

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 4: Internationales Flugmeeting Zürich-Dübendorf, 23. Juli bis 1. August

Artikel: Internationales Flugmeeting in Zürich: 23. Juli bis 1. August 1937
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

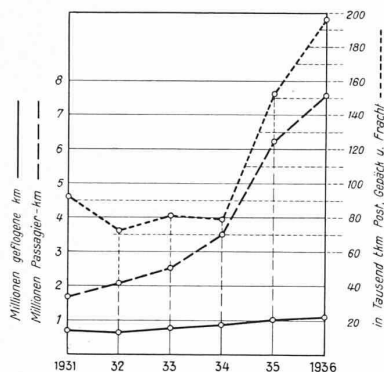


Abb. 10. Verkehrsentwicklung der Swissair an Reisenden, Gepäck, Fracht und Post



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-plätzig 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 durchfliegen 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!

