Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 31 (1955-1956)
Heft: 8

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1072334

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: 10.08.2025

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

BLICK AUF *DIE SCHWEIZ*

Rudolf Stickelberger

DER OPTIMISMUS DER SWISSAIR HAT SICH GELOHNT

Erst einige Jahre ist es her, seit unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft, die Swissair, im ganzen Lande um Verständnis und um Geld werben mußte. Vorsichtige Landsleute rieten ihr damals, den nach dem Zweiten Weltkrieg begonnenen Verkehr über den Atlantischen Ozean wieder einzustellen, sich auf ein innereuropäisches Flugnetzlein zu beschränken und den Weltverkehr lieber den mächtigen Gesellschaften zu überlassen. Aber die Optimisten, vor allem die verantwortlichen Leiter der Swissair selbst, waren anderer Ansicht. Wenn das Schweizerkreuz auf den großen Flugplätzen des Auslandes auftauche, so bedeute dieses Wahrzeichen gewiß einen Prestige-Gewinn für das Land selbst, erklärten sie. Mit Bundeshilfe konnten darauf die mächtigen DC-6B-Maschinen angeschafft werden. Sie erhielten individuelle Namen und Wappen unserer Kantone, kreuzten im Sommer und im Winter, bei Sonnenschein und Sturm über den Ozean und rechtfertigten die Hoffnungen, welche ihre zuversichtlichen Väter in sie gesetzt hatten.

Dieses Frühjahr konnte die Swissair in festlichem Rahmen ihr silbernes Jubiläum feiern. Vor 25 Jahren wurden, nicht ohne Widerstände, die beiden vorher sich konkurrenzierenden schweizerischen Luftfahrtsunternehmungen, die Basler «Balair» und die Zürcher «Ad Astra» zur «Swissair» verschmolzen. Mit Stolz erinnerten die heutigen Leiter der Swissair am Jubiläumstage an die technischen Leistungen und an die geschäftlichen Erfolge innerhalb dieses Vierteljahrhunderts. Während im Jahre 1950 3700 Personen über den Nordatlantik geflogen wurden, waren es 1955 – allein durch die Swissair – 22 000 Passagiere, und der Ertrag dieser Strecke ist von 7 auf 37 Millionen Franken gestiegen. Aber die Entwicklung geht weiter. Stillstand würde unweigerlich Rückschritt bedeuten. Schon sind die prächtigen Maschinen, mit denen über die Ostertage auch unser Generalstabschef und einige seiner wichtigsten Mitarbeiter zu einem Privatfluge nach Amerika eingeladen worden sind, technisch überrundet. Die Swissair-Flotte wird im Laufe dieses und des nächsten Jahres durch vier noch leistungsfähigere Maschinen vom Typ DC-7C ergänzt werden, die zusammen 65 Millionen Franken kosten werden. Und dann folgen – man rechnet mit dem Jahre 1960 als Ablieferungsfrist – zwei Düsen-Verkehrsflugzeuge, DC 8 genannt.

Die Flotte der für den innereuropäischen Verkehr eingesetzten Maschinen wird im Jubiläumsjahr ersetzt: Die sieben «Convair»-Flugzeuge, die täglich nach London und Skandinavien, nach Amsterdam, Paris und Rom flogen, wurden kurzerhand an eine amerikanische Gesellschaft verkauft, die im Osten ihres Kontinentes den «Lokalverkehr» (bei den Luftstrecken muß man sich an andere Dimensionen gewöhnen!) besorgt. An ihrer Stelle werden raschere und bessere «Metropolitans» angeschafft.

Mit einem solchen Maschinenpark läßt sich das schweizerische Flugnetz so ausbauen, wie es noch vor wenigen Jahren kein Mensch vorauszusagen gewagt hätte: Zweimal jede Woche will die Swissair nach Südamerika fliegen, und eine Linie nach dem Fernen Osten über Indien und Pakistan, Thailand, den Philippinen bis nach Japan ist in Vorbereitung.

Die Entwicklung der Swissair, vor allem seit Kriegsende, hat bewiesen, daß Zuversicht und Mut auch in unserer Zeit ein schönes Wagnis lohnen.