

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1945)

Heft: 10

Artikel: Eine Spitzenleistung der schweizerischen Präzisionsindustrie

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777002>

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: 30.03.2025

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

heed, Curtiss, Consolidated et Boeing, afin d'être prêtes à disposer de sièges et du tonnage en suffisance en vue du « run » sur les lignes commerciales en train de renaître, « run » qui se fait déjà partout sentir. Ces mesures ne sont cependant destinées qu'à combler la période de transition qui prendra fin lorsque les avions strictement commerciaux qui sont déjà en construction, et dont de grandes quantités ont été commandées, pourront être mis en service. L'avion de transport civil est appelé, à certains points de vue, à jouer un rôle de premier plan dans la reconstruction de l'Europe dévastée et dans la rapide reprise des relations commerciales entre les pays et les continents. Il convient, en effet, de ne pas oublier qu'il n'est plus un seul endroit au monde qui ne puisse être atteint au maximum en trois jours grâce à l'avion.

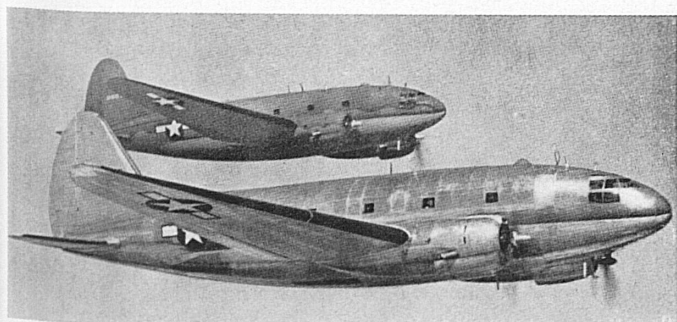
Il s'écoulera certainement encore des années avant que les moyens de transport internationaux par terre et par eau aient atteint le rendement et offrent aussi le confort que l'on est en droit d'attendre en temps normal. En conséquence, l'aviation commerciale se trouvera d'abord placée devant des tâches, notamment en ce qui concerne le transport des passagers et des messageries, qui incombent précédemment presque exclusivement à d'autres moyens de communication. Les perspectives et les possibilités d'exploiter les lignes aériennes selon des principes économiques n'ont jamais été plus favorables qu'aujourd'hui, et elles le demeureront encore sans doute dans les années à venir. Le fait que plus de cent entreprises privées américaines — non seulement des compagnies d'aviation, mais aussi de navigation et de chemins de fer — se sont adressées au ministère de l'air, à Washington, et ont fait des demandes de concession pour l'exploitation de lignes aériennes transatlantiques, est la meilleure illustration de cet état de choses...

Pour la Suisse en tant qu'Etat purement continental, sans issue à la mer, l'heure historique a maintenant sonné de se



Le Cervin. — Das Matterhorn.

Photo H. Steiner, Bern



libérer, grâce à l'avion, de la dépendance à l'égard de compagnies de transport étrangères en ce qui concerne le transport outre-mer de passagers, de courrier et de marchandises légères. Comme tout autre pays, elle a le droit et le devoir de participer activement et avec ses propres appareils au futur réseau mondial de communications aériennes. Aujourd'hui, et non pas demain seulement, elle doit décider quelles

A gauche: Le Curtiss C-46, le plus grand avion bimoteur du monde, s'est avéré un précieux moyen de transport aussi bien au-dessus de l'Atlantique du Sud que sur la ligne de l'Himalaya, entre les Indes et la Chine. — Links: Das größte zweimotorige Transportflugzeug, die Curtiss C-46, welche sich auf dem Südatlantik sowie auf der Himalaja-Strecke zwischen Indien und China besonders bewährte.

EINE SPITZENLEISTUNG

DER
SCHWEIZERISCHEN
PRÄZISIONS-
INDUSTRIE

Der Pilot, der sein Langstreckenflugzeug über Meere und Kontinente führt, bedarf eines zuverlässigen Zeitmessers — eines Chronographen —, der ihm stets die genaue Zeit von Greenwich vermittelt. Will der Fernstreckenflieger seinen momentanen Standort wissen, so muß bei dessen Berechnung auch die geographische Länge oder — anders ausgedrückt — die Distanz zwischen dem Meridian des Standortes und dem Längengrad von Greenwich mit einbezogen werden.

Der neue, von den Longines-Werken geschaffene Siderograph ist eine schweizerische Erfindung. Er weist gegenüber den gewöhnlichen bis dahin in der Seefahrt gebräuchlichen Schiffschronographen einige überaus bemerkenswerte navigationstechnische Verbesserungen auf. Vor allem besitzt er im Gegensatz zu den mit der üblichen Stunden-, Minuten- und Sekundeneinteilung versehenen Uhren eine sogenannte Winkelteilung, wodurch eine zeitraubende Umrechnung vermieden wird. Ho.

