

**Zeitschrift:** Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero  
**Herausgeber:** Organización de los Suizos en el extranjero  
**Band:** 8 (1981)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Swissair y la aviación comercial suiza  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-909115>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

# Swissair y la aviación comercial suiza

## Primeros vuelos de línea

La historia de la aviación comercial suiza comienza en enero de 1919 cuando el Mayor Arnold Isler, entonces comandante de las tropas de aviación de la Confederación crea una línea aeropostal entre Zürich/Dübendorf y Berna/Oberlindach. Los aviones utilizados eran aparatos militares Häfeli DH-3 de construcción suiza. Al principio solamente se transportaba el correo entre la dirección del aeródromo militar de Dübendorf y el Estado Mayor General del Ejército en Berna. Las experiencias recogidas en Alemania con una comunicación aérea entre Berlín-Wewar, y en Francia con una entre París-Londres, alentaron al Mayor Isler a avanzar otro paso. A principios de febrero prolongó la línea Zürich-Berna hasta Lausana, y a fin de abril, hasta Ginebra, poniéndola al mismo tiempo al servicio del público. Durante las primeras semanas únicamente se trasnportaron cartas y paquetes, pero a partir del mes de junio también se autorizó el transporte de pasajeros. El monomotor DH-3, que con el buen tiempo podía alcanzar una velocidad de 120 kms por hora, tan sólo ofrecía lugar para un pasajero, en el asiento descubierto del observador, detrás del piloto. Un vuelo entre Ginebra y Zürich, con escalas en Lausana y Berna, duraba dos horas y veinte minutos y costaba 300 francos. Después de seis meses de explotación habían sido transportados 246 pasajeros y 23.530 envíos postales. Sin embargo esta línea aérea suiza tuvo que suspender el 1º de noviembre de 1919 su funcionamiento, ya que el rendimiento financiero no alcanzó los resultados esperados. En cambio, desde el punto de vista técnico y de organización fue un éxito brillante. Entre 1919 y 1931 fueron creadas otras líneas aéreas, privadas entre ellas la Ad Astra que absorbió a otras dos, y la Balair.

## Fundación de la Swissair

El 26 de marzo de 1931 la Balair y Ad Astra decidieron fusionarse para constituir una sola empresa suiza. Así nació Swissair, sociedad anónima suiza para la navegación aérea, con un capital de 800.000 francos. La nueva empresa disponía de 9 Fokker (ocho trimotores F-VII-b y un monomotor F-VII; 2 Dornier-Mercurio; un monomotor Messerschmitt M-18 y un Compte AC-4, con una disponibilidad de 86 asientos. El personal aeronavegante estaba compuesto por 10 pilotos, 7 radiotelegrafistas y 8 mecánicos de a bordo. En esa época los aviones volaban únicamente durante la estación veraniega, de marzo a octubre y solamente con buen tiempo. La red cubría una extensión de 4203 kms. A fin de 1931 Swissair ocupaba en total a 64 personas.

Bajo la competente dirección de Balz Zimmermann y de Walter Mittelholzer, directores de la nueva empresa, la aviación comercial suiza tomó un poderoso impulso. En abril de 1932 Swissair fue la primera compañía europea que puso en servicio aviones de construcción americana del tipo Lockheed-Orion, que hicieron sensación. Su velocidad de crucero alcanzaba a 260 kms por hora y superaba, por lo tanto, en 100 kms/

Swissair fue la primera línea aérea europea en emplear hostesses del aire. (Foto Swissair)



hora a todos los otros aviones utilizados hasta el momento en Europa. Equipado con un motor Wright-Cyclone de 575 HP, este avión de alas bajas disponía de un radio de acción de 950 kms, una carga útil de 815 kilos y lugar para 4 pasajeros además del piloto. El 2 de mayo Swissair inauguró con sus dos Lockheed-Orion una «línea-expreso» Zürich-Munich-Viena. La distancia de 610 kms era cubierta en sólo 140 minutos.

El éxito comercial fue rotundo y el promedio de ocupación de estos aviones alcanzó el 82%. La adquisición de los Lockheed-Orion fue un verdadero acontecimiento, que contribuyó a que la joven empresa aérea suiza se conociera en toda Europa conquistando rápidamente la confianza de los pasajeros.

En 1934 Swissair introdujo otra innovación importante al poner en servicio un aparato bimotor del tipo Curtiss-Cóndor que ofrecía lugar para 15 a 16 pasajeros, un número muy elevado para aquellos tiempos y otra vez como primera entre las compañías europeas, empleó stewardesses para su mejor atención.

En 1935 fue de las primeras empresas de aeronavegación del continente europeo que puso en servicio los bimotores Douglas DC-2 de 14 plazas. Swissair unió con ellos, en combinación con la compañía británica Imperial Airways Ltd., a Zürich con Londres, vía Basilea. De tal modo la cruz blanca sobre fondo rojo sobrevolaba por primera vez regularmente el mar. Las buenas experiencias hechas, en todo sentido, con los DC-2, indujeron a los directores de Swissair a establecer servicios aéreos también en la época invernal. El 16 de diciembre de 1935 entró en vigor, por vez primera, el horario de invierno, inaugurando de este modo el servicio durante todo el año.

En 1937 Swissair perdió, con breve intervalo, a sus dos directores,



DC-8 (Foto Swissair)

que en seis años de actividad habían dado tal impulso a la compañía que la misma ocupaba un lugar de prestigio y confianza en el campo de la aviación comercial. La obra que ellos comenzaron ya estaba establecida con suficiente sólidoz como para permitir nuevos progresos, que cobraron cuerpo con la compra de los aparatos Douglas DC-3. Estos aviones fundamentaron una confianza, jamás defraudada, en los productos de la fábrica Douglas, y dictaron así al mismo tiempo la futura política de material, de Swissair.

### **Reanudación del tráfico aéreo después de la guerra**

Después de la interrupción de casi seis años, impuesta por la guerra, Swissair reinicia el 30 de julio de 1945 su tráfico. Amplió su parque de aviones con la adquisición de algunos DC-3. El año siguiente encargó cuatro Douglas DC-4, sus primeros aparatos cuatrimotores. Durante la guerra se habían realizados grandes progresos técnicos tanto en la construcción como en el equipamiento instrumental de los aviones. Y como los medios de transporte de superficie habían sufrido seriamente a causa del conflicto bélico y en el transporte marítimo faltaban naves de alta mar, la aeronavegación recibió un extra-

ordinario impulso y se extendió a todas las regiones del mundo. El sobrevuelo del Atlántico Norte y la travesía de grandes distancias ya no ofrecía dificultades. La aviación comercial, en rápida expansión, adquiría proporciones globales. Swissair no podía, pues, perder el tiempo para asegurar a nuestro país, situado en el centro de Europa y sin acceso al mar, su enlace con el mar aéreo mundial. El 2 de mayo de 1947 un aparato DC-4 de Swissair voló por primera vez de Ginebra a Nueva York, pero solo a fines de abril de 1949 se inició el servicio regular en el Atlántico Norte, luego que se hubieran efectuado una serie de otros vuelos de prueba.

### **Introducción de los aviones a reacción**

En octubre de 1955 se hicieron en Estados Unidos los pedidos para los primeros aviones comerciales a reacción. Fué la señal para una verdadera carrera entre las compañías de aeronavegación de todo el mundo por mantener su capacidad competitiva. Swissair no podía renunciar a participar en esa nueva evolución. Mantenerse al margen de la misma hubiese significado ser eliminado en el curso de pocos años de tráfico de larga distancia.

Consciente de este estado de cosas y estimulado por los resultados halagüeños obtenidos hasta el momento, el Consejo de Administración resolvió el 30 de enero de 1956 la adquisición de dos aparatos de reacción Douglas DC-8, un tercero el 24 de septiembre del mismo año, aumentando el pedido a cuatro unidades el 30 de octubre de 1962.

### **Swissair se convierte en compañía nacional**

En febrero de 1948 Swissair se transforma en compañía nacional suiza, sociedad anónima de economía mixta. Los poderes públicos adquirieron el 30% del capital en acciones mientras el 70% restante quedó en poder privado. Esta relación ha permanecido invariable desde entonces. Swissair no es, por lo tanto una compañía estatalizada; ella no recibe ninguna subvención del Estado ni se beneficia con prerrogativas fiscales. Paga las mismas tasas y derechos en los aeropuertos suizos como las demás compañías extranjeras.

### **Expansión económica**

La expansión económica dió, naturalmente, lugar a un rápido desarrollo de la empresa. En 1946, con una red de 10.748 kms. y una producción de 4.916.244 toneladas/km, 789 empleados eran suficientes para la explotación. A fin de 1978 el personal efectivo se había elevado a 14.777 empleados, de los cuales unos 3000 pertenecían a 180 representaciones de la compañía en el exterior y la producción llegó a 2.335 de toneladas/km; la red de 299.501 kms. servía a 93 ciudades en 64 países. Los ingresos totales que en 1946 no alcanzaron del todo a los 15 millones de francos se elevaron a 2.900 millones de francos suizos en 1980.

### **Perspectivas**

El transporte aéreo está en plena evolución y evidentemente mantendrá su progresión en los años venideros. Sin embargo la aeronavegación comercial tendrá que en-

frentar en los próximos años, en todo el mundo, graves problemas relativos especialmente a un exceso de espacio disponible en ciertos sectores del tráfico, al alza de los costos, la disminución de las recaudaciones, las crisis monetarias, las limitaciones del derecho de tráfico, etc.

Swissair está firmemente decidida a hacer todo lo posible para proporcionar a Suiza -carente de acceso al mar- el enlace más rápi-

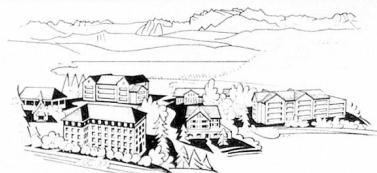
do con los países que resulten de interés por razones económicas, turísticas y culturales. Es esta una misión que cumple desde hace 50 años.

Gracias al alto nivel de sus servicios y a una lucha infatigable por mantenerlo frente a una competencia cada vez más intensa, Swissair ha logrado una posición enviable y no puede dejar de mantener y consolidar la misma en la era de los aviones de gran ca-

pacidad. Indudablemente una tarea de grandes esfuerzos.

### Nuevo emblema de Swissair

El 15 de diciembre de 1978 la dirección de Swissair adoptó un nuevo emblema para reemplazar la fecha roja por un losange representando un emblema estilizado con la cruz suiza. También se modificó el grafismo del nombre de la compañía.



## 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 Wirtschaftsdiplomschule  
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und  
Maturitätsprüfungen im Institut  
**Feriencurse:** Juli-August

## Schweizerische Alpine Mittelschule



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 083 352 36.



## ALPINES PROGYMNASIUM FLIMS

CH-7018 Flims-Waldhaus, Schweiz

Internat für Knaben von 11 bis 17 Jahren (5. und 6. Primarklasse, 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.

## L'école convenant à votre fille...

...n'est jamais sélectionnée trop tôt. En effet, c'est un choix difficile pour vous et votre fille, car fréquemment les bonnes écoles sont rapidement combles.

Si vous vous intéressez à une école de langues, en Suisse, notre internat, comprenant 50 élèves de 15 à 20 ans en provenance du monde entier, pourrait peut-être vous convenir. Nous offrons à votre fille un enseignement intensif dans 2 ou 3 langues. Mais l'apprentissage de ces langues sera fortement favorisé par le contact avec d'autres élèves de langues étrangères. Plus de 9 élèves sur 10 obtiennent pour la plupart d'entre elles à la fin de l'année scolaire les diplômes officiels (Alliance Française, Université de Cambridge, Goethe Institut). En outre, le sport, la littérature, l'art, le commerce, l'enseignement ménager, le savoir-vivre; l'hygiène et l'orientation professionnelle stimulent les intérêts et la confiance en soi chez nos élèves.

Actuellement, il n'y a plus de places libres dans notre école. Si vous désirez nous confier votre fille veuillez nous annoncer le plus tôt possible.

Meilleures références. Renseignements auprès de: Famille Dr. Gaugler Téléphone 36 - 22 17 18 Institut International de jeunes filles "Sunny Dale" CH-3812 Interlaken-Kilderswil, Oberland Bernois, Suisse

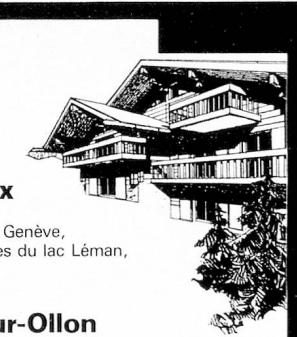


J. Gaugler

Votre retraite  
«AU PAYS»

### à Montreux

à quelques km de Genève,  
sur les rives fleuries du lac Léman,



ou

### à Villars-sur-Ollon

la station des Alpes vaudoises la plus proche de Genève, au climat vivifiant et à l'altitude idéale de 1300 m, dans votre chalet/appartement personnalisé.

Construction de 1<sup>re</sup> qualité, vue imprenable, calme.

Crédit bancaire à disposition.

Documentation par le propriétaire-contracteur:

**IMMOBILIÈRE DE VILLARS S.A.  
Le Muveran — CH-1884 Villars-sur-Ollon**

tél. (25) 35 35 31

## 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.