

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1968)

Artikel: Giganten der Luft
Autor: Wetter, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987700>

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: 23.11.2025

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

Giganten der Luft

Mach-2-Verkehrsflugzeuge sind nicht mehr der letzte Schrei. Bedeutende Flugzeug-Herstellerfirmen haben Grossraumflugzeuge angekündigt, das sind Verkehrsflugzeuge mit 500, 700, ja sogar 900 Sitzplätzen. Man stelle sich das einmal vor: dreibis fünfmal mehr, als die heutigen Jets fassen, oder so viele Reisende wie in einem voll besetzten Schnellzug!

Solche Giganten baut man nur, um das künftige Transportbedürfnis stillen zu können. Ist denn mit einer raschen und starken Zunahme an Flugpassagieren und Flugfracht zu rechnen? Diese Frage wird eindeutig mit Ja beantwortet. Sind es in diesem Jahr 200 Millionen Passagiere, die die internationalen Fluggesellschaften der Welt (allerdings ohne die der Sowjetunion und China) transportieren, so rechnet man im Jahre 1970 mit 320 Millionen. Folglich müssen schnellere oder grössere Flugzeuge her.

Die Überschall-Verkehrsflugzeuge sind auch nicht alles. Sie können nicht grösser als die heutigen Jets gebaut werden, sind sehr teuer (90 Millionen Franken wird eine Concorde kosten) und erzeugen einen Heidenlärm. Daher die Idee, Grosstransporter zu bauen, Flugzeuge mit längeren Rümpfen und dickeren Bäuchen.

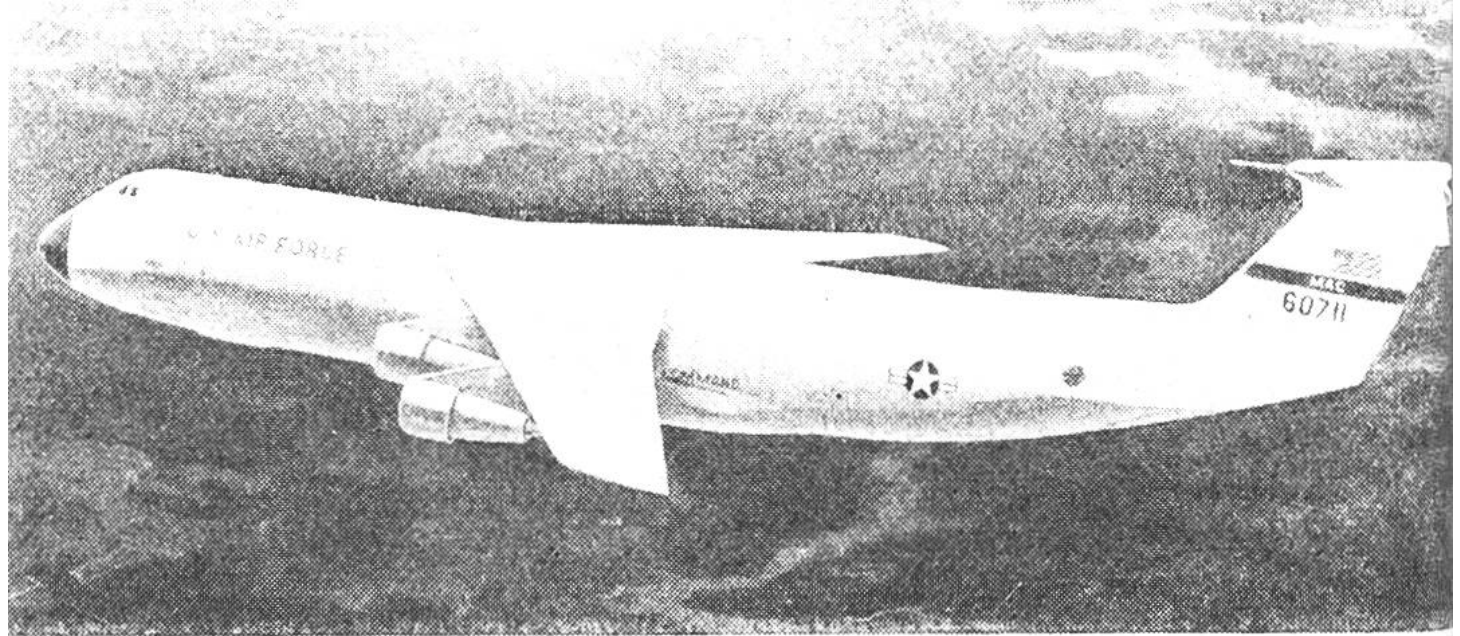
Den Anfang machte die Sowjetunion mit ihrem Antonow-22, einem Militärtransporter, der sich auch als Verkehrsflugzeug verwenden lässt. Die Antonow-22 wird 724 Passagiere beherbergen, die auf zwei Flugdecks untergebracht sind, 423 oben und 301 unten. Da sie mit vier Turboprops ausgerüstet ist, wird sie nur etwa 650 km/h Reisegeschwindigkeit entwickeln. Das grosse Geschäft wird zweifellos die amerikanische Flugzeugfirma Boeing machen, die bereits 25 Stück Boeing 747 an die Fluggesellschaft Pan American World Airways (PAA) verkaufte und hofft, noch weitere 200 dieser Giganten an den



Schon bald werden wir diese Boeing 747 sehen. Hier der Blick in die Riesenkabine, in der 490 Passagiere Platz finden. Trotz ihres Gewichtes von 309 Tonnen wird sie mit 1000 km/h fliegen.

Mann bringen zu können. Das Stück kostet 100 Millionen Franken! Die ersten Boeing 747 sollen im Herbst 1969 abgeliefert werden. Auch die Swissair hat solche bestellt.

Die Boeing 747 hat ein Abfluggewicht von 309 Tonnen und wird mit ihren vier Strahltriebwerken von je 20000 kg Schub 1000 km/h Reisegeschwindigkeit erreichen. Sie wird in 13700 Meter Höhe operieren, also etwas höher als die heutigen Jets. Sie kann auf den gegenwärtigen interkontinentalen Flughäfen wie zum Beispiel Zürich starten und landen. Die Boeing 747 wird in verschiedenen Ausführungen gebaut werden. In derjenigen für 490 Passagiere werden die Leute in 49 Reihen zu 10 Plätzen untergebracht sein. Eine Erstklassausführung hat



Noch grösser wird das Verkehrsflugzeug der Lockheed werden, das aus dem Militärtransporter C-5 A entsteht: 900 Personen, auf 3 Stockwerken untergebracht. Stückpreis pro Flugzeug etwa 120 Millionen Franken.

Kabinen für VIP-Personen (das sind sehr wichtige Persönlichkeiten, natürlich mit Begleitung), eine geräumige Kabine zu 9 Sitzplätzen die Reihe und einem Vorführungsraum von der Grösse eines richtigen Theaters. 4 übergrosse Türen und 2 Gänge in der Kabine sollen es gestatten, das halbe Tausend Passagiere rasch an und von Bord zu bringen.

Die amerikanische Firma Lockheed wird den militärischen Grosstransporter C-5A in ein Grossraumflugzeug für den zivilen Verkehr umbauen. Die C-5A hat ein Abfluggewicht von 330 Tonnen und wird 900 Passagiere, die in drei Stockwerken untergebracht sind, transportieren können. In der Frachtausführung (auch die Boeing 747 hat eine) vermag sie sechs der riesigen Überland-Autobusse zu schlucken. Man schätzt die Entwicklungskosten der C-5A auf 3 Milliarden Franken.

Nicht nur gilt es, in Kürze diese Giganten der Luft zu bauen, sondern auch der Flugverkehr und die Flughäfen müssen dem Ansturm gewachsen sein. Flughäfen werden bekanntlich stets zu klein gebaut. Wenn 500 oder gar 900 Menschen gleichzeitig einem Flugzeug zuströmen, müssen andere Vorkehrungen für ihre Abfertigung getroffen werden, als sie heute vorhanden sind.

Ernst Wetter