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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1952)

**Heft:** 3

**Artikel:** Midnight at the airport = Mitternacht auf dem Flughafen

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-775060

**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:** 14.07.2025

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

# MIDNIGHT AT THE AIRPORT

For one short hour the airport is quiet. Airline personnel have disappeared into their brightly lighted offices to prepare documents for the remaining flights scheduled to arrive and depart before daybreak. Up in the tower the night attendant answers strange voices coming out of the loudspeaker. He is talking with approaching aircraft. Overhead a shaft of light from the beacon turns through its cadenced orbit.

Suddenly the surrounding hilltops become alive with the magic of blinking red lights, the beginning of an intriguing spectacle. On the ground the runway is bathed in white light and taxi strips in blue. Far out beyond the beginning of the 8400 foot runway red lamps define the approach path, while closer in, green markers surround the beginning of the landing strip. All this play of brilliant colours can only be fully enjoyed from the cockpit of the aircraft. Of course we're talking as a layman of "play" and "enjoying". For the responsible air crew and ground personnel this is all part of the work—connected with invisible signals—without which air transportation at night would be unthinkable.

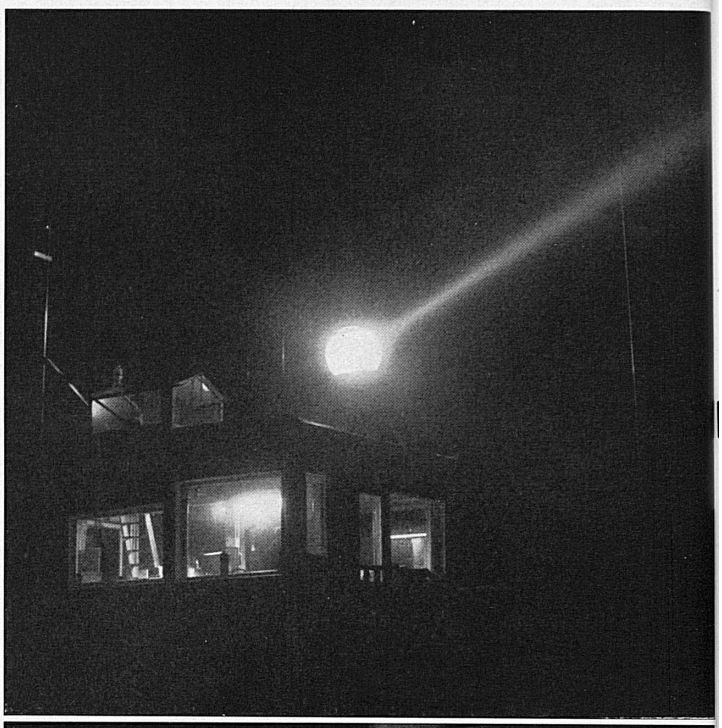
The pilot's instruments tell him when his aeroplane is following the prescribed approach path and descending at the proper angle. Suddenly his landing lights flash on, turning his propellers into shining discs. Lower and lower they sink, hovering for a few brief seconds over the runway. There is a short screech of rubber on concrete. He's down! Slowly and majestically the aircraft taxies into the glare of the flood-lighted ramp. Landing steps are already waiting as its doors open to discharge some forty passengers who, only ten hours ago, were in far-off Cairo.

Before the advent of inter-continental air traffic, night operations were conducted on a modest scale. Only mail flights—carrying no passengers—ventured out into the darkness. The realm of night was not yet cut into the tight-meshed network of radio beams that trace today's air routes. Modern travellers, flying from one continent to another, often half way round the world, cannot afford to wait at an airport for the coming of the dawn. A six or seven hour layover would mean a delay of some 2000 miles in their journey. Overnight stops are no longer in vogue. Schedules are planned for quick connections and the shortest possible ground time of the aircraft. Modern engineers have cut new trails of visible light and unseen wireless beams to break the age-old grip of night.

Für eine knappe Stunde ist Ruhe eingekehrt. Die Beamten des Verkehrs haben sich in die hell beleuchteten Räume zurückgezogen, um die Dokumente für weitere Kurse, welche in der gleichen Nacht noch ankommen und wegfliegen sollen, vorzubereiten. Die Leute des Kontrollturms antworten auf eine seltsame Stimme, die aus dem Lautsprecher klingt – sie sprechen mit den Besatzungen anfliegender und gestarteter Flugzeuge. Über ihrem Kopf, auf dem Dach des Kontrollturmes, kreist der Scheinwerfer.

Auf den Hügeln rings in der Gegend beginnen plötzlich rote Lampen zu blinken: Der Anfang zu einem grandiosen Feuerwerk – auf dem Flughafen leuchten nacheinander die weißen und blauen Lichter der Anflugpiste und der Rollwege auf. Ganz am Beginn der zweieinhalb Kilometer langen Piste die rote Anfluglinie, welche die Pistenmitte bezeichnet, die buntfarbigen Lichterbalken als modernste Markierungen am Beginn der Piste. Ganz kann man dieses Lichterspiel nur von der Pilotenkabine aus genießen. Wir sprechen als Laien von «Spiel» und «genießen» – für die Verantwortlichen auf ihren Posten in der Luft oder am Boden sind es – verbunden mit den unsichtbaren Signalen – Hilfsmittel, ohne welche ein Luftverkehr bei Nacht undenkbar wäre. Die Bordinstrumente weisen der Flugzeugbesatzung den präzisen Weg zur Piste und zeigen an, ob der richtige Neigungswinkel eingehalten wird. Die Flügelscheinwerfer blitzen auf und lassen die Propellerkreise silbern glänzen. Die Lichter sinken tiefer – laufen in flachem Bogen in die Horizontale aus. Ein kurzes Pfeifen – die Räder haben den Boden berührt. Erst der helle Strahl des Kontrollturm-Scheinwerfers enthüllt uns das Rätsel, das uns Motorengebrumm und Lichterbahn aufgegeben haben: Ein viermotoriges Langstreckenflugzeug rollt heran, bringt mehr als vierzig Passagiere, die vor kaum zehn Stunden Cairo verlassen haben.

Vor der Aufnahme des interkontinentalen Luftverkehrs hielt sich der Nachtbetrieb in ganz bescheidenem



→

Right: From dusk to dawn the powerful beacon revolves over Zurich Airport. In clear weather it is visible for forty miles.

Rechts: Vom Einbruch der Abenddämmerung bis zum frühen Morgen steht auf dem Flughafen Kloten der starke Drehscheinwerfer im Dienst dessen weißer Lichtstrahl bei klarem Wetter bis auf eine Distanz von 60 km sichtbar ist.

→

Right: The flight crew's first contact with ground personnel on arriving and last contact before departure is symbolised by the transfer of the pouch containing the aircraft's flight papers. At other times the aeroplane is in constant touch with the aerodrome by wireless.

Rechts: Nach der Landung und vor dem Start eines Flugzeuges vermittelt die Übergabe der Tasche mit den Bordpapieren den ersten bzw. den letzten direkten Kontakt mit dem Bodenpersonal. Vorher und nachher besteht die funktelephonische Verbindung.

→

Right: During the short stop of a foreign aircraft at Zurich Airport, the hydraulic equipment of the aeroplane's landing gear is supplied with oil.

Rechts: Die hydraulische Anlage des Fahrgestells einer ausländischen Maschine wird während eines nächtlichen Zwischenhaltes in Zürich-Kloten mit Öl versorgt.

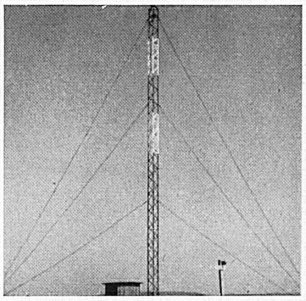
Photos: Lindroos

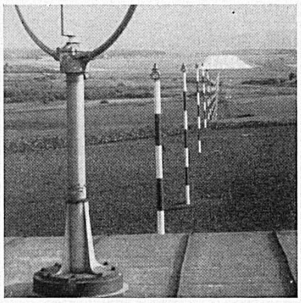
Rahmen. Nur die Nachtpostkurse, welche keine Passagiere beförderten, wagten sich in das Dunkel hinaus, das noch nicht von einem so dichten Netz von unsichtbaren Funkfeuern gemildert wurde, wie das heute der Fall ist. Doch auf Verbindungen zwischen Kontinenten durfte man die Passagiere nicht mehr auf das neue Morgengrauen warten lassen. Sechs oder sieben Stunden Aufenthalt bedeuten doch einen Reiseverlust von 3000 Kilometern. «Night stops» sind nicht mehr aktuell. In der Flugplangestaltung wird darauf geachtet, möglichst direkte Anschlüsse zu schaffen und den Flug so direkt als möglich durchzuführen. Die Technik hat die lähmende Macht der Nacht gebrochen. Neue sichtbare und unsichtbare Strahlen ersetzen diejenigen des Tagesgestirns.

Right: By means of the navigational aids at Trasadingen, near Schaffhausen on the Rhine (left) and in Kloten (right) aircraft are guided through clouds or darkness into the landing runway at Zurich Airport.

→

Rechts: Durch das Funkfeuer beim schaffhausischen Dorf Trasadingen (Bild links) und die Peilanlage in Kloten (Bild rechts) wird das Flugzeug auch bei Nacht und schlechtem Wetter sicher nach dem Zürcher Flughafen geleitet.





# MITTERNACHT AUF DEM FLUGHAFEN

←

Left: Night landing of an airliner on the north-south runway at Zurich Airport. Curved lines clearly show the path described by the aircraft's lights during approach and after landing.

Links: Nächtliche Aufnahme von der Landung eines Verkehrsflugzeuges auf der sog. «Bisenpiste» in Zürich-Kloten. Klar gibt das Bild den durch die Scheinwerfer der Maschine gezeichneten Flug- und Rollweg wieder. Photos: Lindroos

↑ Above: Servicing a Skandinavian Airways DC-6 at Zurich Airport.

Oben: Zwischenlandung einer skandinavischen DC-6. Photo: Heimgartner

→

Right: Day or night, airline passengers travel in comfort and security.

Rechts: Bei Tag und Nacht dürfen sich die Flugpassagiere gleich wohlgeborgen fühlen. Photo: Lindroos