

Rueckblick ueber den Winterluft-Verkehr der "Swissair" 1936-1937

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1937)

Heft 809

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-693154>

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.

Rueckblick ueber den Winter Luft-Verkehr der "Swissair" 1936-1937

99.5% Regelmässigkeit der Strecke Zurich-London.

Das hervorragendste Merkmal des Winterluftverkehrs der Swissair, der am 4. April zu Ende ging, war die praktisch fast 100%ige Regelmässigkeit auf der Strecke Zürich-London. Trotz Schnee, Regen und Nebel haben unsere Piloten die ihnen anvertrauten Fluggäste mit einer bereits sprichwörtlichen Regelmässigkeit nach London gebracht. Man darf darauf hinweisen, dass die Regelmässigkeitsquote von 99.5% der Swissair das *beste Resultat* darstellt, das in diesem Winter von allen, den Flugplatz London anfliegenden fremden Luftverkehrsgesellschaften erreicht wurde. Da die Grosszahl der Passagiere Wintersportgäste waren, ergab sich für die Swissair die Notwendigkeit, die Zuganschlüsse an die verschiedenen Winterkurorte sicherzustellen, um den durch die Luftreise erzielten Zeitgewinn entsprechend auszunutzen. Wie aus der Kontrolle der Ankunftszeiten der Swissair Flugzeuge in der Schweiz ersichtlich ist, wurde *kein einziger Zuganschluss verpasst*, der beste Beweis für die Pünktlichkeit des heutigen Luftverkehrs.

Moderne Flugmethoden.

Fachleute führen diesen schweizerischen Erfolg auf die modernen Flugmethoden der Swissair zurück, die ihre Piloten immer wieder durch Navigationskurse mit den letzten Errungenschaften der Flugtechnik vertraut macht. Flugzeuginstrumente, die nach langen Entwicklungsjahren der Luftverkehrspraxis übergeben werden, sind fast immer zuerst auf den Maschinen der Swissair zu finden. Wir erinnern hier an den "automatischen Piloten," der schon im Jahre 1935 zur Standardausrüstung der Swissair Douglas Verkehrsmaschine gehörte. Heute sind fast alle europäischen Luftverkehrsgesellschaften dem Beispiel der Swissair gefolgt. Systematische Studien haben es ermöglicht, unsere Schweizer Piloten immer mit dem

Neuesten und Besten vertraut zu machen, was die moderne Flugnavigation schuf. Wie der Zeppelin auf seinen epochemachenden Flügen die Schlechtwetterzonen vermeidet, so werden nach den Flugmethoden der Swissair auf Grund sorgfältiger Flugvorbereitungen die Streckenflüge in ruhiger, blauer Höhe über den oft unruhigen, unteren Luftschichten durchgeführt. Die Streckenkarte des Piloten, der mit Erdsicht fliegt, hat der Funkpeilkarte Platz gemacht, die dem Flugzeugführer über dem dichten Wolkenmeere genau seinen Standort angibt. Immer mehr kommen andere europäische Luftverkehrsgesellschaften auf diese Flugmethode, die auf einer wissenschaftlich exakten Navigation basiert. Eine grosse Hilfe für Landungen bei schlechten Sichtverhältnissen war in Zürich und London die Lorenz-Blindlandanlage, die von den Swissair Piloten regelmässig benutzt wurde und sichere Landungen unter fast allen Witterungsbedingungen ermöglichte.

Statistisches.

Ein Blick auf die Winterstatistik der Swissair ergibt, dass während der 6 Monate Winterflugbetrieb 3,532 Passagiere, 34,300 kg. Fracht, 8,244 kg Post und 69,260 kg. Gepäck befördert wurden. Trotzdem das Fassungsvermögen der Maschine im Hinblick auf die grössere Brennstoffreserve auf 12 Passagiere herabgesetzt wurde ist ein Durchschnitt von 9.2 Passagieren pro Flug zu verzeichnen. Wenn man noch die durchschnittliche Gepäckmenge von 180 kg und die Fracht von 100 kg in Betracht zieht, so ergibt sich, dass die Ausnutzung des verfügbaren Laderaumes die hohe Zahl von 82.38% erreicht hat. Die Passagierbewegung wies besonders über die Festtage, wie Weihnachten, Neujahr und Ostern eine derartige Rekordhöhe auf, dass Verdoppelungen eingeschoben werden mussten, um den Massenandrang zu bewältigen. Insgesamt

wurden im Winterverkehr 46 Extraflüge ausser den kursmässig vorgesehenen ausgeführt.

Sicherheitsmassnahmen des Winterluftverkehrs.

Die Durchführung eines derartigen Winterluftverkehrs hat naturgemäss die Einführung von Sicherheitsmassnahmen erfordert, die sich während der Winterbetriebsperiode sehr bewährt haben. Als wichtigste Sicherheitsmassnahme muss — wie schon erwähnt — die theoretische Schulung des Flugzeugführers bezeichnet werden, damit er das ihm zur Verfügung stehende hochwertige Funk- und Instrumentenmaterial bis auf das Letzte ausnützen kann. Zu diesem Zwecke erfolgten regelmässige Navigationskurse mit praktischen und theoretischen Übungen. Alle Swissair Piloten mussten ein regelmässiges Training an der Blindlandanlage absolvieren, um die spezielle Technik, die dieses neue Verfahren erfordert, sozusagen automatisch zu beherrschen. Spezielle Wetterberatungen wurden für den Winterdienst auf der Strecke Zürich-London durchgeführt, um das Vorhandensein von Vereisungszonen festzustellen und rechtzeitig den Kursmaschinen zu melden. Die häufigen Nebelbildungen um den Flugplatz Croydon herum erforderten die Mitnahme einer erhöhten Brennstoffreserve, die den Piloten ermöglichte, noch den nächsten nebelfreien Flughafen anzufliegen. Von London aus wurden spezielle Rekognoszierungsflüge ausgeführt, um das fliegende Personal mit den umliegenden, nebelfreien Flugplätzen vertraut zu machen.

Die Summe aller dieser Sicherheitsmassnahmen hat als Resultat das glänzende Ergebnis des Swissair Winterdienstes zu verzeichnen gehabt. Was vor wenigen Jahren noch als ein Ding der Unmöglichkeit galt — einen Winterdienst mit der Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Sommerluftverkehrs durchzuführen — ist heute bereits ein alltägliches Ereignis geworden.

AIR SERVICE LONDON-SWITZERLAND SUMMER 1937.

LONDON-BASLE-ZURICH.

Line 451: Imperial Airways / Line 540: Swissair 4 IV. — 2. X. 37.			
Read columns downwards.		Read columns upwards.	
451 Weekdays only	540 daily	540 daily	451 Weekdays only
8.25	13.00	dp LONDON Airway Term. Victoria Station ar	13.35
9.10	13.45	dp LONDON-Croydon ar	12.50
12.40	16.45	ar BASLE-Airport dp	9.40
13.10	17.15	ar BASLE Centralbahnplatz . . dp	15.00
(534)	(537)	dp Basle ar	(532)
13.20	18.20ac	ar Bienne (on request only) . . dp	7.45d
—	18.35ac	ar Berne dp	7.25d
13.45	18.45ac	ar Lausanne dp	7.10d
—	19.20b	ar Genève dp	—
—	19.45b	—	11.30
12.30	16.30	dp BASLE Centralbahnplatz . . . ar	9.55
13.00	17.00	dp BASLE-Airport ar	9.25
13.25	17.25	ar ZURICH-Airport dp	9.00
14.05	18.05	ar ZURICH Swissair Terminus dp	8.20
—	(541A)	dp Zurich ar	(541A)
—	18.10a	ar Berne dp	8.45
—	18.45a	ar Lausanne dp	8.10
—	19.20b	—	7.20
—	(533)	dp Zurich ar	(533)
—	18.05	ar St. Gall dp	8.45
—	18.30	—	8.20
(41)	—	dp Zurich ar	(41)
13.55	—	ar Munich dp	12.45
15.00	—	ar Salzburg dp	11.35
16.00	—	ar Vienna dp	10.35
17.25	—	ar Budapest dp	9.00
18.40	—	—	7.40

a 1. V.-11. IX. c 13. IX.-2. X. Bâle dép. 17.00.
Bienne arr. 17.15, Berne arr. 17.25.
b 1. V.-14 VIII. d 1. VI.-11. IX.

(LONDON-) PARIS-BASLE-ZURICH.

Lines 539 539A: Swissair / L 476: Air France Weekdays only.			
Read columns downwards.		Read columns upwards.	
539 A 1.VI.-11.IX.	539 5 IV.-2.X.	539 5 IV.-2.X.	539 A 1.VI.-11.IX.
—	12.45i	dp Amsterdam ar	23.25e
—	—	dp Rotterdam ar	22.55e
8.00	—	dp Bruxelles ar	20.00h
9.30	14.25	ar Paris dp	18.30h
(476)	(476)	dp LONDON Dorchester Hotel . . ar	(476)
7.00	12.00	dp LONDON-Croydon ar	18.30
8.00	13.00	ar PARIS-Le Bourget dp	17.30
9.30	14.30	ar PARIS-Le Bourget dp	16.00
(539 A)	(539)	dp PARIS 116, rue Lafayette . . ar	(539)
9.35	15.40	dp PARIS-Le Bourget ar	16.25
10.15	16.20	ar BALE-Aéroport dp	13.45
12.05	18.10	ar BALE Centralbahnplatz 3 . . dp	13.15
2.35	18.40	—	7.30
(534)	(537)	dp Bâle ar	(537)
13.20	18.20c	ar Berne dp	13.05
13.45	18.45c	ar Lausanne dp	12.40
—	19.20d	—	12.00
12.20	18.25	dp BALE-Aéroport ar	13.30
12.45	18.50	ar ZURICH-Aéroport dp	13.05
13.25	19.30	ar ZURICH Swissair-Termin. . . dp	12.25
(677)	(677)	dp Zurich ar	(677)
13.00	—	ar Prague dp	12.40f
15.50	—	—	9.40f
(41)	(41)	dp Zurich ar	(41)
13.55	—	ar Munich dp	12.45
15.00	—	ar Salzburg dp	11.35
16.00	—	ar Vienna dp	10.35
17.25	—	ar Budapest dp	9.00
18.40	—	—	7.40

a 1.V.-11.IX. c 10.V.-2.X.
d 1.V.-14.VIII. à partir du 15.V.
e 23.V.-2.X. 5.IV.-21.V. 1h. plus tôt

Swissair are operating on their services Switzerland-London and -Paris famous Douglas D.C. 2. airliners.

Swissair are also running the following services:

- Zurich — Vienna direct.
- Zurich — Berlin (in conjunction with Deutsche Lufthansa).
- Zurich — St. Gall — Munich.
- Zurich — Basle — Francfort (night mail service).