

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 1 (1927)  
**Heft:** 2

**Rubrik:** [Impressum]

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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

# SB Revue (SF)

Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen / *Schriftleitung*: Generalsekretariat in Bern  
*Inseratenregie, Druck und Expedition*: Böhler & Co., Bern



Publiée par la Direction générale des chemins de fer fédéraux. *Rédaction*: Secrétariat général à Berne / *Annonces, Impression et Expédition*: Böhler & Cie, Marienstr. 8, Berne

Erscheint einmal im Monat — Paraît une fois par mois. *Abonnement*: 1 Jahr Fr. 6.— — 1 année fr. 6.—. 1 No 60 Cts. Postcheck — chèque postal III 5688

## DAS II. INTERNATIONALE FLUGMEETING ZÜRICH 1927

12. bis 21. August

Zum zweitenmal rüstet sich der Schweizerische Aero-Club, als langjähriger Träger der nationalen Luftfahrts-idee, zu einer Veranstaltung von ganz grossem Stile: dem Internationalen Flugmeeting in Zürich.

Schon im Jahre 1922 wollte der Schweizerische Aero-Club durch eine solche Konkurrenz nicht nur den eigenen Piloten, sondern auch denjenigen der grossen Nationen, die sich vor wenigen Jahren noch in furchtbaren Luftkämpfen gegenübergestanden hatten, Gelegenheit bieten, ihr grosses Können in einem friedlichen Wettbewerb vorzuführen.

Diese Hoffnungen erfüllten sich leider nicht vollkommen. Hervorragende Leistungen, speziell im ersten Alpenrundflug Dübendorf-Thun-Bellinzona-Dübendorf, wurden vollbracht; doch gestatteten die unerquicklichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der damaligen Zeit nicht, dem Wettbewerb den vollen internationalen Charakter zu geben, der von den Veranstalter angestrebt worden war. So konnten wir damals in Zürich, 1922, keinen Vertreter der Nationen der ehemaligen Zentralmächte begrüssen.

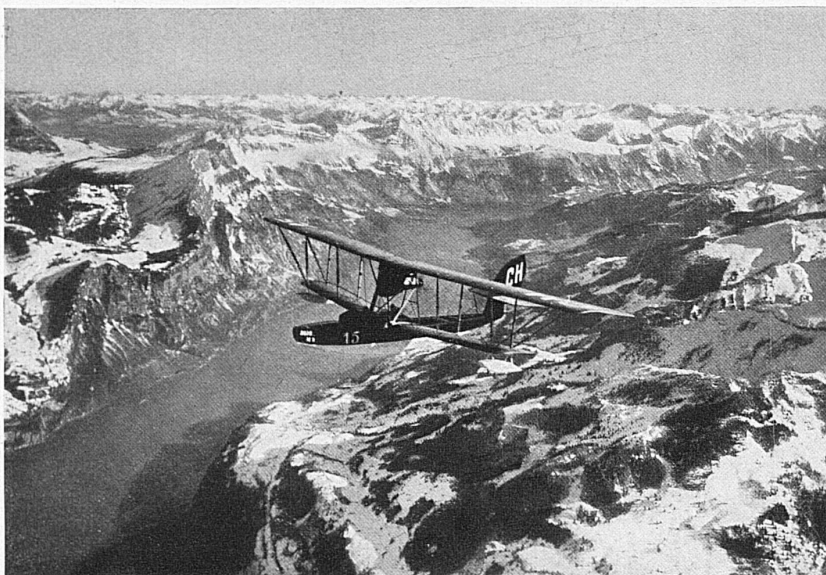
Heute können wir mit Genugtuung feststellen, dass die Dinge wesentlich günstiger liegen. Dies nicht nur in politischer, sondern vor allem auch in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht. Der Luftverkehr hat in diesen wenigen Jahren einen ganz ungewohnten Aufschwung

genommen und sich in den Rang der technisch vollwertigen Verkehrsmittel gestellt. Sportliche Einzelleistungen von grandioser Kühnheit wurden mittlerweile der staunenden Welt vorgeführt; wir erinnern

nur an den Flug um die Welt von drei Amerikanern im Jahre 1924, an den Fernflug des Franzosen Pelletier d'Oisy von Paris nach Tokio (1924), an den Flug des Italieners de Pinedo von Italien nach Australien und über Japan zurück nach Rom (1925), ferner an die Eroberung des Nordpols durch Byrd mit dem Flugzeug und durch die Besatzung Amundsen-Nobile mit dem Luftschiff (1926), an die Flüge London-Kapstadt-London und London-Australien-London

durch den Engländer Cobham, und endlich an die gewaltigen Flüge von New York über den Ozean nach Europa durch Lindbergh, Chamberlin und Byrd in letzter Zeit.

Durch das zweite Internationale Flugmeeting erhofft aber auch die Schweiz eine wesentliche Stärkung ihrer luftverkehrspolitischen Stellung. Wir wissen, dass der Luftverkehr wirtschaftlich nur auf ganz grossen Distanzen berechtigt ist, denn nur auf diesen kann er seinen bedeutendsten Vorteil — die konkurrenzlose Geschwindigkeit — voll zur Auswirkung bringen. Unser kleines Land verfügt aber nur über kurze Distanzen, und ein rein interner Luftverkehrsbetrieb allein ist darum nicht möglich.



Über dem Wallensee / Au-dessus du lac de Wallenstadt

Phot. Ad Astra