Ein lehrreicher Tag bei der Swissair

Autor(en): **Schätzle, Otto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **35 (1948)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-530370

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

SCHWEIZER SCHULE

HALBMONATSSCHRIFT FÜR ERZIEHUNG UND UNTERRICHT

OLTEN, 15. AUGUST 1948 NR. 8 35. JAHRGANG

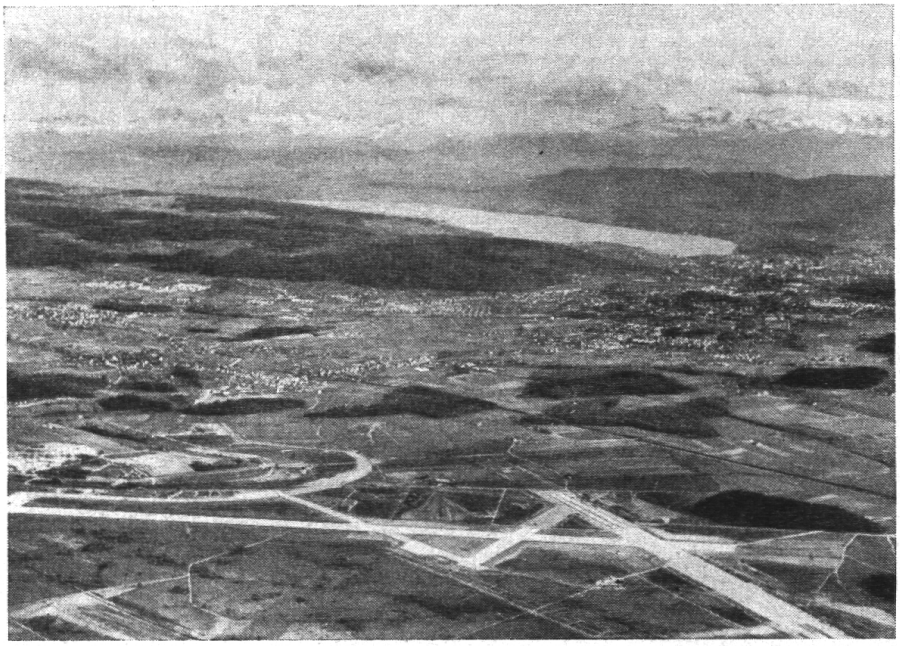
Ein lehrreicher Tag bei der Swissair

Es war ein glücklicher Gedanke des Lehrervereins der Stadt St. Gallen, seinen Mitgliedern einmal einen Rundflug mit der Swissair zu vermitteln. Die von über 160 Personen beschickte Exkursion war ein voller Erfolg und dürfte auch in der Popularisierung des Fluggedankens bemerkenswert sein. Die Leitung der Swissair (Schweiz. Luftverkehr A. G.) bot den St. Galler Lehrkräften aller Schulstufen sowie den vier Vertretern von Lehrer- und Jugendzeitschriften einen äußerst lehrreichen und eindrucksvollen Tag. Bei schönstem Frühlingswetter wurden die ausgedehnten Anlagen der Swissair in Dübendorf und die noch im Bau sich befindlichen gewaltigen Pisten in Kloten besichtigt, wobei die in Gruppen aufgelöste Gesellschaft durch die zuvorkommende Führung verschiedener Herren der Swissair einen umfassenden Einblick in Wesen und Wirken dieser angesehenen schweizerischen Fluggesellschaft erhielt.

Da in Zukunft wohl in vermehrter Weise ähnliche Flüge mit der Lehrerschaft und auch mit einzelnen Gästen wie mit Gesellschaften durchgeführt werden dürften, rechtfertigt sich eine knappe Orientierung über den heutigen Aufbau der Swissair. Zudem wird zur Zeit die Frage geprüft, auf welche Weise und zu welchen Bedingungen auch Schülerflüge organisiert werden können. Zweifellos dürfte ein Stadtrundflug, ein Flug über den Säntis oder ein Voralpenflug bei schönem Wetter namentlich für die aufnahmefähige Jugend zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden. Eine Schulreise in der Luft wäre gleichsam das modernste und »höchste« Ziel für die reisefreudige Jugend!

Heute, da das für schweizerische Verhältnisse außerordentliche Werk des höchst modernen Flugplatzes Kloten teilweise in Betrieb genommen wurde, ist das Flug- und damit auch das Swissair-Problem doppelt aktuell. Die Schweiz mußte im Hinblick auf die gewaltige Entwicklung des Flugwesens im Ausland alles aufwenden, um nicht über- und umflogen zu werden. Dank den unermüdlichen Bemühungen großzügig planender Fachleute scheint heute der Anschluß an den internationalen Flugverkehr gesichert zu sein. Das ist für ein Land wie die Schweiz, die den 500. Teil der Erdbevölkerung umfaßt, jedoch den 50. Teil des Welthandels umsetzt und die lebendige Wirtschaftsbeziehungen mit möglichst vielen Ländern aufrecht erhalten muß, von ausschlaggebender Bedeutung.

Wie einer Orientierung durch Pressechef D. Meier zu entnehmen ist, wurde am 1. Juni 1922 von der Schweiz aus die erste Luftverkehrslinie ins Ausland eröffnet: Genf-Zürich-Nürnberg. Mit der Gründung der Swissair im Jahre 1931 (»Ad Astra« [Zürich] und »Balair« [Basel] fusionierten) nahm die schweizerische Verkehrsluftfahrt einen rapiden Aufschwung. Am 26. August 1946 wurde das Aktienkapital der Swissair von bisher einer Million auf 20 Millionen erhöht. 2700 Aktionäre sind daran beteiligt, wobei Bund, Kanton und Gemeinden einen Drittel des Kapitals zeichneten. Nicht nur der Flugpark wurde zeitgemäß ausgebaut, sondern auch das Personal mußte stark erweitert wer-



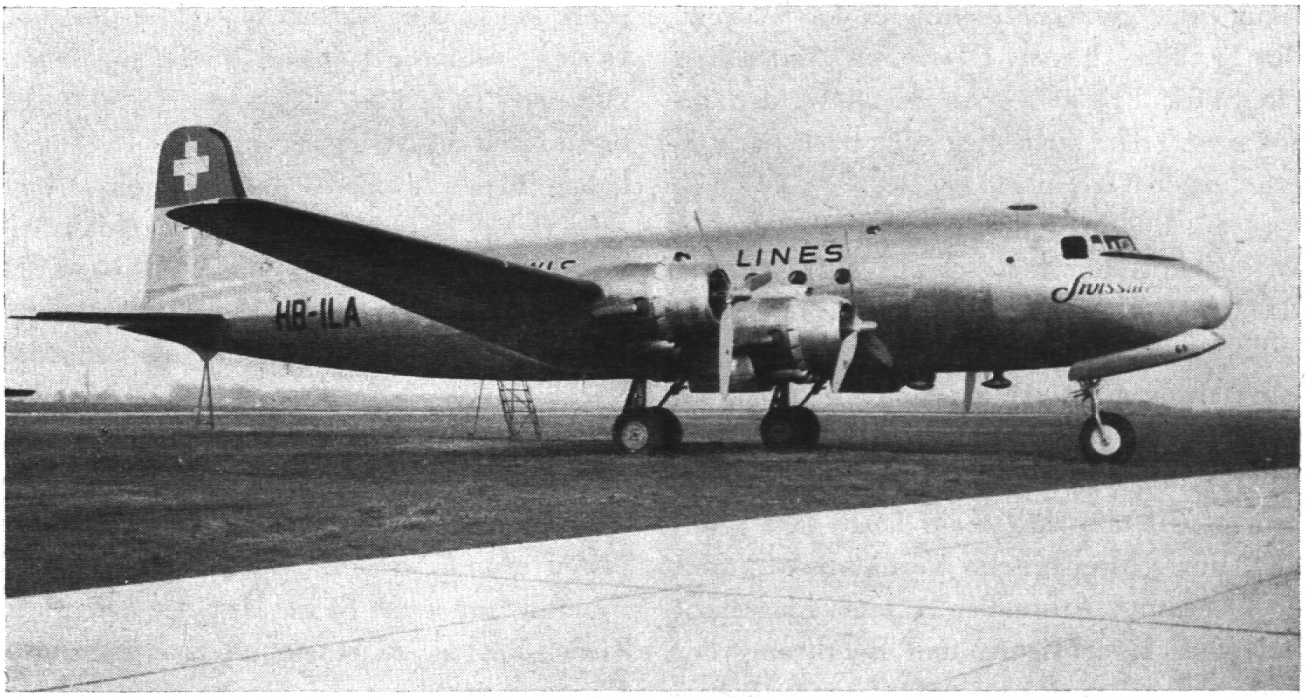
Flugplatz Kloten, Zürichsee und Alpen

den. Im August 1939 waren noch 179 Personen bei der Swissair beschäftigt — heute sind es über 1400.

Bis 1947 benützte die Gesellschaft nur die bewährten Douglas-Flugzeuge. Dann wurden aus amerikanischen Armeebeständen einige Maschinen vom Militärtyp des DC-3 (C-47-B) gekauft und als Verkehrsflugzeuge umgebaut. Die Anschaffung von viermotorigen Großflugzeugen der Type DC-4 wurde im Sommer 1946 beschlossen. Das erste Flugzeug dieser Art, das anläßlich unserer Besichtigung der Flugplatzanlagen gerade in Revision in der Halle stand, traf am 24. November 1946 nach dem ersten Nonstop-Flug USA.-Schweiz in Genf ein. Der Flugzeugpark umfaßte Ende März 1948 neben 6 kleineren Maschinen 12 DC-3, zwei DC-3 Fracht und vier DC-4 mit einem Volumen von 428 Passagierplätzen und 6 Tonnen Frachtraum. Die Swissair bestellte außerdem im Juli 1947 für den europäischen Dienst bei der Consolidated Vultee Aircraft Co. in San Diego (USA.) vier zweimotorige Convair-Liners zu 40 Passagierplätzen. Zur Zeit wird die Anschaffung von schnelleren viermotorigen Flugzeugen wie z. B. DC-6 geprüft.

Im Jahre 1947 sprengte man den europäischen Flugrahmen, indem der Anschluß an das Weltluftmeer durch direkte Flüge nach Kairo und Palästina hergestellt wurde. Am 2. Mai 1947 flog zum erstenmal ein schweizerisches Flugzeug von Genf nach Washington. Diese Atlantikflüge sind heute bereits eingelebt, und auch die großen Flüge nach Südamerika und nach Afrika sind eingeführt. Zu Studienzwecken wurde im August 1947 mit einem Teil der Besatzungen ein Trainingsflug auf den gesamten Nordatlantik-Routen durchgeführt. Im laufenden Jahr werden monatlich zweimal Sonderflüge nach Johannesburg in Südafrika gestartet. Man ist bestrebt, die internationalen Linienbetriebe regelmäßig zu betreuen, wobei sich die Swissair als privatwirtschaftliches Unternehmen ohne staatliche Subventionen von kommerziellen Ueberlegungen leiten läßt.

Die Erweiterung des Flugdienstes hatte eine Vergrößerung des Flugzeugparkes und natürlich auch des Piloten- und Funkerkorps zur Folge. Anfangs 1947 trat auch die Besatzung der »Alpar« in den Dienst der Swissair, die im kommenden Jahr über 50 vollausgebildete Besatzungen verfügen dürfte. Die Swissair stellt nur Schweizer als Piloten ein, die sich über die entsprechende fliegerische Vorbildung ausweisen können. Das Vertrauen stützt sich weitgehend sowohl auf die



Douglas DC-4. *Diese zweitgrößte der bekannten Douglasmaschinen besitzt vier Motoren und wird heute für Langstrecken- und Ueberseeflüge benützt. Folgende technische Angaben zeigen die Größe dieser Maschinen: 35,81 m Spannweite, 28,47 m lang, 8,41 m hoch, 44 Passagierplätze, 4 Motoren, 1450 PS Startleistung pro Motor, 395,8 km/h maximale Geschwindigkeit, 365,2 km/h Geschwindigkeit bei 60 % Leistung, 18 755 kg Leergewicht und 33 810 kg Startgewicht.*

Qualität der Maschinen wie der Piloten, die dank ihrer soliden Ausbildung und sorgfältigen Auswahl auch im Ausland größtes Ansehen genießen.

Die Swissair wickelt ihren Flugbetrieb auf den Flugplätzen von Basel, Genf und Zürich ab und betreibt von der Schweiz aus regelmäßige Linien nach Paris, Brüssel, Amsterdam, London, Kopenhagen, Stockholm, Prag, Warschau, Barcelona, Madrid, Lissabon, Athen, Palästina, Kairo, Instanbul.

Die Besichtigung der ausgedehnten Anlagen in Dübendorf und dann auf dem höchst modern eingerichteten neuen Flugplatz *Kloten* ließen zweifellos erkennen, daß die Swissair gewillt ist, alles aufzuwenden, um die Flugsicherheit zu gewährleisten. Von besonderer Bedeutung ist die rechtzeitige Orientierung des Flugpersonals über das Wetter auf den zu befliegenden Linien. Meldungen aus vielen Ländern werden gesammelt und dann von speziell geschulten Leuten verarbeitet. Die Einrichtungen sind heute dank der fortwährenden technischen Entwicklung vorzüglich, so daß die aufgestellten Wetterprognosen im großen und ganzen zutreffend sind.

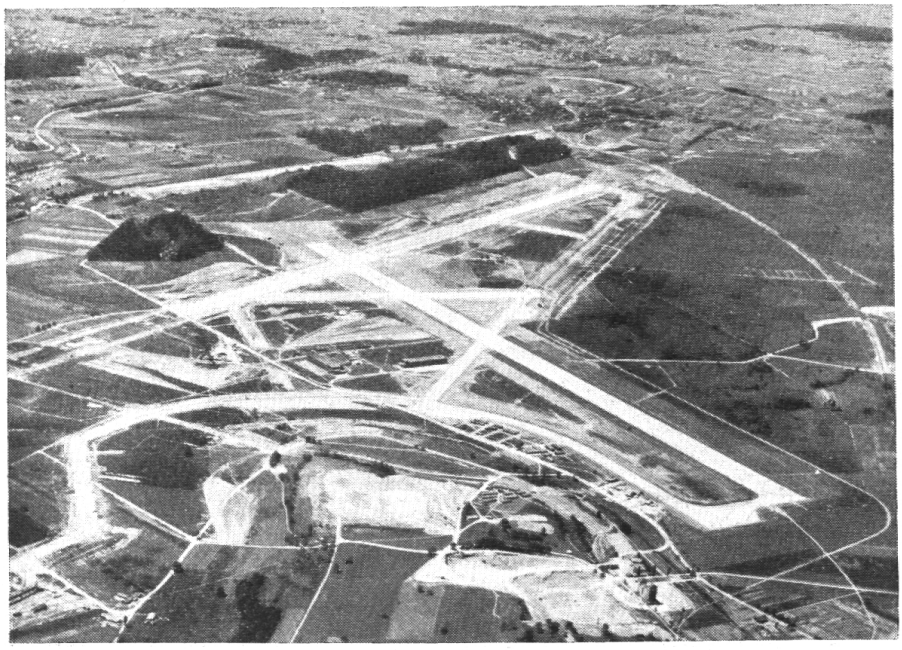
In der Werft werden die Maschinen überholt und von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision unterzogen. So hatten wir z. B. Gelegenheit, die erste in einem Nonstop-Flug von New York nach Genf gesteuerte DC-4 zu besichtigen. Die gründlich ausgebildeten Spezialarbeiter schenken der Revision alle Sorgfalt. Es wird grundsätzlich nicht im Akkord gearbeitet. Wie wir feststellen konnten, herrscht bei der heute zahlreichen Belegschaft ein sehr gutes Einvernehmen. Das verwendete Material stammt zum großen Teil aus Amerika. Die schweizerischen Arbeiter werden auch teilweise in die amerikanischen Fabriken delegiert, um sich auf die gründliche und zuverlässige Revision vorzubereiten.

Daß der Flugverkehr mit beträchtlichen Kosten verbunden ist, beweist u. a. die Lan-

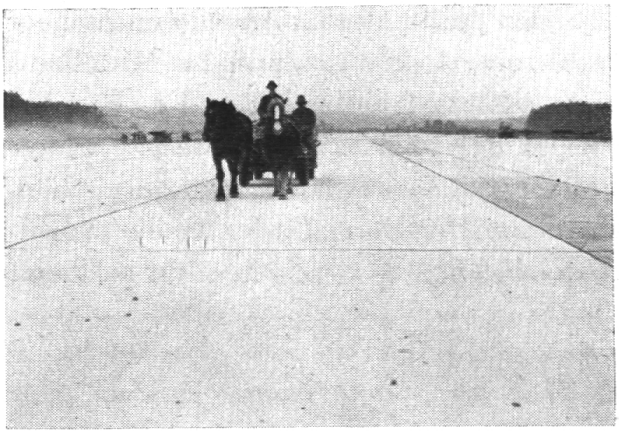
dung einer großen Maschine in der Schweiz, die Fr. 98.— kostet. Die Pneus, von denen ein Stück Fr. 500.— erfordert, werden im Interesse der Sicherheit für höchstens 60 Landungen verwendet!

Der neue Flugplatz Kloten, der nach dem Urteil eines amerikanischen Generals einer der modernsten und solidesten der Welt sein soll, verursachte nach neuesten Meldungen von Anfang Juni einen Kostenaufwand von über 80 Millionen Franken. Er wird großzügig für künftige Anforderungen erstellt und dürfte auf lange Zeit genügen. Für schweizerische Verhältnisse nimmt er ungeahnte Ausmaße an und hinterläßt bei einer Besichtigung und Befahrung der außerordentlich langen und breiten Pisten einen nachhaltigen Eindruck. So wurden z. B. 36 000 Kubikmeter Holz geschlagen. Mit neuesten Geräten fand man über 600 Blindgänger aus dem frühern Militärflugplatz. Im ganzen wurden über 33 Kilometer Drainageröhren gelegt und Bäche abgeleitet. Die eine Piste ist 60, die andere gar 90 Meter breit. Nach dem Urteil zuständiger Fachleute haben hier schweizerische Ingenieure und ihre vielen Helfer hervorragende Qualitätsarbeit geleistet. Während die Westpiste 1900 Meter lang ist, mißt die große Blindlandepiste heute 2600 Meter. Sie kann, wenn die Verhältnisse es erfordern, auf 3,5 Kilometer ausgebaut werden. Die Bisenpiste ist 1535 Meter lang. Sollte die Flugdichte je einen Ausbau notwendig machen, können Doppelpisten erstellt werden. Dank einer mutigen Planung auf weite Sicht wird der Flugplatz Zürich-Kloten zu einem interkontinentalen Flugzentrum.

Wer einen Tag lang den Betrieb auf dem Flugplatz aufmerksam beobachtet, erhält einen nachhaltigen Eindruck von der Internationalität eines solchen »Flugbahnhofes«.



Der Interkontinental-Flughafen vom Flugzeug aus. *Der Photograph befand sich über Kloten und photographierte in nördlicher Richtung. Die Straße, die am untern Rande rechts ins Bild eintritt, führt von Kloten her unter dem Holberg vorbei, der mit seinen Kiesgruben am untern Bildrande sichtbar ist, nach Rümlang.*
Am linken Bildrande oben das Dorf Rümlang, rechts Oberglatt. Die fertiggestellte Westpiste dominiert durch ihre Helle. Vor den beiden Waldstreifen zwischen Mittel- und Hintergrund wird sie von der Blindlandepiste gekreuzt.
Der Flugsteig mit dem Aufnahmegebäude wird in dem flachen Boden des Rollweges angelegt, der parallel zur Klotener Straße verläuft. Hangar und Werft des Linienverkehrs befinden sich links.



Interkontinentaler Flughafen Zürich. *Zwei Zeitalter begegnen sich auf der Westpiste des Flughafens Kloten. Bis 14. Juni benützten Arbeiter und Zaungäste die Piste als bequeme Straße. Ein Fuhrwerk fährt zu seinem Arbeitsplatz.*

Interkontinentaler Flughafen Zürich. *Der von einer Tourepull-Zugmaschine gezogene, 10 Tonnen schwere »Scraper« ist ein Bodenhobler, der zu Planierarbeiten auf leichtem und mittelschwerem Untergrund eingesetzt wird.*

Innerhalb der gleichen Stunde können mehrere Maschinen nach verschiedenen Himmelsrichtungen starten und im Verlaufe von acht Stunden sieht man Gäste aus zahlreichen Ländern ankommen. Die Distanz scheint heute spielend überwunden zu werden. Bei längern Flügen wirkt sich der Zeitgewinn, der ja heute eine so entscheidende Rolle spielt, überzeugend aus. Wenn es auch eine absolute Flugsicherheit nicht gibt und wohl kaum je geben kann, so darf doch ein schier unbegrenztes Vertrauen diesem hoch entwickelten schweizerischen Unternehmen geschenkt werden. Die fortschreitende technische Entwicklung wird genau verfolgt, und was irgendwie zur Sicherheit des Fluges beigetragen werden kann, wird getan.

Die Besichtigung der Flugplatzanlagen muß sowohl für Mittel- wie für Berufsschüler aufschlußreich sein. Wenn es gar dazu kommt, daß Schüler zu stark ermäßigten Preisen nach einer entsprechenden Einführung fliegen können, wird der Fluggedanke vielversprechend propagiert. Was einst als Schwärmer und Utopisten verschriene Futuristen der Technik geträumt haben, wurde

Rigi - Pilatus - Stanserhorn eine prächtige Aufnahme vom eindrucksvollen Voralpenflug

zur Wirklichkeit. Der enge Rahmen ist gesprengt, die Weite der Welt liegt offen vor uns. Wagemut und Unternehmungslust wie auch ernsthaftes Forschen führten zu einem jedermann offensichtlichen Erfolg.

Als Krönung des »Swissair-Tages« darf wohl der Flug der vielen Gäste über den Säntis angesehen werden, von dem alle Teilnehmer begeistert erzählten. Der Schreibende hatte zum Abschluß des an schönsten Erinnerungen reichen Tages Gelegenheit, den eindrucksvollen Voralpenflug mitzuerleben. Der sechsplätzige Doppeldecker »Dragon« führte uns in ruhigem Flug über das Zürcher Oberland und über die friedlich daliegende Innerschweiz. Die Gipfel so vieler bekannter Voralpen lagen zum Greifen nahe. Im Süden grüßte der im Abendsonnenschein strahlende Alpenkranz, und das Mittelland zeigte sich in frühlingshafter Frische. Bei einem Fluge zeigt sich — günstiges Wetter vorausgesetzt — das Land von seiner schönsten Seite. Die Heimat wird in der Vogelschau lebendig, die Geschichte lebt auf beim Anblick so vieler historischer Stätten, und Erinnerungen werden wach. Das Fliegen wird zum unvergeßlichen Erlebnis!

Matterhorn, Rimpfischhorn, Strahlhorn und Gornergrat

Der Swissair danken wir für die zuvorkommende Führung und die vielseitige Aufklärung. Die begrüßenswerte Initiative des Lehrervereins der Stadt St. Gallen wurde zu einem durchschlagenden Erfolg. Das neuzeitliche Vorgehen dürfte aufmerksame Nachahmer finden. *Otto Schätzle.*

VOLKSSCHULE

Ethik in der Schule

Wissen und Charakterbildung

Mit der Erreichung des schulpflichtigen Alters anvertrauen die Eltern ihre Kinder der Schule, damit diese einen Teil der Erziehung übernehme und mithelfe, die jungen Menschen zu tüchtigen Gliedern der menschlichen Gesellschaft heranzubilden.

Erste Aufgabe des Schulunterrichtes ist es wohl, den Schülern die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten in Sprache, Rechnen,