Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 43 (1956)
Heft: 5

Artikel: 25 Jahre Swissair : die gewaltige Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt

Autor: Schätzle, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-528785

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: 26.07.2025

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

25 Jahre Swissair

Die gewaltige Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt

Otto Schätzle, Olten

Am 26. März 1956 jährte sich zum 25. Male der Tag, an dem die beiden schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften Ad Astra Aero in Zürich und Balair in Basel ihre Fusion beschlossen und damit die heutige Swissair gegründet haben. Zwar bedeuten 25 Jahre im menschlichen und geschäftlichen Leben nicht viel; doch darf die

erfolgreiche Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt

in den letzten zweieinhalb Dezennien als äußerst bemerkenswert bezeichnet werden. Sowohl in bezug auf das Tempo wie auf die Größenordnung verzeichnete das Flugwesen einen technischen Fortschritt, der wohl auch von den größten Optimisten nicht vorausgesehen werden konnte.

Rückblick

In der Schweiz wurde erstmals im Januar 1919 auf die Initiative des damaligen Kommandanten unserer Fliegertruppe, Major Arnold Isler, ein regelmäßiger Streckenflugdienst aufgenommen. Es handelte sich um eine Luftpostlinie zwischen Zürich und Bern, die anfangs Februar bis Lausanne und Ende April bis Genf verlängert wurde. Man verwendete zunächst einmotorige DH-3 Militärflugzeuge, die neben dem Piloten noch einem Passagier Platz boten. Im ersten Halbjahr beförderte man auf diese Weise 23 530 Postsachen und 246 Personen. Da das finanzielle Ergebnis nicht den Erwartungen entsprach, verzichtete man Ende Oktober auf die Weiterführung des Betriebes.

Der Drang nach Ausnützung der Flugverbindungen

kam jedoch durch die Gründung von den drei ersten privaten Fluggesellschaften zum Ausdruck: die Comte, Mittelholzer & Co. in Zürich, die Avion-Tourismus S. A. in Genf und die Frick & Co. in Zürich. Noch im gleichen Jahre setzte sich u. a. der bekannte Oskar Bider für eine gesamtschweizerische Unternehmung ein. Aus der Frick & Co. ging am 16. Dezember 1918 die Schweizer Luftverkehrs-Aktiengesellschaft Ad Astra hervor, der sich am 24. Februar 1920 die Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. anschloß. Das Gründungskapital der neuen Ad Astra Aero betrug 300 000 Franken. Bei 4699 Touristikflügen wurden insgesamt in einem Jahr 7384 Personen befördert. Zwei Jahre später wurde die erste Auslandlinie von Genf über Zürich nach Nürnberg eröffnet.

Im September 1925 wurde in Basel mit einem Aktienkapital von 100 000 Franken die Luftverkehr AG Balair gegründet. Mit einem Bestand von sechs Flugzeugen betrieb die Balair regelmäßig die Linien Basel–Stuttgart, Frankfurt–Karlsruhe–Basel–Genf–Lyon und Basel–La Chaux-de-Fonds. Am 26. März 1931 schlossen sich die Balair und die Ad Astra Aero in Zürich zur Schweizerischen Luftverkehr AG zusammen und gründeten mit einem Kapital von 800 000 Franken die Swissair. Das erste kleine Grüppchen des Personals setzte sich aus neun Piloten, vier Bordfunkern und acht Bordmechanikern zusammen. Im ersten Betriebsjahr 1931 wurden total 724 476 Kilometer geflogen.

Als Direktoren amteten die verdienten Flugpioniere Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann. Mitte 1932 nahm die Swissair als erste europäische Gesellschaft amerikanische Schnellflugzeuge des Typus Lockheed-Orion in Betrieb.

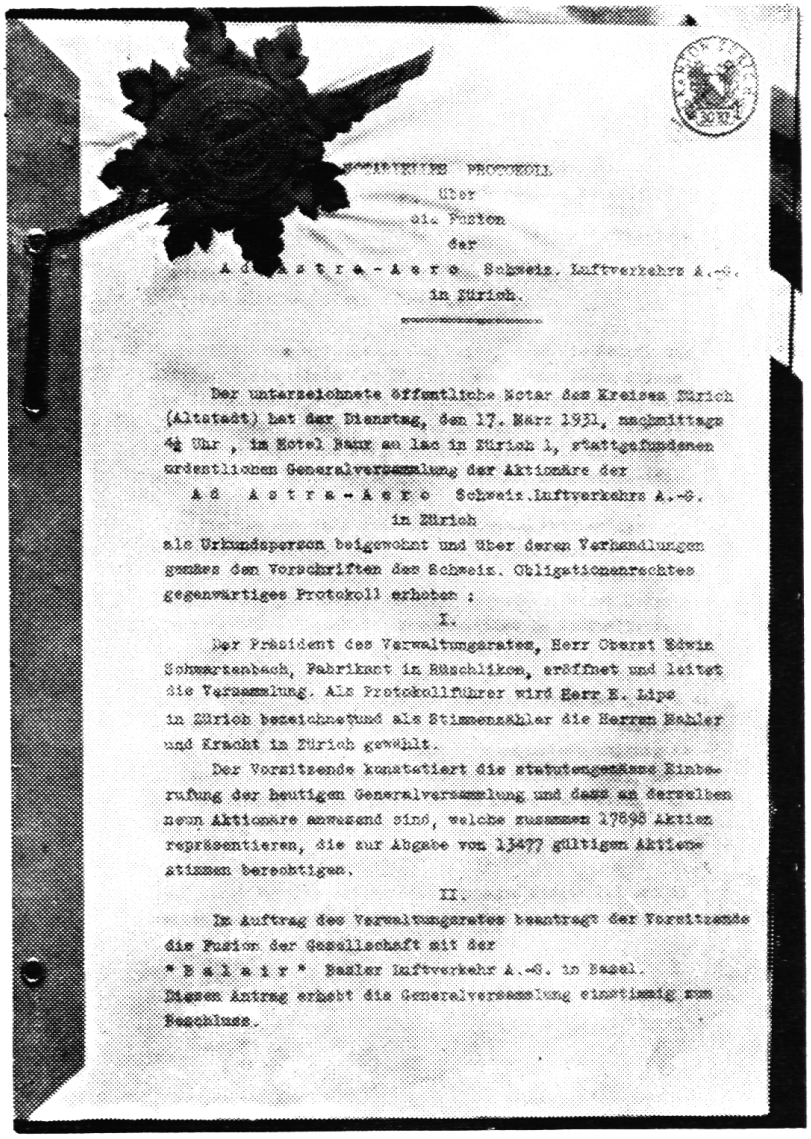
Die erzielte Reisegeschwindigkeit

von 260 Kilometern in der Stunde erregte damals größtes Aufsehen, war sie doch um rund hundert Stundenkilometer schneller als alle andern zu jener Zeit in Europa gebräuchlichen Muster. Neben dem Piloten bot die Maschine noch vier Passagieren Platz.

Zwei Jahre später wurden die 14plätzigen Douglas DC-2 in den Dienst der Swissair gestellt. Später folgten dann die 21 Plätze umfassenden Douglas DC-3.

Nach einem durch den Krieg bedingten Unterbruch

Reproduktion des notariellen Protokolls über den Fusionsbeschluß der Ad Astra Aero in der Generalversammlung vom 17. März 1931. Die Generalversammlung der Balair stimmte am 26. März der Vereinigung mit der Ad Astra zu, womit die Gründung der Swissair vollzogen war.



Über
die Fusion
der
A d A s t r a - A e r o Schweiz. Luftverkehrs A.-G.
in Zürich.

Der unterzeichnete öffentliche Notar des Kreises Zürich (Altstadt) hat der Dienstag, den 17. März 1931, nachmittags 4½ Uhr, im Hotel Baur au Lac in Zürich 1, stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der
A d A s t r a - A e r o Schweiz. Luftverkehrs A.-G.
in Zürich
als Urkundsperson beigewohnt und über deren Verhandlungen gemäss den Vorschriften des Schweiz. Obligationenrechtes gegenwärtiges Protokoll erhoben:

I.

Der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Oberst Edwin Schwartenbach, Fabrikant in Rüschlikon, eröffnet und leitet die Versammlung. Als Protokollführer wird Herr E. Lipe in Zürich bezeichnet und als Stimmenzähler die Herren Bühler und Kracht in Zürich gewählt.

Der Vorsitzende konstatiert die statutengemässe Einberufung der heutigen Generalversammlung und dass an derselben neun Aktionäre anwesend sind, welche zusammen 17898 Aktien repräsentieren, die zur Abgabe von 13477 gültigen Aktienstimmen berechtigen.

II.

Im Auftrag des Verwaltungsrates beantragt der Vorsitzende die Fusion der Gesellschaft mit der
" B a l a i r " Basler Luftverkehr A.-G. in Basel.
Diesen Antrag erhebt die Generalversammlung einstimmig zum Beschluss.

nahm die Swissair am 30. Juli 1945 den Streckenbetrieb wieder auf. Während des Krieges erzielte man beim Bau und bei der Instrumentierung der Flugzeuge gewaltige technische Fortschritte. Das an Schienen und Straßen gebundene Transportwesen hatte schwer gelitten, und auch bei der Schiffahrt herrschte ein empfindlicher Mangel besonders an Hochseedampfern. Diese Umstände trugen wesentlich zu einer

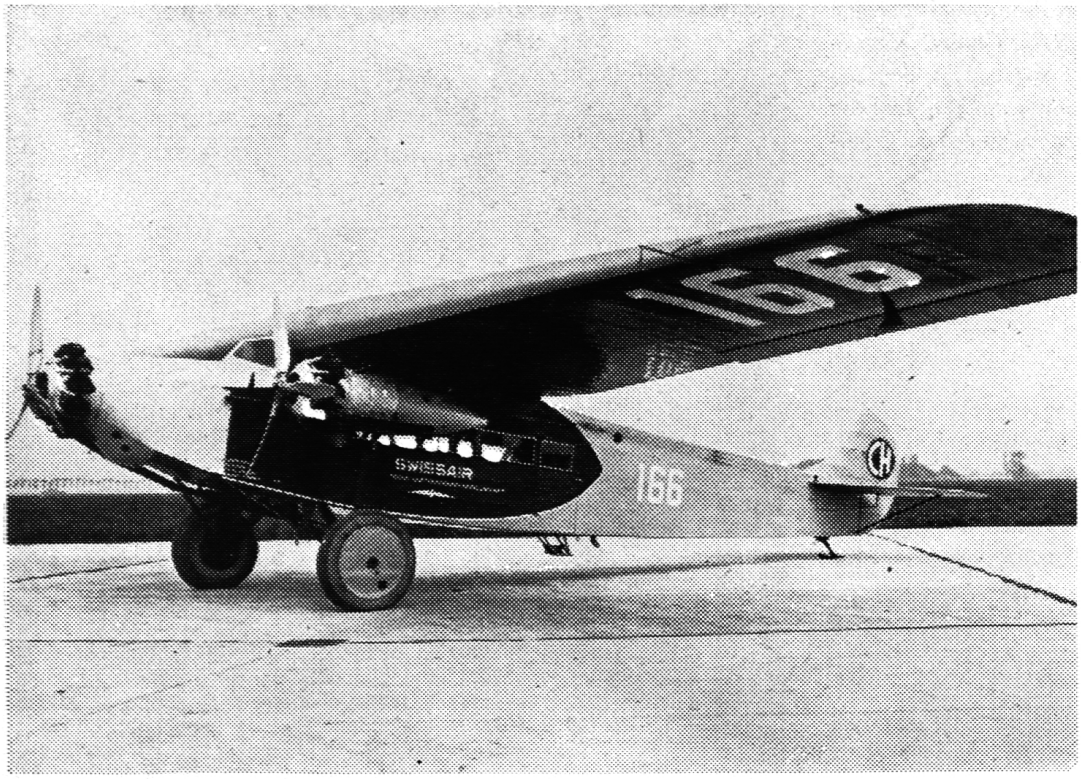
ungeahnten Belebung des zivilen Luftverkehrs

und dessen Ausdehnung auf alle Teile der Welt bei. Die Überfliegung des Nordatlantiks und die Bewältigung anderer großer Distanzen boten keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr. Die Swissair sah sich gezwungen, der starken Nachfrage nach Transportgelegenheiten Rechnung zu tragen und den Bestand an modernen und großräumigen Flugzeugen zu erhöhen. Der Luftverkehr weitete sich rasch zum Weltverkehr und zu einer globalen Industrie aus. Mit allen Kräften wurde in lobenswerter Weise versucht, unserem Binnenland den

Anschluß an das weltumspannende Luftmeer

zu sichern. 1946 erreichte die Flugleistung der Swissair bei einem Auslastungsgrad von 85,44 Prozent bereits 2 473 413 Kilometer. Seit 1949 überqueren auch die Flugzeuge der Swissair regelmäßig den Atlantischen Ozean. Aus dieser Transatlantikstrecke stammten 1954 rund 33 Prozent der gesamten Streckeneinnahmen. Heute werden regelmäßig Kurse geführt nach Athen, Istanbul, Tel Aviv, Beirut, Damaskus und Kairo im Nahen und Mittleren Osten sowie seit Ende Mai 1954 auch nach Brasilien, wobei die Route von Zürich über Genf nach Lissabon–Dakar–Recife–Rio de Janeiro bis nach São Paulo führt. Anfangs 1956 umfaßte der Flugzeugpark für den regelmäßigen Linienverkehr folgende Einheiten:

6 Douglas DC-6B Langstreckenmaschinen



Im Gründungsjahr 1931 war der dreimotorige Fokker F VII–b–3m das Standard-Flugzeug der Swissair. Die Maschine bot Platz für zehn Passagiere und zwei Mann Besatzung. Die drei Motoren entwickelten zusammen 900 PS, die Reisegeschwindigkeit erreichte 175 km pro Stunde, das Zuladegewicht betrug etwas mehr als 1000 kg, und die Reichweite bezifferte sich auf rund 800 km.

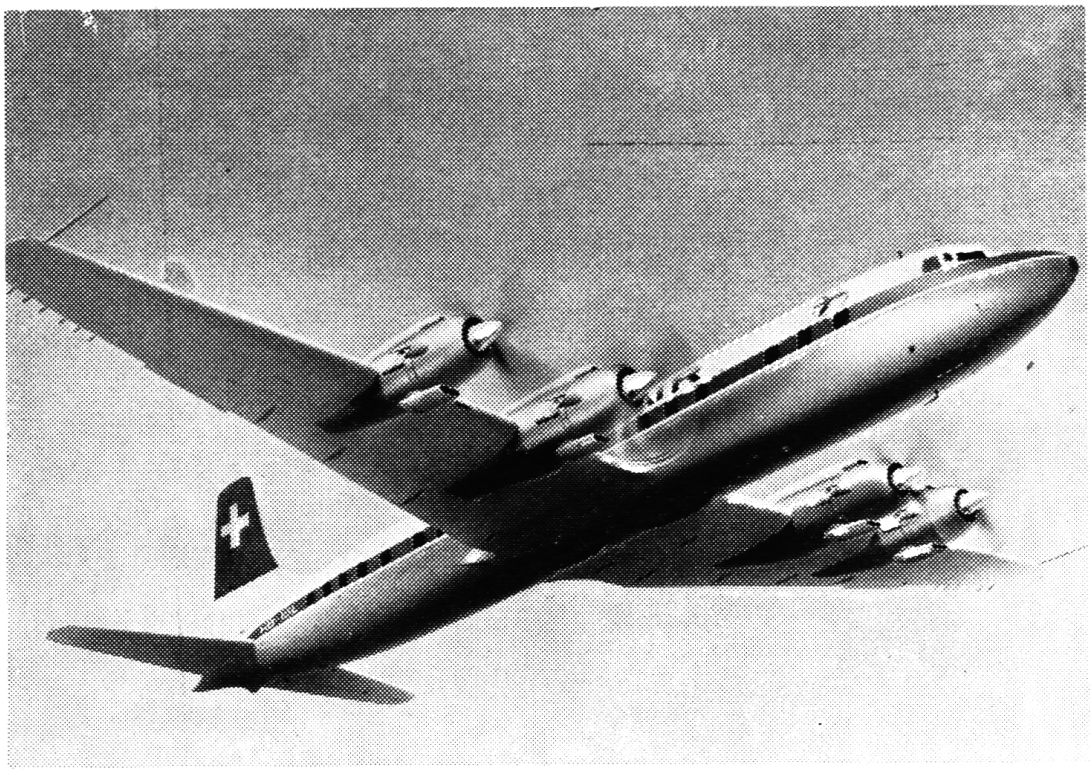
7 Convair-Liners 240 für Mittelstrecken
3 Douglas DC-4 für mittlere und lange Strecken
8 Douglas DC-3 für Kurzstrecken
1 Dakota Frachtflugzeug

Ausbau

Bestellt sind zudem zwei Düsenverkehrsflugzeuge des Typus DC-8, vier Douglas DC-7C und acht Convair-»Metropolitans«. In der Kabine der neuesten Maschinen mit automatischem Druckausgleich finden 44 Passagiere Platz. Diese Convair-Maschinen besitzen eine Bord-Radaranlage, die ein Erkennen von Unwetterzonen oder anderen Flughindernissen auf weite Distanz und bei Nacht erlaubt. Gewitterfronten lassen sich dadurch auf kürzestem Wege und ohne Verminderung der Geschwindigkeit um- oder überfliegen. Die beiden Motoren entwickeln zusammen eine Startleistung von 5000 PS. Die Reichweite beträgt bei Vollast rund 1200 Kilometer, und die durchschnittliche Geschwindigkeit erreicht zirka 450 Kilometer pro Stunde. Das Startgewicht beziffert sich auf 22,5 Tonnen, und die Benzintanks fassen 6540 Liter. Im Mai 1956 beschloß der Verwaltungsrat der Swissair, drei weitere Convair-Metropolitan-Flugzeuge zu bestellen. Damit erhöht sich die Gesamtzahl der von der Swissair in Auftrag gegebenen Metropolitans auf elf Einheiten. Die zusätzliche Bestellung soll der Swissair erlauben, mit der raschen Zunahme des europäischen Luftverkehrs Schritt zu halten und ihren Platz in der Konkurrenz zu behaupten. Das erste Flugzeug dieser Art ist bereits anfangs Juni in Kloten eingetroffen. Die übrigen sieben werden im Verlaufe des Sommers erwartet und nach und nach eingesetzt. Alle elf Metropolitans verfügen über Wetter-Radaranlagen sowie über eine hervorragende Schallisolation. Sie können als die modernsten Kurzstreckenflugzeuge im Europaverkehr betrachtet werden.

Die ersten zwei DC–7C »Seven Seas« werden noch dieses Jahr eintreffen. Der überragende Vorteil *dieses ausgesprochenen Langstreckenflugzeuges* liegt in dessen außerordentlichen Reichweite, die bei Windstille 8000 Kilometer beträgt. Es wird in der Lage sein, mit der vollen Nutzlast von über acht Tonnen die Distanz von New York nach der Schweiz (rund 6440 km) unter allen Bedingungen im Direktflug zurückzulegen. Die durchschnittliche Reiseleistung liegt bei 550 Kilometern pro Stunde, das Abfluggewicht beläuft sich auf 63 Tonnen, und die vier Verbundmotoren ergeben zusammen eine Startleistung von 13 800 PS. Während beim klassischen Kolbenmotor die Auspuffgase nutzlos abgehen, werden diese beim Verbundmotor (Turbo-compound-Triebwerk) auf Turbinen geleitet und damit als zusätzliche Vortriebs-

Noch in diesem Jubiläumsjahre wird die Swissair die ersten zwei der vier bestellten Douglas »Seven Seas«-Flugzeuge erhalten, die mit vier Verbundmotoren von je 3450 PS Startleistung ausgerüstet sind. Das Flugzeug, das über eine Wetter-Radaranlage und über eine Reisegeschwindigkeit von 550 km/h verfügt, kann in der Touristenklasse ca. 80 Passagiere befördern.



kraft nutzbar gemacht. In der ersten Klasse können mit bequemer Fauteuil-Couchettes-Bestuhlung rund 44, in der Touristenklasse rund 80 Passagiere über den Atlantik befördert werden. Ein DC-7C kostet mit Ersatzteilen 16,5 Millionen Franken. Die Swissair hat 1951 als erstes Unternehmen die damals modernsten Douglas DC-6B über den Nordatlantik eingesetzt und 1954

als erste Fluggesellschaft Europas

und als zweite der Welt DC-7C in Auftrag gegeben. Der Verwaltungsrat hat am 30. Januar 1956 beschlossen, zwei Douglas DC-8 Düsenverkehrsflugzeuge zu bestellen. Damit wurde erneut der anerkennenswerte Wille bekundet, unsere nationale Fluggesellschaft an den jüngsten technischen Fortschritten teilnehmen zu lassen und die *Verteidigung der errungenen Position im modernen Weltverkehr tatkräftig zu betreiben.*

Die wichtigsten Merkmale dieses über vier Pratt & Whitney JT-4 Düsenaggregate verfügenden Flugzeuges sind die hohe Reisegeschwindigkeit von 900 Kilometern pro Stunde, die große Nutzlast von nahezu 15 Tonnen und die entsprechend erhöhte Leistungsfähigkeit. Der DC-8 kann selbst bei starken Gegenwinden von Zürich oder Genf aus in rund acht Stunden ohne Zwischenlandung nach New York fliegen und in zirka 7½ Stunden die gleiche Strecke in der umgekehrten Richtung bewältigen.

Damit kann die gegenwärtig noch benötigte Reisezeit für die Nordatlantikroute um nahezu die Hälfte herabgesetzt werden.

In der gemischten Klasse (teilweise Erstklaß- und teilweise Touristenklaßbestuhlung) können rund 110 Passagiere befördert werden. Besteht nur die reine Touristenklasse, vermag das Flugzeug 140 Passagiere aufzunehmen.
Der britische Ozeandampfer »Queen Mary« kann bei Vollbesetzung innert fünf Tagen etwa 1800 Fahrgäste von England nach Amerika bringen. Ein DC-8 kann ohne weiteres zweimal im Tag (Flugzeit für Hin- und Rückflug zirka 16 Stunden) den Nordatlantik überfliegen, bei Vollbesetzung in der Touristenklasse also 280 Personen befördern. In fünf Tagen entspricht dies einer Transportkapazität von 1400 Personen, also nur 400 weniger als auf der »Queen Mary« Platz finden können. Die in den um 30 Grad gepfeilten Flügeln untergebrachten Brennstofftanks fassen 82 000 Liter. Die Swissair wird ihre zwei DC-8, für die einschließlich aller Ersatzteile zusammen rund 70 Millionen Franken aufzuwenden sind, im Frühjahr und Sommer 1960 erhalten. Ein DC-8 ohne Ersatzteile, aber vollständig ausgerüstet und natürlich mit Bord-Radar versehen, kostet 24 Millionen Franken.

1960 erwartet die Swissair ihre ersten Düsen-Verkehrs-Maschinen, die DC-8. Sie werden den Luftverkehr revolutionieren, wird man mit ihnen doch bis zu 140 Reisende in acht Stunden von der Schweiz aus nach New York befördern können.

Die Swissair, die 1947 *zur nationalen schweizerischen Fluggesellschaft* erklärt wurde, ist im internationalen Luftverkehr zu einer angesehenen Stellung aufgestiegen. Dieser bemerkenswerte Erfolg ist weitgehend dem allzeit beachteten Qualitäts- und Präzisionsprinzip zuzuschreiben. Mit der zunehmenden Größe der unter schärfster internationaler Konkurrenz im Dienste der Volkswirtschaft und der Öffentlichkeit zu bewältigenden Aufgabe ist auch die Swissair stark gewachsen. Ihre jährlichen Betriebseinnahmen von 43 Millionen Franken im Jahre 1949 sind 1955 auf rund 130 Millionen Franken gestiegen (1950: 42 Millionen; 1951: 54 Millionen; 1952: 68 Millionen; 1953: 86 Millionen; 1954: 110 Millionen Franken). Zurzeit sind bei der Swissair über 3200 Personen beschäftigt; Ende 1939 waren es noch 95; 1946: 789; 1947: 1273. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 14 Millionen Franken. Davon befinden sich 70 Prozent in privater und 30 Prozent in öffentlicher Hand. Mit Ausnahme eines Bundesbeitrages in der Höhe von jährlich 500 000 Franken für die Ausbildung des fliegerischen Personals erhält die Swissair vom Staat keine Subventionen.

Aufschlußreiche Zahlen!

Die unaufhaltsame Entwicklung der Swissair kann auch mit nachfolgenden Zahlen überzeugend nachgewiesen werden:

Jahr	Flugleistung in km	Etappen-Passagiere
1931	724 476	10 282
1935	1 045 072	24 642
1939	1 189 913	28 331
1946	2 473 413	62 378
1950	9 047 793	191 625
1952	10 385 562	292 341
1954	17 798 721	544 838
1955	19 103 908	630 719

Jahr	Fracht in kg	Post in kg	Auslastungsgrad
1931	170 871	84 065	28,7 %
1935	134 651	90 912	50,64%
1939	102 087	306 445	51,78%
1946	414 266	259 141	85,44%
1950	2 349 462	833 560	63,4 %
1952	3 871 008	1 751 449	70 %
1954	6 089 155	2 908 719	59 %
1955	8 486 812	3 317 270	64,8 %

Auch der Laie wird sich die ungeheure Arbeit vorstellen können, die sich hinter diesen nackten Zahlen verbirgt. Ein ununterbrochener restloser Einsatz des gesamten Personals ist die unbedingte Voraussetzung für diese respektable Leistung. Viel Wagemut und ein großer Optimismus waren unerläßlich, sonst wäre dieser anerkennenswerte Erfolg nicht möglich gewesen. Wenn man die zunehmende Konkurrenz des Auslandes mitberücksichtigt, wird diese erfreuliche Entwicklung unserer schweizerischen Fluggesellschaft um so erstaunlicher. *Die Swissair hat den untrügerischen Beweis erbracht, daß Initiative, Ausdauer, Zuverlässigkeit und Unternehmergeist trotz allen nicht zu unterschätzenden Hindernissen zum anspornenden Erfolg führen können.* In der Septembersession 1950 beschlossen die eidgenössischen Räte, gestützt auf ein Gesuch des Verwaltungsrates der Swissair (eine 1949 eingetretene Abwertungswelle führte zu einer finanziell schwierigen Lage der Fluggesellschaft), den Erwerb zweier Langstreckenflugzeuge und die Ausrichtung eines jährlichen Beitrages an die Kosten der Ausbildung ihres Luftfahrtpersonals von höchstens 500 000 Franken, womit die vom Verwaltungsrat der Gesellschaft an den Tag gelegte Initiative in bezug auf die Bestellung der zwei DC-6B gebilligt und der Wille zu einer aktiven schweizerischen Luftverkehrspolitik auch auf den Langstrecken mit großer Mehrheit bestätigt wurde.
Die mit Zahlen eindeutig belegte Entwicklung bewies auch die Richtigkeit der von der Leitung gefaßten Entschlüsse, insbesondere auch hinsichtlich des Langstreckenverkehrs und der Materialpolitik. Der Eidgenossenschaft sind aus der ganzen Hilfsaktion des Bundes keine ins Gewicht fallenden Kosten erwachsen; jedenfalls sind sie viel geringer, als man auch im günstigsten Fall vor fünf Jahren hätte annehmen können. Es hat sich zudem auch gezeigt, daß eine als Überbrückung gedachte Staatsintervention, wenn sie sich in einem vernünftigen Rahmen hält, nicht zu einer Lähmung des privatwirtschaftlichen Unternehmungsgeistes führen muß. Die Swissair, so stellte ihr Pressedienst fest, ist ein Musterbeispiel dafür, daß staatliche Hilfe in einer Notlage weder als ein Heilmittel betrachtet noch als eine bequeme Dauerstütze angesehen wird. Der Wille der Swissair, ihre finanziellen Verpflichtungen dem Staate gegenüber restlos und sogar vorzeitig einzulösen, spricht für eine vernünftige privatwirtschaftliche Risikofreudigkeit.

In der Beantwortung einer Interpellation sprach der Baudirektor des Kantons Zürich im Kantonsrat von einer geradezu stürmischen Entwicklung des Zivilluftverkehrs. Die unerläßliche zweite Bauetappe erfordere einen Kredit von 180 Millionen Franken für den

zeitgemäßen Ausbau des Flughafens Kloten.

Es sind insbesondere vorgesehen die Verlängerung der Pisten und der dazugehörigen Rollwege, die Vergrößerung des Flugsteiges (des Abstellplatzes für die Flugzeuge vor dem Flughof), die Vergrößerung der bestehenden und Errichtung neuer Hochbauten für den administrativen und technischen Betrieb, für das Personal und den Nachtlinienverkehr sowie für die Erweiterung und Neuerstellung von Installationen aller Art.
Die Blindlandepiste wird von 2600 auf 4000 Meter und die Westpiste von 1900 auf 3100 Meter verlängert. Es handelt sich hier um ein großzügiges und kostspieliges Projekt, das für das ganze Land und seine Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist. Es dürfte der Swissair den eher wachsenden Konkurrenzkampf im Weltluftverkehr erleichtern und zur zweckmäßigen Anpassung an die heutigen Bedürfnisse entscheidend beitragen. Unter den europäischen Flughäfen stand Zürich letztes Jahr mit rund 700 000 Passagieren an achter Stelle. Man rechnet bis in einigen Jahren mit zwei bis drei Millionen Passagieren!

Der reichhaltige Sommerfahrplan

Schweiz: Zwischen Zürich und Genf bestehen täglich eine Morgen- und eine Abendverbindung mit Flugzeugen, die den Verkehr über die Grenze besorgen. Dazu kommen noch jeden Tag verschiedene Fluggelegenheiten mit transitierenden Langstreckenflugzeugen. Basel wird von Zürich aus jeden Nachmittag angeflogen, ergänzt dreimal in der Woche durch eine Vormittags- und fünfmal durch eine Abendverbindung. Diese Kurse werden von Maschinen besorgt, die nach London, Amsterdam und Paris fliegen. Von Basel nach Zürich gelangt man mit der Swissair jeden Nachmittag. Fünfmal in der Woche werden zudem ein Morgenkurs und dreimal wöchentlich ein Abendflug eingelegt. Praktisch bestehen in Zürich Anschlußmöglichkeiten nach allen übrigen Strecken.
Zum erstenmal erhielt *Bern* auch eine Zubringer-

linie – Teilstück der nach Zürich verlängerten Strecke Bern–London–Bern – nach Zürich. Zwischen diesen beiden Städten verkehrt in jeder Richtung täglich ein Nachmittagskurs, wobei den Reisenden aus Bern in Zürich Anschlüsse nach Deutschland, Skandinavien, England, Wien usw. geboten werden.

England: Ab 1. Juni verkehren auf der Linie Zürich-London täglich drei Kurse; dazu kommt noch je ein Nachtflug. Um der zunehmenden Nachfrage Rechnung zu tragen, kommen über das Wochenende noch je ein früher Morgenkurs sowie eine weitere Abendverbindung dazu, so daß an gewissen Tagen auf dieser Strecke innert 24 Stunden sechs Flüge ausgeführt werden. Ab Ende Mai erhielt auch Bern eine tägliche Verbindung mit London. Basel ist mit London bereits täglich verbunden.

Deutschland: München, Stuttgart und *Düsseldorf* werden von der Swissair je zweimal, *Frankfurt* fünfmal und *Hamburg* via Frankfurt täglich einmal angeflogen.

Skandinavien: Die Swissair übernahm turnusgemäß von der SAS die Strecke nach *Kopenhagen*. Der tägliche Kurs wurde durch vier Nachtflüge ergänzt.

Österreich: Nach *Wien* fliegt die Swissair täglich zweimal, am Vormittag und Nachmittag. Zur Hauptsache über das Wochenende finden sieben Flüge nach Innsbruck statt.

Tschechoslowakei: Diesen Sommer gab es neu jeden Tag Flüge nach *Prag,* mit Anschlüssen nach Warschau.

Jugoslawien: Zusammen mit der IAT stellt die Swissair wöchentlich zwei Verbindungen mit *Belgrad* her.

Iberische Halbinsel: Völlig neu ist der wöchentlich einmalige Direktkurs von Genf nach Palma de Mallorca mit Anschlüssen von und nach Zürich. Die Zahl der Flüge nach Lissabon via Madrid steigt auf zwei pro Woche.

Italien: Ab Zürich bedienen Swissair und LAI *Rom* mehrmals täglich. Über das Wochenende gibt es auch Nachtflüge nach Mailand.

Frankreich: Im Pool mit der Air France wird *Paris* von Zürich aus im Tag dreimal bedient. Ab Genf beziehungsweise Zürich fliegt die Swissair zweimal täglich nach *Nizza.*

Belgien: Swissair und Sabena offerieren ab 1. Juli auf ihrer Poolstrecke Zürich–*Brüssel* zwei Kurse pro Tag.

Holland: Die Tagesstrecke nach *Amsterdam* geht in den Betrieb der KLM über. Die Swissair besorgt jedoch fünfmal in der Woche den Nachtkurs Zürich–Basel–Amsterdam.

Nordamerika: Im Verkehr mit *New York* bietet die Swissair jeden Tag einen Abflug in Zürich. Der wöchentliche Frachtkurs wird beibehalten.

Südamerika: Rio de Janeiro und *São Paulo* werden wöchentlich einmal angeflogen.

Naher und Mittlerer Osten: Von Zürich nach Athen fliegt die Swissair fünfmal pro Woche. Istanbul und Kairo lassen sich dreimal, Tel-Aviv, Beirut und Damaskus je einmal in der Woche erreichen.

Anläßlich ihres 25jährigen Bestehens darf man die Swissair zu ihrem

erfreulichen Erfolg im Ringen des internationalen Flugverkehrs

beglückwünschen. Möge sie ihrem Prinzip nach unbedingter Einhaltung der Qualität und damit auch der Sicherheit treu bleiben und weiterhin solche Fortschritte erzielen. Der restlose Einsatz aller Beteiligten, die großzügige Planung und die zielbewußte Initiative haben sich vollauf gelohnt!

Ich gestehe offen, daß in den wenigen Fällen, in denen es mir nicht gelingen wollte, mit einem schwierigen, frechen Jungen fertig zu werden, die Schuld fast immer auf meiner Seite lag.

DUNIN BORKOWSKY

Katholische Schule! Wer *das* Banner hebt,
Der lasse mit Feuer sich taufen,
Denn Feinde sieht er zu Haufen –
Doch wer mit Christus gekämpft hat, der lebt!

F. EICHERT, 1905