La politique

Autor(en): **Savary, Léon**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): **- (1937)**

Heft 819

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-694781

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.

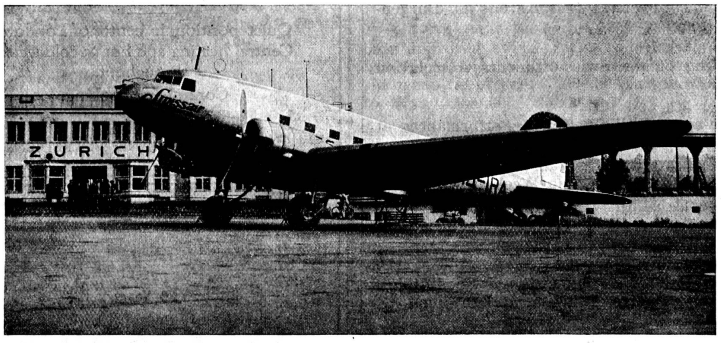
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DOUGLAS, DC3, DAS NEUESTE GROSSFLUGZEUG DER SWISSAIR

Zwei neue modernste Grossflugzeuge der Type Douglas DC 3 mit 21 Passagierplätzen sind von der Swissair Anfangs Juli auf dem internationalen Streckennetz der Schweiz eingesetzt worden. Der Douglas DC 3 stellt im wesentlichen eine Weiterentwicklung des heute so populären und bewährten Douglas DC 2 dar, der von der Swissair auf ihren Grossdistanzstrecken seit 1935 im Betriebe steht. In Amerika ist diese neue Maschine schon seit über einem halben Jahre bei allen grossen Luftverkehrsgesellschaften zum neuen Standardflugzeug geworden. Es handelt sich also nicht um einen neuen Flugzeugtypus, der zum ersten Male von der Swissair im Streckenverkehr geflogen wird, sondern um eine Maschine, die in Amerika schon über Millionen von Flugkilometer erprobt wurde.

Stellte das bisher verwendete Douglas Flugzeug DC 2 schon einen Markstein in der Entwicklung von Verkehrsmaschinen dar, so wird das neue Grossflugzeug als ein Meisterwerk des modernen Flugzeugbaues betrachtet. Rein äusserlich ist für den Nichtfachmann kein grosser Unterschied zu sehen. Die Maschine scheint zunächst lediglich eine Vergrösserung der Douglas DC 2 zu sein. Wenn man aber Vergleiche bis in die kleinsten technischen Details anstellt, so wird der Unterschied ziemlich augenfällig, denn die erzielten Flugleistungen und die verbesserten Flugeigenschaften lassen erkennen, dass die mehrjährige Erfahrung im praktischen Luftverkehr mit dem ersten Typus—dem Douglas DC 2—ihre Früchte getragen hat.



Aussenansicht der neuen Douglas DC 3 der Swissair, die gegewärtig auf der Strecke London-Basel-Zürich verkehrt.

Der neue Douglas DC 3 ist ein Ganzmetallflugzeug, als Tiefdecker ausgebildet, mit einziehbarem Fahrgestell. Die Kabine bietet 21 Passagieren Raum und ist in einem angenehmen hellbeigen Ton gehalten, von dem die dunkelvioletten Sitze vorteilhaft abstechen. Die 21 Passagierplätze sind untergeteilt in eine einfache Reihe von 7 Sitzen und in eine Doppelreihe von je 7 Sesseln. Während früher mittels eines kleinen Hebels der Sitz nach Belieben des Passagiers verschoben werden konnte, sind die neuen tiefgepolsterten Sessel nur durch 2 Knöpfe verstellbar. Man drückt und die Lehne verschiebt sich, bis man bequem und mühelos sitzt. Das Rauchen ist selbstverständlich wiederum gestattet. Aschenbecher sind in der Wand eingelassen und für die 7 Doppelsitze in der Mittellehne untergebracht. Die Ventilation der Kabine hat eine wesentliche Verbesserung erfahren, indem jetzt die Frischluft —wenn nötig—vorgewärmt werden kann. Für jeden Sitz ist wiederum eine individuelle Frischluftzufuhr vorgesehen. Es dürfte vielleicht von Interesse sein zu vernehmen, dass der gesamte Luftraum der Kabine in jeder Minute vollständig gewechselt wird, ohne dass sich die Innentemperatur ändert. Die Heizung ist ebenfalls nach modernen Gesichtspunkten angelegt worden. Versuche haben ergeben, dass bei einer Aussentemperatur von minus 30 Grad in der Kabine immer noch die angenehme Wärme von 20 Grad über Null aufrecht erhalten wird—eine äusserst wichtige Einrichtung im Hinblick auf den kommenden Winterluftverkehr. Jeder Sitz ist noch mit einer speziellen Leselampe versehen, die sich neben dem Rufknopf der Stewardess befindet. Die Geräuschdämpfung der Kabine soll nach offiziellen Messungen soweit heruntergegangen sein, dass sie ungefähr sich auf der gleichen Höhe bewegt, wie bei einem Pullmanwagen mit geschlossenen Fenstern.

Auch die Stewardessen sind bei der neuen Maschine nicht vergessen worden. Ein Buffet, das jeder Haushaltung zur Zierde gereichen würde, ist eingebaut, so dass auch warme Mahlzeiten serviert werden können. Zwei Gepäkräume befinden sich im neuen Flugzeug, von denen einer direkt hinter dem Pilotenraume liegt, wärend der zweite den Hinterteil der Maschine einnimmt. Zwischen dem hintern Gepäckraum und der Passagierkabine befindet sich die Toilette. Auch die Führerkabine in der Nase der Maschine weist einen erhöhten Komfort auf, u.a. ist die Schallabdichtung verbessert worden, ferner ist der Pilotenraum als solcher jetzt bedeutend geräumiger und bequemer und mit allen Hilfsgeräten der modernen Verkehrsaviatik ausgestattet. Als obligatorische Ausrüstung der Maschine zählt selbstverständlich auch der automatische Pilot mit, der in jeden der beiden Grossflugzeuge eingebaut ist. Ein interessantes Detail stellt die einfache Lösung der Freihaltung der Scheiben des Führerstandes von Schnee und Eis dar. Rund um die Fenster sind nämlich dünne Kupferleitungen gelegt, die mit feinen Austrittsöffnungen versehen sind. In diesen Leitungen zirkuliert eine eisauflösende Flüssigkeit, die bei Eisbildung über die Scheiben gespritzt wird und sie so reinigt.

Eine wesentliche Neuerung an der Douglas DC 3 stellen auch die 1.000 PS Motoren dar, die eine Weiterentwicklung des seit Jahren bewährten 700 PS Motors sind. Auf diesen Motoren ist der verstellbare Propeller montiert, der eine automatische Einstellung der Propellerblätter ermöglicht. Das Modell dieses Propellers ist schon jahrelang in Amerika im Gebrauch, wurde aber erst mit den neuen Douglas DC 3 Flugzeugen für den Export freigegeben und trägt die Bezeichnung: Verstellbarer Propeller mit gleichbleibender Drehzahl. Damit ist gemeint, dass der Propeller immer die gleiche Drehgeschwindigkeit haben wird, unabhängig von Höhe und Motorenstärke, da die Propellerblätter ständig automatisch eingestellt werden, damit die Luftschraube mit gleichbleibender Tourenzahl dreht.

Die Ausmasse der neuen Verkehrsmaschine sind ganz beträchtliche, so besitzt der Douglas DC 3 eine Spannweite von 29 m, eine Länge von 20 m und eine Höhe von 5 m. Nach den offiziellen Prüfungsangaben besitzt die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 341 km, so dass sich bei 65 % Motorenausnützung eine Reisegeschwindigkeit von 290 km ergibt. Das Douglas DC 3 vermag bis auf eine Höhe von 7.000 m zu steigen. Dass diese Maschine auch mit einem Motor starten kann und dabei eine Höhe von 2.000 m erreicht, wurde in praktischen Versuchen vor der amerikanischen Abnahmekommission bewiesen. Das Leergewicht des neuen Verkehrsflugzeuges beträgt 7 Tonnen. Die Maschine kann eine Nutzlast von 2 ½ Tonnen aufnehmen und dann noch genügend Brennstoff für eine Reichweite von 1.200 km mitführen. Das Totalgewicht des neuen Luftriesen beträgt bei Vollast nahezu 11 Tonnen.

Technische Angaben.

Spannweite	28.96 m
Flügelfläche	91,7 m 2
Länge	19.66 m
Höhe	5,16 m
Leergewicht	6920 kg
Zuladung	3965 kg
Totalfluggewicht	10885 kg
Motoren	2 Wright Cyclone G-2 von je 1.000 PS.
Höchstgeschwindigkeit	341 km/h in 2070 m Höhe
Reisegeschwindigkeit	290 km/h in 3050 m Höhe
Absolute Höhe	7040 m

Die geräumige, schalldichte Kabine des neuen Grossflugzeuges mit 21 Sitzen.

LA POLITIQUE

L'épilogue de l'aventure Stucki

Le congrès radical d'Olten s'est fort bien passé et a abouti à la conclusion la meilleure qu'on pût souhaiter: le vote unanime de la résolution présentée par le comité central, qui exclut la possibilité d'une collaboration avec les socialistes, telle que l'avait préconisée, au début du moins, M. Stucki.

Ce dernier est le vaincu de la journée, et son essai de constitution d'un front populaire—car, en dépit de ses réticences et de ses dénégations, c'est exactement de quoi il s'agissait—a subi l'échec le plus net.

L'exposé de M. Vallotton, en particulier, fut remarquable de vigueur, de logique et de franchise. Le député vaudois au Conseil national a crevé l'une après l'autre toutes les baudruches des "lignes directrices." Il a montré que c'est une grave erreur d'exhorter le parti radical à se rapprocher des " masses ouvrières," comme s'il s'était jamais détourné d'elles et comme s'il ne comptait pas dans ses rangs un très grand nombre de paysans, de modestes artisans, d'ouvriers et d'employés. Il a dénoncé aussi l'équivoque créée par ceux qui parlent d'une évolution des masses ouvrières, au lieu de préciser qu'il s'agit d'une évolution des masses socialistes et plus spécialement de certains chefs de l'extrême-gauche. Et c'est très juste : les éléments popularies, qui sont demeurés fidèles à la patrie, à la défense nationale, n'ont pas eu besoin d'évoluer. En revanche, les soucis de la tactique ont incité les meneurs socialistes à feindre un ralliement sur la sincérité duquel il est permis d'avoir des doutes.

M. Vallotton a mis le doigt sur la plaie quand il a relevé que "la vision de M. Stucki est celle d'un homme qui confond son désir avec la réalité." Rien n'est plus exact, plus finement observé. Outre une vanité phénoménale et un monstrueux orgueil, il y a chez le ministre Walter Stucki une dose peu commune de naïveté, avec des traces de bovarysme et de mythomanie. Il se'st imaginé, de très bonne foi, assurément, que les socialistes étaient, ou deviendraient, tels qu'il voudrait qu'ils fussent. Se rend-il compte maintenant de sa fausse manœuvre? Dans son discours, il a dû lâcher du lest, et non point par onces, mais par tonnes. En vérité, il s'est par moments désavoué lui-même. Nous n'espérons cependant pas qu'il reconnaisse ses torts de façon si complète qu'il quitte tout espoir de réaliser son plan. Des natures comme la sienne sont toujours persuadées d'avoir raison contre l'univers entier.

Seulement, tout de même, au lendemain du congrès d'Olten, il devra se tenir tranquille durant quelque temps, et ce sera grand bénéfice pour le parti radical et le pays dans son ensemble.

L'essentiel n'est du reste pas là ; il est dans le fait que parti radical a surmonté victorieusement une crise intérieure qui, selon les événements, pouvait devenir très grave et produire les effets les plus fâcheux. Nous l'avons dit plus d'une fois et nous le répétons : tout citoyen ami de l'ordre, même s'il n'est pas radical, doit souhaiter que ce parti reste uni et que son action puisse se faire sentir dans notre vie nationale. L'unanimité obtenue à Olten par le comité central, la

défaite très nette des tendances favorables à un front populaire, sont des signes de santé dont il est permis de se réjouir. Il n'est que juste d'ajouter que les Romands ont joué un rôle de premier plan dans cette œuvre de rétablissement. Leur intervention, à Olten comme à Lucerne, a été décisive.

Léon Savary.
(Tribune de Genève.)

4th INTERNATIONAL AVIATION MEETING ZURICH

23rd July to August 1st, 1937

Of the eight competitions which will be carried through at the 4th International Aviation Meeting Zurich, the climbing and diving competition, the altitude competition and the race over a circuit will be pronounced contests of mechanical efficiency in which the aeroplanes themselves, and especially their engine power, will be the decisive factor.

In the climbing and diving contest a climb up to 3,000 m. above sea-level with subsequent diving must be carried out, and only extremely efficient and strongly built 'planes are able to stand such a strain. The altitude competition stipulates a flight to a height of 10,000 m. above sea level for single seaters, and 9,000 m. for two-seaters. In this competition success depends to a greater extent on the engine than on the type of aeroplanes used. For flights at this high altitude it is evident that only special engines fitted with superchargers can be used with any chance of success. The speed contest will be carried out on the circular stretch Aerodrome Dübendorf Wil (Dübendorf) church tower—Grüningen church tower—the Bachtel tower—Wangen church tower. Each competitor must cover this circuit of 50.5 kilometers four times. A great part of the circular route will be visible from the aerodrome at Dübendorf, so that this competition will be particularly interesting for the spectators.

These three contests, however, constitute a severe test not only of the 'planes but also of the pilots owing both to the rapid changes of air pressure when diving and the great cold and rarity of the air encountered during flights at high altitudes. The speed flights, too, require a great deal of concentration and training in curve-flying on the part of the pilot.

For the climbing and diving contest 13 entries have been registered form the following countries: Belgium (2), Czechoslovakia (3), England (1), France (2), Germany (3), and Switzerland (2), whilst the altitude competition will see five competitors at the starts one each from France and Italy and three from Switzerland. The Italian colours will be defended by the well-known Lieut.-Col. Pezzi who set up a world record for altitude on May 7 of this year. France will be represented by the well-known Capt. Michy. In the speed contest England, France, and Germany will each be represented by one competitor, the last-named country by its ace, Major-General Udet.

SHERRY PARTY AT THE LEGATION.

Madame Paravicini and the Swiss Minister gave a Sherry Party, on Tuesday, July 20th at 21 Bryanston Square, W.1., for the students who are attending the holiday course at the Swiss Mercantile College, and for a number of Swiss "de passage."

Previously Madame Paravinici entertained to tea a large number of Swiss Nurses, who are attending the quadrennial congress of the International Council of Nurses.

SWITZERLAND

£ now buys 40% more Swiss money

yet—

- no formalities with money
- prices to suit every pocket
- quality remains unimpaired
- short and inexpensive journey
- direct rail and air services
- cheap petrol for motorists
- holiday centres for all seasons

Best value in Holiday Travel

INFORMATION from the Swiss Railways & State Travel Bureau, 11-B Regent Street, London, S.W.1

1st OF AUGUST CELEBRATION AT THE MYLLET ARMS.

We have much pleasure to inform our readers that a Dinner and Dance will take place at the Myllet Arms, Western Avenue, Perivale, on Saturday, July 31st, to celebrate our National Day. (August 1st).

Our compatriots, Messrs Widmer and Rhyn have been fortunate enough to engage our old "yodling" friend Mr. von Bergen and his companion to make this evening a real "Swiss Evening." In addition a band, including some accordion players will play many of our folk tunes, and we understand that several surprises will be in store for those who attend this gathering.

Owing to limited accommodation it is advisable to book already now. (See advert.).

We feel sure that this evening will be an enjoyable one, and we heartily recommend our compatriots to spend a few happy hours at the Myllet Arms in congenial company.

SOME OF THE FORTHCOMING EVENTS.

September 5th
- International Professional circuit race for bicycles at Lucerne.
- Aviation Meeting at Lausanne.
- Golf Match, Mixed Foursomes, at Lucerne.
- Slalom of Swiss Canoe Association at Brugg (Argovie).
- Costumes Festival and Kermis at Bürgenstock.

September 5th-7th
- Meeting of the Swiss Students Association at Lucerne.

September 5th and 12th
- Open-air "William Tell" Performances at Interlaken.

September 6th-12th
- III. conducted Climbing Week at Arosa.

September 11th-13th
- Boys' Annual Rifle Shooting Competitions, Albisgütli, Zurich.

September 11th-26th
- Swiss Fair of Agriculture and Food Industries Sports, Tourism, at Lausanne.

September 12th
- Horse Races at Schaffhausen.
- Visitors' Shooting Match at Engelberg.

September 13th-19th
- International Tennis Tournament at Montreux.

September 14th
- "Engelweihe" Fête at Einsiedeln.

September 19th
- Golf Match, "Sonnenberg" Cup, for ladies and men, at Lucerne.

September 24th-26th
- International Motor-boat Regatta at Lugano.

September 26th
- Horse Races at Geneva.

September 26th-October 3rd
- Faust II, IVth Act, Eurythmy, at Goetheanum, Dornach-Basle.

September 29th
- "The Souls' Awakening," Rudolf Steiner Mystery Play at Goetheanum, Dornach-Basle.

When at HAMPTON COURT
have Lunch or Tea at the
MYRTLE COTTAGE
Facing Royal Palace, backing on to Bushey Park between Lion Gate and The Green.
P. GODENZI, PROPRIETOR.

MISCELLANEOUS ADVERTISEMENTS

TO LET. Beautiful furnished Mansion Flat near Piccadilly Circus, consisting of 1 double and one single bedroom, reception room, bathroom, kitchen, h. and c. water, Lift, at £4. 4. 0 per week. Write F. M., c/o Swiss Observer, 23, Leonard Street, E.C.2 or phone: Gerrard 6765.

FORTHCOMING EVENTS.

July — City Swiss Club — No Meeting.

Saturday, July 31st — Dinner and Dance (1st of August Celebration) Myllett Arms, Western Avenue, Perivale. (see advert.)

Monday, August 2nd — Dance — celebrating Swiss National Day — Helvetia Club, Gerrard Place, W.1. (see advert.)

Wednesday, August 4th, at 7.30 p.m. — Société de Secours Mutuels — Monthly Meeting, at 74, Charlotte Street, W.1.

SWISS BANK CORPORATION,
(A Company limited by Shares incorporated in Switzerland)
99, GRESHAM STREET, E.C.2.
and 11c, REGENT STREET, S.W. 1.

Capital Paid up £6,400,000
Reserves - - £1,560,000
Deposits - - £39,000,000

All Descriptions of Banking and Foreign Exchange Business Transacted

: : ***Correspondents in all*** : :
: : ***parts of the World.*** : :

Telephone: MUSeum 2982 Telegrams: Foysuisse London

FOYER SUISSE
12 UPPER BEDFORD PLACE
RUSSELL SQUARE,
LONDON, W.C.1

Quiet position in centre of London.
Central heating and hot & cold water throughout.
Continental cooking.

Management:
SCHWEIZER VERBAND VOLKSDIENST.

Telephone Numbers: MUSEUM 4302 *(Visitors)* MUSEUM 7055 *(Office)*
Telegrams: SOUFFLE WESDO, LONDON
Established over 50 Years.
"Ben faranno i Pagani *Purgatorio C. xiv. Dante*
"Venir se ne dee giu tra' miei Meschini." *Dante. Inferno. C. xxvii.*

PAGANI'S
RESTAURANT
GREAT PORTLAND STREET, LONDON, W. 1.
:: LINDA MESCHINI / ARTHUR MESCHINI Sole Proprietors. ::

Divine Services.

EGLISE SUISSE (1762).

(Langue française).

70, Endell Street, Shaftesbury Avenue, W.C.2.
(Near New Oxford Street).
Pasteur: Mons. R. Hoffmann-de Visme.

Dimanche Juillet 25 — 11h. Culte et prédication.

Les cultes du soir seront suspendus jusqu'à fin Août.

Pendant les vacances du pasteur, Mr. le pasteur Emery, de la Chaux-de-Fonds assumera les cultes, etc. Pour tout renseignement s'adresser à lui, le mercredi de 11h. à 12.30 à l'église, ou, par lettre à son domicile, Hôtel Foyer Suisse, 12, Upper Bedford Place, W.C.1.

SCHWEIZERKIRCHE

(Deutschsprachige Gemeinde).

St. Anne's Church, 9, Gresham Street, E.C.2.
(near General Post Office.)

Sonntag, den 25 Juli 1937.

11 Uhr morgens, Gottesdienst, Pfarrer V. Nuesch.

Kein Abendgottesdienst.

Während der Ferien des Gemeindepfarrers amtet Herr Pfarrer Valentin Nüesch von Roggwil bei Langenthal, an den, bitte, alle Anfragen wegen event. Amtshandlungen zu richten sind: c/o "Foyer Suisse," 12, Upper Bedford Place, Russell Square, W.C.1.

Printed for the Proprietors, by THE FREDERICK PRINTING CO., LTD., at 23, Leonard Street, London, E.C.2.