Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 51 (1958)
Heft: [2]: Schüler

Rubrik: Luftfracht : ein bedeutendes Tätigkeitsfeld der Swissair

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: 04.12.2025

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

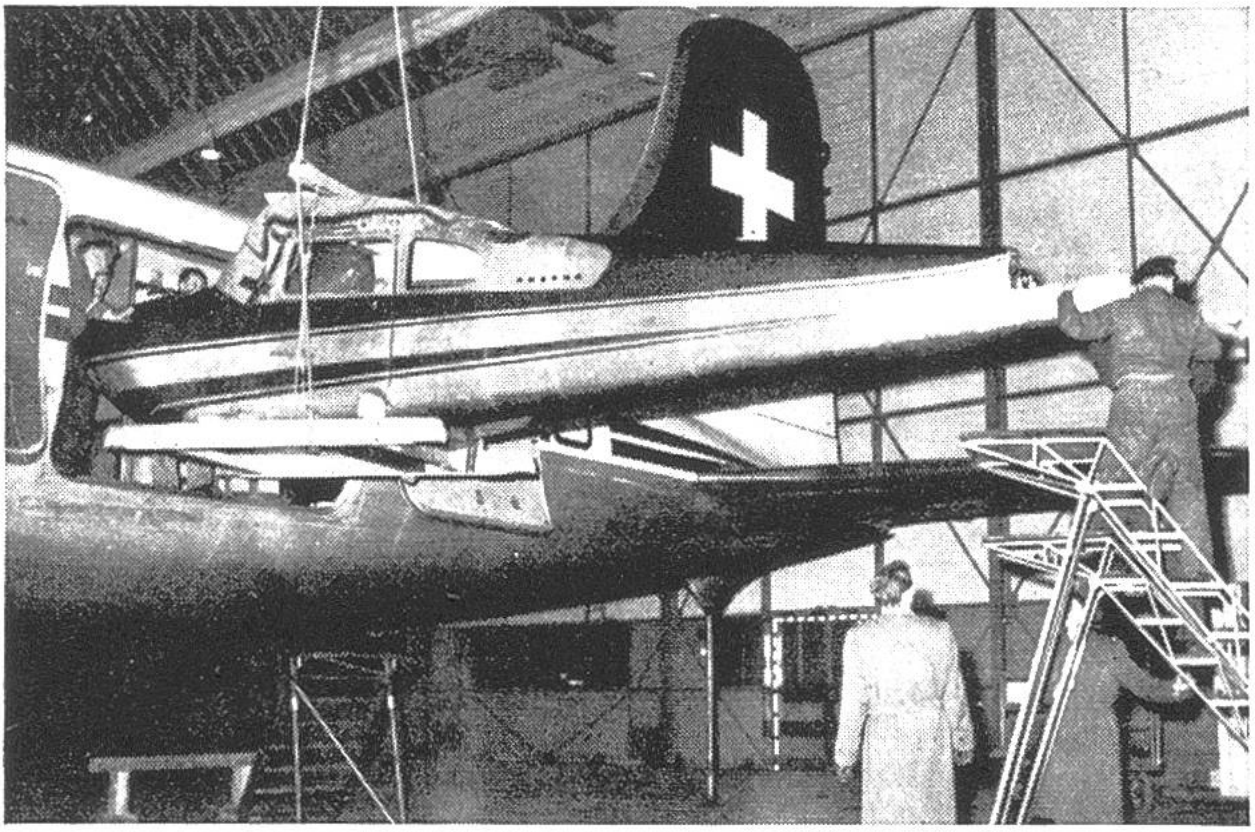
LUFTFRACHT – EIN BEDEUTENDES TÄTIGKEITSFELD DER SWISSAIR

Wenn wir von der Swissair und ihren Transportleistungen sprechen, denken wir allzuoft nur an jene Glücklichen, denen es vergönnt ist, mit den grossen Silbervögeln der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft in die Weite zu fliegen. Dieser Gedanke ist vielleicht deshalb naheliegend, weil wir uns – oberflächlicherweise – das Fliegen nur als etwas Schönes und Erstrebenswertes und nicht zugleich auch als etwas Nützliches ausmalen. In der Tat ist die Personenbeförderung im Flugzeug – in der Fachsprache der Passagierflugverkehr – der wichtigste Betriebszweig der Swissair. Mit ihr reisten allein im Jahre 1956 auf allen Teilstücken des Streckennetzes rund 744000 Personen; diese Zahl entspricht der gesamten Einwohnerschaft der drei grössten Schweizer Städte, Zürich, Basel und Genf.

Aber im gleichen Jahr machte die Frachtbeförderung durch die Luft ein Sechstel der gesamten Verkehrsleistungen (Beförderung von Personen und ihrem Gepäck, von Gütern und von Post) der Swissair aus. Dabei wurden über 10 Millionen Kilo Waren über sämtliche Strecken des Swissair-Liniennetzes spediert. Ein Güterwagen der Eisenbahn kann im Durchschnitt mit 10 Tonnen beladen werden; nun ist es nicht mehr schwer auszurechnen, was für einen stattlichen Güterzug die genannte Menge ergäbe!

Die Luftfracht besteht noch nicht so lange wie der Passagierflugverkehr. Das ist an sich weiter nicht erstaunlich: Bevor es in den zwanziger Jahren zu einem eigentlichen Passagierverkehr auf regelmässig beflogenen Strecken kam, war in der Schweiz das Fliegen zunächst einmal ein Vergnügen für reiche Leute. Erst als die technisch andauernd verbesserten Flugzeuge die Vorteile eines immer schneller und sicherer werdenden Transportmittels boten, vermochte sich der Luftverkehr durchzusetzen. Heute fliegen die wenigsten Leute um des blossen Vergnügens willen Tausende von Kilometern: Flugpassagiere sind entweder eilige Geschäftsleute oder Touristen, die sich durch einen raschen Flug den Aufenthalt an ihrem Ferienziel verlängern möchten.

Ähnlich verlief die Entwicklung bei der Luftfracht. Noch vor dem Krieg machte man sich den Geschwindigkeitsvorteil des Flug-

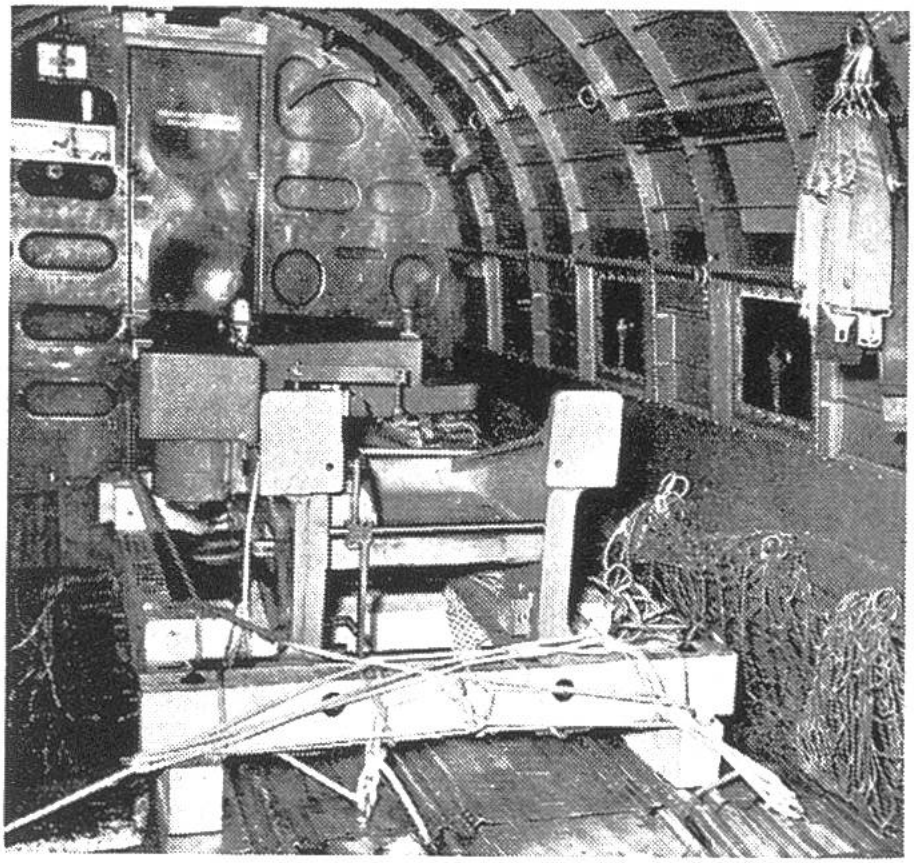


Diese ungewöhnliche Aufnahme zeigt ein Flugzeug als Flugzeugträger. Selbst Flugzeuge gehören zu den Luftfrachtgütern der Swissair. Wir sehen hier den Auslad einer von New York nach Zürich spedierten Cessna-Sportmaschine aus dem DC-4-Frachtflugzeug der Swissair.

zeuges bestenfalls für den Transport leicht verderblicher Ware – wie Blumen, Früchte, Fische – zunutze. Aber während des Krieges stellten die neuen Riesenflugzeuge ihre hervorragende Eignung auch für den Transport von schweren Gütern unter Beweis. Ganze Armeen samt ihren Ausrüstungen wurden auf dem Luftweg befördert.

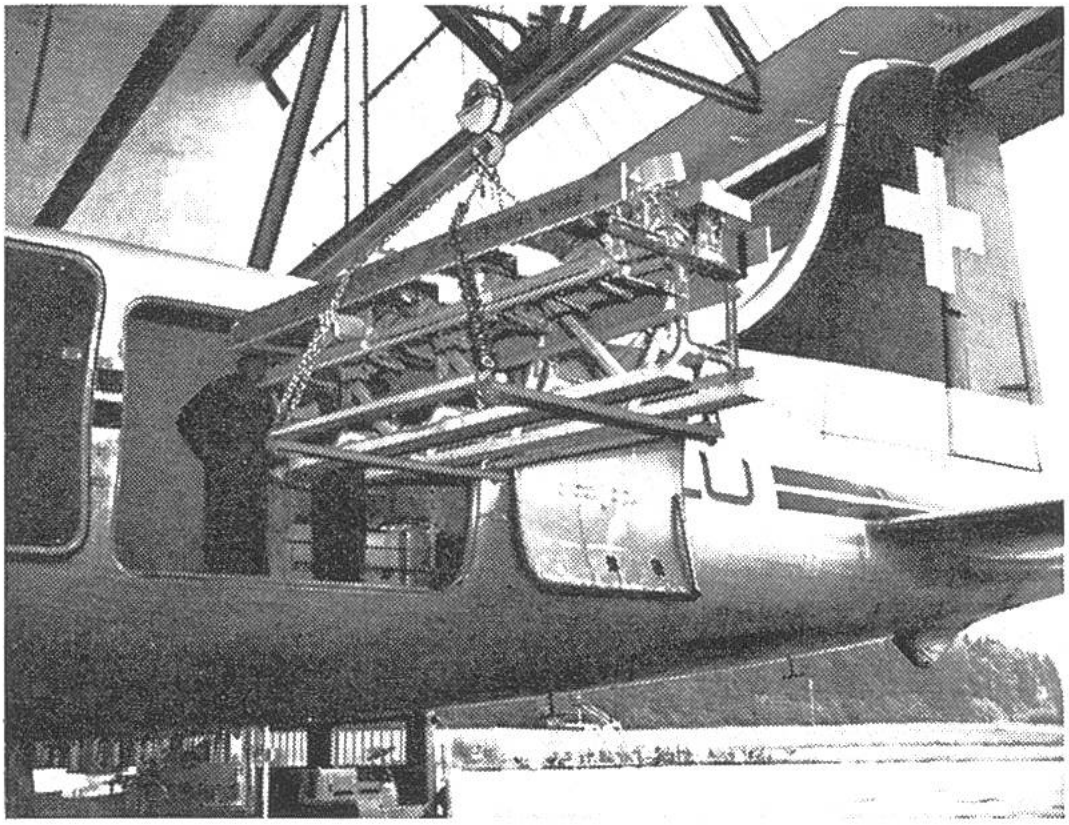
Seit dem Krieg hat der Frachtverkehr bei der Swissair gewaltig zugenommen: 1956 war ihre gesamte Leistung auf diesem Gebiet 42mal grösser als 10 Jahre vorher! Da muss uns die Frage nach den Vorzügen der Luftfracht interessieren, die offenbar für diese fast unglaubliche Steigerung verantwortlich sind.

Die Schnelligkeit ist zweifellos der direkte und augenfälligste Vorteil der Güterbeförderung im Flugzeug. Er kommt aber nicht nur leicht verderblichen Waren zugut. Ein Kaufmann weiss jede zeitliche Verkürzung des Transportweges zu schätzen, die ihm z.B. Lagerhaltungskosten ersparen hilft. Zudem kennt man im modernen Geschäftsleben die sogenannten Konventionalstrafen, eine



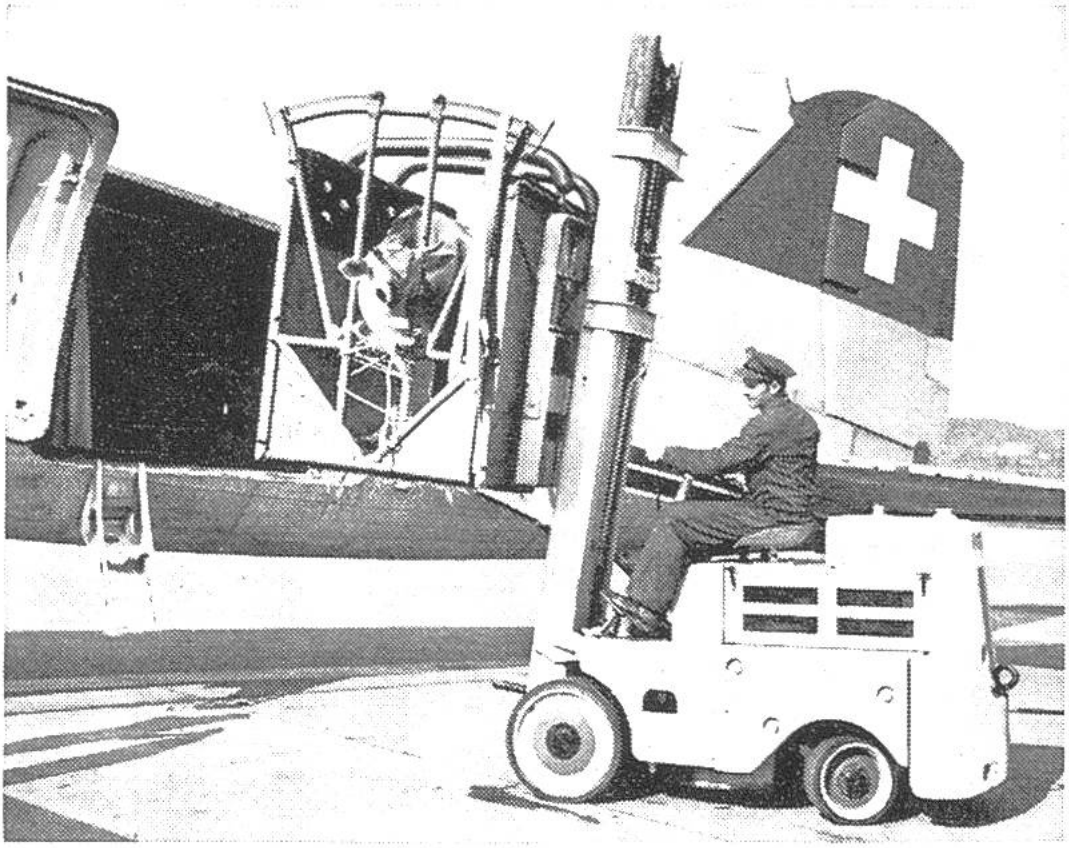
Eine anderthalb Tonnen schwere Maschine ruht auf einem einfachen Transportschemel im Innern des Dakota-Frachtflugzeuges HB-IRX der Swissair. Die Reise geht von Basel nach Amsterdam.

Art von vertraglich festgelegten Bussen, die ein Lieferant dann bezahlen muss, wenn er den vereinbarten Liefertermin nicht einhalten kann. Diese Geldstrafen erreichen oft Summen von beträchtlicher Höhe. Nehmen wir nun an, die Fabrikation einer zum Export nach Übersee bestimmten Maschine sei aus irgendwelchen Gründen verzögert und zwischen dem Fabrikanten und dem Abnehmer sei eine Konventionalstrafe von einigen tausend Franken festgelegt worden; wir können uns für diesen Fall leicht vorstellen, dass der Verkäufer den zeitlich kürzesten Transportweg – also den durch die Luft – wählt. Er wird dies selbst dann tun, wenn die Tarife für Luftfracht bedeutend höher zu sein scheinen als diejenigen für Schiff- und Bahnfracht. Solche oder ähnliche Kostenüberlegungen fördern auch andere Vorteile der Luftfracht zutage. Wählen wir noch einmal dasselbe Beispiel, nämlich die Verfrachtung einer Präzisionsmaschine nach Übersee. Sie müsste für den Bahn- und Schiffstransport in ihre Bestandteile zerlegt werden; diese bedürften einzeln einer sehr sorgfältigen, für den



Rund zwei Tonnen wiegt diese zum Export nach Grossbritannien bestimmte Textilmaschine. Im Hangar der Swissair in Kloten wird sie mittels eines Krans in das DC-4-Frachtflugzeug HB-ILU verladen, das sie in weniger als drei Stunden nach London bringen wird. Verpackung ist praktisch keine nötig.

Schiffsverkehr z. B. auch rostsicheren Verpackung. Solches Packmaterial ist teuer; dazu wird es zur Berechnung des Frachttarifs mitgewogen. Die Maschine müsste auf ihrer Reise überdies von einem Experten begleitet werden, der ihre richtige Montage am Bestimmungsort zu leiten hätte. Das Verladen der Maschine von der Bahn auf das Schiff und wieder auf die Bahn ist, abgesehen von der mehrere Tage dauernden Fahrt, sehr zeitraubend und erhöht die Beschädigungsgefahr. Die Luftfracht kennt alle diese kostspieligen Nachteile nicht. Das Frachtgut ist vor Erschütterungen oder Rostgefahr gefeit. Eine Verpackung – mit Ausnahme etwa eines Lattenverschlages – erübrigt sich. Zudem kommt eine Maschine für die Luftfracht in fertig montiertem Zustand zum Versand. Nicht genug damit: Kostbares Frachtgut wird in der Regel versichert. Je kürzer aber die Transportdauer ist, desto geringer werden die Versicherungsprämien. Wenn man nun alle diese Punkte in Betracht zieht, stellt sich wahrscheinlich heraus,



Tiere sind sehr oft Fluggäste der Swissair, zumindest auf ihren Frachtkursen. Dieses Zuchtrind – es stammt von der Insel Jersey im Ärmelkanal – flog mit der Swissair-Dakota HB-IRX von Amsterdam nach der Schweiz.

dass die Luftfracht nicht teurer ist als die Tarife für Bahn- und Schiffstransporte.

Alle Flugzeuge der Swissair verfügen über einen beträchtlichen Frachtraum. Ein DC-7C Seven Seas – so heissen die neuesten Langstreckenflugzeuge unserer schweizerischen Fluggesellschaft – mit 68 Passagieren und deren Gepäck von rund 1500 kg an Bord kann zwischen Zürich und New York noch rund 2000 kg Fracht und Post transportieren. Aber neben ihren Passagierflügen führt die Swissair auch reine Frachtkurse durch. Ihre beiden «Güterzüge der Luft» sind ein DC-4, mit dem sie wöchentlich ein- bis zweimal nach Nordamerika fliegt, sowie ein Dakota-Frachtflugzeug, das regelmässig auf einem Nachtkurs nach Amsterdam und zudem je nach Bedarf auf verschiedenen Strecken eingesetzt wird.

Für die Schweiz, deren Industrie mehr Güter produziert, als im Inland verbraucht werden können, ist die Luftfracht als wichtiges Instrument der Ausfuhrwirtschaft lebensnotwendig. Die stets ansteigenden Verkehrsziffern beweisen, dass diesem Betriebszweig der Swissair noch eine grosse Zukunft bevorsteht.