

Zeitschrift: Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1971)
Heft: 1

Artikel: Der Erste Swissair-Flug über den Nordpol
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-938666>

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: 06.10.2024

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

werden. Dieses Jugendlager findet in Zusammenarbeit mit dem Auslandschweizersekretariat in Bern statt, wobei die jungen Auslandschweizer im Alter zwischen 16 und 25 Jahren vor ihrem Besuch in Liechtenstein etwa 2½ Wochen sich in Graubünden aufhalten werden.

In einer unserer nächsten Ausgabe werden wir eingehend auf diesen Besuch zurückkommen.

Der erste Swissair-Flug über den Nordpol

Wie vorgesehen, landete am 27. Februar 1971, pünktlich um 9.10 Uhr, der erste Jumbo-Jet der Swissair, die Boeing 747, HB-IGA "Genève", im Flughafen Kloten. Im Direktflug war die Maschine vom Boeing-Flughafen in Seattle (Washington, USA) über den Nordpol nach Zürich geflogen worden. Die HB-IGA "Genève" legte die 9633 Kilometer lange Strecke in elf Stunden und drei Minuten zurück und überflog damit als erstes Verkehrsflugzeug der Swissair und als erster Jumbo-Jet überhaupt den Nordpol. An Bord der Maschine befanden sich 116 Personen, darunter Ehrengäste, Mitglieder der Swissair-Leitung, Besatzungsmannschaften, die in Seattle auf das neue Flugzeug umgeschult worden waren, sowie zahlreiche Journalisten und Fotografen.

Die Boeing 747, HB-IGA "Genève" startete am 26. Februar um 13.07 Uhr Ortszeit (22.07 Uhr Schweizer-Zeit) auf dem Boeing-Flughafen in Seattle unter dem Kommando von Flugkapitän Robert Staubli, Chefpilot der Swissair, dem die Flugkapitäne Hürzeler, Leiter der technischen Abteilung, und Muser, Ausbildungschef der Besatzungsmannschaften, als alternierende Co-Piloten zur Seite standen. Durch eine dichte Wolkendecke hindurch stieg die Maschine bis auf rund 10'000 Meter Höhe und flog dann genau auf dem 120. Längengrad Richtung Nordpol. Ueber Britisch-Kolumbien öffneten sich die Wolken und gaben die Sicht frei auf die schneebedeckten Weiten von West- und später von Nordkanada, dem ebenen Mackenzie-District, wo einsame Strassen sich wie gespannte Schnüre bis zum Horizont hinziehen. Weit wie ein Meer erschien der Grosse Bärensee, und über den Melville Hills suchte das Auge vergeblich nach bergähnlichen Erhebungen. Die Reise gen Norden war zugleich eine Reise in die Nacht. Langsam näherte sich die Sonne dem Horizont, und während in der Tiefe die rissige Eisdecke des Norpolarmeeres in der Dämmerung versank, verwandelte sich der Horizont in ein blendendes Feuermeer, über dem ein türkisblauer Himmel aufragte. Kaum merklich wandelte sich das phantastische Farbenspiel, das lodernde Feuer verengte sich zu einem schmalen Gürtel, und der lichte Himmel verdichtete sich langsam zu einem satten dunkeln Kobaltblau. Als genau um 3.36 Uhr - zum ersten Male in der Geschichte der Luftfahrt - eine Verkehrsmaschine mit dem schweizerischen Hoheitszeichen die Erdachse überflog, herrschte tiefste Nacht, und der Gedanke daran, dass in 10'000 Metern Tiefe der nördliche Pol unserer Erde liegen sollte, hatte etwas Unfassbares an sich, feierte man doch den historischen Augenblick in der hell erleuchteten, geräumigen Passagierkabine eines Jumbo-Jets, die eher einem feudal ausgestatteten Salon, denn dem Innenraum eines Flugzeuges gleicht.

Für die Besatzung war dieser Augenblick insofern von Bedeutung, dass sie den

Nordpol durch eigene Steuerung erreicht hatte. Das automatische Trägheits-Navigationssystem, welches in der Boeing 747 den menschlichen Navigator ersetzt, hätte nämlich die Maschine schon viel früher abschwenken lassen, da es die kürzeste Strecke zwischen Seattle und Zürich über Grönland gewählt hätte.

Der "Abstieg" vom Pol führte entlang dem 5. Längengrad östlich von Greenwich über Spitzbergen Richtung Norwegen. Schon bald begann sich der Himmel wieder aufzuhellen: Man flog, noch beeindruckt vom erlebten Sonnenuntergang, bereits dem neuen Tag entgegen.

Bei Stavanger überflog die HB-IGA "Genève" die ersten norwegischen Funkfeuer und geriet damit wieder ins Netz der traditionellen Flugrouten. Die Maschine hatte an diesem Punkt rund 8000 Kilometer zurückgelegt und wie Kommandant Staubli erklärte, ergab eine Ueberprüfung des automatischen Navigators, dass diesem auf der gesamten Strecke lediglich ein Fehler von acht Kilometern unterlaufen war, was als ausgezeichnetes Resultat gewertet werden dürfe. Von Stavanger aus flog man dann über Amsterdam nach Zürich, wo die Maschine, nachdem sie noch eine Ehrenrunde über dem Flughafen gedreht hatte, weich landete.

Die Boeing 747 der Swissair ist in der Touristenklasse mit neun Sitzen pro Reihe ausgestattet. Zwei Korridore unterteilen die 321 Sitze in drei Kolonnen, so dass jeder Platz bequem erreicht werden kann. Sieben Küchen und sechs Toiletteneinheiten gliedern den 56 Meter langen Kabinenraum optisch angenehm auf. Die 32 Erstklasspassagiere sind im Bug des Flugzeuges auf zwei Reihen mit Zweiersitzen untergebracht. Für die Erstklasspassagiere steht ausserdem in der 1. Etage ein Salon mit Bar zur Verfügung, der über eine Wendeltreppe erreicht werden kann.

