

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 32

**Artikel:** 25 Jahre "Interavia"  
**Autor:** Künzler, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84959>

#### **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:** 13.01.2026

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

## 25 Jahre «Interavia»

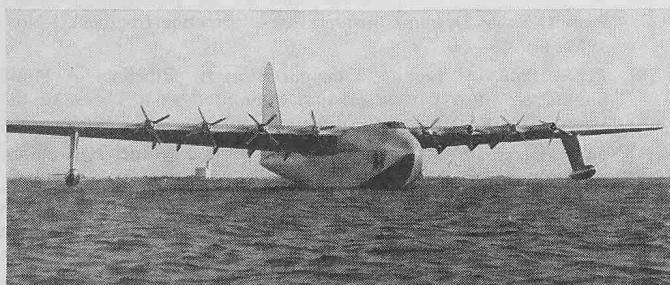
Ein Vierteljahrhundert ist im Leben einer Fachzeitschrift kein hohes Alter. Wenn es sich dabei aber um eine dem Gebiet der Luftfahrt gewidmete Fachschrift handelt, dann muss man den Massstab ändern, und ein silbernes Jubiläum wird durchaus zum würdigen Anlass für eine Feier. Man betrachte nur einmal das, was uns die Luftfahrt und die diese beliefernde Industrie in der Zeit zwischen 1946 und 1971 an Neuentwicklungen und Errungenschaften gebracht hat! Kaum wird man nämlich ein Gebiet finden – ausser vielleicht das der friedlichen Nutzung der Atomenergie – auf welchem grössere Fortschritte zu verzeichnen sind, als das der Luft- und Raumfahrt.

Der zuverlässigen Information über dieses weitläufige Gebiet widmet sich seit nunmehr fünfundzwanzig Jahren die in Genf verlegte Monatsschrift «Interavia, internationale Revue für Luftfahrt, Raumfahrt und Elektronik». Dem Grundsatz der seriösen Information entsprechend, stellt sich denn auch die April-(Jubiläums-)Ausgabe schlicht und einfach im silberfarbigen statt dem gewohnten gelben Kleid dem Leser vor.

Fünfundzwanzig Jahre... wie ein Hauch scheint diese Zeit im Rückblick verstrichen zu sein; eine einzige Generation, und doch – wie viel ist in dieser ereignisreichen Zeitspanne auf dem Gebiete der Luftfahrt geplant, geschaffen (und oft verworfen) worden! Der menschliche Erfindungsgeist vermochte der nach dem Zweiten Weltkrieg in eine Krise geratenen Industrie zu einem Aufschwung so gravierenden Ausmasses zu verhelfen, dass er der Zeit vorausseilte und eben diese Industrie abermals in eine Krise stürzte. Erfindungsgeist, Initiative und Unternehmungsfreude in Verbindung mit den von neuen Techniken ermöglichten Konstruktionen brachten eben das, was der Markt infolge eines bis an die Spitze getriebenen Konkurrenzwahns zu verarbeiten noch nicht in der Lage ist. Egal, ob man dabei an die fast auf das Doppelte gestiegene Nutzkapazität eines Grossraumflugzeuges oder an die auf mehr als das Zweifache gestiegene Geschwindigkeit einer Concorde denkt, Tatsache bleibt, dass die Nachfrage vorerst langsamer als das Angebot steigt. Dazu gesellen sich die ausserordentlich aufwendigen, von dieser Industrie zum grossen Teil selbst finanzierten Raumfahrtprojekte, die in der Folge zu Zusammenschlüssen und Fusionen geführt haben. Die entstandenen finanziellen Schwierigkeiten sowohl bei der Industrie wie auch bei den von dieser belieferten Luftfahrtunternehmen zwingen nun zum Langsamgang.

Dieser Entwicklung ist der Leitartikel der Jubiläumsausgabe der «Interavia» gewidmet. Es wird darin versucht, die Gründe zu erörtern, welche zur heutigen Lage geführt haben. Er rollt die Geschichte der Nachkriegs-Luftfahrtindustrie auf (statt sich nur auf eine blosse chronologische Aufzählung der wichtigsten Ereignisse der letzten zweieinhalb Jahrzehnte zu beschränken). Dabei werden anhand von Archivbildern der

Der Prototyp des Flugbootes Hercules von Howard Hughes flog ein einziges Mal im November 1947



hervorstechendsten Konstruktionsbeispiele dieser Zeitspanne sowohl Wunschträume und abenteuerhafte Vorstösse in eine noch nicht gekommene Zeit, wie auch Meilensteine in der Geschichte der Luftfahrt rückblickend gezeigt. Diejenigen, denen die Eroberung des Luftraumes irgendwie am Herzen liegt, die sich mit den mutigen Vorstössen jener Pioniere des Gedankens einer Luftfahrt für alle seelisch verbunden fühlen, werden schmunzelnd, gerührt und allenfalls mit etwas Sehnsucht die bildlichen Kunden der ersten Nachkriegsversuche, wirtschaftliche Langstreckenflugzeuge zu bauen, betrachten.

Es werden dem Leser längst vergessene Prototypen vor Augen geführt, denen wohl ein nur kurzfristiges Leben zuteil wurde, wie den beiden Flugbooten «Hercules» (ein ganz aus Holz gebautes, achtmotoriges Flugboot) und «Saunders-Roe Princess», die jedoch die sich anbahrende Tendenz zum Grossraumflugzeug eindeutig erkennen lassen. Beim Princess handelte es sich um ein Transatlantik-Flugboot für 105 Passagiere. Das Abfluggewicht betrug 143 t. Angetrieben wurde es von zehn Bristol-Proteus-Propellerturbinen von je 3780 PS; die acht inneren Triebwerke wirkten paarweise auf gegenläufige Vierblattpropeller, die äusseren zwei waren herkömmlich angeordnet. Ein weiteres, seiner Zeit weit vorausweisendes Projekt war das Landflugzeug «Bristol Brabazon», dessen Entwicklung auf das Jahr 1942 zurückgeht. Ursprünglich sollte es von acht vollständig in den Tragflächen versenkten 2500-PS-Kolbenmotoren mit Zylindern in Sternanordnung, welche paarweise auf gegenläufige Propeller wirkten, angetrieben werden. In dieser Ausführung flog denn auch im September 1949 der Prototyp. Die Spannweite betrug 70,1 m (59,6 m bei der Boeing 747), die Länge 53,95 m (70,7 m) und das Abfluggewicht 131,5 t. Später sollte ein zweiter Prototyp mit vier Propellerturbinen Bristol Coupled-Proteus von je 7000 PS ausgerüstet werden. Die Entwicklungsarbeiten wurden jedoch im Jahre 1952 eingestellt. Die «Interavia» lässt in diesem Rückblick selbstverständlich die Douglas-Vertreter nicht fehlen: Von der DC-3 (wovon 10926 Einheiten gebaut wurden) über die (fast) ebenso erfolgreichen Typen DC-4, DC-6 bis zum letzten gebauten Langstreckenflugzeug mit Kolbenmotoren, der DC-7C (Indienststellung 1956). Sodann folgen die DC-8 als echter Vorläufer der Grossraumflugzeuge heutigen Baumusters (in enger Bestuhlung vermag es bis zu 250 Passagiere aufzunehmen) und die von den Piloten hochgeschätzte DC-9.

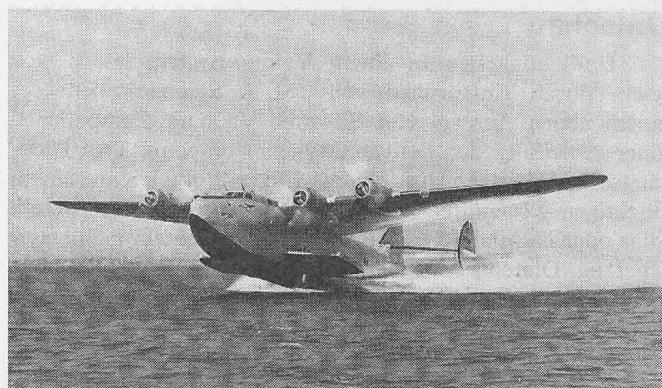
Wer erinnert sich nicht an die gemütliche Lockheed Constellation («Connie») – man denke an die schicke Bar im Bug –, welche von vielen Gesellschaften auf langen Strecken eingesetzt wurde? Man würde es diesem Flugzeug auch heute noch kaum ansehen, dass der Prototyp bereits im Januar 1943 flog und die Inbetriebnahme der ersten Ausführung auf das Jahr 1946 zurückgeht (die weltbekannte Super Constellation mit vier 3250-PS-Triebwerken – später je 3400 PS – wurde 1953 in Betrieb genommen). In der Reihe der

Der Prototyp der Bristol 167 Brabazon 1 flog erstmals am 4. September 1949





Boeing 377 Stratocruiser der Pan American World Airways über New York



Das Flugboot Boeing 314 Clipper wurde von der Pan American viele Jahre auf Langstreckenkursen eingesetzt

Vorboten heutiger Grossflugzeuge darf auch die geräumige und für ihre Zeit ausserordentlich geräuscharme «Boeing Stratocruiser» (Indienststellung 1948) nicht unerwähnt bleiben. Dieses druckbelüftete Flugzeug vermochte bis zu 112 Passagieren Platz zu bieten und wurde von vier Pratt- & Whitney-Sternmotoren von je 3500 PS angetrieben.

Die immer wieder mit Pionierleistungen – die dann allerdings oft aus finanziellen oder politischen Gründen nicht zur Durchführung gelangen – aufwartende britische Luftfahrtindustrie bewies im Jahre 1952 erneut ihren Mut, als sie mit der «Comet» das erste strahlgetriebene Verkehrsflugzeug dem Betrieb übergab (Erstflug des Prototyps Mitte 1949). Sowohl dieses von vier Strahltriebwerken mit einer Standschubleistung von je 2018 kp angetriebene, vom Pech verfolgte Flugzeug (Startverbot im Jahre 1954), wie auch der heute noch im Einsatz stehende Nachfolger, Comet IV, werden dem Leser in Erinnerung gerufen.

Die Aufzählung könnte beliebig fortgesetzt werden, beispielsweise auch mit den Meilensteinen der Militäraviatik und jenen der Raumfahrt. Oder mit den gewaltigen Entwicklungen auf dem Gebiete der Elektronik, welche die heute zur Selbstverständlichkeit gewordene Pünktlichkeit und Sicherheit erst ermöglichen. Wahrhaftig offenbart die «Interavia» mit ihrem Rückblick auf das erste Vierteljahrhundert ihres Lebens dem Leser ein nicht unerhebliches Stück Menschen-, Technik- und Volkswirtschaftsgeschichte (leider auch Geschichte des Negativen, des Vernichtungspotentials des Fliegens). Es ist der Werdegang des Luftverkehrs für jedenmann, wie es sich dem Menschen als Segen erweist – und auch als bequemer Sündenbock und Prügelknabe, dem die Schuld an so vielen Fehlern der menschlichen Unvernunft zugeschoben werden kann. Es ist doch so einfach, gegen die zahlmässige Minderheit jener, die Zivilluftfahrt betreiben, Anklage zu erheben wegen Luftverpestung<sup>1)</sup> und wegen Lärm! – Man hat dann etwas unternommen; das Volk

<sup>1)</sup> Siehe auch E. F. Schiantarelli: Luftfremdstoffemissionen von Flugzeugtriebwerken. SBZ 89 (1971), H. 2, S. 35–41.

2) Der Vergleich ist typisch: Die Luftverkehrsunternehmen stellen mit jeder von der Technik geschaffenen Möglichkeit, Lärm oder Abgasverunreinigungen zu vermindern, Versuche an und führen diese ein, sobald erwiesen ist, dass sie die Sicherheit nicht beeinträchtigen. Hier richtet sich der Druck der Öffentlichkeit in erster Linie auf die Luftverkehrsgesellschaften bzw. auf den Flugzeughalter. Diese haben das grösste Interesse an der Einführung wirksamer Umweltschutzmassnahmen und setzen ihrerseits die Industrie unter Druck. Anders ist es im Falle der Landfahrzeugindustrie. Auch sie investiert Millionenbeträge für Forschungen und Versuche zum gleichen Zweck. Viele Halter solcher Fahrzeuge vernachlässigen aber im Schutze ihrer Anonymität die heikle Einstellung ihrer Motoren oder ändern gar vorsätzlich an Vergaserdüsen und mit Vorliebe an Schalldämpfern, die dann, von den Innereien befreit, sogar die verpönte «VC-10» zu übertönen vermögen.

beruhigt sich... und die Motorräder können unbehelligt weiterhin mit geleerten Schalldämpfern am Polizeibeamten vorbeiknattern<sup>2)</sup>, die unzähligen schlecht (wenn überhaupt) eingestellten Heizungen sowie Automobil-, Lastwagen- und Omnibusmotoren dürfen auch weiter ihre Schwefeldioxid- und Kohlenmonoxidladungen der Luft in den dichtestbesiedelten Stadtgebieten abgeben, und auch der Industrie darf dann mit gutem Gewissen erlaubt werden, ihren Qualm den menschlichen Lungen anzuvertrauen, denn dies alles gehört ja zum Gewohnheitsrecht<sup>3)</sup>.

Es ist jedoch ein Zeichen der Zeit, einer Zeit, die sich im Kampf gegen das Neue zu wiederholen pflegt: Man denke an die Anfangszeiten der Eisenbahn, als vorausgesagt wurde, die ausserordentlich hohe Geschwindigkeit von 30 km/h würde dem Menschen irreversible Schäden zufügen (obwohl er seit Urzeiten mit ähnlichem Tempo auf dem Pferd zu galoppieren pflegte), und Wissenschaftler die Forderung stellten, entlang der Bahnlinien Zäune zu errichten, damit das Ungeheuer den Blicken verborgen bliebe.

Auch dieser Unwille, der sich heute etwa im Verlangen äussert, Flughäfen sollen geschlossen und Flugzeuge stumm bleiben, so lange der «Ich» keine Reiseabsichten hat, gehört zur von der Jubilarin miterlebten Entwicklung, ebenso wie die unverkennbaren Anstrengungen gerade dieser Industrie, die Abgas- und Lärmprobleme befriedigend zu lösen. «Interavia» wird wahrscheinlich in den kommenden Jahren noch öfters über diese Bemühungen berichten können.

Wenn auch die Bezeichnung *International* in der Regel eher Skepsis erweckt, gehört gerade diese Fachschrift zu jenen, die sie zu Recht tragen. Ihre sachlichen Berichte erscheinen nämlich in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch) und werden in nicht weniger als 125 Ländern gelesen.

Möge die Fachwelt auch im nächsten Lebensabschnitt Nutzen aus den fachlich und sachlich guten und unparteiischen Beiträgen der «Interavia» ziehen! Wir wünschen ihr dafür Erfolg.

M. Künzler

<sup>3)</sup> Diesbezüglich sei die ironisch-traurige Gutenachtgeschichte von bö in «Aero Revue» 1971, H. 1, S. 10, zitiert: «... Aber irgend etwas muss ich (der König eines Phantasielandes) ja unternehmen, damit das Volk nicht böse wird, und ihr seid schliesslich nur wenige... Da gingen die jungen Leute traurig weg und beschlossen, nie wieder fliegen zu wollen. Seither fahren sie wie alle anderen mit dem Auto herum, mähen den Rasen und lassen den Radio auf grösster Lautstärke laufen, und kein Mensch hat etwas dagegen, weil das eben üblich ist, und wo käme man hin, wenn das auch noch verboten würde. Und wenn sie nicht am allgemeinen Lärm gestorben sind, so leben sie heute noch.»

*Verdankung:* Die Bilder auf S. 806 wurden uns freundlicherweise von Dr. U. Haller, Luzern, jene auf S. 807 von Dr. W. Dollfus, Zürich, zur Verfügung gestellt.