

Zur Entwicklung der "Swissair"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 4: **Internationales Flugmeeting Zürich-Dübendorf, 23. Juli bis 1. August**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49088>

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.

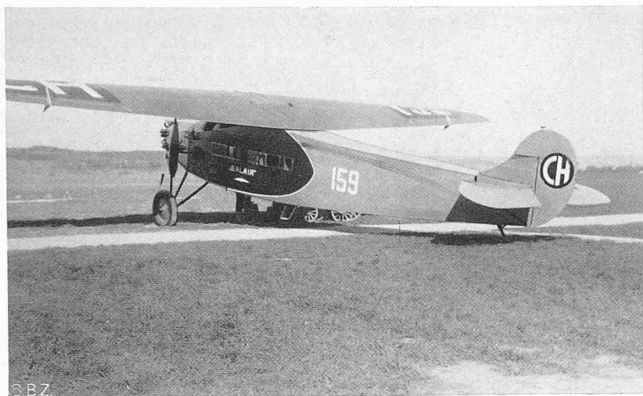


Abb. 3. Einmotoriger Fokker F.VII der «Balair»; 8 Plätze

1929

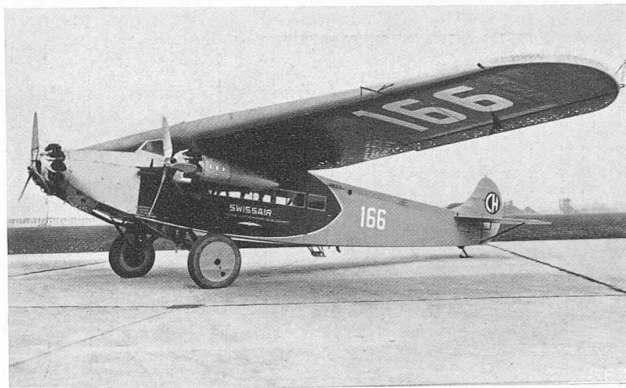


Abb. 4. Dreimotoriger Fokker F.VIIB der «Swissair»; 10 Plätze

1931

hehlen, dass doch eine gewisse Tragik darin liegt, dass die grösste Errungenschaft der Technik, die Erfüllung des jahrtausendealten Menschheitswunsches, Fliegen zu können, in so weitgehendem Masse in den Dienst der Kriegstechnik gestellt wird — leider in einem für unsere Verhältnisse, die wir ja nur auf eine Verteidigung unseres Vaterlandes eingestellt sind, ungünstigem Sinne. Umso mehr dürfen wir uns darüber freuen, dass unsere Zivilaviatik, unser Luftverkehrswesen, das den unserem Binnenlande besonders notwendigen Anschluss an alle Länder unserer Erde sicherstellt, in so guter Entwicklung begriffen ist. Wir verstehen es auch, daß es dazu notwendig war, die Vorteile der ganzen Welt auszunützen und die Flugzeuge zunächst dort zu kaufen, wo sie in der vollkommensten Art zu haben waren. Dass dies in Amerika der Fall ist, das führte Mittelholzer in dem Vortrage, den er kurz nach seiner Rückkehr vom Ankauf der Douglas D. C. 3 Schnellflugzeuge an einem der immer hochinteressanten Kolloquien an der Abteilung für Flugingenieure der E. T. H. gehalten hat, darauf zurück, dass dort die gutbewährten Konstruktionen ruhig benutzt werden dürfen, während sie bei uns, auch in kleinen Dingen, zu weitgehend durch Patente geschützt sind.

Wenn wir einen Wunsch äußern, so geht er dahin, dass die sehr beachtenswerten und teils recht erfolgreichen Anstrengungen, die von zivilen Konstrukteuren gemacht wurden und noch gemacht werden, bei uns Flugzeuge und deren Bestandteile und Instrumente zu bauen, sich in höherem Masse der Unterstützung des Staates erfreuen dürften, als dies bis jetzt der Fall war. Wir haben ja eine Abteilung für Flugingenieure an unserer Techn. Hochschule. Wir haben auch einen nach schweizerischen Plänen erstellten, sehr guten Windkanal, der den Anforderungen, die heute gestellt werden, entspricht. Wir haben auch fähige Absolventen, die aber ihre Kenntnisse fast nur im Ausland verwenden können. Wir haben eine hochentwickelte Maschinenindustrie, die ohne Zweifel fähig wäre, allen Anforderungen zu entsprechen. Wir hätten auch, wenn wir über eine leistungsfähige Flugzeugindustrie verfügen würden, zurzeit Aufträge, die stark dazu beitragen könnten, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und Exportaufträge zu bekommen. Ueberall in der Welt sind zurzeit die Flugzeugfabriken voll beschäftigt. Wir unterschätzen alle die wohl bekannten Schwierigkeiten keineswegs, die zu überwinden sind. Aber es muss doch noch erreicht werden, dass die Schweiz, das Land

der Qualitätsarbeit, es dazu bringt, mit im eigenen Lande gebauten Verkehrsflugzeugen in den Wettbewerb auf den Verkehrsluftstrassen der Welt einzutreten. Wir hätten uns gefreut, wenn es Mittelholzer erlebt hätte, dass auch dieses Ziel unter seiner Führung erreicht worden wäre. Wir hoffen aber bestimmt, dass es seinen Nachfolgern gelinge und dass sie dabei die absolut notwendige Unterstützung finden werden.

Was so mancher grosse Mann und Leiter grosser Unternehmen versäumt hat, das hat Mittelholzer erreicht: er hat dafür Vorsorge getroffen, daß sein Lebenswerk weitergeführt werden kann. Er hat die Swissair gegründet und auf eine sehr hohe Stufe der Unabhängigkeit gebracht. Er hat Piloten ausgebildet, die die Arbeit weiterführen werden und denen er sein ganzes Wissen und Können als Erbe zur Verfügung gestellt hat, als es noch Zeit dazu war. Wenn einmal unsere Flugkapitäne auf einheimischen Flugzeugen ihre Leistungen vollbringen, dann dürfen sie und wir alle noch viel stolzer darauf sein, was unser kleines Land auf dem Gebiete des Luftverkehrs geleistet und erreicht hat.

H. v. Gugelberg.

Zur Entwicklung der «Swissair»

Das 1919 von Comte und Mittelholzer gegründete erste schweiz. Luftverkehrs-Unternehmen, erweitert zur «Ad Astra-Aero», benützte anfänglich, mangels geeigneter Flugplätze, Wasserflächen am Zürichhorn (Abb. 1), Genf, Ouchy, Lugano, und Rorschach, während mit Landflugzeugen von Dübendorf und Bern aus geflogen wurde. Allein die ausländischen, von ihren Regierungen kräftig unterstützten Gesellschaften vermochten die Ad Astra-Aero derart zurückzudrängen, dass sie 1925 einen Anteil von nur etwa 20 % am internat. Streckenverkehr der Schweiz zu verzeichnen hatte. Im Jahre 1926 trat eine zweite Gesellschaft, die Basler «Balair» ins Leben, die als erste eine Langstrecke Basel-Brüssel-Rotterdam-Amsterdam betrieb; 1928 traten hinzu die Strecken Zürich-Berlin (Ad Astra) und Genf-Wien (Balair). Der entscheidende Schritt der Aufwärtsentwicklung erfolgte 1931 durch die Fusion der Ad Astra-Aero mit der Balair zur heutigen Luftverkehrs-Gesellschaft «Swissair». Deren Entfaltung möge das Diagramm Abb. 10 veranschaulichen, zu dem zu bemerken ist, dass namentlich der Post- und Frachtverkehr in den Jahren 1932 bis 1934 unter verschiedenerlei staatlichen Restriktionen zu leiden hatte. Seither ist ein kräftiger Aufschwung zu verzeichnen;

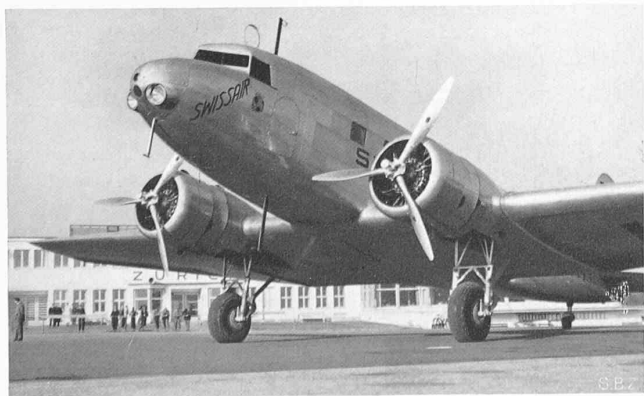


Abb. 7. Zweimotoriger 14-plätz. Douglas DC 2 für Langstreckenflug

1935

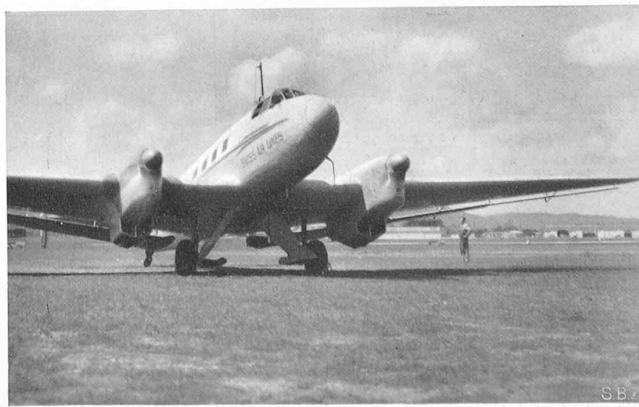


Abb. 8. Zweimotoriger Junkers Ju 86 mit Dieselmotoren; 10 Plätze

1936

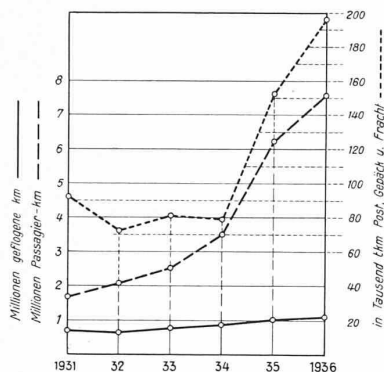


Abb. 10. Verkehrsentwicklung der Swissair an Reisenden, Gepäck, Fracht und Post



Abb. 4. Rückseite, rechts das Atelier des Hauses D. in Uetikon. — Arch. H. SUTER
Abb. 5 (unten links). Treppenhaus
Abb. 6 (unten rechts). Südfront

so wurden im Juni d. J. auf 797 fahrplanmässigen Kurven des Flugplatzes Dübendorf 3682 zahlende Reisende befördert, das sind rund 56% mehr als im Juni 1936.

Im Jahre 1932 war die Swissair die erste Luftverkehrsunternehmung Europas, die mit den amerikanischen «Lockheed-Orion»-Maschinen (Abb. 5) den eigentlichen Schnellverkehr eröffnete. Damit erhöhte sich mit einem Schlag die damalige Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 auf 260 km/h, sodass Zürich-Wien in 2 h 40 min befliegen werden konnte, gegenüber 5 h bis dahin; das war eine Pioniertat der Swissair. Mit der Steigerung der Geschwindigkeit ging Hand in Hand die Verbesserung der Regelmässigkeit und Pünktlichkeit, durch Einführung des Blindfluges in grossen Höhen (3000 bis 4000 m), sodass heute bei der Swissair eine Regelmässigkeit von 98% zu den normalen Ergebnissen gehört. Es gab schon Sturmtage über dem Kanal, an denen die Flugzeuge der Swissair die einzige ungestörte Verbindung Englands mit dem Kontinent bildeten; in Croydon (London) sind unsere Flugkapitäne rühmlich bekannt für ihre pünktlichen und auch örtlich exakten Blindlandungen bei Nebel und Schlechtwetter. Die grossen Douglas DC 2 (Abb. 7) und neuestens die 21-plätzigen DC 3-Maschinen (Abb. 9) ermöglichen auch einen durchgehenden Winterdienst Zürich-Basel-London, bei dem die mittlere Platzausnutzung rd. 75% erreicht. Bemerkenswert ist auch die 1936 in Dienst gestellte und mit Dieselmotoren ausgerüstete Junkers-Maschine Ju 86 (Abb. 8). Im Nacht-Postverkehr befliegt die Swissair z. Zt. die Strecke Basel-Frankfurt. Interessant mag noch sein, dass z. B. die Strecke Basel-London (725 km, ungefähr SO-NW) aufenthaltslos, aber bei Gegenwind von rd. 30 m/sec aus W, in 3 h 30 min durchflogen wird, während der Rückflug bei gleichem Wind nur 2 h 30 min benötigt.

Dass neben diesem internationalen Langstreckenverkehr die Swissair in kleineren Kabinenflugzeugen Tausende von Passagieren in ihren Alpenflügen die Schönheiten der Bergwelt geniessen lässt, ist bekannt; ebenso bekannt sind die zahlreichen Expeditionsflüge Mittelholzers in Asien, Afrika, Nordamerika und in die Arktis. Im Reiseverkehr sei noch erinnert an die Flüge zu Sonderzwecken, wie Krankentransporte u. a. m.

Diese Angaben mögen genügen, um die für unser kleines Land achtunggebenden Leistungen der Swissair vor Augen zu führen.

Ueber die Einrichtungen der Flugplätze, im Besonderen der Balair (Basel) und der Swissair (Dübendorf) sei verwiesen auf «SBZ» Bd. 91, S. 305* (1928), Bd. 96, S. 138* (1930), Bd. 97, S. 7 (1931) und Bd. 102, S. 141* (1933).

Internationales Flugmeeting in Zürich

23. Juli bis und mit 1. August 1937

Es ist hier nicht der Ort, das ganze, reichhaltige «Tagesprogramm» dieses über Erwarten reich beschickten Fliegertreffens mitzuteilen; es ist überall erhältlich (nötigenfalls zu beziehen beim Sekretariat des Flugmeetings, Bahnhofquai 7, Tel. 75333). Wir können hier nur auf einige, für unsern technischen Leserkreis besonders interessante Punkte hinweisen. Doch vorerst die Damen: von den bekanntesten Kunstfliegerinnen haben ihre Mitwirkung zugesagt Liesel Bach, Vera v. Bissing und Régina Wincza, sowie die berühmte Segelflugmeisterin Hanna Reitsch. Von bekannten Fliegern führt die Nennliste auf: Major Wilh. Polte, Cdt. Lorient, Fürst Kinsky, Lor. Kovats; für Steig- und Sturzflug Ch. Gardner, Michel Détrouyat, Major K. Hoegger und Cap. Michy, ferner Gen.-Major Ernst Udet für die Geschwindigkeitskonkurrenz, und für den Kunstflug, neben den genannten Damen, Graf Hagenburg, Willi Stoer und Gerd. Achgelis, die Ltn. Fleurquin, Novak und Siroky u. a. Im Alpenrundflug für Militärflugzeuge werden starten Udet, Cpt. de Caters, Polte mit dem General der Flieger Milch (Görings «rechte Hand»), Gaeta und viele andere mehr. Besondere Erwähnung verdient das erstmalige Zusammentreffen der berühmten Kunstflugstaffeln Italiens (mit 9 Fiatapparaten zu rd. 600 PS), Frankreichs und Englands. Aber auch an Konstruktionen werden die versammelten über 200 Flugzeuge ein reichhaltiges Bild heutiger Bauformen bieten. Wir nennen hier nur noch neben je einem französischen und englischen Autogiro eine Neukonstruktion Gerhard Fiselers, der sich mit zwei Hubschrauben auf nur 8 m Startlänge vom Boden abhebt, nach 50 m bereits an einer hohen Hausfront in die Höhe «klettert», mit 45 km/h sich noch im Horizontalflug halten und doch noch 180 km/h soll erreichen können.

Es gibt also viel Interessantes und Schönes zu sehen!

