

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1951)

Heft: 3

Artikel: Swissair : 1931-1951

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773903>

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

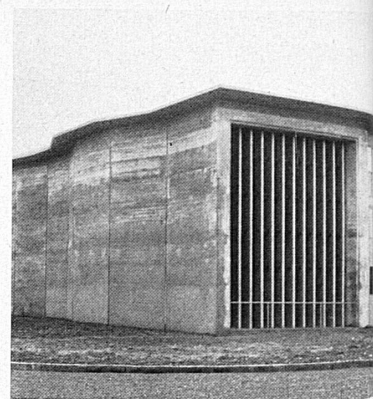
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.03.2026

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



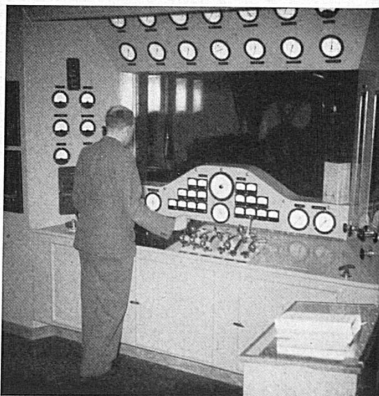
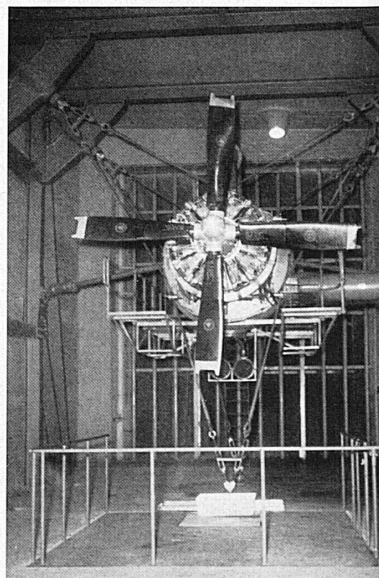
Links: Eine Reihe ein- und dreimotoriger Fokkermaschinen stand neben andern Flugzeugen der Swissair beim Beginn ihrer Tätigkeit vor 20 Jahren zur Verfügung.
A gauche: A ses débuts, il y a 20 ans, la Swissair disposait, entre autres, d'une série de Fokker mono- et trimoteurs.



**DER NEUE MOTORENPRÜF-
STAND DER SWISSAIR**



Links: Eine Sensation bildete im Jahre 1932 der Einsatz der amerikanischen Lockheed-Orion-Maschinen. – Unser Bild zeigt Dir. Walter Mittelholzer bei einer Ansprache.
A gauche: La mise en service, en 1932, des Lockheed-Orion fit sensation. – Feu Walter Mittelholzer, alors directeur de la Swissair, lors d'un discours.



SWISSAIR

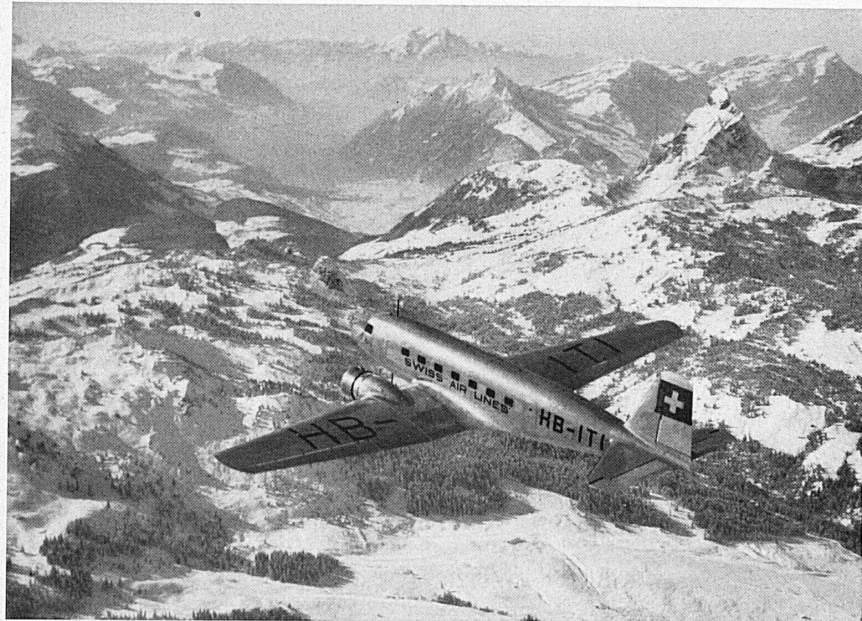
1931-1951

Links: 1935, ein weiterer Fortschritt! Erstmals werden Douglasmaschinen in Betrieb genommen. Der 14plätzig DC-2-Typ bewährt sich neben seinen größeren und modernern Schwestern (DC 3, DC 4 usw.) heute noch. Das Bild zeigt eine DC 2 über dem Gebiet der Ibergeregg. Rechts Mythen und Rigi.

A gauche: Grand progrès en 1935: on commence à employer des Douglas. Le DC 2 de 14 places subsiste de nos jours encore à côté de ses grands frères, les DC 3, DC 4, etc.

Links: Neben den Douglas-Maschinen hat die Swissair seit dem Frühjahr 1949 die raschen und sehr leistungsfähigen Convairflugzeuge im Dienst stehen.
A gauche: Dès 1949, la Swissair a mis en service, à côté des Douglas, les Convair si rapides et si spacieux.

Photos: Swissair



Links: Äußerlich verrät das Gebäude des neuen Motorprüfstandes durch seine eigenartige, in Beton ausgeführte Konstruktion, daß der Lärm so wenig wie möglich nach außen dringen soll.
A gauche: Son curieux extérieur révèle déjà que le banc d'essai des moteurs a été construit, en béton, de façon que le bruit s'entende le moins possible au dehors.

Le nouveau banc d'essai des moteurs de la Swissair à Zurich-Kloten est l'un des plus modernes d'Europe. Les travaux de construction ont commencé en décembre 1949. En raison de l'état du terrain, il fallut couler dans le sol 254 piliers en béton.

Le bâtiment est divisé dans sa longueur en trois parties: au centre les locaux réservés au personnel, la chambre de contrôle et l'atelier et, de part et d'autre, les deux tunnels d'essai. L'un a été mis en service depuis peu pour les moteurs à pistons. Le second sera utilisé ultérieurement pour les moteurs à réaction.

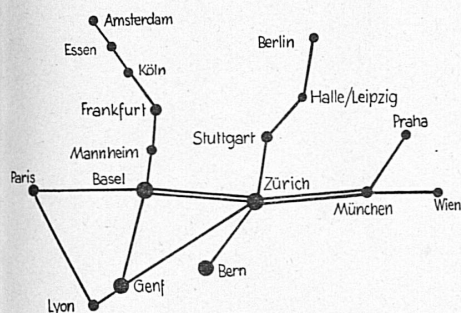
LE NOUVEAU BANC D'ESSAI DES MOTEURS DE LA SWISSAIR A ZURICH-KLOTEN

Le premier permet le contrôle de moteurs jusqu'à 5000 CV. Il est construit de telle sorte que le bruit s'entend à peine de l'extérieur, alors que dans la chambre de contrôle, on ne l'entend pas du tout. Les deux extrémités du tunnel sont ouvertes sur l'extérieur pour permettre la circulation de l'air. Elles sont équipées de parois d'isolation qui absorbent le bruit. La circulation d'air dans la chambre de contrôle est de 6000 m³ par heure. Le renouvellement complet de l'air se fait 20 fois dans ce laps de temps.

Le bâti métallique supportant le moteur a un poids total de 13 500 kg. Il est construit de telle sorte que la majeure partie des vibrations sont absorbées et ne sont pas transmises au corps du bâtiment.

Le nouveau banc d'essai de la Swissair a remplacé un banc provisoire, construit dans un baraquement et qui faisait le désespoir des habitants des environs en raison du bruit continu des moteurs. Les premiers essais ont eu lieu le 4 janvier.

SW.



20 JAHRE SWISSAIR LA SWISSAIR A 20 ANS

Die nationale schweizerische Luftverkehrsgesellschaft «SwiBair» kann im Frühling 1951 auf ihr 20jähriges Bestehen zurückblicken. Sie entstand 1931 aus der Fusion zweier 1919 und 1926 in Zürich resp. Basel gegründeter Gesellschaften, der «Ad Astra» und der «Balair», und verlieh schon im zweiten Jahre ihres Bestehens der schweizerischen Verkehrsfluffahrt einen großen Auftrieb: Als erstes europäisches Unternehmen stellte sie 1932 amerikanische Schnellflugzeuge vom Typ Lockheed/Orion in Betrieb, deren Reisegeschwindigkeit mit 260 km/h rund 100 km/h mehr betrug, als es zu jener Zeit allgemein üblich war. Bei der Anschaffung von Douglas-Flugzeugen, die auch heute in großer Zahl, technisch weiterentwickelt, aber stets gleich zuverlässig, im Dienste des Schweizer Luftverkehrs stehen, befand sich die SwiBair ebenfalls in den vordersten Rängen. Wie sich seit dem kriegsbedingten Stillstand und der Wiederaufnahme des Betriebs das Unternehmen entwickelte, vermag wohl am besten die unten wiedergegebene Tabelle aufzuzeigen. Nicht zuletzt dank ihrem Qualitätsprinzip hat sich die SwiBair eine sehr angesehene Position errungen. Daß es ihr gelinge, das Vertrauen des reisenden Publikums weiter-

hin so wie heute zu erhalten, sei unser Wunsch, der sie auf ihrem fernern Weg begleite.

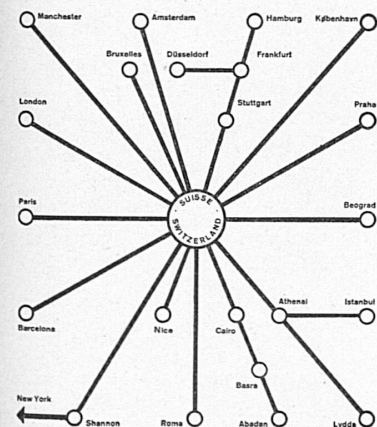
La Swissair, compagnie nationale suisse de navigation aérienne fêtera au printemps 1951 le vingtième anniversaire de son activité. Elle naquit en 1931 de la fusion de l'«Ad Astra» et la «Balair», deux compagnies fondées respectivement en 1919 à Zurich et en 1926 à Bâle, et connut un grand essor dans la deuxième année de son existence déjà. Elle fut la première compagnie européenne à mettre en service, en 1932, des appareils américains rapides du type Lockheed-Orion dont la vitesse de croisière de 260 km. à l'heure dépassait d'environ 100 km. la vitesse habituelle à cette époque. Elle fit également œuvre de pionnier en achetant des Douglas qui, perfectionnés mais toujours aussi sûrs, forment aujourd'hui une bonne partie de son parc.

Le tableau ci-dessous donnera une idée du développement de cette entreprise depuis la fin des hostilités et elle doit la place très en vue qu'elle a conquise à la qualité qui reste son principe. Puisse-t-elle conserver la faveur du public volant, c'est le vœu dont nous accompagnons ses ailes dans leurs lointains périples.

Links: In der Montagehalle werden die zu prüfenden Motoren am Montagerahmen befestigt und daraufhin in den Prüfraum verbracht.
A gauche: Dans la halle de montage, les moteurs à examiner sont fixés au cadre de montage et transportés dans la salle d'essai.

Oben: Das Liniennetz der Swissair im Jahre 1931.
Ci-dessus: Le réseau de la Swissair en 1931.

Links: Blick auf das Prüfgerüst mit einem zu prüfenden Motor. Das frei an Drahtseilen hängende Gerüst hat ein Gewicht von 13,5 t. Hinter dem Motor erkennt man die senkrechten Kanäle für den Luftabzug, der hinter einem laufenden Motor mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h erfolgt.
A gauche: Le châssis d'essai avec le moteur à examiner; librement suspendu à des câbles, ce châssis pèse 13,5 tonnes. Derrière le moteur on reconnaît les canaux d'aération verticaux, un moteur en marche chassant l'air à une vitesse de 160 km/h.



Oben: Das Liniennetz der Swissair im Jahre 1951.
Ci-dessus: Le réseau de la Swissair en 1951.

Links: Der Kontrollbeamte am Instrumentenstand. Durch das schalldicht isolierte Fenster blickt man in den Prüfraum. Mit Hebeln kann die Motorgeschwindigkeit genau reguliert werden.
A gauche: Le contrôleur au tableau d'instruments. A travers la baie isolée, on aperçoit la halle d'essai. Des leviers permettent de régler exactement le régime du moteur.

	1931	1938	1946	1950
Streckennetz	Réseau	4 405	3 729	10 748
Geflogene Kilometer ...	Nombre de km. parcourus	724 476	1 483 794	2 473 413
Beförderte Passagiere .	Nombre de passagers transportés	10 282	35 249	62 378
Beförderte Fracht (kg) .	Fret transporté (en kg.)	170 871	136 309	414 266
Beförderte Post (kg) ...	Courrier transporté (en kg.)	84 065	341 318	259 141
Flugstunden	Heures de vol	5 004	6 329	9 482
Regelmäßigkeit	Régularité	80,3%	98,7%	99,3%

Oben: Die Entwicklung der Swissair von 1931 bis 1951.
Ci-dessus: Le développement de la Swissair de 1931 à 1951.