Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band: 3 (1948)
Heft: 1: Flug-Sondernummer

Artikel: Die Schweiz im Luftverkehr von gestern und heute
Autor: Guldimann, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-653282

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: 14.07.2025

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

Die Schweiz im Luftverkehr von gestern und heute

Von Werner Guldimann

Was wäre die Welt ohne Luftverkehr? Alles fliegt – der Geschäftsmann, dem Zeit Geld ist, der Feriengast, der seine Ferien als Aufenthalt und nicht auf der Reise genießen will, der Monteur, der für sein Werk in einem fremden Land eine Maschine wieder in Ordnung bringen muß: sie alle benützen das Flugzeug. Blumen und Lebensmittel, die schnell verderben, Zeitungen und Filme, die rasch veralten, Ersatzteile, die dringend benötigt werden: alles erreicht mit Luftfracht seinen Bestimmungsort über die weitesten Distanzen. Und schließlich benützt heute nicht nur jedes große Geschäft aus Gründen der Zeitersparnis die Luftpost, sondern es legt auch jeder Private, der seinen Angehörigen in fremden Ländern schreibt, den kleinen Mehrbetrag gerne aus, wenn er dafür schon nach acht Tagen statt erst nach Wochen auf Antwort rechnen kann.

Alles fliegt – und doch liegen die *Anfänge des Luftverkehrs* noch kein Menschenalter zurück. Nach dem Aufschwung, den die militärische Luftfahrt während des ersten Weltkrieges genommen hatte, lag der Gedanke nahe, das Flugzeug auch als Verkehrsmittel einzusetzen. Schon im ersten Nachkriegsjahr wurden die ersten Versuche gemacht – in Deutschland flog man verkehrsmäßig von Berlin nach Weimar, im Westen wurden die Hauptzentren Paris und London durch regelmäßige Luftverkehrsdienste verbunden, und in der Schweiz eröffnete man auf der Strecke Zürich - Genf eine Luftpostlinie.

Frühzeitig erkannten die *Pioniere des schweizerischen Luftverkehrs* die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels. Freilich beging man zum Teil auch dieselben Fehler wie im Ausland; andererseits aber griff man gerade bei uns auch kühn ins Weite und schuf vorausblickend Neues, dem Ausland zum Vorbild.

Die drei Unternehmen, deren Gründung im Jahre 1919 stattgefunden hatte, schlossen sich ein Jahr später zur Ad Astra-Aero zusammen, und im gleichen Jahr wurde in Bern die Alpar gegründet. Am 1. Juni 1922 eröffnete die Ad Astra die erste Auslandlinie von Genf über Zürich nach Nürnberg. Das folgende Jahr sah eine englische Linie, die mit Zwischenlandungen in Paris und Basel die beiden Endpunkte London und Zürich verband. Ein weiterer bedeutsamer Schritt erfolgte im Jahre 1925 mit der Gründung der Balair, die ihre Dienste nach den deutschen Städten Stuttgart, München und Frankfurt vortrieb. 1928 errichtete die Ad Astra mit der Direktverbindung Zürich - Berlin *die erste Expreßlinie Europas*. Im Jahre 1931 vereinigten sich Balair und Ad Astra zur *Swissair*.

Damit wurde den beiden leitenden Persönlichkeiten, *Balz Zimmermann* und *Walter Mittelholzer*, Pionieren von europäischem Format, Gelegenheit gegeben, ihre Kräfte in engster Zusammenarbeit und im Dienst eines einzigen Unternehmens zusammenzuspannen. Es ist wohl in allererster Linie diesen beiden Männern zu danken, daß das Jahrzehnt vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges dem schweizerischen Luftverkehr einen Aufschwung und ein Ansehen brachte, auf die jede ausländische Gesellschaft hätte stolz sein dürfen. Der Grund dazu wurde mit dem Einsatz neuer amerikanischer Schnellflugzeuge gelegt, der zu einer Steigerung der durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit um rund 100 Stundenkilometer führte. Es darf ruhig behauptet werden, daß der Einsatz dieser Maschinen die gesamte europäische Luftverkehrsentwicklung beeinflußte und schließlich dazu führte, daß die Swissair vor der holländischen KLM und der deutschen Lufthansa mit 330 Stundenkilometer durchschnittlicher Geschwindigkeit die schnellsten Verbindungen in Europa flog. Zu der kleinen Orion traten die zweimotorigen Typen Clark und Curtiss und dann im Jahre 1935 die Douglas DC-2, das zukünftige Standardflugzeug, mit welchem man zunächst einmal direkt nach London flog, während Paris links liegen gelassen wurde, um dann im Winter noch das zusätzliche Risiko des *Ganzjahresbetriebes* auf sich zu nehmen. So wurde die Swissair zu einem Unternehmen, auf welches das ganze Land mit Genugtuung blicken durfte. Unter diesen Umständen war es ein Schlag wie kein zweiter,

den der schweizerische Luftverkehr erlitt, als die Swissair im Jahre 1937 sowohl Walter Mittelholzer, der als Alpinist in den österreichischen Bergen abstürzte als auch Balz Zimmermann, der an den Folgen einer Operation starb, verlor.

In der Zwischenzeit war der kontinentale zum *Weltluftverkehr* geworden. 1929 flogen die Engländer über Ägypten nach Indien, 1931 eröffneten die Holländer eine Linie nach Niederländisch-Indien, flogen die Franzosen über Beirut nach Indochina und die Amerikaner nach Südamerika. Im folgenden Jahr zweigte die englische Linie von Ägypten nach Südafrika ab; ein Jahr darauf schalteten sich die Deutschen mit dem Zeppelin in den Südamerikaverkehr ein; 1935 wurde die englische Indienstrecke nach Australien verlängert, 1936 flog der Zeppelin nach New York, flogen die Amerikaner über den Pazifik nach den Philippinen und ein Jahr vor Kriegsausbruch standen sie im Begriff, den Nordatlantik zu überqueren. Und wohlgemerkt: all das waren regelmäßige Dienste, nicht etwa Rekord- und Versuchsflüge.

Vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges wußte man bereits, daß der Luftverkehr an Bedeutung, wenn auch nicht an Umfang, den anderen Verkehrsmitteln nicht mehr nachstand, und daß er im Vergleich zu den andern als das Schnellverkehrsmittel für qualifizierte, hochwertige Güter auf weiteste Distanzen anzusehen war.

Ähnlich wie der erste, führte auch *der zweite Weltkrieg* zu einer ungeheuren Beschleunigung der Entwicklung. Durch die kriegerischen Notwendigkeiten fielen die finanziellen Hemmungen. Forschung, Konstruktion und Bau, alle Arbeiten wurden ungemein beschleunigt und führten zu Ergebnissen, wie sie so kurzfristig im Frieden nie hätten erreicht werden können.

Der Bau von Flugzeugen für den Zivilbedarf wurde während des Krieges auf der ganzen Welt eingestellt, doch mußten namentlich die amerikanischen Transportverbände mit Flugzeugen ausgerüstet werden, die als Vorläufer künftiger Verkehrstypen anzusehen waren. In den Ländern, die zum Kampfgebiet gehörten, so besonders in Europa, sank natürlich das Luftfahrtsvolumen steil ab. Ganz anders in Amerika. Obschon keine neuen Flugzeuge beschafft werden konnten, stiegen die Zahlen auch im Binnenverkehr ständig.

In qualitativer Hinsicht kann über das Ergebnis der Kriegsentwicklung, soweit es für den Nachkriegsluftverkehr von Bedeutung ist, folgendes gesagt werden: Die Flugzeuge wurden größer und rascher (siehe auch Artikel «Verkehrsflugzeuge in unserem Luftraum» Seite 12 und 13); der Instrumentenflug machte ungeheure Fortschritte (siehe Artikel «Die unsichtbare Straße», Seite 28 und 29); die Entwicklung der Düsentriebwerke und die Nutzbarmachung der Atomenergie eröffneten Ausblicke, die auch für den

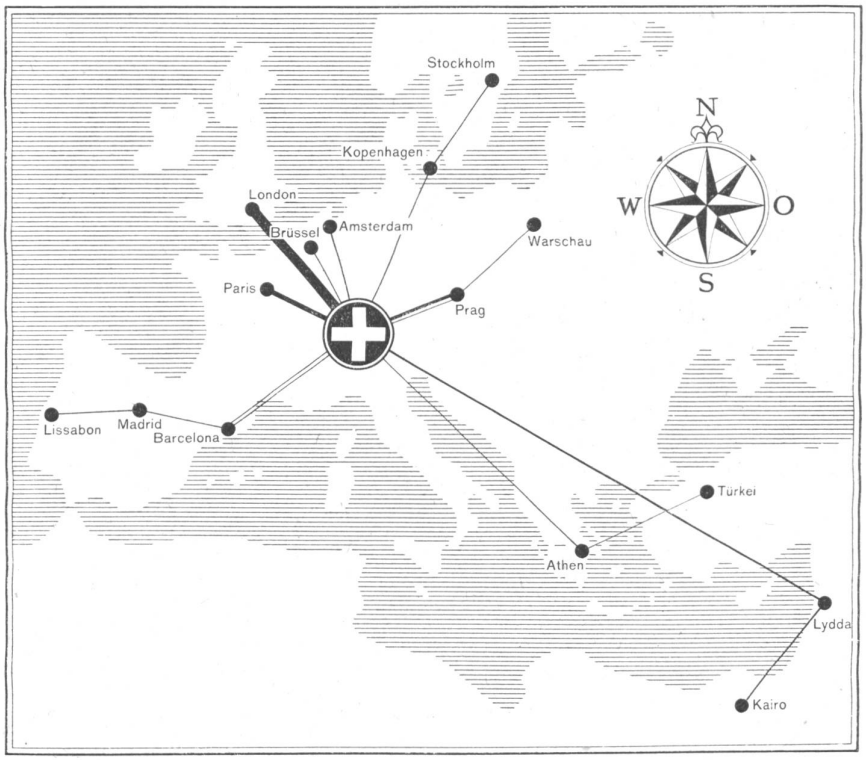


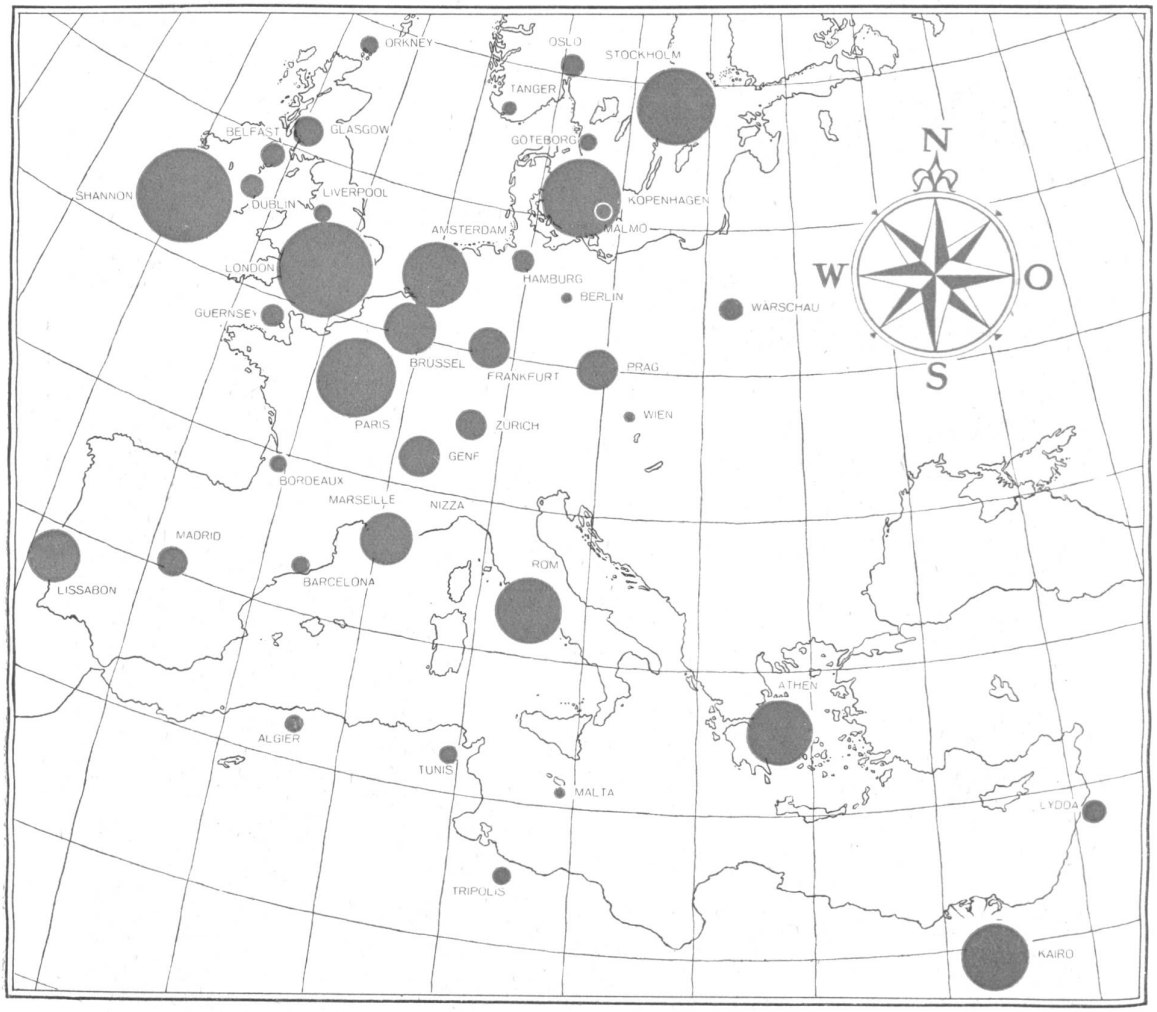
Bild 1: *Das Streckennetz der Swissair 1947 (die Strichbreite entspricht den Verkehrsfrequenzen).*

Luftverkehr bedeutsam werden können (siehe Artikel «Rund 6000 PS für ein Flugzeug», S. 26/27).

Wie hat sich der *schweizerische Luftverkehr* während der vergangenen zehn Jahre entwickelt? Wir sprachen vom steilen Aufstieg, den die Swissair in den Jahren 1931 bis 1937 unter Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer genommen hatte. Zwei Jahre später kam der Krieg, und da sich die Schweiz als Insel mitten im stürmischen Meer des europäischen Kriegsschauplatzes befand, wurde ihr Luftverkehr fast von einem Tag auf den andern sozusagen stillgelegt und schrumpfte im wesentlichen auf die Aufrechterhaltung einiger Verbindungen nach Deutschland zusammen. Im übrigen mußte die Arbeit im Durchhalten bestehen und der Zukunft gewidmet sein. Der Vorwurf etwelcher Ziel- und Planlosigkeit blieb zunächst den maßgebenden Stellen nicht erspart, doch war es keineswegs eine leichte Sache, die bestehenden Entwicklungstendenzen, die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten sowie die finanziellen Risiken des Wiedereintritts in den internationalen Luftverkehr richtig einzuschätzen und das Entsprechende vorzukehren. Schließlich erfolgten dann gegen allerhand (und nicht immer ganz begreifliche) Widerstände doch die notwendigen Abklärungen.

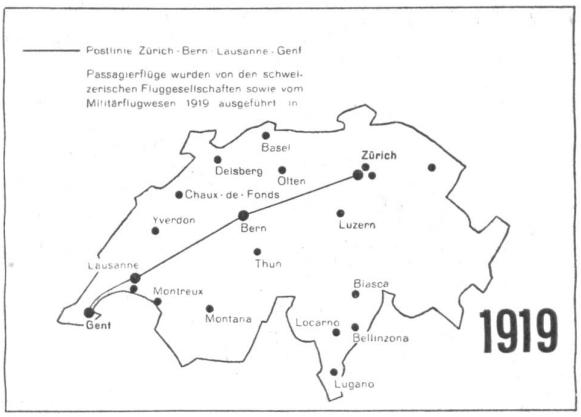
Nicht die geringste Aufgabe war die Bereitstellung der *Bodenorganisation*. In dieser Hinsicht gingen die Genfer, begünstigt von vielerlei Umständen, in erfreulicher Initiative voraus. Im Rahmen der eidgenössischen Planung folgten die Zürcher, denen die Errichtung des schweizerischen Interkontinentalflughafens zugewiesen wurde. In Basel mußte man, um den Anschluß nicht zu verpassen, über die Landesgrenze hinausgreifen und sich mit Frankreich über einen gemeinsamen Flughafen einigen, während die Berner ihre Schwierigkeiten bis heute nicht überwunden haben. Neben diesen vier großen sind eine

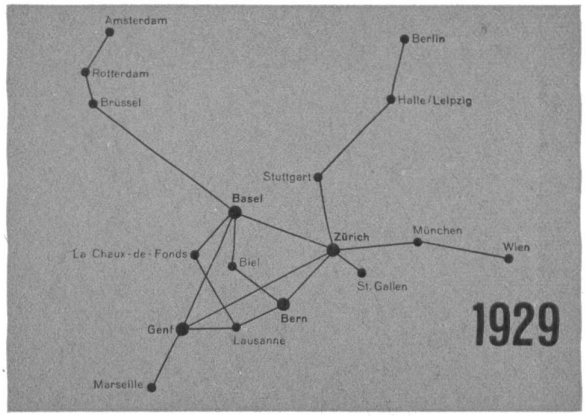
Bild 2: *Die Hauptflughäfen Europas 1947 (die Kreisdurchmesser entsprechen den Verkehrsfrequenzen)*

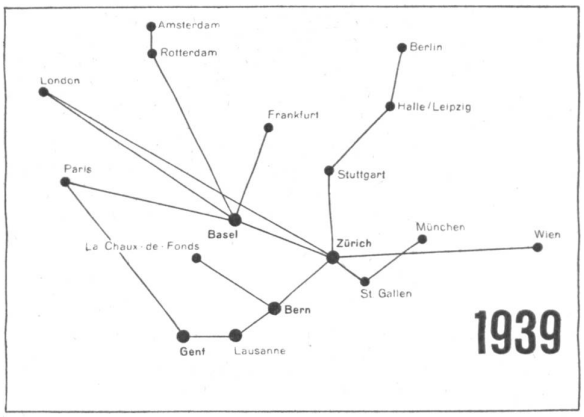


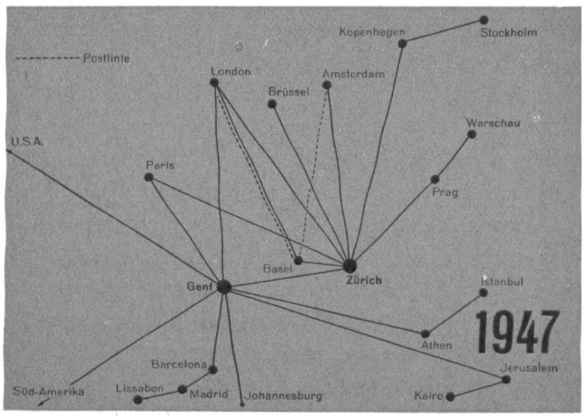
Reihe kleinerer Regionalflugplätze vorgesehen. Ebenso wichtig aber war es, auch in der Luft Ordnung zu schaffen. Nach langwierigen Verhandlungen und Auseinandersetzungen wurde die Swissair zur nationalen Luftverkehrsgesellschaft ausgebaut und mit den notwendigen Mitteln ausgerüstet. Schließlich waren unterdessen auch die Vorarbeiten zum neuen Luftfahrtgesetz soweit gediehen, daß die parlamentarischen Beratungen aufgenommen werden konnten, die nun innert absehbarer Zeit zu einem Inkrafttreten führen werden. Damit wird der schweizerische Luftverkehr auf eine feste und moderne Rechtsbasis gestellt, ohne welche auf die Dauer nicht mehr auszukommen gewesen wäre.

Entsprechendes gilt natürlich für alle andern Länder und gilt insbesondere für die *Ordnung des Luftverkehrs durch internationale Regeln.* Die ersten internationalen Rechtsnormen entstanden sozusagen mit dem Luftverkehr selbst: In Europa schuf das Pariser Abkommen von 1919 eine gewisse Ordnung; demselben Zwecke diente für die westliche Hemisphäre das Abkommen von Habana (1928). Daneben gab es eine kurze, jedoch keineswegs bedeutungslose Reihe von Abkommen privatrechtlichen Inhalts; deren wichtigstes ist das Warschauer Abkommen von 1929, welches die Haftung der Luftverkehrsgesellschaften gegenüber ihren Kunden regelt. Im Verlaufe des zweiten Weltkrieges erkannte man, daß in Zukunft eine Regelung auf bloß regionaler Basis nicht mehr genügen konnte. Noch vor Kriegsende (1944) trat in Chicago eine Luftverkehrskonferenz der Alliierten und Neutralen zusammen. Auf dieser Konferenz wurde der Grundstein zur «*International Civil Aviation Organization*» (ICAO) gelegt, die sich in der Zwischenzeit trotz allen zahllosen Schwierigkeiten als eine der fruchtbarsten internationalen Organisationen erwiesen hat. Neben der ICAO verdient – ebenfalls mit Sitz in Montreal – der Verband der am internationalen Verkehr beteiligten Fluggesellschaften (International Air Traffic Association – IATA) Erwähnung. Dessen Anfänge gehen wiederum auf das Jahr 1919 zurück und schon während der Zwischenkriegszeit leistete er bedeutsame Arbeit. Nachdem im Jahre 1945 eine Art von Neugründung stattgefunden hat, bildet die IATA heute auf privatrechtlicher Basis die notwendige und nützliche Parallele zur IACO. So wie die Schweiz als Staat der IACO angehört, so ist die Swissair als unser nationales Luftverkehrsunternehmen Mitglied der IATA. Beide Organisationen zusammen sind Voraussetzung und Instrument, den internationalen Luftverkehr zu fördern und weiterzuentwickeln, zum Wohl und Nutzen aller Völker.









Bilder 3 bis 6: *Schweizerischer Luftverkehr in Europa 1919/1947*