

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 4

Artikel: HB-IBA flugbereit!

Autor: Sauter, E.A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775076>

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: 07.01.2026

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



↑ Oben: Die Vorbereitungen eines Transatlantikfluges stellen verschiedenste Anforderungen. Ein Flugoffizier beim Sichten des Kartenmaterials für Navigationszwecke.

Ci-dessus: Les préparatifs d'un vol transatlantique exigent la plus grande attention. Un officier de bord en train de contrôler les cartes de navigation.



← Links: Die Besatzung eines Langstreckenflugzeugs vom Typ DC-6B besteht aus elf Personen; Kommandant, Flugkapitän, Co-Pilot, zwei Bordfunkern, Navigator, zwei Bordmechanikern, Purser und zwei Stewardessen.

A gauche: L'équipage d'un avion transatlantique du type DC-6B comprend onze personnes: le commandant, le capitaine, le second officier, deux radio-télégraphistes, un négociateur, deux mécaniciens de bord, un «purser», et deux stewardesses.

Rechts: Die 50plätzigen DC-6B-Maschinen verfügen über vier Pratt & Whitney-Motoren mit 9740 PS Startleistung und 460 km/h Reisegeschwindigkeit. Die Ausmaße sind: 35,81 m Spannweite, 32,45 m Länge, 8,74 m Höhe.

A droite: Les DC-6B de 50 places sont équipés de quatre moteurs Pratt & Whitney d'un total de 9740 chevaux, puissance au décollage. Les dimensions sont: 35,81 m d'envergure, 32,45 m de longueur, 8,74 m de hauteur.

tor und Kommandant) mit dem Chef-Meteorologen die Wind- und Wetterverhältnisse über dem Nordatlantik bespricht. Für die Wirtschaftlichkeit eines Langstreckenfluges ist die Routenwahl und die damit verbundene Etappenlänge von ausschlaggebender Wichtigkeit. Bei unserem Besuch fiel die Wahl auf die Südroute, die von Genf aus über die Azoreninsel Santa Maria nach New York führt, während die Nordroute Keflavik auf Island als Etappennetz vorschreibt und der Normal-

Die Organisation eines Transatlantikfluges der SWISSAIR

Anfangs Februar dieses Jahres ging eine Agenturmeldung durch die Presse, wonach ein Langstreckenflugzeug der SWISSAIR die Reise New York–Genf in einer neuen Rekordzeit zurückgelegt habe. Für die 6340 Kilometer lange Strecke brauchte die DC-6B-Maschine, bei einer mittleren Fluggeschwindigkeit von rund 600 Stundenkilometern, nur 10

NEW YORK – GENEVA – ZURICH

New York is connected with all parts of the United States, Canada, Mexico, Central and South America. Daily several services.										
All SWISSAIR Atlantic flights	SWISSAIR		SWISSAIR		1 x DC-6B x Valid from November 3 For timetables up to November 2, see preliminary edition	SWISSAIR		SWISSAIR		
	SB 411	SB 411	SB 411	SB 411		SB 410	SB 410	SB 410	SB 410	
are operated with the most modern	16.20	16.20	dp NEW YORK-International	ar 08.35	08.35	dp 04.55	04.55	dp 03.55	03.55	
DC-6B	22.00	22.00	↗ GANDER-Airport	ar	22.15	22.15	ar 21.25	21.25	ar 18.40	18.40
fitted with the comfortable	23.00	23.00	dp SHANNON-Airport	dp	dp 17.55	17.55	dp 17.00	17.00	dp 17.00	17.00
"SLUMBERETTES"	13.20	13.20	dp SHANNON-Airport	ar	ar 03.55	03.55	ar 04.55	04.55	ar 04.55	04.55
at no extra charge	14.00	14.00	dp GENÈVE-Airport	dp	dp 22.15	22.15	dp 21.25	21.25	dp 21.25	21.25
	14.55	14.55	dp ZURICH-Airport	ar	ar 18.40	18.40	ar 17.55	17.55	ar 17.00	17.00

← Links: Sieben bis acht Stunden vor dem Start über den Atlantik kontrollieren die beiden Bordmechaniker Instrumente und Motorenleistung. Unser Bild vermittelt eine Teilaussicht der dreisitzigen Pilotenkanzel in einer DC-6B.

A gauche: Sept à huit heures avant l'envol, les deux mécaniciens de bord procèdent au contrôle des instruments de bord et des moteurs.

Stunden und 24 Minuten. Diese geradezu fabelhafte fliegerische Leistung von Mensch und Maschine weiß man um so besser zu würdigen, wenn man einen Einblick in die umfangreichen und planmäßigen Vorbereitungsarbeiten eines Transatlantikfluges bekommen hat. Der Zufall wollte es, daß wir zwei Wochen vor dem erwähnten Rekordflug der HB-IBA – oder der «Zürich», wie die Maschine mit ihrem «Taufnamen» heißt – an derselben Maschine die Erstellung der Flugbereitschaft während einiger Stunden verfolgen konnten.

Shannon, Santa Maria oder Keflavik?

Eine Stunde vor dem Abflug findet in der Flugwetterwarte eine kurze Konferenz statt, an der ein Teil der Besatzung (Flugkapitän, Co-Pilot, Naviga-

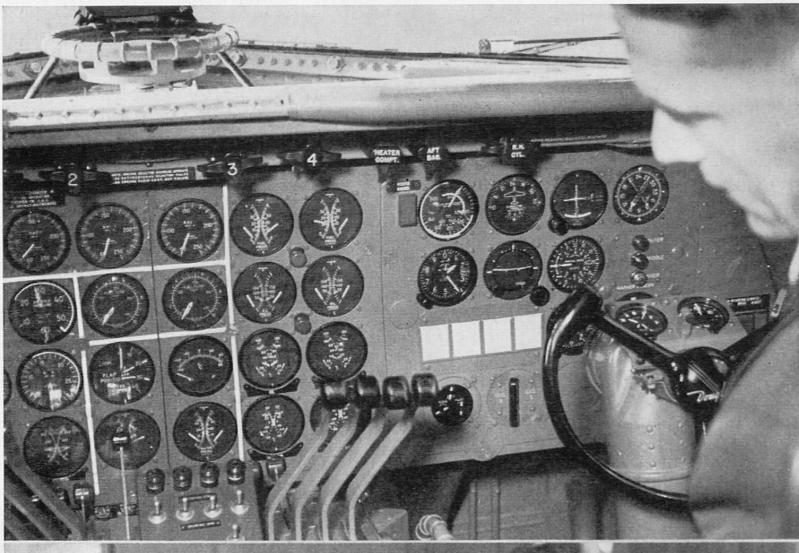
Oben: Der Winter-Flugplan sieht ↑ pro Woche zwei Flüge über den Nordatlantik in jeder Richtung vor. Die Zwischenhalte in Shannon werden bei Benutzung der Südroute nach Santa Maria – bei Benutzung der Nordroute nach Keflavik verlegt.

Ci-dessus: L'horaire d'hiver de la Swissair prévoit deux vols transatlantiques par semaine et dans chaque direction.

kurs über den irändischen Flughafen Shannon verläuft. Bei jedem Flug wird die Möglichkeit gesucht, auf einer der drei Routen mit Rückenwind zu fliegen. Die motorische Höchstgeschwindigkeit der Maschine (DC-6B: auf 6000 m Höhe 590 km/h) kann bei idealen Windverhältnissen weit überboten werden. Lähmt der Nebel den Verkehr auf den anzufliegenden Häfen, dann weiß wieder der Meteorologe, wo ein «Ausweichflugplatz» vielleicht im Sonnenschein liegt. Die enge Zusammenarbeit zwischen Flugkommandant, Navigator und Meteorologe ist heute nicht mehr wegzudenken.

Motorenkontrolle und Ladeplan

Sieben bis zehn Stunden vor dem Start am Ausgangspunkt wird die DC-6B von den beiden



← Links: «Côte de veau glacée aux chanterelles» wird auf der monatlich wechselnden Menükarte dieses Gedeck genannt. Täglich liefert der Bordverpflegungsdienst in Kloten rund 500 Verpflegungen an die Bordbuffets aller Linien.

A gauche: Ce plat appétissant figure dans le menu établi chaque mois pour les voyages transatlantiques. Les cuisines du buffet de bord livrent chaque jour quelque 500 repas aux avions des différentes lignes qui font escale à Kloten.

Rechts: Der Flugzeugpark der Swissair umfaßt gegenwärtig 13 zweimotorige Kurzstreckenflugzeuge DC-3, je zwei viermotorige Langstreckenflugzeuge DC-4 und DC-6B, vier zweimotorige Mittelstreckenflugzeuge Convair-Liner.

A droite: Le parc d'aviation de la Swissair comprend actuellement treize avions DC-3 pour courtes distances, deux DC-4 et deux DC-6B pour longues distances, quatre Convair-Liner pour moyennes distances.

Photos: W. Studer



Unten: Dr. Gian Gensler, Chef der Flugwetterwarte Kloten, erläutert der Besatzung einer DC-6B unter dem Kommando von Kapitän von Tschärner die Wetterlage über dem Atlantik.

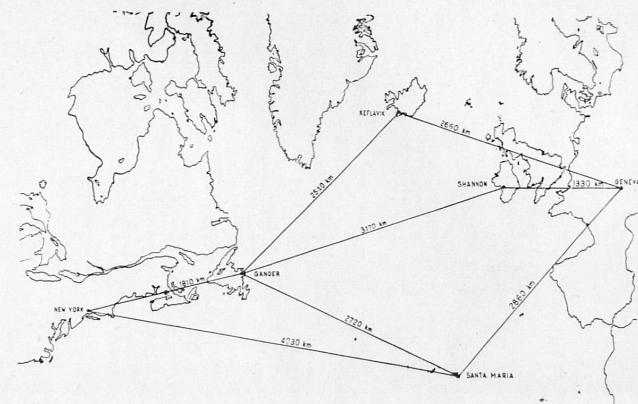
Ci-dessous: Le Dr. Gian Gensler, chef du Service météorologique de l'aéroport de Kloten, explique à l'équipage d'un DC-6B la situation météorologique au-dessus de l'Atlantique.



Bordmechanikern, die der elfköpfigen Besatzung angehören, auf «Herz und Nieren» geprüft. Außerdem haben sie einen Ladeplan zu entwerfen, der über das Gewicht der zahlenden Last (Passagiere, Fracht und Post) und den mitzuführenden Brennstoff Auskunft gibt. Das maximale Startgewicht beträgt 45,4 Tonnen, das Landegewicht 38,5 Tonnen. Vor jedem Start prüfen Flugzeugtechniker die Motoren, den Flugzeugrumpf und das einwandfreie Funktionieren der Steuerung. Von diesem «Technischen Dienst» übernehmen die Bordmechaniker die Maschine zur Motorenkontrolle am Boden oder – wenn ein Motor ausgewechselt wurde – zu einem Probeflug («Testlauf»). Systematisch nach einer sogenannten «Check-List» prüfen die Bordmechaniker anhand der Instrumente die Leistung der vier Motoren (Pratt & Whitney R-2800 CB 16), die beim Start zusammen 9740 PS entwickeln, während die Reisekraft der Motoren 4800 PS beträgt, bei einem stündlichen Benzinverbrauch von rund 1400 Liter.

Unten: Müttern mit Kleinkindern stellt die Swissair nicht nur die Baby-Körbe zur kostenlosen Verfügung, sondern liefert auch noch die Windeln dazu.

Ci-dessous: La Swissair met à la disposition des mamans voyageant avec des bébés en bas âge, non seulement les moises, mais aussi les langes.



Von «Light refreshments» und «Soft Drinks»

Während sich der Flugzeugkommandant mit seinen Offizieren noch über die Wetterlage bespricht, der Navigator das Kartematerial prüft, die Bordfunker die Radioanlagen installieren und die Mechaniker den Fracht- und Postverlad überwachen, sind der Purser und zwei Stewardessen um die kommenden Wünsche der Passagiere besorgt. Da der Name SWISSAIR auch das Aushängeschild für die schweizerische Hotellerie darstellt, müssen Mahlzeiten und Getränke sich dieser verpflichtenden Tradition würdig erweisen. In der Küche des Bordverpflegungs-

dienstes im Flughafen Zürich werden täglich bis 500 komplette Mahlzeiten zubereitet, die in Leichtmetallbehältern an Bord gebracht werden. Ein DC-6B-Bordbuffet verfügt über ein Lager von 120 bis 150 Flaschen (Weine, Spirituosen, Mineralwasser, Biere). Der Fluggast bekommt auf Wunsch jeden Aperitif serviert! Aber auch für jede Art Lesestoff ist gesorgt: Vom Kinderbilderbuch bis zum Kriminalroman, von der aktuellen Tageszeitung bis zur Kunstschrift enthält die «fliegende Bibliothek» alles. Und fliegt eine Mutter mit ihrem Kleinkind über den Atlantik, dann stellt die SWISSAIR Bébékorb und Windeln zur Verfügung!

E. A. Sauter



Rechts: Das Schloß Burgdorf beherrscht den Ausgang des Emmentals. Es ist eine alte Zähringerfestung, errichtet durch den 1152 verstorbenen Herzog Konrad II.

A droite: Le château de Berthoud fut érigé par le duc Conrad II de Zähringen, mort en 1152.



BURGDORF 1152

FLUG ÜBER 4

1952 bedeutet für die vier Schlösser und Burgstädtchen, die wir hier im Flugbild wiedergeben, irgendwie ein Erinnerungsjahr. Die stolzen Wehrbauten des Mittelalters, wie sie die Jurakämme schmücken, wie sie allenthalben im Mittelland und in den Alpen ragen, sind an sich ja bedeutungsvolle Zeugen der Schweizergeschichte. Doppelt ist dies der Fall, wenn sich ein Ereignis in runder Ziffer jährt, das sie besonders an die alte Eidgenossenschaft bindet, und sei es auch nur der Erwerb der Herrschaften Greifensee (1402) und Kiburg (1452) durch Zürich – wie andernorts in dieser Gegend, z. B. in Regensberg und Grüningen, sind mit den eigentlichen Burgen kleine, einst ummauerte Zwergstädte verbunden – oder der Ankauf des Pfandrechtes über die Herrschaft Falkenstein um Balsthal durch Solothurn im Jahre 1402, womit der Kern des sich allerdings erst später an die Urkante lehnenden solothurnischen Staatswesens gebildet war. Burgdorf anderseits erinnert an das mächtige Geschlecht der Zähringer, dem Städtegründungen wie Freiburg und Bern zu verdanken sind, die späteren Ausgangspunkte für das Werden der westlichen Eidgenossenschaft.

Links: Unter Anweisung eines Bordmechanikers, der den Ladeplan für Treibstoff und zahlende Last (Passagiere, Fracht und Post) erstellt, erfolgt der technisch einwandfreie Verlad des Gepäcks, der Fracht- und Postgüter. Die maximale Nutzlast beträgt rund sieben Tonnen.

A gauche: L'un des mécaniciens de bord surveille le chargement des bagages et du fret et la juste répartition des poids dans la machine. La charge maximum pouvant être transportée est de sept tonnes environ.

Photos: W. Studer