegen wir an einem herrlichen Augusttage auf dem Flugplatz Sternenfeld bei Basel die von einem zuverlässigen Piloten gesteuerte Maschine, die bereits von Zürich hergeflogen kam und uns Basler Passagiere innert etwa 3½ Stunden auf direktem Wege ohne Zwischenhalt auf dem englischen Flugplatz Croydon wieder auf den sichern Erdboden setzte. Ein Douglasflugzeug kommt auf etwa Fr. 330 000.— zu stehen und hat eine Stundengeschwindigkeit von 280 bis 300 Kilometern. Ein Flug bei ruhiger Witterung bildet für den Fahrgast ein unvergeßliches Erlebnis! Die entzückende Aussicht auf die unter uns liegende Landschaft oder hoch oben im blauen Aether über das weiße Wolkenmeer mit seinen bizarren Formen gehört zum Schönsten, was ein Menschenauge je sehen mag! Ruhig und erhaben gleitet der große Riesenvogel durch den Luftraum, oft durch dichte Wolkengebilde unterbrochen, sodaß ein Laie über den heutigen Stand der Flugtechnik, die während der letzten Jahre bedeutend verbessert wurde, nicht aus dem Staunen herauskommt. Denn vermittelst sogenanntem Blindflug und Funknavigation wird in unsern Tagen das Fliegen bei jeder Witterung ermöglicht. Unter Blindflug versteht man das Fliegen ohne Sicht, also Flug in Nebel und Wolken, aber auch während der Nacht. Vermittelst einer sinnreichen Blindfluginstrumentierung wird das Flugzeug automatisch in der Gleichgewichtslage und in der ihm gegebenen Richtung und Höhe gehalten, womit dem Flugzeugführer das eigentliche Fliegen, also die manuelle Steuerbetätigung abgenommen ist, was für diesen auf längern Flügen eine große Entlastung bedeutet. Ergänzt wird der Blindflug durch die wichtige Funknavigation, d. h. der Bordfunker ist fortwährend mit den Flugplätzen auf der Erde verbunden. Die Verkehrsflugzeuge der internationalen Strecken haben alle eine Sende- und Empfangsanlage an Bord, die vom mitfliegenden Funker neben dem Piloten bedient wird. Beim heutigen hohen Stand der Flugtechnik ist das Fliegen fast ebenso sicher wie eine Auto- oder Bahnfahrt auf dem Erdboden! Wir 14 Passagiere saßen so ruhig und still vergnügt in der äußerst bequemen, mit verstellbaren Sitzen eingerichteten Kabine, wie wenn wir uns in einem Zweitklasse-Coupé der SBB befunden hätten! Und auf den verschiedenen Gesichtern war keine Spur von Angst zu bemerken; klein und groß,

jung und alt, freute sich in gleichem Maße auf den einzigartigen, hohen Genuß. Gleich nach einigen Minuten gesellte sich die reizende Stewardeß zu uns, bot Zigaretten an und war zu allerlei Dienstleistungen gerne bereit. Auf Verlangen bringt sie vom Bordbüfett kleine Erfrischungen zu bescheidenen Preisen. Während des abwechslungsreichen Fluges kann man sogar Telegramme nach allen Richtungen aufgeben, die der Bordfunker prompt erledigt. Als Unterhaltungslektüre liegen verschiedene schweizerische und englische Zeitschriften auf. Der Flug geht zuerst über den Berner Jura, über Montbéliard, von dort in ziemlich gerader Linie über Frankreich (St. Dizier, Chalons s. M., Reims, zwischen Soisson und Laon hindurch), weiter über den Kanal, Südengland, dem Endziele Croydon zu. Anschnallen muß man sich nur während dem Start und der Landung, nachher kann sich jeder Passagier frei in der Kabine bewegen; ein Toilettenraum fehlt auch nicht. Die berühmten Papiersäcke für „Luftkranke" blieben bei meinem Hin- und Rückfluge unbenutzt. Aber als „Andenken" suchte sich sozusagen jeder Passagier auf unauffällige Weise einen solchen sichern „Ausweis" als Fluggast der „Swissair" zu sichern! Die Verzollung der Gepäckstücke ging rasch und reibungslos vor sich, und nach einigen Minuten sitzt man schon im bequemen Autobus des englischen Flugplatzes, der nach etwa 20 Minuten Fahrt in der Viktoria-Station im Herzen Londons anhält. Der erste Eindruck, den die Riesenstadt auf den Fremden ausübt, ist geradezu überwältigend! London ist aber nicht eine Stadt, wie z. B. Paris, die organisch von einem Zentrum her sich ausbreitend gewachsen wäre. Sie ist vielmehr ein gewaltiger, aus vielen einzelnen eigenlebigen Orten mit eigener Geschichte zusammengewürfelter Komplex, dessen Gestalt in seiner Sorglosigkeit und Vielseitigkeit kaum faßbar ist! Neben ruhigen, weitläufigen Parks, die wie stehengebliebene Stücke Landes wirken, braust der Verkehr lärmender Geschäftsstraßen unmittelbar neben aristokratischen Vierteln mit ruhigen Plätzen, gepflegten Straßen und Privathäusern, versprengte Proletarierviertel mit grauen, schmutzigen Häusern, öden, düstern Hinterhäusern, übervölkert und verkommen; in den Außenbezirken freundliche Villenorte mit wohnlichen, landhausartigen Villen und kleinen, gepflegten, mit vielen Blumen bepflanzten Vorgärten! Im Kern der ganzen Stadt, der City, liegen die Bank von England und die herrliche St. Paulskathedrale, die bedeutendste und größte aller Londoner Kirchen, zugleich die größte protestantische Kirche der Welt.

Wer einmal, wie der Schreiber dieser Zeilen, einen Gottesdienst erlebt hat in der St. Paulskathedrale mit diesen aus ganz England zusammengeführten, reinen, hohen Engelsstimmen, mit diesen urchristlichen, Palästrinaschen und Händelschen Feierklängen, der erlebt eine Fülle heiliger Schönheit, eine Tiefe der feiernden Anbetung, eine Harmonie überweltlicher Sphärenmusik. Die Westminsterabtei ist die Krönungskirche der englischen Könige. Sehenswert sind neben dem großartigen Parlamentsgebäude, die zahlreichen Museen, Schlösser usw. Ein Anziehungspunkt für die Fremden ist das berühmte Wachsfigurenkabinett der Madame Tussaud, wo in Lebensgröße neben Gestalten der Vergangenheit die heutigen, noch lebenden Herrscher und Staatsmänner aufgestellt sind. Sehenwert ist jeweilen vormittag 10 Uhr



Tower-Schloß London, an der Themse gelegen

St. Paulskirche London, die größte Protestantische Kirche der Welt

der königliche Wachtaufzug zwischen den beiden Königspalästen. Die königliche Garde ist gut kenntlich an ihren roten Uniformen und den hohen Bärenfellmützen. — Wer in London Abwechslung sucht, kommt sozusagen — wenigstens vor dem Kriege — Tag und Nacht auf seine Rechnung. Denn Theater aller Gattungen und Grade, Opernhäuser, Konzertsäle, locken zum Besuche. Auffällig berühren den fremden Besucher die zahlreichen Straßenprediger aller Konfessionen und Sekten, die durch lautes Gebahren und Musik die Zuhörer um sich zu scharen suchen. Ein hervorragender Zug des englischen Volkes ist seine Freiheitsliebe und die Gastfreundschaft. Nach verschiedenen Kreuz- und Querfahrten in der englischen Landschaft mit ihren uralten Kirchen und Schlössern nahm mich der rassige Riesenvogel der „Swissair" wieder unter seine Fittiche, und mit großartigen Eindrücken jeglicher Art bereichert, landete ich wohlbehalten auf dem Basler Flugplatz.

Adolf Däster, Aarau

MIT 100 KILOMETERN VORAN ...

Als Passagier auf der Lokomotive

Was ist bei einer elektrischen Lokomotive hinten und was vorn? Hier wie dort ein Gewirr von Hebeln, Zeigern, Handrädern und Knopfschaltungen. Bei den Dampflokomotiven weiß man auf den ersten Blick, wo der „Kopf" und wo das „Rumpfende", ist! Hier aber zeigt uns nur ein schmales, glänzendes Kupferblech mit der Zahl II, daß wir der Fahrtrichtung nach wohl vorne sind; aber wir befinden uns mit dem „Rumpfende" an der Zugspitze ...

Rechts ist der Führerstand. Ein kräftiger Mann in den besten Jahren hat ihn inne. Sein ruhiges, kerniges Wesen flößt ein Gefühl von Sicherheit ein. Links neben ihm befindet sich die Handbremse, zuweilen von einem jüngeren Mann behütet.

Das Signal geht hoch! „Ausfahrt frei!" Und nun geht's los. Ein Druck auf einen Hebel — und fast unmerklich setzt sich die gewaltige Maschine in Bewegung und fährt zur Bahnhofhalle hinaus. Wie schwarzbraune, endlose Schlangen heben sich die Geleise vom grienigen, unkrautlosen Bahnkörper ab. Von den Schwellen sehen wir nichts. Führer und Bremser halten scharfen Ausguck nach den Signalen. — Hü! Hü! Vor uns steigt unwillkürlich das Bild eines wackeren Pferdes auf, über dem ein mit dringenden Aufträgen belasteter Fuhrmann die Peitsche schwingt. Aber hier braucht es weder Peitsche noch ermunternde Zurufe. Es war einmal ... Und statt einer reißen Tausende von Pferdestärken den langen Zug dem Ziele zu. Und mit welcher Geschwindigkeit! Der Zeiger des Meßinstrumentes steigt von 60 auf 70, 80, 90 und mehr Kilometer an. Und dies geht scheinbar spielend leicht vor sich. — Nein — da kann man auch den schnellsten Traber nicht mehr zum Vergleich heranziehen!

Immer mehr rollt sich der bald krumm, bald schnurgerade verlaufende Schienenstrang auf. Es ist, als ob lange, dicke Seile mit rasender Geschwindigkeit auf eine Welle gekurbelt würden. Wir blicken von den Schienen weg geradeaus. Saust die weite Gegend am Horizont uns entgegen oder wir ihr?

Im ersten Sinnen und Staunen achteten wir nicht darauf, daß der Boden unter uns bebt. Jetzt jedoch merken wir, daß wir geschüttelt und bald nach rechts, bald nach links hinüberge-