

Ein Bein in der Luft, eines am Boden

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

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

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987190>

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.

Ein Bein in der Luft, eines am Boden



Passagiere, Gepäck, Fracht und Post sind an Bord, die Einsteigetreppen entfernt und die Triebwerke drehen bereits. «Rollweg frei zu sicherem Start»! Assistent-Gruppenchef im Startdienst – ein Höhepunkt während der Lehrzeit.

Lokomotivführer zu werden, war früher der Wunschtraum manches Knaben; in späteren Jahren wollten viele von ihnen höher hinaus, 9000 Meter hoch oder noch höher, mit dem Flugzeug, versteht sich, als Pilot in goldbetresster Uniform im Cockpit, der Führerkabine, einer DC-8 oder einer Coronado. Und schon gibt es Leute, denen auch das schon wieder zu wenig modern ist. Weltraumfahrer sollte man werden; Piloten von Verkehrsflugzeugen seien nichts anderes als Lastwagen- oder Camionchauffeure in der Luft, behaupten sie. Was sicherlich eine Verleumdung ist.

Sonderbar ist dabei: So viele Knaben wollen Piloten werden, so wenige ergreifen später diesen Beruf. Zahlreiche Bewerber bleiben auf der Strecke. In gar vielen Sparten muss man sich bewähren: geistig und körperlich, auf der Schulbank und im Pilotensitz. Doch damit soll niemand entmutigt werden, die Pilotenlaufbahn zu beschreiten oder wenigstens auf diesem Weg die ersten tastenden Schritte zurückzulegen. Im Gegenteil, eine Aufmunterung soll es sein: Was ein rechter Mann werden will, geht bekanntlich Schwierigkeiten nicht aus dem Weg, sondern versucht sie zu überwinden und dabei zu wachsen.

Doch weshalb zum Beispiel nicht Luftverkehrsangestellter werden? Da lebt man sozusagen mit einem Bein auf dem Boden, mit dem andern in der Luft. Zwar arbeitet man am Boden, doch um sich hat man stets die besondere Atmosphäre, die alle Berufe des Luftverkehrs kennzeichnet: den Umgang mit fremden Menschen, die weltoffene Gesinnung, weil man sich von früh an daran gewöhnen muss, nicht nur über die eigene Nase, sondern auch über die engen politischen und geographischen Grenzen hinaus zu denken, die Möglichkeit schliesslich, als Luftverkehrsangestellter in vielen anderen Städten auf der ganzen Welt zu arbeiten und, was auch nicht gering zählt und worum man von vielen Leuten beneidet wird, gratis oder doch günstig in der Welt umherzureisen. Und als Luftverkehrsangestellter wird einem in diesen Jahren erst noch eine besondere Genugtuung zuteil: man übt einen der

modernsten Berufe aus, den es in der Schweiz gibt. Denn eigentliche Luftverkehrslehrlinge gibt es erst seit wenigen Jahren. Rund zwei Jahre dauert die Ausbildung, an deren Ende die staatlich anerkannte Lehrabschlussprüfung steht. Lehrmeisterin ist, wie könnte es anders sein, die Swissair. Das gibt einem zum vornherein die Gewissheit, dass man es nicht mit einem trockenen, theoretischen Unterricht zu tun hat, sondern dass man von Anfang an die Praxis von Grund auf kennenlernt. Bei den früher eingetretenen Angestellten war das bei weitem nicht in gleichem Mass der Fall. In der Regel hatten sie eine kaufmännische Ausbildung hinter sich und mussten sich deshalb erst in einem neuen, häufig ihnen noch völlig unbekanntem Tätigkeitsfeld zurechtfinden.

Wie aber wird man Luftverkehrslehrling?

Der übliche Weg führt über drei Jahre Sekundarschule und zwei Jahre Verkehrsschule. Nach dem zweiten Jahr kann man dann, sofern der Bewerber die Aufnahmeprüfung besteht, in die Swissair-Verkehrsschule aufgenommen werden. Zugelassen in diese Schule werden aber auch Jünglinge, die vorher statt der zwei Jahre Verkehrsschule eine gleichwertige, anerkannte Mittelschule besucht haben. Bei der Aufnahmeprüfung legt man besonderes Gewicht auf gute Kenntnisse im Rechnen, der Weltwirtschaftsgeographie sowie in der deutschen, englischen und französischen Sprache. Wer in diesen Fächern sich rechtzeitig genügend Mühe gibt, hat den andern Bewerbern etliches voraus. Fährt man von Zürich aus nach dem Flughafen, so bemerkt man, sobald das Flughafenareal in Sicht kommt, auf der rechten Seite einen grösseren Gebäudekomplex. Es ist – der Aufschrift kann man es entnehmen – die Swissair-Schule. Nicht nur die Luftverkehrslehrlinge werden hier ausgebildet, auch die Mechaniker, die Hostessen und sogar die Piloten. In einem der Räume sitzt bei diesem Besuch eine der Luftverkehrslehrlingsklassen an der Arbeit. Die Anzahl der Schüler ist verhältnismässig gering, der Lehrer – oder der Instruktor, wie er hier heisst – ist



Selber zupacken – auch das will gelernt sein. Für einige Wochen gilt es, die Uniform mit dem Überkleid des sogenannten Startarbeiters zu vertauschen. Nur wer Ein- und Auslad von Flugzeugen aus eigener Erfahrung kennt, kann später für diese Arbeiten die richtigen Dispositionen treffen. Guter Service schliesst sachgemässe und sorgfältige Behandlung der zum Transport aufgegebenen Güter ein. Und etwas körperliche Arbeit kann einem jungen Luftverkehrslehrling nicht schaden!

jung. Schliesslich ist ja auch der Beruf noch jung an Jahren, wie der gesamte Luftverkehr überhaupt. Jung sind in der Regel auch die Chefs, und wenn sie älter werden, so sorgt die Art ihrer Tätigkeit dafür, dass sie in ihrem Denken und Handeln gleichwohl jung bleiben. Im besonderen Masse gewährt der Luftverkehr den Jungen eine Chance, früh schon zu verantwortungsvollen Stellungen aufzusteigen.

Die Schüler beugen sich über Tabellen und Papiere. Sie müssen die günstigsten Flugpreise – selbstverständlich die günstigsten für den Passagier und nicht für die Fluggesellschaft – für eine bestimmte Strecke errechnen. Die Aufgabe scheint nicht einfach zu sein; die vorgeschlagenen Lösungen weichen zum Teil beträchtlich voneinander ab. Welche Klasse ist es, die erste oder die zweite? Ein Blick auf ihre Kleider genügt: Im zweiten Lehrjahr nämlich tragen sie bereits die Swissair-Uniform und treten darin mit erheblichem Stolz und Begeisterung auf ...

Andere Lektionen auf dem Stundenplan verraten einiges über den Aufbau und die besonderen Spezialgebiete des Schulprogramms: Flugschein, Luftverkehrsgeographie, Borddienst, Flugzeugabfertigung, Passagier- und Gepäckabfertigung, Swissair-Werbung, Public Relations, Tarife und Ticketing, Kundendienst, Payment Procedures – das sind nur einige Schulstunden. Der Unterricht im Fachgebiet «Luftverkehr» beansprucht während der zwei Jahre gesamthaft 430 Stunden oder genau ein Drittel aller Instruktionsstunden.

Doch hält man sich im Tag nur während zwei bis drei Stunden im Schulgebäude auf; in der übrigen Arbeitszeit erhält man Anschauungsunterricht in der Praxis und Gelegenheit zum selbständigen Arbeiten. Nach einem bestimmten Plan wechselt man in genau festgelegten Zeitabständen von einer Dienststelle zur andern und lernt so nach und nach den ganzen Betrieb in allen Einzelheiten kennen. Von der Stationsleitung kommt man zum Traffic, zur Flugzeugabfertigung, vom Traffic zur Station Control, zur Betriebsleitung, von der Station Control zum Passa-



Die Luftfracht ist aus bescheidenen Anfängen zu einem immer wichtigeren Teil des kommerziellen Luftverkehrs geworden. Ein lebhafter Betrieb wickelt sich hier zwischen Kundschaft, Zollbehörden, Spediteuren und Fluggesellschaften ab, pausenlos das ganze Jahr während 24 Stunden im Tag.

gierdienst, vom Passagierdienst zum Startdienst, vom Startdienst zum Frachtdienst und vom Frachtdienst in den Terminus im Hauptbahnhof Zürich.

Nicht nur der Lehrling, sondern auch seine Angehörigen genießen bestimmte Flugvergünstigungen innerhalb Europas. Im zweiten Lehrjahr bezieht er bereits monatlich eine Entschädigung von 500 Franken. Überdies legt die Swissair im Monat während der ganzen Lehrdauer 25 Franken zugunsten des Lehrlings auf die Seite. Denn nach der Lehrabschlussprüfung ist die Ausbildung noch nicht zu Ende: Vielmehr folgt ein letzter Höhepunkt:

ein halbjähriger Aufenthalt in England. Drei Monate vervollkommenet der Lehrling seine sprachlichen Fähigkeiten in einer Sprachschule, die andern drei Monate arbeitet er als Praktikant bei einer Swissair-Vertretung. Die Swissair übernimmt das Schulgeld auf ihre Rechnung und entschädigt ihn selbstverständlich auch während seiner Praktikantenzeit ausreichend, um die Kosten des Lebensunterhaltes in England bestreiten zu können. Und als eine Art Zehrgeld für diesen Englandaufenthalt sind auch die monatlich zurückgelegten 25 Franken bestimmt.

England ist der vielversprechende Anfang einer Karriere im Luftverkehr. Nun stehen dem Luftverkehrsangestellten viele Türen und Möglichkeiten offen. Jedenfalls so viele, dass er bestimmt eine Tätigkeit findet, die ihm restlos zusagt. Die Stufenleiter führt weit hinauf. Und vielleicht begegnet man dem einstigen Lehrling gar als Stationsleiter auf einem grossen Flughafen.

Erich Meier