

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 34 (1958-1959)
Heft: 8

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073255>

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: 16.02.2026

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



Rudolf Stickelberger

DIE KLEINE VERWANDTE DER GROSSEN SWISSAIR

So jung die schweizerische Zivilluftfahrt auch sein mag, so hat sie doch schon eine ereignisreiche Entwicklungsgeschichte hinter sich. Nach dem Ersten Weltkriege, als allenthalben nationale Fluggesellschaften gegründet wurden, wetteiferten bei uns die Zürcher «Ad-Astra» und die Basler «Balair» um die Gunst des fortschrittsgläubigen Publikums. Damals dachten noch nicht einmal die Optimisten an die Möglichkeit von schweizerischen Kursflügen über die Ozeane.

Als aber die Maschinen immer größer, schneller und auch kostspieliger wurden, drängte sich eine Konzentration auf. Gegründet wurde die Swissair, deren regelmäßige Flüge die Schweiz mit den meisten großen Städten Europas, mit Nord- und Südamerika und mit dem Fernen Osten verbinden. Die Balair führte in den letzten Jahren ein lokales Schattendasein in und über dem Flugplatz Basel-Mülhausen.

Ziemlich plötzlich haben die beiden Fluggesellschaften den Weg zu einander wieder gefunden. Die große Swissair, die ihr Aktienkapital soeben von 63 auf 104 Millionen Franken erhöht hat, beteiligt sich mit vierzig Prozent am neuen, auf vier Millionen Franken festgesetzten Aktienkapital der kleinen Balair und stellt ihr ihre ganze weltumspannende Organisation zur Verfügung. Außerdem übersiedeln ihre beiden letzten, noch tadellos erhaltenen und gar nicht nach Occasionen aussehenden DC 4-Apparate von Zürich nach Basel, so daß die Balair, die bisher bereits über zwei Viking-Maschinen verfügte, nun vier komfortable und tüchtige Flugzeuge in ihren Diensten hat.

Der Grund zu dieser Neuordnung liegt vor allem im Aufschwung der sogenannten Charter-Flüge. Es ist nämlich Mode geworden, mit dem Flugzeug in die Ferien zu reisen. Geschickte Unternehmer mieten irgendwo in wei-

ter Ferne ganze Hotels, in die sie schichtweise ihre Gäste mit Flugzeugen bringen. Auf diese Weise sind Traumziele, die noch vor kurzem nur auserwählten Leuten mit sehr viel Zeit und noch mehr Geld offen standen, für den Mittelstand erschwinglich geworden: in einem Tag schon erreicht man Rhodos, die herrliche Roseninsel im Mittelmeer, oder die Balearen oder gar die Kanarischen Inseln. Man braucht nur eine der großen Tageszeitungen aufzuschlagen, um eine ganze Reihe sehr verlockender und gar nicht teurer Angebote miteinander vergleichen zu können.

Nun hat diese Ferien-Verfrachtung allerdings einen Haken: Die großen internationalen Fluglinien haben sich gegenseitig verpflichtet, sich weder durch Preisunterbietung noch andere augenfällige Vorteile die Kundschaft abspenstig zu machen. Die in der sogenannten IATA zusammengeschlossenen Gesellschaften, neben der Swissair also etwa die Air France, die skandinavische SAS, die niederländische KLM, die belgische Sabena oder die deutsche Lufthansa, haben sich an bindende Abmachungen zu halten, auf deren strenge Einhaltung genau geachtet wird. Die Balair aber gehört nicht zur IATA und wird ihre Kräfte mit Unterstützung der Swissair ganz der bei den Touristen so beliebten Charter-Fliegerei einsetzen können.

Die Swissair selbst hat größere Aufgaben, als sich mit Ferienflügen zu befassen: ihr technischer und kommerzieller Stab ist mit der Vorbereitung des nächstens einsetzenden Verkehrs mit Düsenflugzeugen beschäftigt. Welche Schwierigkeiten hier zu bewältigen sind, zeigt schon ein flüchtiger Blick auf die Bauarbeiten in Kloten oder auf die Überlegung, daß die viel schnelleren kommenden Flugzeuge außer längeren Landepisten auch eine viel umfassendere Sicherung des Luftraums erfordern.

Frauen
lieben
Sicherheit
Frauen
lieben
Charme ...

Die Renault-Dauphine
fährt wie
auf Schienen
und ist bezaubernd
hübsch...

Dauphine

Preis Fr. 6475.—
Zahlungserleichterungen
durch den
Renault-Kredit

Automobiles Renault
Genève,
7, Bd de la Cluse,
Tél. 022/26 13 40
Zürich,
Ankerstrasse 3,
Tel. 051/27 27 21