

"Stationsvorstand" auf dem Flughafen

Autor(en): **Meier, Erich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **59 (1966)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987180>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Stationsvorstand» auf dem Flughafen

«Swissair 890 fehlt noch einer», meldet eine Stimme. Diese Nachricht besagt, dass für den Swissair-Kurs mit der Nummer 890, der von Zürich über Montreal in Kanada nach Chicago fliegt, immer noch nach einem einzigen Passagier gesucht wird. Alle andern Fluggäste befinden sich bereits an Bord der DC-8 und müssen auf den einen Langweiler warten, der vielleicht gemütlich im Restaurant sitzt und den Ausruf des Flugzeuges überhört hat. Und darum erteilt der Angestellte als Antwort auf die erwähnte Meldung die Weisung: «Nochmals ausrufen!» Meldet sich auch hernach der Passagier nicht, so trifft der Angestellte wahrscheinlich die Anordnung, dass die Maschine gleichwohl startet. Schliesslich kann man wegen eines einzigen säumigen Passagiers die DC-8 nicht unbegrenzt lange zurückhalten.

Wir sind in der «Ramp Control» auf dem Flughafen Zürich in Kloten. In der Sprache der Verkehrsluftfahrt ist die Mehrzahl der Ausdrücke in den englischen Worten übernommen worden. Will man sie ins Deutsche übersetzen, ergeben sich häufig schwerfällige Wortgebilde. «Ramp Control» – deutsch müsste man das vielleicht als Flugsteig-Leitstelle bezeichnen. Und Flugsteig (englisch Tarmac oder Apron) heisst die riesige Fläche, auf der die Flugzeuge stehen, wo sie be- und entladen werden, wo die Passagiere ein- und aussteigen.

Die «Ramp Control» ist eine Dienststelle der Swissair. Wie in einem Erker ist sie dem Gebäude etwas vorgelagert, und von hier aus kann man beinahe den ganzen Flugsteig übersehen. Das ist auch erforderlich, denn die zwei Angestellten, die hier sitzen, müssen sich jederzeit ein Bild machen können, um immer über die Lage auf dem Flugsteig im Bild zu sein. Zahlreiche Fäden laufen da zusammen, Fäden im übertragenen Sinne: Leitungen von Telephon- und Gegensprechanlagen. Pausenlos folgen sich die Meldungen. Der Angestellte notiert Zahlen auf seiner vorbereiteten Tabelle, vergleicht, überprüft, erteilt, je nach dem Ergebnis, die zweckmässigen Wegweisungen. Da wird kontrolliert, ob wirklich gleichviel Passagiere ins Flugzeug eingestiegen sind wie sich an den Abfertigungsschaltern eingefunden haben, da wird Buch geführt, ob die Anzahl der Gepäckstücke, die von den Passagieren abgegeben wurden, mit der Anzahl der eingeladenen Stücke übereinstimmt, da ist man auch dafür besorgt, dass die Anzahl der Mahlzeiten für die Fluggäste, die in Behältern von der Borddienstküche zum Flugzeug gebracht worden sind, richtig ist und dass bei der Zwischenlandung eines Flugzeuges die Reinigungsequipen rechtzeitig zur Stelle sind, damit die Passagiere, die vielleicht schon nach einer Viertelstunde wieder einsteigen, kein Stäubchen vorfinden. Und um vieles andere mehr kümmert man sich in der «Ramp Control». Die «Ramp Control» ist eine Dienststelle der Station, und der Chef der Station ist der Stationsleiter. Man könnte ihn bis zu einem gewissen Grad mit einem Bahnhofsvorstand vergleichen, nur dass sein Tätigkeitsfeld wahrscheinlich vielfältiger und abwechslungsreicher ist. Trägt er die Uniform, so hat er, zumindest auf einem grossen Flughafen wie Zürich, vier Streifen, gleichviel wie ein Bordkommandant also, nur dass sie bei diesem von goldener und bei jenem von silberner Farbe sind. In der Regel aber tritt in Zürich der Stationsleiter in zivilen Kleidern auf; die Passagiere bekommen ihn auch selten zu sehen, denn seine Arbeit bewältigt er vor allem in seinem Büro, das einem



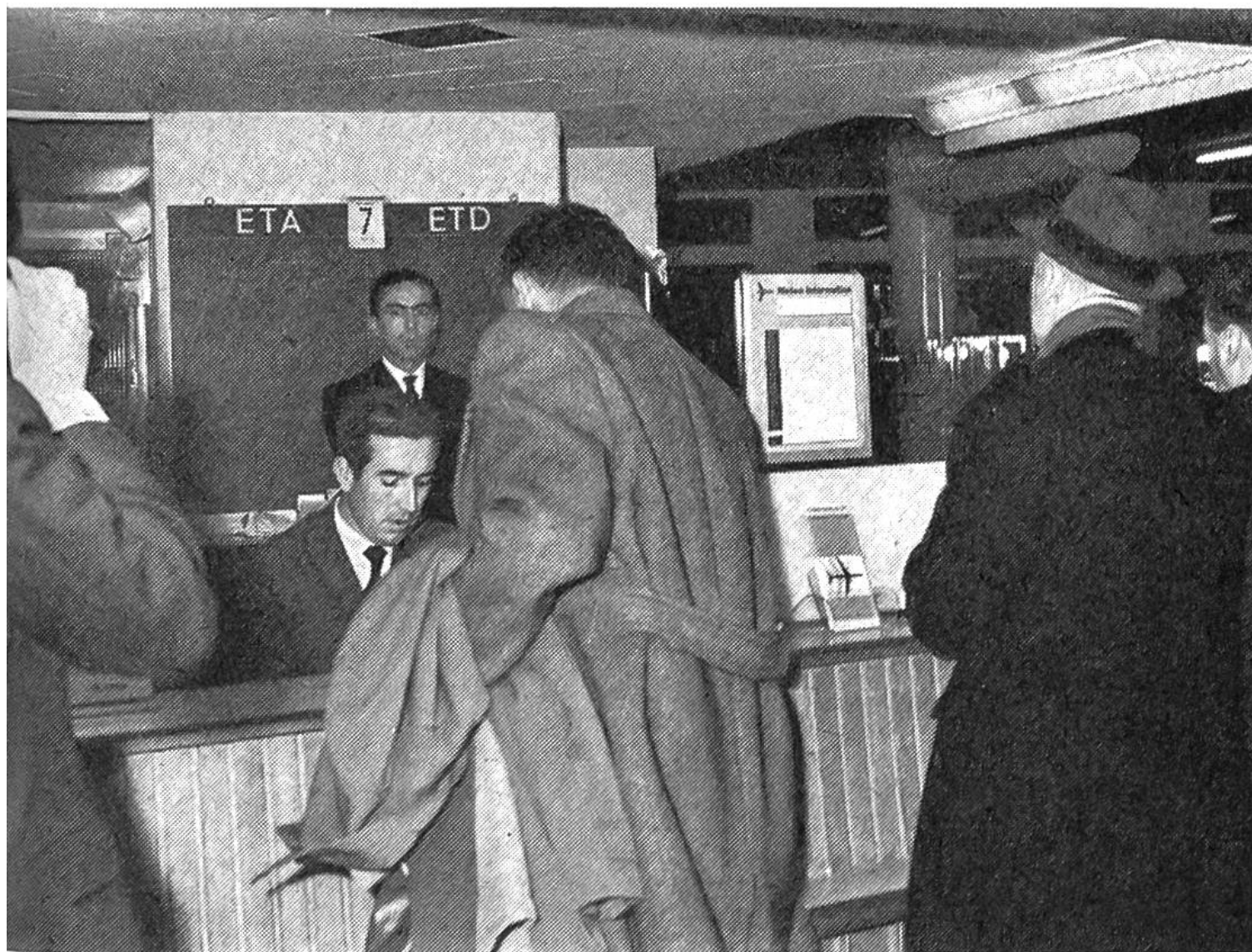
Die « Ramp Control » auf dem Flughafen. In deutscher Sprache liesse sich dieser Name etwa mit der umständlichen Bezeichnung « Flugsteig-Leitstelle » übersetzen.

wichtigen Kommandoposten vergleichbar ist. Stationsleiter der Swissair findet man aber auch auf den Flughäfen im Ausland, auf denen Swissair-Kurse regelmässig verkehren, wie umgekehrt auch die meisten ausländischen Fluggesellschaften ihre Stationsleiter in Zürich und Genf sitzen haben. Nur dass die Stationen im Ausland, je nach dem Verkehr, nur wenige Angestellte umfassen.

Greifen wir aus dem Alltag des Stationsleiters ein Beispiel heraus, das einen Einblick in seine Arbeit vermittelt. Gewiss kommt es in gleicher Form nicht alle Tage vor, doch vor ähnlichen Über-

raschungen ist er keinen Augenblick gefeit. Es ist kurz vor Mittag, eine Zeit also, da in Kloten Spitzenverkehr herrscht, da manchmal fast jede Minute ein Verkehrsflugzeug landet oder startet, und da an einem Hauptreisetag in einer Stunde 2000 bis 3000 Passagiere abgefertigt werden müssen. Leichtes Schneetreiben hat eingesetzt, als unerwartet die Nachricht eintrifft, dass mit dem Schnee überraschend ein Flugzeug «hereingeschneit» kommt. Vom SAS-Kurs 955, einer «Coronado», die von Südamerika her unterwegs ist, um über Genf und Prag Kopenhagen zu erreichen, trifft über Funk die Meldung ein, dass auf der Höhe von Casablanca eine Störung aufgetreten sei. Aus diesem Grund hat sich der Pilot entschlossen, nicht in Genf, sondern gleich in Zürich zu landen. Die «Coronado» nämlich ist Eigentum der Swissair; sie hat sie bloss auf eine bestimmte Zeit an das Scandinavian Airlines System vermietet, und deshalb besorgt die Swissair zur Hauptsache auch den technischen Unterhalt für die «Coronados».

Nun heisst es, in kürzester Zeit der unerwarteten Lage Herr zu werden. Zahlreiche Massnahmen müssen angeordnet werden. Der Stationsleiter vom Dienst verlangt fürs erste in Genf die Lademeldung des betreffenden Kurses, um zu erfahren, was das Flugzeug an Bord hat. Bald schon weiss er, dass von den Passagieren 37 nach Genf, 18 nach Prag und 41 nach Skandinavien wollen. Nun muss alles vorgekehrt werden, damit sie trotz der Störung so rasch als möglich ihren Bestimmungsort erreichen können. Verschiedene Dienststellen müssen ins Bild gesetzt werden, so der Passagierdienst, der Startdienst, der Frachtdienst, der Stadt-Terminus und die Flugzeugabfertigung. Mit dem Vertreter des SAS in Kloten nimmt man Verbindung auf, damit er den SAS-Kurs Zürich-Kopenhagen um eine halbe Stunde zurückhält. So dürfte es möglich sein, dass die 41 Passagiere nach Skandinavien in dieses Flugzeug umsteigen können. Nicht ganz so einfach lässt sich die Lage mit Prag an. Im Swissair-Kurs Zürich-Prag, der um 13 Uhr 45 abfliegt, finden nämlich



Auch die Männer hinter dem Schalter gehören zur Station. Vielleicht wird der eine von ihnen selbst einmal Stationsleiter der Swissair, sei es auf einem schweizerischen Flughafen, sei es im Ausland.

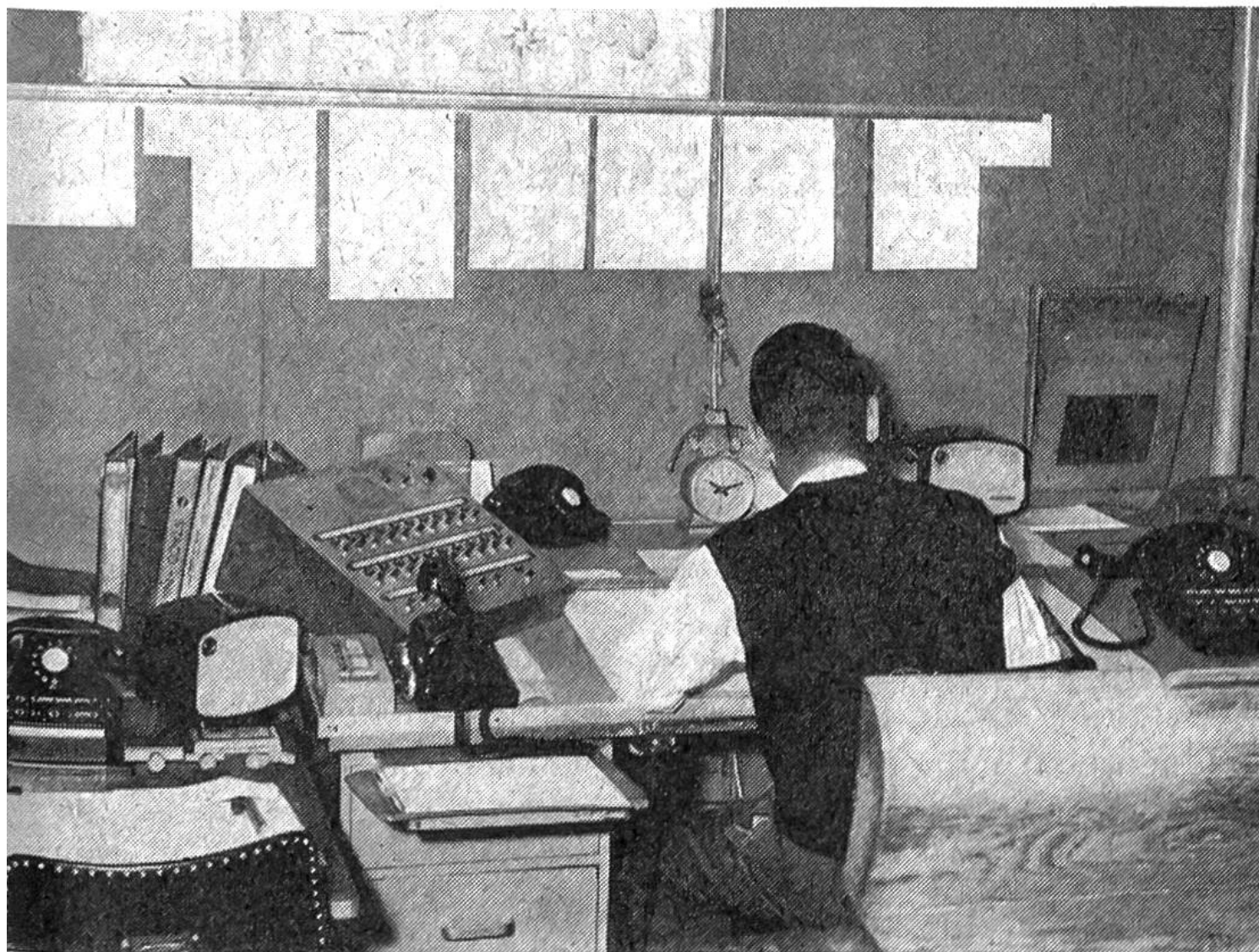
nur noch zwölf Passagiere Platz. Alle übrigen Sitze der «Metropolitan» sind bereits vergeben. Und schliesslich lässt der Stationsleiter vorsorglich für die nächsten Flüge Zürich-Genf die Buchung blockieren, das heisst, er sorgt dafür, dass alle noch verfügbaren Plätze freigehalten werden, damit auch die Passagiere der «Coronado» nach Genf rasch an ihr Ziel gelangen. Im Flugverkehr gehören Überraschungen zum Alltag, und sie machen einen der Reize aller Berufe aus, die mit der Fliegerei zu tun haben. So ist denn auch der Stationsleiter keineswegs überrascht, als weitere Meldungen folgen. Da werden noch

Tiere gemeldet, Raubtiere einmal, die in Genf gleich in den Kurs nach Rom hätten umgeladen werden müssen, zwei Pumas nämlich aus Südamerika, und ferner, als drittes «Tier», ein «hohes Tier», ein schwedischer Minister. In Genf hätte er vom Chef des Protokolls begrüsst werden müssen. Dieser wartet nun in Genf; wer aber wird den hohen Gast in Zürich willkommen heissen. Der Stationsleiter weiss Rat. Er hat am Morgen vernommen, dass sich der kantonale Baudirektor, dem der Flughafen unterstellt ist, an einer Besprechung über den Ausbau des Flughafens in Kloten teilnimmt. So fragt man ihn an, ob er als Vertreter der Zürcher Regierung den skandinavischen Minister begrüssen würde. Selbstverständlich willigt er ohne weiteres ein.

Auch für den Weitertransport der beiden Raubtiere wurde bereits vorgesorgt: den Abflug des Kursflugzeuges nach Rom hat man für etwas später angesetzt. Allerdings stellt sich heraus, dass man die gesamte Fracht nochmals ausladen muss. Die Käfige nämlich sind so gross, dass sie nur im vordersten Frachtraum Platz finden. Deshalb muss das Flugzeug neu beladen werden.

Dank des Entgegenkommens der Kantonspolizei, die auf dem Flughafen auch als Grenzpolizei amtet, wird man einer weiteren Schwierigkeit rasch Meister. Die Passagiere nach Prag besitzen fast ausnahmslos kein Visum für die Schweiz. Da aber einige von ihnen kaum mehr gleichentags nach Prag fliegen können, sollten sie zumindest in unserem Land übernachten können. Auch das lässt sich bewerkstelligen. Zahlreiche andere Massnahmen, die sich aufdrängen, können hier nicht geschildert werden, sonst würde man sich in eine beinahe unabsehbare Kette von Einzelheiten verlieren.

Zur gemeldeten Zeit kommt die blau-weiss gestrichene «Coronado» des SAS auf den Flugsteig gerollt. Kaum steht sie still, ist sie schon buchstäblich eingekreist von Fahrzeugen verschiedener Art. Im Luftverkehr zählen Minuten; jetzt müssen Ge-



Eine andere Dienststelle der Stationsleitung auf dem Flughafen Zürich in Kloten. Zahlreiche Verbindungen laufen hier zusammen, und es bedarf grosser Fähigkeiten, um den Überblick nie zu verlieren.

päck, Post und Fracht sofort ausgeladen und nach ihren Bestimmungsorten sortiert werden, damit auch sie fristgerecht an ihr Ziel kommen; im Flugverkehr zählt aber auch die Zufriedenheit der Passagiere. Groundhostessen nehmen sich ihrer an. Vom Dienst und der charmanten Pflichterfüllung dieser Mädchen kann es abhängen, ob die Passagiere zufrieden sind. Und manch einer von ihnen, der zuerst über die Änderung des Flugweges aufgebracht war, nimmt nun dank der guten Fürsorge den Zwischenhalt in Zürich beinahe als willkommene Abwechslung hin.

Erich Meier