Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [1]: Schülerinnen

Rubrik: Über Nutzen und Leistung der Swissair

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: 09.07.2025

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

Der Convair-Coronado, seit 1962 im Einsatz nach Südamerika, dem Mittleren und Fernen Osten und Afrika, gilt als das zur Zeit schnellste und wirtschaftlichste Verkehrsflugzeug der Welt.

ÜBER NUTZEN UND LEISTUNG DER SWISSAIR

Es gibt kaum ein Land, das je Kopf der Bevölkerung gerechnet wertmässig mehr Industriegüter ausführt als die Schweiz. Das ist um so erstaunlicher, als uns ja praktisch keine Rohstoffe zur Verfügung stehen. Wir sind also in zweierlei Beziehung auf ausländische Märkte angewiesen: für den Einkauf der Materialien, die wir verarbeiten, und für den Verkauf der fertigen Produkte. Es ist in Zeiten verschärfter Konkurrenz aus andern Staaten von grösster Wichtigkeit, dass diese Märkte auf schnellstem Weg erreichbar sind. Diese Möglichkeit bieten die Verbindungen des Luftverkehrs. Die eigene schweizerische Fluggesellschaft legt ihr Liniennetz so an, dass der einheimischen Wirtschaft am besten gedient ist. Die Ein- und Verkäufer unserer Industrie stellen denn auch einen erheblichen Teil der Passagiere, die von unseren Flughäfen nach den rund sechzig verschiedenen, von der Swissair bedienten Städten in Europa und Übersee reisen.

Aber noch in einer andern Beziehung spielt die Swissair für unsere Exportindustrie eine namhafte Rolle. Viele der in der Schweiz fabrizierten Produkte – denken wir bloss an Uhren, Präzisionsinstrumente und -maschinen, Heilmittel, Textilien usw. – sind, gemessen an ihrem verhältnismässig bescheidenen Gewicht und Volumen, von hohem Wert. Sie eignen sich deshalb besonders gut für den Versand per Luftfracht. Die Schnelligkeit, mit der die Lieferung erfolgt, sowie die schonende Behandlung des Frachtguts – dank der auf komplizierte Verpackung verzichtet werden kann – helfen Kosten sparen.

Neben den Exporten bildet auch der Fremdenverkehr einen sehr bedeutenden Zweig unserer Wirtschaft, der mithilft, ausländisches Geld zu verdienen. Der Erfolg des Tourismus in der Schweiz gründet sich weitgehend auf unser allgemein anerkanntes, qualitativ auf hoher Stufe stehendes Gastgewerbe. Für seinen guten Ruf werben auch die rund neunzig Auslandvertretungen der Swissair in allen Kontinenten der Erde. Jeder Passagier erhält zudem an Bord der Swissair-Flugzeuge einen zutreffenden Eindruck von dem, was er vom Service schweizerischen Stils zu erwarten hat.

Nun bleibt es natürlich nicht bei dieser Propagandatätigkeit. Immer mehr fremde Gäste reisen auf dem Luftweg in die Schweiz. Gerade aus entfernten Gebieten – aus Nord- und Südamerika, Afrika oder Asien – bringt die Swissair immer wieder neue Touristen nach unserem Land. So kommt rund ein Viertel der ausländischen Besucher Zürichs – heute unser bedeutendstes Touristenzentrum – mit dem Flugzeug an.
Die Lage der Schweiz im Herzen Europas und an den Alpenübergängen war dem Handels- und Reiseverkehr von jeher förderlich. Der Flugverkehr hat uns nun auch den Anschluss an den unermesslichen Ozean der Luft gesichert. Die Swissair nutzt diesen Vorteil und stellt sich tatkräftig in den Dienst unserer Exportindustrie und unseres Fremdenverkehrs.
Diesem Dienst hat sich die Swissair verschrieben, ohne dass sie dafür vom Staat finanzielle Unterstützung fordert oder erhält. Die nationale Luftverkehrsgesellschaft der Schweiz ist nicht verstaatlicht. Der Bund, Kantone und Gemeinden besitzen zusammen 30 %, über 11 000 private Aktionäre aber 70 % des Swissair-Kapitals. Auch der vom Volk finanzierte Ausbau der Flughäfen stellt keine versteckte Subvention an die Adresse der Swissair dar. Diese zahlt nämlich überall, wo ihre Flugzeuge landen, genau dieselben Benützergebühren wie jede andere Gesellschaft – selbstverständlich auch auf schweizerischen Plätzen. Jedes «Absitzen» eines DC-8 kostet hierzulande beispielsweise 665 Franken.
Mit der Beweglichkeit, die einem nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführten Unternehmen eigen ist, vermochte die Swissair wirtschaftliche Rückschläge zu parieren, die vielen ausländischen Gesellschaften Millionenschäden zufügten. Wir spielen auf die plötzliche Umstellung des Weltluftverkehrs auf den Strahlantrieb an, die – namentlich im Jahre 1961 – auf den wichtigsten Linien ein gewaltiges Überangebot an Frachtraum und Sitzplätzen bewirkte. Die Swissair war besser gewappnet als ein Grossteil der Konkurrenz. Die bewährten Mittel waren vorsorgliche Planung und sparsames Haushalten. Den Ausschlag aber gab der Wille, mit der guten Dienstleistung nicht nachzulassen. Denn allein auf dem Gebiet der Kundenbetreuung kann sich der Konkurrenzkampf entfalten. Die vergleichbaren Flugzeugtypen

Der Lockheed-Orion, das erste amerikanische Verkehrsflugzeug in Europa. Es wurde von der Swissair 1932 in Betrieb genommen.

der verschiedenen Gesellschaften im Linienverkehr ähneln sich zu stark, als dass sie die Wahl der Passagiere entscheidend zu beeinflussen vermöchten. Die Tarife aller bedeutenden Luftfahrtbetriebe sind gleich. Eine internationale Regelung schliesst Preisunterbietungen aus.

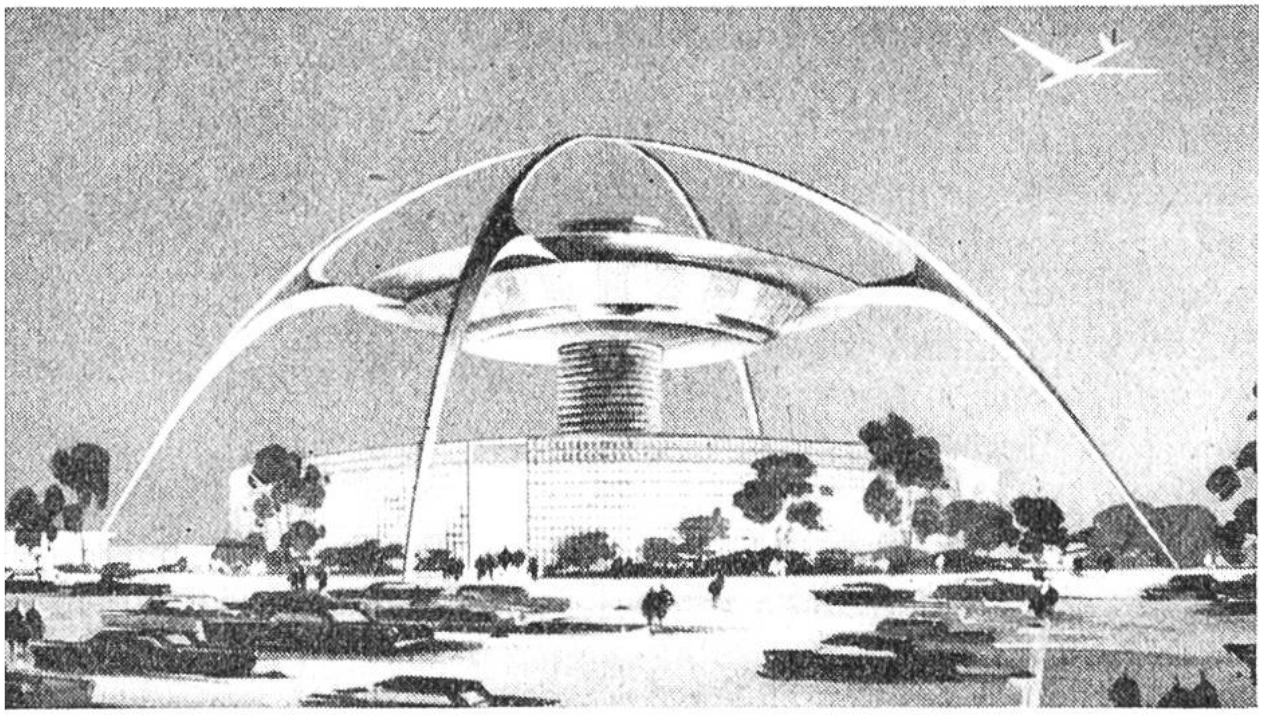
Aber die mit dem Erwerb von Strahlflugzeugen aufgetauchten und jetzt – zumindest von der Swissair – überwundenen Probleme sind bei weitem nicht die einzigen, welche die Fluggesellschaften beschäftigen. Es gibt Schwierigkeiten wirtschaftlicher Art, mit denen man sich bei der Zivilluftfahrt dauernd auseinandersetzen muss. Eine davon ist zum Beispiel die, dass ein Verkehrsunternehmen seine Produktion nicht wie eine Fabrik auf Lager legen kann. Die Swissair muss die Transportleistungen, die sie anbietet, sofort verkaufen. Was sie nicht im Zeitpunkt des Angebots an den Mann bringt, geht verloren. Messbar ist ihre Leistung in Tonnenkilometern; ein DC-8 mit einer Nutzlast von 15,8 Tonnen «produziert» während eines Fluges auf der 6310 km messenden Direktstrecke von Zürich nach New York 15,8 t mal 6310 km, also 99698 Tonnenkilometer. Hat das Flugzeug dabei 7,9 Tonnen – d. h. die halbe mögliche Nutzlast – an Passagieren, Gepäck, Fracht und Post an Bord, beträgt der Auslastungsgrad 50 %. Man kann auch den Anteil der belegten an den vorhandenen Sitzplätzen in Prozenten ausdrücken und spricht dann vom Sitzladefaktor.

Hier wollen wir unsern Gedankenflug über die Swissair abbrechen. Er hat uns für einmal nicht in die technische Welt der Flugzeuge, sondern eher in wirtschaftliche Gefilde entführt. Aber er befähigt uns dazu, selber zu beurteilen, weshalb eigentlich die meisten Schweizer auf ihre Swissair stolz sind.

Interessante Zahlen über die Swissair

	1931	1947	1962
Streckennetz	3 783 km	8 843 km	130 490 km
Geflogene Kilometer	655 312 km	3 695 587 km	37 597 561 km
Beförderte Passagiere	11 487	93 822	1 672 305
Angeflogene Städte[1]	20	14	59
Angeflogene Länder[1]	6	11	40
Anzahl Sitze pro Flugzeug, maximal	12	55	130[2]
Maximale Reisegeschwindigkeit des schnellsten Flugzeugs	180 km/h (Fokker F VIIb)	330 km/h (Douglas DC-4)	940 km/h (CV-990 A Coronado

[1] Nur Streckenverkehr
[2] DC-8



Der gesamte Verkehr des internationalen Flughafens der Stadt Los Angeles in California/USA wird von diesem 40 m hohen Bauwerk aus überwacht. Es enthält zahlreiche Kontroll- und Beobachtungskabinen sowie ein grosszügig gestaltetes Restaurant mit Bar. Die auf dem Bild sichtbaren Bogen aus Stahl, welche das verglaste Restaurant tragen, sind mit Kunststoff bespannt.