

# Der dritte Weg

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SVZ Revue : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1934)**

Heft 4

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-772778>

## **Nutzungsbedingungen**

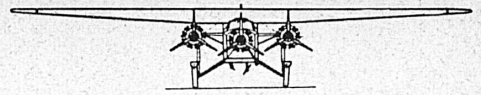
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



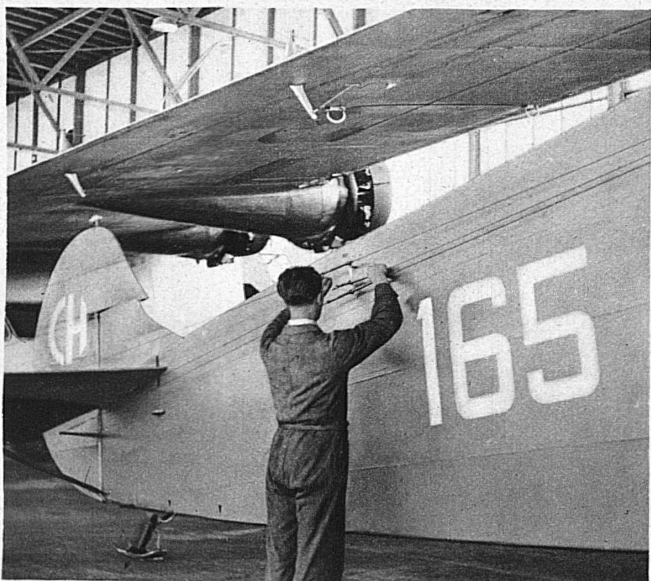
# Der dritte Weg



Das Herz des Flugzeuges, der 300 PS Wright-Motor, wird vor Antritt eines jeden Fluges durch Spezialisten sorgfältig geprüft



Auch die schweren Metallpropeller müssen sich jeweils einer peinlichen Prüfung unterziehen

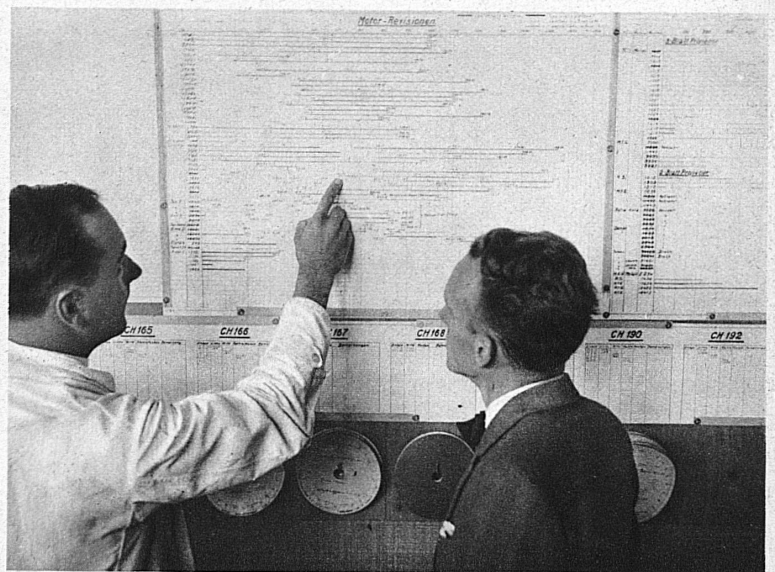


Die Stahlkabel für das Höhen- und Seitensteuer sind Gegenstand eingehender Kontrolle

Den Land- und Seeweg kennen wir seit Menschengedenken. Nicht minder alt ist der Wunsch, auch den dritten Weg, den Luftweg, dem Menschen zu erschliessen. Diesen uralten Traum verwirklicht zu sehen, ist erst unserer Generation vorbehalten geblieben.

Die Schweiz, das Verkehrsland par excellence, hat dem jüngsten Verkehrsmittel, dem Flugzeug, von seinen ersten Anfängen an ihre ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Unser Gebirgsland ist zu klein, als dass ein Luftverkehr nur innerhalb seiner Grenzen sich rechtfertigen würde. Europa ist das Feld des schweizerischen Luftverkehrs. Aus einer ersten Versuchslinie von 500 km Länge im Jahre 1922 wurde zehn Jahre später ein Netz von rund 7500 km. Schweizerische Verkehrsflugzeuge fliegen im Osten bis nach Wien, im Norden nach Berlin und Amsterdam, im Westen nach Paris und im Süden über die Alpen nach Mailand. Von den sechs schweizerischen Luftverkehrszentren Zürich, Basel, Bern, Genf, Lausanne und St. Gallen können während der Sommerreisezeit über 70 wichtige ausländische Städte innerhalb Tagesfrist auf dem schnellen Luftweg erreicht werden.

Der internationale Flugplan 1934 bringt auch für den schweizerischen Luftverkehr wichtige Neuerungen und Verbesserungen. Auf der schnellsten Linie Europas, Zürich—München—Wien, wird die «Swissair» das neue zehnsitzige amerikanische Clark-Expressflugzeug einsetzen. So kann man von der Pforte des Orients, von Bukarest oder Sofia in einem Tage die Schweiz

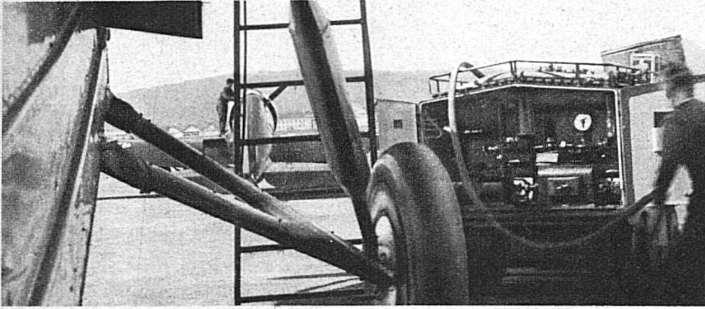


Der technische Dienst führt genau Buch über die Laufzeiten eines jeden Motors. Nach zirka 250–300 Betriebsstunden wird eine eingehende Revision durchgeführt. Die Tabellen geben über die ganze «Lebensgeschichte» eines jeden Motors, sowie auch der Propeller, eingehende Auskunft

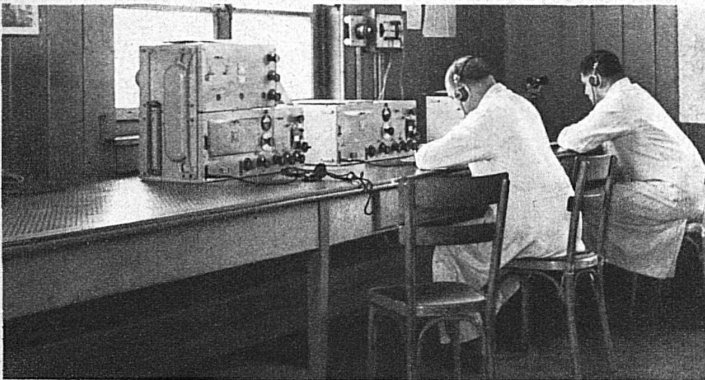




Der grosse Dreimotor wird durch einen Raupenschlepper aus der Halle gezogen



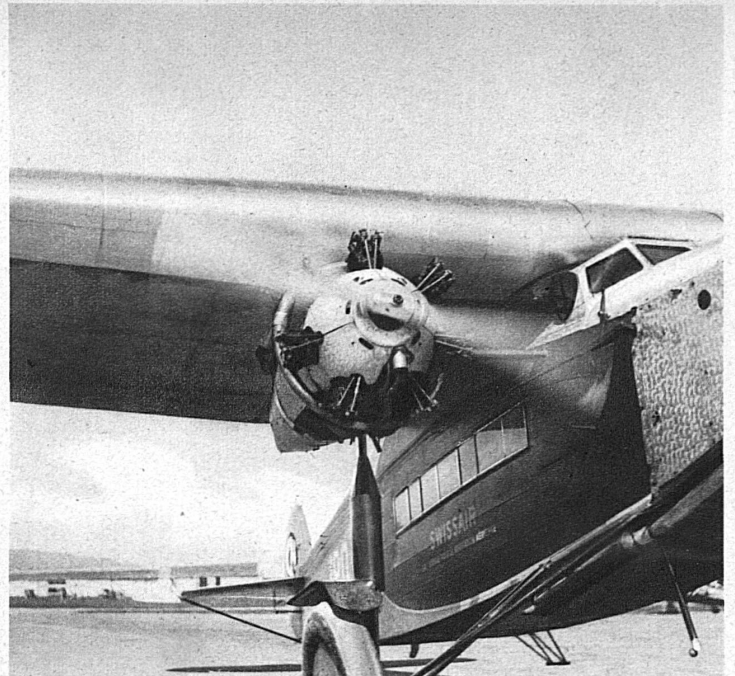
Aus dem elektrischen Tankwagen werden einige hundert Liter Leichtbenzin in die Behälter gepumpt



In der Flugplatz-Radiostation treffen von allen Richtungen der Windrose aktuelle Wettermeldungen ein, die durch den ständigen Flugplatzmeteorologen auf einer Karte verarbeitet werden



Die Piloten orientieren sich vor Antritt des Fluges über die auf ihrer Route herrschende Witterungslage



«Vollgas», die Motoren werden zur letzten Prüfung noch auf höchster Tourenzahl «abgebremst»



Mittlerweile sind die Passagiere mit dem komfortablen Autobus von der Stadt her vor dem Flugplatzstationsgebäude eingetroffen



Die Billette werden am Schalter bezogen, das Handgepäck gewogen und registriert





Luftkapitän Franz Zimmermann wirft vor Antritt des Fluges nach Paris noch einen Blick auf die Karte...



Flugkapitän Heitmanek, Pilot der Expresslinie Zürich-Wien, unterhält sich mit dem italienischen Piloten, der in 10 Minuten über die Alpen nach Mailand-Rom starten wird



Der «Luffboy» Anton ist für das Handgepäck verantwortlich

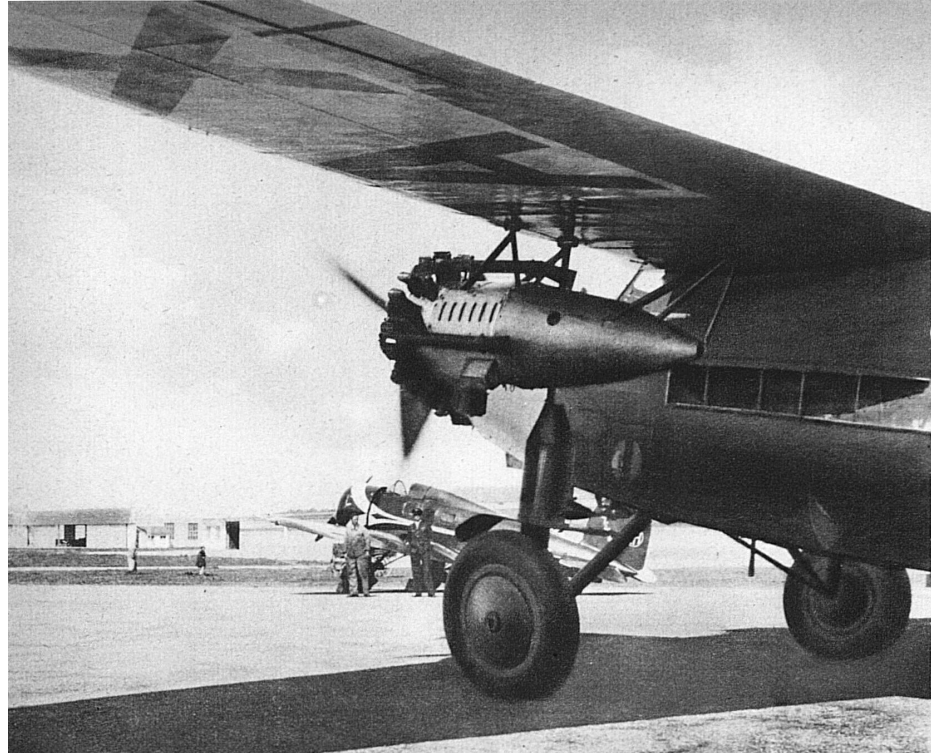


Der Beamte des Flugplatz-Postbureaus ladet die Postsäcke ein



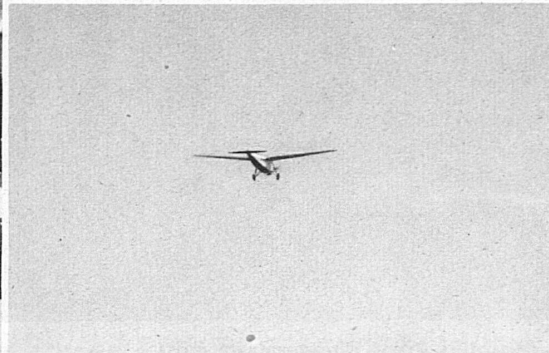
Express-Frachtsendungen passieren die Zollkontrolle





Der Flugleiter des Dienstes hat das Zeichen zum Start gegeben. Der grosse Maschinenvogel setzt sich in Bewegung, pünktlich verlässt er den heimatlichen Boden und...

... strebt über das Stationsgebäude hinweg einem fernen Ziel irgendwo in Europa entgegen



erreichen. Auch die Linie Berlin—Stuttgart—Zürich wird durch Verwendung 15plätziger Grossflugzeuge wesentlich verschleunert. In Berlin bestehen neue Anschlüsse nach Warschau und Kopenhagen—Oslo. Der « fliegende Rheingold-Express » der Lufthansa verkürzt die Reisezeit zwischen Holland, Köln und der Schweiz. Amsterdam—Basel betrug bisher 6 Std. 20 Min. Ab 1. Mai wird die Flugzeit zwischen diesen beiden Zentren auf 3 Std. 45 Min. reduziert.

Die grossen Zentren des Westens, Paris und London, sind durch zwei Tageskurse von Zürich—Basel und Lausanne—Genf am



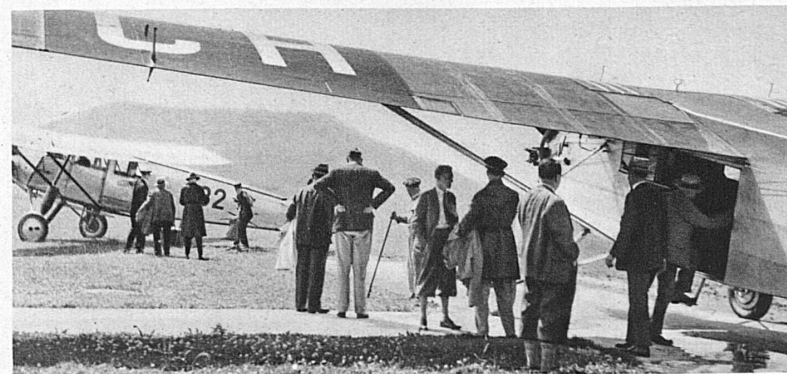
Links : Das bewährte dreimotorige Fokker-Flugzeug der « Swissair »

Unten : Der 15plätzige « Condor » der « Swissair » fliegt in 3 Std. 40 Min. von Zürich über Stuttgart und Leipzig nach Berlin



Vormittag und am Nachmittag zu erreichen. Wiederum setzt die englische Gesellschaft « Imperial Airways » ihre riesigen Flugzeuge, die 35 Passagieren den Komfort eines Pullmanwagens bieten, von London her nach der Schweiz ein. Deutsche, italienische und französische Linien verbinden die Schweiz mit Südeuropa : über die Alpen nach Mailand, dem Rhonetal entlang nach der französischen Riviera und hinüber nach Spanien... Die Ankunftszeit der vom Ausland kommenden Flugzeuge auf den internationalen Flughäfen der Schweiz erfolgt meist derart, dass man in den wichtigsten Kurgebieten, wie im Berner Oberland, am Vierwaldstättersee, in Graubünden, ja selbst im Tessin, dank ausgezeichneter Zugsanschlüsse noch am gleichen Abend eintreffen kann.

Trotz Wirtschaftskrise und mannigfaltigen Schwierigkeiten im internationalen Reiseverkehr steigt die Frequenzkurve des schweizerischen Luftverkehrs unaufhaltsam : 29,200 Fluggäste wurden 1932, 34,500 hingegen 1933 befördert. Die Luftpost von und nach der Schweiz stieg in diesen beiden Jahren von 209 auf 264 Tonnen, das beförderte Reisegepäck von 70 auf 84 Tonnen ! Seit Bestehen eines regelmässigen Linienverkehrs haben die Flugzeuge der schweizerischen Fluggesellschaften über 6 Millionen Streckenkilometer zurückgelegt. Kein einziger tödlicher Unfall ist dabei eingetreten. **Hundertprozentige Sicherheit**, dies ist der schönste und wertvollste Rekord des schweizerischen Luftverkehrs. Zögern Sie noch ?



Umsteigen bitte ! Die von Basel und Zürich kommenden Fluggäste steigen in Bern Richtung Genf—Marseille—Barcelona um