

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK         |
| <b>Herausgeber:</b> | Federation of Swiss Societies in the United Kingdom                                     |
| <b>Band:</b>        | - (1936)  |
| <b>Heft:</b>        | 759   |
| <b>Artikel:</b>     | Vom Stalldienst der Flieger   |
| <b>Autor:</b>       | Buchli, H.  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-692780">https://doi.org/10.5169/seals-692780</a> |

### **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:** 17.01.2026

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

# Vom Stalldienst der Flieger

von

H. Buchli.

Wer im Militärdienst einmal mit Pferden zu tun hatte, weiss was Stalldienst heissen will. Stalldienst ist die Pflege dessen, was dem berittenen Soldaten, der pferdebespannten Einheit A und O ist, des Pferdes, ohne das keiner seine Funktion ausüben kann. Auch für den Flieger ist dieser innere Dienst lebenswichtig. Er kann seinen Vogel nicht einfach in den Hangar stellen. Flugzeuge wollen gepflegt sein, beinahe noch sorgfältiger, als wenn sie beseelte Wesen wären...

Jetzt ist auf den Flugplätzen die Winterruhe eingetreten. Nur wenige internationale Fluglinien sind im Betrieb, die unser Land berühren. Es sieht bisweilen aus, als schließe alles. Aber das täuscht. Wohl sind die riesigen Tore der Flugzeughallen vorsichtig geschlossen. Man muss aber dahinter sehen. Da schlafst niemand. Im Gegenteil! Das stellten wir fest, als wir kürzlich den Anlagen der Swissair in Dübendorf einen Besuch machten. Ingenieur Pierz, technischer Leiter unserer nationalen Luftverkehrs-Gesellschaft führte uns in die gewaltige Halle, in welcher jetzt die silberglänzenden Douglas-Verkehrsflugzeuge neben allen andern Maschinen der Gesellschaft stehen. Sie sind in der Sommersaison ein paar Tausend Stunden unterwegs gewesen und haben Tausende von Passagieren und viele Tonnen von Gepäck, Fracht und Post durch die Lüfte transportiert. Aber sie haben nicht etwa die "verdiente" Ruhepause gefunden.

Denn in der grossen Halle, in den Montageräumen und Werkstätten herrscht emsig, unermüdliche Tätigkeit. Hier ist das Volk jener Stille an der Arbeit, von denen man im stolzen internationalen Flugbetrieb sonst nichts hört: höchstens dass man einmal einen drüben beim Luftbahnhof in seinem Arbeitsüberkleid sieht ... und kaum beachtet. Hier erst gehen uns die Augen über die grosse Verantwortlichkeit dieser Männer auf. Hier erst können wir ihre überaus wichtige Rolle im modernen Flugverkehr abschätzen. Denn sie sind es, welche über das minutiöse Funktionieren der grossen Vögel zu wachen haben, die uns in wenigen Stunden über Kontinente tragen und deren Zuverlässigkeit den grossen Ruf unserer Swissair mitbegründet hat; ebenso sehr wie die Tüchtigkeit der hervorragenden Piloten, welche ihr zur Verfügung stehen.

Natürlich sind diese Spezialarbeiter — das sei vorausgeschickt — auch während der Saison beständig auf ihrem Posten. Wenn die Flugzeuge abends von ihren weiten Auslandreisen heimkehren und in die Hallen gestellt werden, kommen sie sofort in die Hände des technischen Personals. Denn Piloten und Funker vermerken in täglichen Rapporten ihre Beobachtungen und besonders wichtige Teile unterstehen außerordentlicher ständiger Kontrolle. Es werden also nicht nur eingetretene Defekte behoben, sondern je nach der Empfindlichkeit der einzelnen Teile auch periodische Nachprüfungen während des Saisonbetriebes vorgenommen; einzelne täglich, andere nach 50, nach 100 oder 150 Flugstunden. So wird nach 150 Flugstunden der Propeller ausgetauscht, nach 4 — 500 Laufstunden wird ein Motor



At Night the Big Birds are "At Rest."

ausgebaut und durch einen andern ersetzt. Besonderes Augenmerk richtet die Swissair ausserdem auf alle möglichen Neuerungen und Verbesserungen, wie sie die Technik forwährend erfindet. Sie werden nach gründlicher Prüfung sofort eingebaut, sofern sie sich als wichtig für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder für die Bequemlichkeit der Passagiere erweisen, oder wenn sie sich als nützlich zur praktischeren Bedienung des Flugzeuges herausstellen. Denn hier heisst es als oberstes Prinzip: Nie rasten! Die Swissair legt besonderen Wert darauf, sich stets die neusten Errungenschaften dienstbar zu machen. Denn im modernen Flugverkehr kann nur bestehen, wer sich dauernd auf der Höhe der Zeit hält.

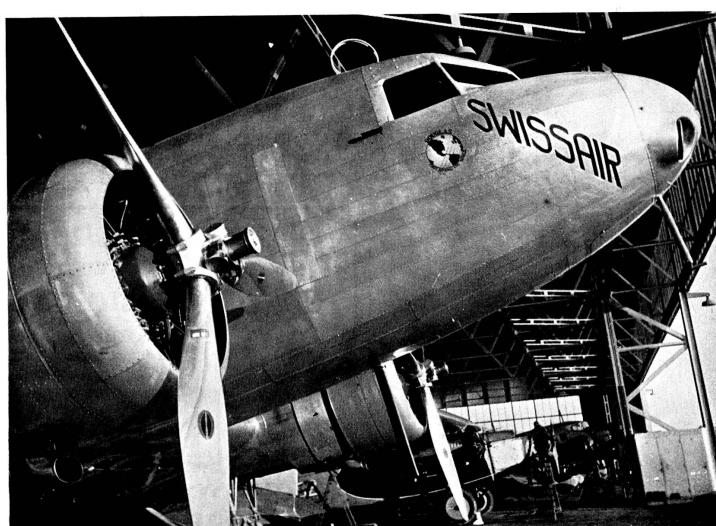
Jetzt im Winter aber wird gründliche Generalrevision gehalten. Sie umfasst das ganze Flugzeug in allen seinen Einzelteilen: Rumpf, Flügel, Steuerflächen, Fahrwerk, Motoren und Motorinstallations, das vielfache Leitungssystem für Benzin, Öl und Elektrizität, Steuermechanik, Instrumente, Radio-Installation, Ventilation, Heizung, etc., etc. Es ist eine Prüfung, welche wirklich "auf Herz und Nieren" geht.

Da rasseln Kettenzüge, an denen die riesigen Motore hängend ausgebaut werden. Sie kommen in die Spezialwerkstätte für Motoren, wo sie ausseinandergenommen und gereinigt werden. Jeder Einzelteil wird peinlich untersucht, abgenutzte Teile ersetzt, nachgearbeitet und genau

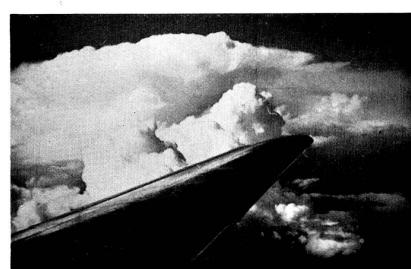
zusammengesetzt. Mit grösster Sorgfalt wird in der Montage gearbeitet, denn diese starken "Herzen" müssen nachher wieder über Tausende von Kilometern schlagen. In einer besondern Kontrollstelle werden die Propeller zerlegt, aufs Genaueste in jedem Einzelteil kontrolliert, nachgearbeitet, geschliffen und poliert. Die neu montierten Propeller werden auf besondere Instrumenten auf Bruchteile von Grammen ausbalanciert. Auch hier ist äusserste Präzision oberstes Anfordernis.

Besondere Sorgfalt verlangen auch die Instrumente, für welche spezielle Kontrollvorrichtungen zur Verfügung stehen, mittels welchen genauestes Anzeigen geprüft wird. Die meisten von ihnen, wie der automatische Pilot müssen in vollkommen staubfreiem Raum zusammengestellt werden, um das Hinzutreten störender Fremdkörper zu vermeiden. Derweilen sind Spezialelektriker und Radiotechniker mit der Prüfung des dichten Leitungsnets beschäftigt, revidieren Dynamos, Magnete, Anlasser, Thermometer, Tourenzähler, Sender, Peilempfänger, Bakenempfänger für Schlechtwetterlandungen, Mikrophone, Taster, Batterien und wer als Laie die lange Liste der auszuführenden Arbeiten sieht und sich Rechenhaft darüber gibt, aus wie vielen, mit unendlicher Präzision gearbeiteten Teilen ein modernes Grossflugzeug besteht, der kann sich blos still vor der Genialität bängen, welche das geschaffen hat. Er wird dann aber auch voll Achtung den Hut vor denen ziehen, welche in stiller, zäher Arbeit die weitverzweigten Mechanismen überwachen und pflegen.

Welch Wunderwerk ist die Steuermechanik mit all den Hebeln, Stangen, Wellen, Seilzügen, Rollen, Ketten, Trommeln und Spindeln. Wie viele Leitungen, Züge, Gestänge etc. sind für die Motorenregulierung nötig! Da ist ein hydraulisches System, das die Landeklappen und das einziehbare Fahrwerk bedient und bewegt. All das wird zerlegt und revidiert. Neu gedichtet muss es nachher wieder an seinem Platz sitzen. Und wer wusste denn, dass feste Verbindungen, Nieten, Schweißstellen, Schrauben nicht nur mit dem unbewaffneten Auge, sondern auch mit Lupen



General View of Swissair Hangars in Dübendorf.



Flying above the clouds en route to London.



Croydon Airport.

und sogar mit dem Mikroskop überwacht werden? Dass sogar zum Magnetisieren und Röntgen gegriffen wird, um allerfeinste Kontrollen auszuüben? Abnützungen werden mit den feinsten Präzisionsinstrumenten nachgemessen. Leitungen, Tanks, Cylinder etc. werden mit Druckluft auf ihre Dichte geprüft, sodass man sich oft, statt in einem modernen Flugverkehrsberrieb in ein wissenschaftliches Laboratorium versetzt fühlt.

Aber daneben wird geschweisst, gelötet, genietet; Bleche, Rohre, Profile werden geschnitten; da surren Werkzeugmaschinen, schnurren die Bohrer, summen die Fräsen. Es wird gemalt, gespritzt und genäht. Uns surrt der Kopf nach dem Gang durch die Motorwerkstatt, die Flugzeugmontage, durch die mechanische Werkstätte, die Schlosserei, Spenglerei, Schweißerei, nach dem Besuch beim Sattler und Schreiner, im Instrumentenraum, beim Elektriker, beim Radiospezialisten, in der Propellerkontrolle und schliesslich im Magazin, wo fein säuberlich Tausende von Teilen geordnet und nummeriert liegen, um stets bei der Hand zu sein.

Fliegen ist eine Selbstverständlichkeit geworden. Erst im Getriebe dieser Werkstätten zeigt es sich, wie viel Zuverlässigkeit, wie viel Konzentration, wie viel Kleinarbeit und welche minutiöse technische Organisation *zulässiges* Fliegen verlangt. Wir werden uns, wenn die Saison wieder begonnen hat, mit neuer Begeisterung in diese Flugzeuge setzen. Und wir werden, wenn die Motoren zu drehen beginnen, wenn unser Silbergelb sich in die Lüfte erhebt, an die Stunden unter den stillen Arbeitern der Swissair-Werft zurückdenken, denn wir haben ihnen auch für alle jene, welche sich in den bequemen Fauteuils rückeln und die nichts von ihnen wissen, zu danken. Es sollten viele die

Gelegenheit haben, einen solchen Werkstättenbesuch machen. Nicht nur des unbedingten Vertrauens wegen, das da wächst und des Glaubens an die grosse Zukunft des Luftverkehrs wegen, sondern auch, weil diese Stunden eine wirkliche Entdeckerfahrt in das Reich schweizerischer Werkmannsarbeit und handwerklicher Meisterschaft waren, welche von jeher die Grundlage des stolzen Rufes schweizerischer Qualität waren.



Folkestone, first view of the English coast.

When at HAMPTON COURT  
have Lunch or Tea at the  
**MYRTLE COTTAGE**

Facing Royal Palace, backing on to Bushy Park between Lion Gate and The Green.

P. GODENZI, PROPRIETOR.



Control of Propeller.

## COSMOS FREIGHTWAYS

AGENCY LIMITED.

43/45, Great Tower Street, E.C.3.

Directors: W. BECKMANN & K.A. NUNNENMACHER (Swiss)

OFFER A RELIABLE, COMPLETE TRANSPORT

& CUSTOMS SERVICE THROUGHOUT THE

## CONTINENT & OVERSEAS.

"PRIVATE EFFECTS AND HOUSEHOLD

REMOVALS SPECIALLY CATERED FOR."

LOWEST QUOTATIONS AND FULL INFORMATION

GIVEN ON APPLICATION.

## Dibiani Restaurant

(A. Eusebio)

122/3 NEWGATE STREET  
LONDON  
E.C.1.

Best  
Continental Cuisine

The Rendez-vous of Swiss Citymen.

## THE FLORAL HOUSE

Proprietor: JEAN SCHEURMEIER, (Swiss).

24, HANWAY STREET, W.1.

(Back of FRASCATI'S FLORAL RESTAURANT) Tel.: MUSEUM 8111.

Floral Decorations.

Let the Floral House attend to your

Orders of all descriptions.

We will execute them with

Efficiency and taste.

Reliability our Motto and your

Satisfaction our aim.

Established 1874.

## G. BRUSCHWEILER

High Class Butchers, Manufacturers and  
Exporters of all kinds of Swiss Delicatessen.

SPECIALISTS IN CUTTING AND  
PREPARATION OF ALL MEATS  
IN THE CONTINENTAL STYLE.

BRATWURST, SERVELAS, WIENERLI and  
FRANKFURTERS FRESHLY MADE DAILY.

Manufacturers of the Celebrated

**PURE GB FOODS**

Obtainable throughout London and the Provinces.  
Insist on G.B. Liver Sausage and be satisfied.

Phone: MUSEUM 0800. 27, Charlotte St., W.1

## W. WETTER

Wine Importer.

67, GRAFTON STREET, FITZROY SQ., W.1.

BOTTLED IN SWITZERLAND.

|                     | Per Doz. 24/2 | Per Doz. |
|---------------------|---------------|----------|
| Clos du Mont Valais |               |          |
| Fendant             | 55/-          | 61/-     |
| White Neuchâtel     | 53/-          | 59/-     |
| Red Neuchâtel       | 57/-          | —        |
| Dôle                | Red           | Valais   |
| Sion                | ...           | ...      |
|                     | ...           | 59/-     |
|                     | ...           | 60/-     |

As supplied to the Swiss Clubs, Swiss Hotels and Restaurants and the Catering Dept. of the London Zoological Society, Regents Park & Whipsnade

Nett Cash. Carriage paid for London.

COUNTRY ORDERS MUST BE PREPAID.

ALL ORDERS EXECUTED IMMEDIATELY.

If you want a SUIT to WEAR

wear a

## PRITCHETT Suit

Suits, Overcoats & Ladies Costumes from 3 Gns. to 7 Gns. and you get VALUE for every penny you pay.

Agent for BURBERRY  
Weatherproofs.

**W. PRITCHETT**  
183 & 184, TOTTENHAM COURT ROAD, W.1.  
2 mins. from S.M.S. School. Phone: MUSEUM 0482.