

Zeitschrift: Schweizerische Lehrerzeitung
Herausgeber: Schweizerischer Lehrerverein
Band: 102 (1957)
Heft: 36

Anhang: Die Schweiz im Weltluftverkehr
Autor: [s.n.]

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: 24.01.2025

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



DIE SCHWEIZ IM WELTLUFTVERKEHR

Wo immer das Zeichen der Swissair, unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, erscheint, erfüllt es wohl jede Schweizerin und jeden Schweizer mit Stolz, verkörpert es doch die Verwirklichung des Traumes vom Fliegen, die Verbindung mit fernen Ländern und Kontinenten, den Wagemut eines kleinen Volkes im harten Konkurrenzkampf um die Weltluftfahrt. Nie ist dies deutlicher zu spüren als bei der Eröffnung einer neuen Flugstrecke, wie z. B. derjenigen nach dem Fernen Osten, wo Landsleute, welche die Schweiz vielleicht schon Jahrzehnte nicht mehr gesehen haben, das erste Swissair-Kursflugzeug mit Begeisterung als Gruss aus der Heimat empfangen. Aber nicht nur zu den eigenen Landsleuten, auch zu den Angehörigen anderer Nationen stellt unser nationales Luftfahrtsunternehmen eine Brücke der Freundschaft her, deren Bedeutung man im eigenen Land nur schwer ermessen kann. Wenige wissen Bescheid, was für ein Einsatz notwendig ist, um das weisse Kreuz im roten Feld über Länder und Meere hinweg in die Ferne zu tragen. Vom täglichen Bemühen des Swissair-Personals, im Dienste unserer nationalen Luftfahrt sein Bestes zu leisten, möchten diese Zeilen berichten.

WERDEN UND WACHSEN DER SWISSAIR

Die Swissair entstand 1931 durch Zusammenschluss der beiden lokalen Luftverkehrsgesellschaften in Basel und Zürich, der *Balair* und der *Ad Astra*. Im Vergleich zur heutigen stürmischen Entwicklung nimmt sich das Wachstum der ersten Jahre recht bescheiden aus, bestand doch beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 der Flugzeugpark nur aus 11 Einheiten mit zusammen 163 Passagiersitzen. Als 1945 nach Kriegsende die Grenzen allmählich wieder geöffnet wurden, schritt die Swissair mit neuem Wagemut an den Wiederaufbau und Ausbau ihres Liniennetzes. Dass der Erfolg nicht ausblieb, kann am besten mit der Wiedergabe einiger charakteristischer Entwicklungszahlen belegt werden. Da in der Zahl der geflogenen Kilometer die Grösse des Flugzeuges nicht berücksichtigt ist, gilt als eigentlicher Leistungsmaßstab der Tonnenkilometer (tkm), d. h. die mit der geflogenen Distanz (km) multiplizierte Nutzlast des Flugzeuges (t). Es ist zu beachten, dass die in Prozenten gemessene Ausnutzung der Tragkraft, bzw. Nutzlast, ebenfalls eine wichtige Rolle spielt, weshalb zwischen *angebotenen* (Kolonne 2) und *ausgelasteten* Tonnenkilometern (Kolonne 3) unterschieden wird. In der untern Tabelle sind die beförderten Passagiere in absoluten Zahlen, Fracht und Post dagegen in ausgelasteten Tonnenkilometern angegeben.

	Flugleistung km	Verkehrsangebot offerierte tkm	Transportleistung ausgelastete tkm
1938	1 483 794	2 537 421	1 409 289
1946	2 473 413	4 916 244	4 200 613
1947	4 106 208	10 696 563	7 498 633
1948	6 224 920	16 836 702	10 266 529
1949	8 611 084	24 419 501	13 505 114
1950	9 047 793	27 429 218	17 398 842
1951	10 541 470	34 309 959	23 457 689
1952	10 385 562	38 155 884	26 684 848
1953	13 160 037	55 179 972	38 289 782
1954	17 798 721	88 105 862	52 013 656
1955	19 103 908	95 193 537	61 594 149
1956	22 070 053	110 402 912	73 201 432

	Beförderte Passagiere absolut	Fracht tkm	Post tkm
1938	35 249	62 017	137 175
1946	62 378	280 038	167 533
1947	93 822	582 152	253 872
1948	113 622	894 562	305 256
1949	153 812	1 261 321	456 928
1950	191 625	2 289 708	714 556
1951	281 748	3 203 562	1 113 753

	Beförderte Passagiere absolut	Fracht tkm	Post tkm
1952	292 341	3 871 008	1 751 449
1953	425 309	4 608 202	2 230 780
1954	544 838	6 152 519	3 024 199
1955	630 719	9 077 015	3 482 531
1956	773 956	11 852 095	3 798 911

Hinter diesen nüchternen Zahlen, aus denen eine steil ansteigende Erfolgskurve herausgelesen werden kann, verbergen sich eine Reihe von wagemutigen Entschlüssen mit weittragender Bedeutung. Als Marksteine seien erwähnt: Die Aufnahme des *Nordatlantikdienstes* im Mai 1947, die Eröffnung des regulären Passagierdienstes über den *Südatlantik* nach Rio de Janeiro und São Paulo im Mai 1954 und schliesslich die im April 1957 aufgenommene Verbindung mit den grossen Zentren des *Fernen Ostens* Karachi, Bombay, Calcutta, Bangkok, Hongkong, Manila und Tokio.

Um mit der stürmischen Entwicklung des Weltluftverkehrs Schritt zu halten, wurde es nötig, der Swissair und den die Schweiz anfliegenden ausländischen Fluggesellschaften *Flugplätze* zur Verfügung zu stellen, die den internationalen Normen entsprachen. Als erster der drei schweizerischen Grossflugplätze war nach Kriegsende derjenige von *Genf-Cointrin* bereit. Er wurde in den ersten Nachkriegsjahren für die Aufnahme von Langstreckenmaschinen ausgebaut. Die Eröffnung des erweiterten Flughafens Genf erfolgte am 22. Mai 1948. Kurz zuvor war auch der neuerbaute Flughafen *Zürich-Kloten* dem Verkehr übergeben worden. Um *Basel* den Anschluss an den modernen Luftverkehr zu ermöglichen, wurde schliesslich der auf den heutigen Stand ausgebaute Flughafen *Basel-Blotzheim* in Betrieb genommen. Noch ist das Ende der Entwicklung nicht abzusehen; eine intensive Planung ist am Werk, unserem Lande den Anschluss an das Zeitalter des Düsenflugzeuges zu sichern.

Neben den Ausbau des Flugnetzes und der Flughäfen tritt ein weiteres Element, das massgebend daran beteiligt ist, dem Luftverkehr der Gegenwart ein völlig verändertes Gesicht zu geben: die technische Entwicklung des *Flugzeuges* selber! Immer grössere und schnellere Maschinen mit gesteigerter Reichweite werden in den Dienst der Weltluftfahrt gestellt. Über den Flugzeugpark der Swissair soll an anderer Stelle noch ausführlicher berichtet werden, doch sei hier vorläufig erwähnt, dass die drei bestellten, 1960—61 zur Ablieferung gelangenden DC-8 Düsenverkehrsflugzeuge soviel zu leisten vermögen wie der gesamte übrige Maschinenpark von rund 30 Einheiten zusammen. Um sich ein Bild vom gegenwärtigen Stand unseres nationalen Luftverkehrsunternehmens machen zu können, sei darauf hingewiesen, dass das Leistungspotential der Swissair 1955 zwanzigmal so gross war wie 1946 und mehr als dreimal so gross wie 1950. Seither sind wieder anderthalb Jahre vergangen, die zeigten, dass der Anstieg des Luftverkehrs anhält.

DIE ORGANISATION DER SWISSAIR

Im Vergleich zu den grossen Luftverkehrsgesellschaften der Welt, vor allem denjenigen Nordamerikas, ist die *Swissair* ein Unternehmen von bescheidener Grösse. In unserem Lande zählt sie jedoch zu den bedeutendsten Unternehmungen, und es würden in der schweizerischen Wirtschaft empfindliche Störungen eintreten, müssten sich die 4500 Menschen, welche die Swissair beschäftigt, eines Tages nach einer andern Tätigkeit umsehen.

Der rechtlichen Form nach ist die Swissair eine gemischt-wirtschaftliche *Aktiengesellschaft* mit einem Grundkapital von 42 Millionen Franken. Rund 30 Prozent der Aktien sind im Besitz von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, die übrigen gehören privaten Schweizerbürgern und schweizerischen Firmen.

Die leitenden Organe der Gesellschaft sind die *Generalversammlung* der Aktionäre, der von ihr gewählte *Verwaltungs-*



rat und der *Ausschuss*, der vom Verwaltungsrat zur Überwachung und Besorgung der laufenden Geschäfte bezeichnet wird. Dem Delegierten des Verwaltungsrates, der gleichzeitig *Direktionspräsident* ist, sind die vier Departemente: *Finanzen* (Dep. I), *Verkehr und Verkauf* (Dep. II), *Operation* (Dep. III) und *Technik* (Dep. IV), ferner der *Planungsdienst*, (Dep. III) und *Technik* (Dep. IV), ferner der *Planungsdienst*, der *Zentrale Personaldienst*, das *Generalsekretariat* und endlich die *Direktion für die Westschweiz* direkt unterstellt.

Von den gegenwärtig rund 4500 Angestellten arbeiten ungefähr 1400 auf dem Flughafen Kloten, mehr als 100 in der Werft und den ihr angeschlossenen Werkstätten. In Zürich sind rund 6500 Personen beschäftigt, in Genf über 450, weitere 900 im Ausland auf den Vertretungen der Swissair, die sich auf 22 Länder in vier Kontinenten verteilen.

Ein buntes Bild ergeben die *Berufe*, die in der Swissair vertreten sind. Da findet sich neben dem *fliegenden Personal*, das Piloten, Navigatoren, Bordmechaniker, Stewards und Hostessen umfasst, das *technische Bodenpersonal*: Ingenieure, Techniker und Mechaniker aller Richtungen. Zum Verwaltungs- und Verkaufspersonal zählen Sekretärinnen, Stenodactylos, Buchhalter, Spezialisten des Reisefaches und der Verkaufswerbung. Das *Betriebspersonal*, das in der Bodenorganisation auf dem Flughafen tätig ist, rekrutiert sich vorwiegend aus kaufmännischen Angestellten, Personal aus Verkehrsbetrieben und Absolventen der Mittelschulen. Dass die Swissair ein junges Unternehmen ist, wirkt sich auch auf die Zusammensetzung des Personals aus, beträgt doch das Durchschnittsalter nicht mehr als 32 Jahre. Das Personal der Swissair ist von einem vorzüglichen Teamgeist erfüllt, denn neben der jugendlichen Spannkraft verbindet alle Mitarbeiter die gemeinsame Begeisterung für die Luftfahrt. Zwar ist ein Luftverkehrsunternehmen ein verhältnismässig unruhiger Betrieb, und wer auf einen regelmässigen, geruhsamen Bürobetrieb Wert legt, ist hier fehl am Platz. Der besondere Einsatz wird jedoch durch eine interessante und vielschichtige Arbeit belohnt, die etwas von der Atmosphäre der grossen Welt in sich trägt. Der sichtbare Ausdruck dieser Weltverbundenheit ist die Möglichkeit, bei Bewährung ins Ausland versetzt zu werden. Dass die Kenntnis fremder Sprachen von besonderer Wichtigkeit ist, ergibt sich als eine Selbstverständlichkeit.

DER FLUGHAFEN ZÜRICH-KLOTEN

Der in den Jahren 1946 bis 1952 mit einem Kostenaufwand von 112 Millionen Franken erbaute Flughafen Kloten liegt in einer rund 4 Kilometer langen und 3 Kilometer breiten Ebene zwischen den Dörfern Kloten und Rümlang, rund 10 Kilometer nordöstlich des Stadtzentrums von Zürich. Ursprünglich als Artilleriewaffenplatz benützt, war das aus Sand, Lehm, Torf und Seekreide bestehende Gelände nicht sonderlich geeignet für den Bau eines Flugplatzes, doch musste andererseits dafür wenig Kulturland beansprucht werden.

Neben den Hochbauten geben die *Pisten* dem Flugplatz das charakteristische Gepräge. Für Kloten wurde ein den topographischen und meteorologischen Gegebenheiten angepasstes System gewählt, das aus einer *Blindlandepiste* (2600 m), einer *Westpiste* (1900 m) und einer *Bisenpiste* (1535 m) besteht. Um den kommenden Düsenverkehrsflugzeugen das Starten und Landen zu ermöglichen, müssen die beiden Hauptpisten auf 3750 und 3000 Meter verlängert werden. Dagegen genügt die Tragfähigkeit der jetzigen Pisten, da sie Flugzeuge bis zu 135 Tonnen Gesamtgewicht aufnehmen können.

Da der Flughafen Kloten der Swissair als Hauptbasis dient, gehören zu den Hochbauten die etwas abseits gelegenen *Werftanlagen*, die wir in «Luftverkehr I» kennengelernt haben. Am verkehrstechnischen Schwerpunkt des Flugsteiges liegt das eigentliche *Flughafengebäude*, das nicht nur der Passagier- und Frachtabfertigung, der Stationsleitung und Flugsicherung dient, sondern bei schönem Wetter auch all den ungezählten Zuschauern einen lebendigen Kontakt mit dem Flugbetrieb ermöglicht. Wer noch im Eisenbahnzeit-

alter zu Hause ist, nimmt als selbstverständlich an, dass nicht nur die Schienen und das Rollmaterial der Bahn gehören, sondern auch die Bahnhöfe mit allen Einrichtungen. Beim Luftverkehr ist dies nicht so. Der nicht an Schienen gebundene Verkehr ermöglicht es einer Vielzahl von Gesellschaften, die gleichen Strecken zu fliegen. Der Flugplatz im engeren Sinn, d. h. die zu ihm gehörenden *Tiefbauten* wie Pisten, Rollwege und Abstellplätze (in der Fachsprache Tarmac genannt), ist darum in Kloten wie in Genf und Basel *Eigentum des Kantons*, der sie erstellt hat. Die *Hochbauten* dagegen werden von einer Aktiengesellschaft, der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich betrieben, in deren Aktienbesitz sich Stadt und Kanton mit Privaten teilen.

Der Kanton Zürich, dem diese Aufgabe durch Gesetz übertragen und in dessen Verwaltungsapparat er eingliedert ist, stellt seine vielfältigen Einrichtungen allen Luftverkehrsgesellschaften, aber auch Privatflugzeugen zur Verfügung. Es ist selbstverständlich, dass er für seine Dienste eine Entschädigung verlangt. Fast die Hälfte der Einnahmen aus dem Betrieb bestehen aus den Lande-, Beleuchtungs- und Abstellgebühren. Nun vermögen jedoch auf keinem Flugplatz mit internationalem Verkehr die Einnahmen die Ausgaben zu decken, wenn in diese die Verzinsung und Amortisation der investierten Kapitalien eingerechnet werden. Worin liegt nun die Rechtfertigung, dass die öffentliche Hand jedes Jahr einen Betrag von zwei bis drei Millionen für den Betrieb des Flughafens ausgibt, wenn die Amortisation der Anlagen eingerechnet wird? Das Beispiel des Flugplatzes Bern-Belpmoos zeigt, dass ohne den Bau moderner Flughäfen unser Land im Luftverkehr auf dem Stand von 1938 verblieben wäre. Natürlich ist es unmöglich, mit exakten Zahlen zu beweisen, wie die Millionen von Flugpassagieren, die jedes Jahr unser Land auf dem Luftwege erreichen, die Ertragsbilanz unserer Volkswirtschaft beeinflussen. Auf der andern Seite ist es aber ebenso sicher, dass ein Land, das sich vom Luftverkehr abschliesst, wirtschaftlich ins Hintertreffen gerät. Für unser Land ist der Luftverkehr in touristischer Hinsicht ebenso wichtig wie für den Export hochqualifizierter Güter.

DER FLUGHAFEN GENF

Im Gegensatz zum Zürcher Flughafen, der nach dem Zweiten Weltkrieg von Dübendorf nach Kloten verlegt werden musste, hat derjenige von Genf seinen ursprünglichen Standort zwischen den Dörfern Mevrin und Cointrin, etwa vier Kilometer im Nordosten der Stadt, bis zum heutigen Tag beibehalten. Günstig sind nicht nur die Nähe des Stadtzentrums, sondern auch die vorzüglichen topographischen und meteorologischen Bedingungen, liegt er doch auf einem Plateau, das etwas höher als seine Umgebung und damit völlig hindernisfrei ist. Die Anflugachse für Blindfluglandungen liegt grösstenteils über dem Genfersee. Die Bergketten, die das Rhonetal auf beiden Seiten begleiten, sind überall mehr als zehn Kilometer entfernt. Sie kanalisieren auch die Winde, die nur selten quer zum Tale wehen und dann so schwach, dass sie den Flugverkehr kaum beeinträchtigen. Diese konstanten Windverhältnisse erlauben es, mit nur einer Piste auszukommen, die von Nordosten nach Südwesten orientiert und dieses Frühjahr auf eine Länge von 2500 Metern ausgebaut wurde.

DER FLUGHAFEN BASEL-BLOTZHEIM

Der auf französischem Territorium gelegene Flugplatz Basels steht gegenwärtig an 21. Stelle unter den europäischen Flugplätzen. Die hohe Verkehrszunahme von 275 Prozent in den Jahren 1952 bis 1955 berechtigt indessen zu schönen Hoffnungen in bezug auf seine weitere Entwicklung. Schon heute kann gesagt werden, dass er aus dem europäischen Streckennetz kaum mehr wegzudenken wäre. Mit der vorsichtigen Schätzung, dass bis 1960 jährlich etwa 300000 Fluggäste abgefertigt werden, welche Zahl sich bis 1970 vermutlich verdoppeln wird, sind die Grundlagen für seinen weitem Ausbau gegeben.

Vgl. Europäisches und interkontinentales Streckennetz der Swissair; Entwicklung von Nutzlast und Reichweite der Swissair-Flugzeuge; Entwicklung der Reisegeschwindigkeit und der Produktionsleistung (graphische Beilagen)