Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 60 (1967)
Heft: [1]: Schülerinnen

Artikel: Die Swissair und die "fünfte Schweiz"
Autor: Schneiter, U.H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-989770

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: 14.12.2025

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

Die Swissair und die «fünfte Schweiz»

«Die Schweiz muss sich mit einem ihrer Luftverkehrsunternehmen aktiv am internationalen Fluglinienetz beteiligen. Um ihre Interessen wahren zu können, muss die Schweiz in nicht allzu ferner Zukunft einen eigenen Flugdienst nach den Vereinigten Staaten besitzen. Der Bundesrat misst dieser Verbindung grosse Bedeutung zu und hat aus diesem Grunde am 3. August 1945 einen Luftverkehrsvertrag mit den Vereinigten Staaten unterzeichnet, der beiden Vertragspartnern das Recht einräumt, zwischen der Schweiz und den USA Flugdienste zu versehen. Für unseren Handel, unsere Industrie, unseren Fremdenverkehr, unsere Postverbindungen sollten wir zudem eine Linie nach Südamerika und nach dem Orient errichten. Nur das Flugzeug ermöglicht unserem Binnenland, direkt mit anderen Erdteilen in Verbindung zu kommen. Ohne unsere ersten Pflichten zu verletzen, können wir nicht auf diese Flugdienste verzichten. Eine Epoche geht zu Ende, eine neue beginnt!»

Im gleichen Jahr, da der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, umschrieb der damalige Bundesrat Enrico Celio mit diesen vorausblickenden Worten die künftigen Aufgaben der Swissair. Davon, wie sie ihrer Pflicht im Dienste der schweizerischen Volkswirtschaft nachkommt, war schon oft – auch im Pestalozzi-Kalender – die Rede.

Ausgangs der vierziger Jahre begann die Swissair, ihre ersten viermotorigen Flugzeuge – es waren 44plätzige DC-4 – über den Nordatlantik einzusetzen. In jener Zeit trug sich in Idlewild, wie der John F. Kennedy-Flughafen von New York damals hiess, die folgende wahre Anekdote zu: Etwa eine Stunde,

nachdem die DC-4 aus der Schweiz gelandet war und die Mechaniker ihre Kontrollarbeiten begonnen hatten, meldete sich bei ihnen ein stattlicher Mann, der in urchigem Berndeutsch seinen Namen nannte und darum bat, das Flugzeug besichtigen zu dürfen. Er wollte, so erklärte er, wieder einmal schweizerischen Boden betreten, habe er seine Heimat doch 45 Jahre lang nicht mehr gesehen. Als Zwanzigjähriger sei er nach Nordamerika ausgewandert; jetzt wohne er in der Nähe von New Berne im Staate Wisconsin. Er sei eigens nach New York gereist, um ein Flugzeug in den vertrauten Landesfarben zu sehen. Gewichtigen Schrittes durchmass er sodann mehrmals die Kabine, um endlich gerührt zu erklären, da es nun möglich sei, innert 24 Stunden nach der Schweiz zu fliegen, so werde er sich schon nächstes Jahr eine solche Reise leisten. Und richtig: im Juni 1950 traf er in Genf ein, begab sich ins Emmental, wo er Angehörige besuchte, und stellte vor dem Rückflug nach der Neuen Welt fest: «Ohne die Swissair hätte ich mein Heimatdorf und meine Verwandten wohl nie mehr gesehen ...»

Diese kleine Geschichte weist auf eine nicht zu unterschätzende Nebenrolle hin, die der Swissair ebenfalls zugedacht ist: Für zahlreiche unserer Landsleute in der Fremde ist sie zu einem ganz reellen Bindeglied zur alten Heimat geworden, dessen Wert und Beliebtheit mit der Entfernung von aller europäischen Zivilisation gewaltig wächst. Viele Amerikaschweizer haben sich gut an die häufigen Swissair-Verbindungen nach ihrem angestammten Vaterland gewöhnt. Und heutzutage sind die Eidgenossen, die bereits in den USA weilten, kaum mehr viel seltener als vor dem Krieg etwa noch die Englandfahrer. Aber genau so, wie unserm Emmentaler aus Wisconsin, erging es vielen andern Bürgern der «fünften Schweiz» in anderen Kontinenten: so in Brasilien, wohin die Swissair 1954 ihre erste Linie eröffnete, im Fernen Osten, wo sie 1957 Fuss fasste, und im Westen des Schwarzen Erdteils, wo ihre Flugzeuge neben Dakar in Senegal, dem Zwischenlandeplatz auf der Südatlantik-

Einen Schweizerkäse für den 1. August rollt der Swissair-Regionalvertreter für den Fernen Osten, Zacharias Kälin, vom Flugzeug zu seinen «glustig» wartenden Landsleuten. Der Zöllner findet kaum Zeit, seinen Stempel anzubringen!

route, seit 1962 auch Ghana und Nigeria sowie seit 1965 Liberia und die Elfenbeinküste regelmässig bedienen.
Nach allen diesen Gebieten setzt die Swissair die derzeit schnellsten Verkehrsflugzeuge der Welt, die Coronados CV-990-A, ein. Keiner der Bestimmungsorte ist weiter als zwanzig Stunden reiner Flugzeit von der Schweiz entfernt. Was das für einen Schweizer, der so abgelegen lebt, heissen will, geht vielleicht am ehesten aus dem folgenden Zeitvergleich hervor, dem wir keineswegs die längste Strecke zu Grunde legen wollen: Von Abidjan, der Hauptstadt der Elfenbeinküste, dauert der Flug mit der Swissair-Coronado nach Zürich keine sieben Stunden. Die Schiffsreise von Abidjan nach Bordeaux nimmt dagegen elf Tage in Anspruch, der schnellste Zug Frankreichs durcheilt die Strecke Bordeaux–Paris in fünf Stunden, und mit dem Trans-Europ-Express ist man bis Zürich immer noch während sechs Stunden unterwegs.
Aber selbst als die Propellerflugzeuge noch zweimal soviel Zeit brauchten wie die heutigen Jets, bedeutete ihre Ankunft für manche Auslandschweizer ein wahrgewordenes Wunder. Man muss selber in der Fremde geweilt und dem bunten Treiben auf einem grossen Flughafen beigewohnt haben, um ihnen nachfühlen zu können. Schon von weither leuchtet das Schweizerkreuz am Heck des Swissair-Flugzeuges und lässt einem das Herz höher schlagen. Was wunder, wenn Kinder von Schweizersiedlern mit Papierfähnlein in unsern Landesfarben zu Aberdutzenden das Flugfeld von Manila auf den Philippinen umsäumten, als dort im Frühjahr 1957 zum ersten Male eine DC-6B der Swissair landete. Aus dem ganzen weiten Inselland waren sie herbeigeströmt und hatten zum Teil ganze Tagereisen nicht gescheut, um das grosse Ereignis gebührend zu feiern. Ähnliche Ehren wurden den Swissair-Flugzeugen zuteil, die sich 1957 bis Buenos Aires in Argentinien und 1962 sogar über die Anden nach Santiago de Chile vorwagten.
Lassen wir die Swissair-Vertreter in Südamerika, im Fernen

Christbäume für Südamerikaschweizer werden im winterlichen Flughafen von Kloten verladen. Auf der südlichen Hemisphäre werden sie mitten im Hochsommer weihnachtliche Stimmung nach Schweizerart verbreiten.

Osten und in Westafrika von ihren Erfahrungen mit Auslandschweizern berichten: Von André Clemmer, dem heutigen Chef der Swissair-Vertretung für Süd- und Mittelamerika in Buenos Aires, erfuhren wir, dass in den 18 Ländern, die er und seine Mitarbeiter betreuen, gegen 14000 Schweizer und über 13000 Personen mit Doppelbürgerrecht – also Südamerikaschweizer – wohnen. Von diesen 18 bedient die Swissair vorläufig zwar nur vier Länder, unterhält aber eigene Vertretungen in acht verschiedenen Staaten, wo sie rund 120 Personen beschäftigt.
Der Sitz der Swissair-Vertretung für den Fernen Osten befindet sich in Hongkong. Von hier aus nimmt Zacharias Kälin die

Interessen der Swissair in 22 Ländern und etlichen Inseln des Stillen Ozeans wahr. In seinem «Reich» sind schätzungsweise 8000 Schweizer ansässig, davon allein 5000 in Australien und Neuseeland, also ausgerechnet dort, wo bis jetzt noch keine Linie der schweizerischen Fluggesellschaft hinführt. Ihre Routen von der Schweiz nach Japan berühren sieben aussereuropäische Länder, in denen die Schweiz und ihre Leistungen nicht zuletzt dank der Präsenz der Swissair bekannt geworden sind. In Westafrika gehören rund 20 Länder in den Aufgabenkreis der Swissair-Regionalvertretung, die in Lagos, im Staat Nigeria, residiert und von August Weber geleitet wird. In diesem Verkehrsgebiet leben insgesamt etwa 2200 Schweizer- und 600 Doppelbürger. Gambia ist am dünnsten von Eidgenossen besiedelt; im ganzen wurden dort ihrer zwei und dazu vier Doppelbürger gezählt. Am meisten Schweizer sind in Ghana und Nigeria ansässig. Es reicht in beiden Ländern allerdings nicht zu einem vollen Tausend – und das in einem Gebiet, das 26mal grösser ist als unser Land.

Für alle diese Miteidgenossen ist die alte Heimat in den letzten Jahren ganz unwahrscheinlich nahe gerückt. Die Swissair hält mit ihnen freundnachbarliche Beziehungen aufrecht. So ertönen am 1. August in Japan Alphornklänge, und am Rande des afrikanischen Dschungels werden frisch aus der Schweiz hergeflogene Schüblinge verzehrt. In Südamerika, wo unser Nationalfeiertag mitten in den Winter fällt, wird dem einen oder andern Heimwehschweizer ein von seinem Club offeriertes Fondue wohlschmecken; wie einfach ist es zuzubereiten, seit die richtige Käsemischung und der geeignete Wein per Swissair herangeflogen werden können! Weihnachten ist für den Europäer in exotischen Breiten ebenfalls eine rechte Heimwehzeit. Erst jetzt erklingen die alten Lieder wieder froh und von Herzen, da an einem aus der Schweiz im Flugzeug importierten, harzduftenden Tannenbaum die Lichtlein in die Tropennacht strahlen.

U. H. Schneiter