

Einvernehmliche Haltung von ziviler und militärischer Luftfahrt

Autor(en): **Markwalder, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **176 (2010)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131259>

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.

Einvernehmliche Haltung von ziviler und militärischer Luftfahrt

Zum Abschluss des Jubiläumsjahres «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» fand an einem aus militärischer Sicht historischen Ort der Luftfahrt – in Dübendorf – der 4. Schweizerische Luftfahrtkongress von economiesuisse statt. Neben dem Rückblick auf aviatische Spitzenleistungen erfolgte aber auch ein kritischer Blick in die Zukunft – sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus politischer Sicht.

Alfred Markwalder,
Stellvertretender Chefredaktor ASMZ

1910 geht als historisch entscheidendes Jahr in die Geschichte der schweizerischen Aviatik ein, haben doch damals mutige Pioniere den Grundstein zur Luftfahrt in unserem Lande gelegt. Unter schwierigsten Bedingungen erfolgte der erste Motorflug im März 1910 auf dem St. Moritzersee und noch im gleichen Jahr gelangen die Genfersee-Überquerung und die erste Alpen-traversierung. Auch im Bereich der Militäraviatik erfolgten in den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts innovative Leistungen, indem im Jahre 1911 anlässlich einer

Manöverübung des ersten Armeekorps ein Fesselluftfahrzeug vom Boden abhob. Ein detaillierter Beschrieb der Geschichte der Flugzeugindustrie in der Schweiz findet sich in der Ausgabe 07/2010 der ASMZ.

Im zivilen Bereich wurden bald verschiedene Transportunternehmen gegründet, welche bereits im Jahre 1931 zur Swissair, der Schweizerischen Luftverkehrs AG, fusionierten.

Das Jubiläumsjahr 2010

Die hundertjährige Luftfahrttradition in der Schweiz hat zur grossen Begeisterung, erfreulicherweise vor allem bei der jugend-

lichen Schweizer Bevölkerung, für alles was mit dem Fliegen zu tun hat, beigetragen. Mehr als 30 Jubiläumsveranstaltungen fanden in allen Landesteilen statt und haben allen Sparten der Luftfahrt – vom Motorflug über den Segelflug und Ballonfahrten bis zum Modellflug – die Gelegenheit gegeben, sich einem interessierten Publikum zu präsentieren.

Eigentlicher Höhepunkt des Jubiläumsjahres «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» war zweifelsohne das grosse Flugmeeting am 24. Juli in Emmen. Das abwechslungs-

Emmen, 24. Juli 2010: Die Patrouille Suisse begleitet den Swiss Airbus 330.



reiche und äusserst eindruckliche Programm von historisch und aktuell eingesetzten Luftfahrzeugen aus der Schweizer Luftfahrt begeisterte mehrere zehntausend Besucher und fand dadurch in der Bevölkerung aber auch in den Medien grossen Widerhall.

Insbesondere der gemeinsame Überflug des Swiss Airbus A330 und der Patrouille Suisse zeigten das sehr gute Einvernehmen von ziviler und militärischer Aviatik auf höchstem Niveau.

Wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt

Es waren aber nicht nur die Pioniere der Luftfahrt, welche sich mit ihren wackeligen Kisten aus Draht, Stoff und Sperrholz in die Lüfte wagten, sondern auch Leute aus Politik und Wirtschaft, welche die Bedeutung dieses neuen Bereichs früh erkannten. Sicherlich beeindruckend ist die Tatsache, dass der Bundesrat bereits am 13. Februar 1945, also noch vor Kriegsende, eine Botschaft über den Ausbau der Zivilluftfahrt den Eidgenössischen Räten vorlegte. Bereits vier Monate später, am 22. Juni 1945, wurde diese verabschiedet und im Sommer 1946 erfolgte der Startschuss für den Bau des interkontinentalen Flughafens von Kloten und 1948 wurde der Flugbetrieb aufgenommen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung ist unverkennbar, der Luftverkehr ist zu einem entscheidenden Standortfaktor geworden. Weltweite Studien bestätigen, dass die Standortgunst eines Landes entscheidend von der guten Erreichbarkeit auf dem Luftweg beeinflusst wird. Weitsicht seitens Politik und Unternehmertum im Luftfahrt-



AEROSUISSE-Präsident Paul Kurrus (links) überreicht Claude Nicollier den AEROSUISSE Award. Bilder: economiesuisse

bereich haben dazu geführt, dass die Schweiz viele Nachteile eines Binnenlandes wettmachen konnte. Dass die vielen Vorteile ausgebauter Flughäfen auch Nachteile mit sich bringen, ist eine Tatsache, die sich nicht wegdiskutieren lässt. Vielerorts wird der Luftverkehr hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt der Umweltbelastung wahrgenommen, speziell wegen des Lärms. Diese Probleme sind ernst zu nehmen und Lösungen sind dringend gefragt.

Neben diesen Fragen ist auch dem Thema Sicherheit grösste Bedeutung beizumessen. Daniel Weder, CEO von Skyguide, hat am Kongress diese Aspekte hervor-

gehoben und dabei auch die enge und sehr erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe betont. Allerdings müssten die Anstrengungen der Europäischen Kommission zum Erreichen der «Single European Sky», dem einheitlichen Europäischen Luftraum, intensiv vorangetrieben werden. Zur Gewährleistung der Sicherheit ist aber auch die Aufgabe der Schweizer Luftwaffe zu erwähnen, welche für die Luftraumüberwachung zuständig ist. Um diese sicherzustellen, ist eine Ablösung der veralteten Tiger F-5 unabdingbar. Eine Lösung der Finanzierung ist zwingend und soll bis Ende 2011 gemeinsam durch VBS und EFD vorgelegt werden.

Politische Aspekte

In einem seiner letzten Auftritte als Verkehrsminister unterstrich Bundesrat Leuenberger die Forderung nach einem Ausbau der Bundeszuständigkeiten in der Flughafenpolitik. Es sei «unerträglich», dass in Fragen des Betriebes der Landesflughäfen die Kantone das Sagen hätten. Leuenberger forderte mehr Kompetenzen für den Bund, welche bis zu Mehrheitsbeteiligungen reichen könnten. Ein Verkehrswachstum sei zwingend, müsse aber mit der Forderung von Nachhaltigkeit verknüpft werden. Die beschlossene Erneuerung der Swiss-Flotte trage dazu bei. Schliesslich muss aus Sicht Leuenbergers der Name «Swiss» erhalten bleiben und den Kontakt mit dem Boden, das heisst auch Bevölkerung, Politik und Wirtschaft, sei nötig – deshalb verfügten Flugzeuge ja auch über ein Fahrwerk! ■

Ehrung für Claude Nicollier

Erstmals in der Geschichte der Luftfahrtkongresse wurde der AEROSUISSE Award an diesem Anlass verliehen. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus ehrte damit Claude Nicollier für seine vielfältige Tätigkeit in der Luft- und Raumfahrt mit Bezug zur Schweiz.

Der 1944 geborene Nicollier durchlief die fliegerische Vorschulung und wurde Pilot der Schweizer Luftwaffe, wo er als Hauptmann im Cockpit des Venom, des Hunter sowie des Tiger F-5 sass. Noch heute fliegt Nicollier den Hunter. In Genf studierte Nicollier Astrophysik und liess sich zum Linienpiloten ausbilden. Ab 1974 flog er bei Swissair die DC-9. Ab 1976 arbeitete

er als Wissenschaftler bei der Europäischen Weltraumorganisation ESA in Noordwijk, wo er sich als Raumfahrer bewarb und im Dezember 1977 für die erste ESA-Astronautengruppe ausgewählt wurde. Als Teil eines Kooperationsprogramms der ESA mit der NASA flog Nicollier mit vier verschiedenen Raumfähren vier Mal ins All. Vom 31. Juli bis 8. August 1992 umkreiste er an Bord des Space Shuttle Atlantis in acht Tagen 136-mal die Erde, wozu ihn der damalige Schweizer Bundesrat Adolf Ogi am 7. August mit seinem rasch zum Bonmot gewordenen «Freude herrscht, Monsieur Nicollier» gratulierte.