

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **25 (1967)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

l'Assemblée générale, eut à approuver des crédits d'un total de 450 millions de francs pour l'achat d'avions dont deux Boeing 747 de grande capacité qui, pour le moment, ne volent pas encore, dont le prix par unité est de 100 millions de francs et qui ne devraient être livrés qu'en 1971.

Finalement, le succès du développement de Swissair a fait ressortir encore un autre résultat. Contrairement à certaines prophéties des sceptiques, notre pays ne s'est pas vu dans l'obligation de se livrer au protectionnisme aérien au bénéfice de sa compagnie nationale. Il a pu adopter une politique très libérale, contrairement à la majorité des autres pays. Aujourd'hui, l'aéroport de Zurich figure au huitième rang des aéroports européens. Zurich et Genève ensemble viennent immédiatement après les grands centres de Londres, Paris, Francfort et Rome. Il n'est pas douteux que l'activité de Swissair sur nos aéroports y a joué le rôle de catalyseur, ce qui a attiré les compagnies étrangères concurrentes. Cela n'a causé aucun dommage à Swissair mais l'a au contraire fortifiée. C'est ainsi que la Suisse n'est pas restée à l'écart des grandes routes aériennes mondiales, mais est devenue l'un de leurs centres.

