

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Band: 8 (1981)
Heft: 4

Artikel: Die Swissair und die schweizerische Zivilluftfahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910744>

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: 07.10.2024

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

Die Swissair und die schweizerische Zivilluftfahrt

Erste Linienflüge

Die Geschichte des zivilen Luftverkehrs begann in der Schweiz im Januar 1919, als der damalige Kommandant unserer Fliegertruppe, Major Arnold Isler, einen Streckenflugdienst zwischen Zürich/Dübendorf und Bern/Oberlin-dach einrichtete. Zum Einsatz gelangten Militärflugzeuge schweizerischer Bauart vom Typ Häfeli DH-3, die von Militärpiloten gesteuert wurden. Zunächst war als Transportgut nur Kurierpost zwischen der Flugplatzdirektion Zürich und der Generalstabsabteilung in Bern zugelassen. Die Erfahrungen, die man bereits früher in Deutschland mit einer Flugverbindung Berlin-Weimar und mit einer solchen von London nach Paris gemacht hatte, ermutigten Major Isler zu einem weiteren Schritt. Anfang Februar verlängerte er die Linie Zürich-Bern bis Lausanne und Ende April bis Genf. Zugleich stellte er sie in den Dienst der Öffentlichkeit. Vorerst durften nur Briefschaften und Pakete, ab Juni auch Fluggäste befördert werden. Die einmotorige DH-3, die bei Windstille eine Geschwindigkeit von etwa 120 Stundenkilometern zu erreichen vermochte, bot im offenen Beobachtersitz hinter dem Piloten einem einzigen Passagier Platz. Ein Flug von Genf nach Zürich mit Zwischenhalten in Lausanne und Bern dauerte 2 Stunden und 20 Minuten und kostete 300 Franken. Nach einer sechsmonatigen Versuchszeit, in der insgesamt 23 530 Postsachen und 246 Personen zum Transport gelangten, wurde der Betrieb auf dieser ersten schweizerischen Luftverkehrsstrecke am 1. November 1919 eingestellt. Technisch und organisatorisch war das Resultat zufriedenstellend; die Hoffnung, mit den Einnahmen die

Kosten decken zu können, hatten sich allerdings nicht erfüllt. Von 1913 bis 1931 wurden weitere private Fluggesellschaften gegründet, unter ihnen die Ad Astra, die zwei andere aufkaufte, und die Balair.

Gründung der Swissair

Am 26. März 1931 war es soweit: Die Balair und die Ad Astra beschlossen ihre Fusion zu einem gesamtschweizerischen Unternehmen und gründeten mit einem Kapital von 800 000 Franken die Schweizerische Luftverkehr AG Swissair. Das neue Unternehmen verfügte über neun Fokker – acht dreimotorige F-VII-b und eine einmotorige F-VII-a –, zwei Dornier-Merkur sowie je eine einmotorige Messerschmitt M-18-d und Comte AC-4 mit total 86 Plätzen. Zehn Piloten, sieben Funker und acht Bordmechaniker bildeten das bescheidene Grüppchen des fliegenden Personals. Der Flugbetrieb wurde nur während der Sommersaison, in den Monaten März bis Oktober, und lediglich bei gutem Wetter aufrechterhalten. Die Länge des Streckennetzes betrug

Swissair war die erste europäische Fluggesellschaft, die Air-Hostessen einsetzte (Foto Swissair).



4203 km. Ende 1931 beschäftigte die Swissair insgesamt 64 Personen. Unter der tüchtigen Leitung von Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer erlebte nun die schweizerische Verkehrsluftfahrt einen starken Aufschwung. Im April 1932 nahm die Swissair als erste europäische Gesellschaft Flugzeuge amerikanischer Bauart in Betrieb. Es handelte sich um Schnellflugzeuge des Musters Lockheed-Orion, die auf unserem Kontinent grosses Aufsehen erregten. Ihre Reisegeschwindigkeit erreichte 260 km/h; sie waren damit um rund 100 km/h schneller als alle andern damals in Europa gebräuchlichen Typen. Ausgerüstet mit einem Wright-Cyclone-Motor von 575 PS, verfügten diese Tiefdecker über einen Aktionsradius von 950 km. Bei einer Nutzlast von 815 kg bot die Kabine neben dem Piloten noch vier Passagieren Platz. Am 2. Mai eröffnete die Swissair mit ihren zwei Lockheed-Orions eine «Expresslinie» von Zürich über München nach Wien. Für die Überwindung dieser 610 km langen Distanz wurden im Mittel nur 140 Minuten benötigt! Der kommerzielle Erfolg war durchschlagend; die Beschaffung der Orions war eine Grosstat, die wesentlich mithalf, die junge Swissair in ganz Europa bekanntzumachen und das Vertrauen in sie zu fördern.

1934 setzte die Swissair als weitere bedeutende Neuerung ein zweimotoriges amerikanisches Flugzeug vom Typ Curtiss-Condor ein, das 15 bis 16 Fluggästen Raum bot. Zur Betreuung der für jene Zeit grossen Zahl von Passagieren an Bord stellte die Swissair – wiederum als erste Fluggesellschaft Europas – Stewardessen in ihren Dienst. 1935 gehörte sie zu den ersten Luftfahrtunternehmen unseres



DC-8 (Foto Swissair)

Kontinents die vierzehnplätzig, zweimotorige Douglas-DC-2-Flugzeuge in Betrieb nahmen. Mit diesen stellte die schweizerische zusammen mit der britischen Gesellschaft Imperial Airways Limited eine Verbindung von Zürich via Basel nach London her; erstmals wurde das weisse Kreuz im roten Feld flugplanmässig übers Meer getragen. Die in jeder Beziehung guten Erfahrungen mit der DC-2 liessen den Entschluss reifen, die Flugdienste auch im Winter anzubieten. Am 16. Dezember 1935 trat der Winterflugplan in Kraft; damit begann auch der Ganzjahresbetrieb.

Im Jahre 1937 verlor die Swissair kurz nacheinander ihre beiden Direktoren, die ihr in sechsjähriger Tätigkeit eine angesehene Stellung und einen vorzüglichen Ruf verschafft hatten. Das von ihnen begonnene Werk bildete indessen eine tragfähige Grundlage für den weiteren Fortschritt, der denn auch durch die Anschaffung von Douglas-DC-3-Flugzeugen Gestalt annahm. Sie begründeten ein nie enttäushtes Vertrauen in die Erzeugnisse der Douglas-Werke und gleichzeitig auch die künftige Ma-

terialpolitik der schweizerische Unternehmung.

Wiederaufnahme des Luftverkehrs nach dem Krieg

Nach einem kriegsbedingten Unterbruch von nahezu sechs Jahren nahm die Swissair ab 30. Juli 1945 ihre Kurse wieder auf und vergrösserte ihren Flugzeugpark durch den Neuerwerb von einigen DC-3. Im folgenden Jahr bestellte sie vier Douglas-DC-4, ihre ersten viermotorigen Flugzeuge. Während des Krieges waren beim Bau und bei der Instrumentierung von Flugzeugen gewaltige technische Fortschritte erzielt worden. Das an Schiene und Strasse gebundene Transportwesen hatte zudem schwer unter den Einwirkungen des Krieges gelitten. Auch bei der Schifffahrt herrschte ein empfindlicher Mangel, besonders an Hochseedampfern. Unter diesen Umständen erfuhr der zivile Luftverkehr eine aussergewöhnliche Belebung und ungeahnte Ausdehnung auf alle Teile der Welt. Die Überfliegung des Nordatlantiks und die Bewältigung anderer grosser Distanzen boten keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr. Die in den ersten Nachkriegsjahren

anhaltend starke Nachfrage nach Transportgelegenheiten eröffnete auch für die Swissair neue Perspektiven. Der Luftverkehr stand im Begriff, sich rasch zum Weltverkehr und zu einer globalen Industrie auszuweiten; es musste jetzt alles daran gesetzt werden, unser Binnenland vollends aus seiner geographischen Gebundenheit zu lösen und ihm den Anschluss ans universale Luftmeer zu sichern.

Am 2. Mai 1947 flog zum ersten Mal ein Swissair-Flugzeug, eine DC-4, von Genf nach New York. Der regelmässige Nordatlantikverkehr wurde allerdings erst Ende April 1949, nach weiteren Probeflügen, aufgenommen.

Erste Strahlflugzeuge: DC-8

Im Herbst 1955 waren in Amerika die ersten Strahlverkehrsflugzeuge in Auftrag gegeben worden. Dies war das Signal zu einem wahren Wettlauf unter den Flugverkehrsgesellschaften der ganzen Welt um die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit. Die Swissair konnte auf den Anschluss an diese neue Entwicklung nicht verzichten. Ein Abseitsstehen hätte in wenigen Jahren das Ausscheiden aus dem Langstreckenverkehr bedeutet. In Erkenntnis dieser Tatsache und ermutigt durch die bisherigen erfreulichen Verkehrsergebnisse bestellte der Verwaltungsrat am 30. Januar 1956 zunächst zwei Douglas-Strahlverkehrsflugzeuge des Typs DC-8 und erhöhte am 24. September des gleichen Jahres den Auftrag auf drei und am 30. Oktober 1962 auf vier Einheiten.

Swissair wird nationale Gesellschaft

Im Februar 1947 erfolgte die Umwandlung der Swissair zur nationalen schweizerischen Fluggesellschaft mit gemischtwirtschaftlichem Charakter. Die öffentliche Hand übernahm 30% des Aktienkapitals, während die restlichen 70% in privatem Besitz verblieben. Dieses Verhältnis ist seither unver-

ändert geblieben; die Swissair ist somit kein staatliches, sondern ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen.

Wirtschaftlicher Aufstieg

Die Expansion bedingte natürlich einen organisatorischen Ausbau des Unternehmens. Während 1965 bei einem Streckennetz von 135 998 km Länge und einer Produktion von 546 588 619 Tonnenkilometern eine Belegschaft von

9000 Personen genügte, beschäftigte die Swissair Ende 1979 bei einem Leistungsangebot von über 2 Mrd. Tonnenkilometern und einem Streckennetz von 279 256 km – es berührt gegenwärtig 93 Städte in 64 Ländern auf allen Kontinenten ausser Australien – rund 15 000 Personen, wovon rund 3200 in 190 Vertretungen und Verkaufsstellen im Ausland. Die Gesamterträge, welche 1946 nicht ganz 15 Mio. Franken ausmachten,

betragen 1980 rund 2,9 Mrd. Franken.

Abschied vom Swissair-Pfeil

Am 15. Dezember 1978 wurde eine Umgestaltung des äusseren Erscheinungsbildes beschlossen, wobei ein neuer Namenszug und ein neues Signet den Swissair-Pfeil ablösten, der 25 Jahre lang als Emblem gedient hatte. Gleichzeitig wurde eine Neubemalung der Flugzeuge beschlossen.



INSTITUT MONTANA ZUGERBERG

Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

**Internationale Schule
für Söhne ab 10 Jahren**

Schweizer Sektion:
Primarschule Klassen 4-6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomatschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und
Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli-August

Schweizerische Alpine Mittelschule

Davos

Regionale Mittelschule mit **Internat** für Knaben und Mädchen von 12 bis 19 Jahren.

Gymnasium (Typen A, B, C) mit eidg. **Maturität** bei den eigenen Lehrern, gültig für alle Fakultäten von Universität und ETH. Wirtschaftsgymnasium (Typus E) im eidg. Anerkennungsverfahren.

Diplom-Handelsschule (10.-12. Schuljahr) mit eidg. Diplom. **Deutschkurse** für Fremdsprachige in Ergänzung des Klassenunterrichts.

Individuelle Betreuung, gute Arbeitsatmosphäre, überwachte Studienzeiten. Zahlreiche Sommer- und Wintersportmöglichkeiten.

Prospekte und Beratung durch das Rektorat. Telefon 083 3 52 36.



ALPINES PROGYMNASIUM FLIMS

CH-7018 Flims-Waldhaus, Schweiz

Internat für Knaben von 11 bis 17 Jahren (5. und 6. Primar-klasse, 1.-3. Sekundar-/Realklasse, 1.-3. Gymnasialklasse, 10. Schuljahr als Berufswahlklasse).

Sommer- und Wintersport (eigener Tennisplatz, Caumasee, Weisse Arena).

Überwachte Aufgabenstunden. Interne Berufs- und Ausbildungsberatung. Intensivkurse zur Vorbereitung auf Aufnahmeprüfungen (Gymnasium, Handelsschule, Sekundarschule).

Leitung: B. und D. Hösly-Witzig, Telefon 081 39 12 06.

Die richtige Schule für Ihre Tochter

...können Sie nicht früh genug auswählen. Denn Ihnen selbst und Ihrer Tochter wird die Wahl nicht leicht fallen, und häufig sind gerade gute Schulen schon früh ausgebucht.

Wenn Sie sich für eine Sprach-Schule in der Schweiz interessieren, könnte unser Internat für 50 Schülerinnen aus aller Welt im Alter von 15 bis 22 Jahren vielleicht in Frage kommen. Ihre Tochter erhält bei uns in zwei bis drei Sprachen intensiven Unterricht. Aber das Sprachenlernen wird auch durch anderssprachige Mitschülerinnen stark gefördert. Mehr als 9 von 10 Schülerinnen bestehen denn auch nach dem meist einjährigen Studienaufenthalt die offiziellen Diplome (Alliance Française, Cambridge Universität, Goethe Institut). Ausserdem fördern Sport, Literatur, Kunst, Handel, Haushalt, Savoir-vivre, Lebenskunde und Berufsberatung die Interessen und das Selbstvertrauen unserer Schülerinnen.

Gegenwärtig haben wir in unserer Schule keine freien Plätze. Wenn Sie uns Ihre Tochter anvertrauen wollen, melden Sie sich bitte frühzeitig.

Beste Referenzen. Auskunft bei Familie Dr. Gaugler Internationales Töchterinstitut "Sunny Dale", CH-3812 Interlaken, Bern-Oberl. (Suisse) Tel. 36-221718



J. Gaugler

Ecole d'Humanité 6085 Hasliberg Goldern

Gemeinnützige Genossenschaft; Telefon 036 71 15 15; B.O., 1050 m ü. M.

Internat: familiäre Kleingruppen, Knaben und Mädchen, Primar-, Sekundar-, Realschule, Gymnasium. Flexible Kursorganisation (Fähigkeitsgruppen, nicht Jahrgangsklassen) ermöglicht u. a. Umschulung auf Schweizerische Schulverhältnisse.

English-speaking school system: CEEB and GCE preparation. Gründer: Paul und Edith Geheeb. 150 Schüler, 34 Lehrer. Leitung: Natalie und Armin Lüthi-Peterson.

Ihr Schlupfwinkel
«AU PAYS»

in Montreux

wenige Kilometer von Genf
an den blumengeschmückten
Gestaden des Genfersees
oder

in Villars-sur-Ollon

dem Genf am nächsten gelegenen Kurort in den
Waadtländer Alpen, mit dem gesunden Klima und
der idealen Höhenlage von 1300 Meter über Meer,
in Ihrem nach Ihren persönlichen Wünschen
gestalteten Chalet oder Appartement.
Erstklassige Bauweise, ruhige, unverbaubare
Lage.

Bankkredite können vermittelt werden.

Verlangen Sie nähere Unterlagen beim
Besitzer/Erbauer:

IMMOBILIÈRE DE VILLARS S.A.
Le Mueran - CH-1884 Villars-sur-Ollon

tél. (25) 35 35 31

