

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 72 (1979)

Artikel: Ein Koffer geht auf Reisen
Autor: Kummer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987266>

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: 04.04.2026

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

Ein Koffer geht auf Reisen

Zürich-Kloten – Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs

Zürich-Kloten ist eine wichtige Drehscheibe im internationalen Luftverkehr. Rund 40 Linien- und 75 Charterfluggesellschaften fliegen den Flughafen an. Regelmässig bietet Kloten nach 123 Städten auf fünf Kontinenten Flugverbindungen an. Mehr als 7 Millionen Passagiere aus allen Windrichtungen passieren jährlich den Flughafen und profitieren auch von den raschen Anschlussmöglichkeiten in ferne Länder.

Leute, die fliegen, geben ihr Gepäck auf

Die meisten der Flugpassagiere sind mit Gepäckstücken unterwegs. Beim Fliegen dürfen Koffer, grössere Tragtaschen, Pakete und Säcke aus Platzgründen nicht in die Flugzeugkabine mitgenommen werden, sie müssen vor dem Flug an einem sogenannten Check-in-Schalter abgegeben werden. Die Gepäckstücke werden gewogen und im Flugschein des Passagiers eingetragen, darauf erhält der Fluggast eine Kontrollnummer seines Gepäckstückes zur Auslösung und Kontrolle an seinem Bestimmungsflughafen. Der Flughafen Kloten bietet den Passagieren zwei in wenigen anderen Flughäfen ge-



Der Koffer beginnt seine Reise am Check-in in der Abflughalle. Hier wird er gewogen und etikettiert. Hat der Passagier sein Gepäck aufgegeben, wird es auf Fließbändern der Sortieranlage zugeführt.



Bei der Kodierstelle werden die Flugnummern jedes Gepäckstückes in den Computer eingegeben.

botene Vorteile: Das Gepäck für einen Flug des laufenden Tages kann an jedem beliebigen Schalter des entsprechenden Terminals aufgegeben werden. (Wer nach Osteuropa, Deutschland oder Israel fliegt, hat den Check-in im Terminal A durchzuführen, ebenso alle Charterpassagiere. Die übrigen Fluggäste benützen zur Abfertigung den Terminal B.) Ferner ist es möglich, das Gepäck für den Flug bereits am Morgen aufzugeben, auch wenn die Maschine erst am Abend fliegt.

Der Weg vom Check-in zum Flugzeug

Verfolgen wir das Gepäck eines

Fluggastes, der mit dem täglichen Mittagskurs SR 100 nach New York fliegt. Seine beiden Koffer, zusammen, wie die elektronische Waage anzeigt, 19 kg schwer, werden eben mit den entsprechenden Etiketten gekennzeichnet. Darauf ist die Flugnummer und der Bestimmungsort New York eingetragen. Kurz darauf verschwinden sie über ein Sammelband in den unterirdischen Bereich des Flughafens, in die Gepäcksortierung. Natürlich ist dafür gesorgt, dass auf diesem Transportband keine Stauungen entstehen. Fotozellen steuern die Gepäckstücke in entsprechenden Abständen, so dass die Anlage

den Anfall auch wirklich verdauen kann. Unsere Passagiere brauchen auch keine Bedenken zu haben, wenn sie ihre Ski oder einen meterlangen Teddybären für ihre Tochter mit nach Hause nehmen. Ein spezielles, kurvenloses Band führt sperriges Gut schonungsvoll ans richtige Ziel.

Jetzt wollen wir sehen, was mit unserem Gepäck in den Eingeweiden des Zürcher Flughafens geschieht. Am Ende der zwei Transportbänder treffen wir acht wichtige Männer: Sie sorgen an ihren Eingabegeräten dafür, dass ihr richtig angeschriebenes Gepäck an den richtigen Ort gelangt. SR 100 ist auf den Etiketten vermerkt. Also wird die Zahl 100 getippt, und schon führt das Band unser Gepäck vollautomatisch zur Boxe 8, wo die Container für den New-York-Flug bereitstehen. Was geschieht, wenn zwei Fluggesellschaften die gleichen Flugnummern verwenden? Das kommt in der Praxis täglich vor, und der Steuercomputer der Gepäcksortierungsanlage weiss entsprechend Bescheid. Tippen wir 100, und es bestehen zwei Kurse 100, fertigt die Maschine das Gepäck nicht weiter ab. Sie fordert den Mann am Eingabegerät auf, mit einem zusätzlichen Code zu zeigen, welchen von den beiden Kursen 100 er meint. So einfach ist das.

Natürlich muss auch alles Transfergepäck über diese Anlage laufen. Wer in Zürich umsteigt, möchte sich gern um nichts kümmern. Er erwartet, an seinem Zielort seine Koffer wieder vorzufinden, als hätte er nie das Flugzeug gewechselt. Vom ankommenden Flugzeug gelangt das Gepäck in die Gepäcksortierungshalle, und das Transfertgut wird behandelt, als wäre es eben an einem Check-in-Schalter aufgegeben worden.

Das alles geht zügig voran. Unsere zwei Maschinen können in



Aus der Boxe wird das Gepäck von Hand in Container für Grossraumflugzeuge oder auf Wagen geladen.

der Stunde 7200 Gepäckstücke behandeln, das heisst sie können in jeder halben Sekunde einen Koffer, eine Tasche, einen Teddybären, einen Matrosensack, einen Überseekoffer, eine Hut-schachtel oder was auch immer am Check-in aufgegeben wird, ganz und sorgfältig dahin leiten, wo unsere Passagiere es wünschen.

Sehen wir nun, wo unsere Koffer nach New York geblieben sind. Hier ist einer: die Kipplamellen des Förderbands haben ihn automatisch in die Boxe 8 gekippt. Der verantwortliche Gepäckarbeiter kontrolliert vor dem Verladen in den Container eben noch einmal die Etiketle. Sie stimmt: SR 100, der Swissairkurs nach New York.

Solche Container, gefüllt mit dem Passagiergepäck, haben nicht in allen Flugzeugen Platz. Vorderhand passen diese Riesendinger bei der Swissair nur in DC-10 und Boeing-747, den Jumbo Jet. Alle andern Typen werden immer noch mit dem Förderband, Stück um Stück, gefüllt. Deshalb finden wir auch verschiedene Boxen-Typen: für Container oder für die Gepäckanhänger. Ein vollautomatisches, raffiniertes System sorgt dafür, dass niemand die schweren Gepäckcontainer hin und her manövrieren braucht. Ganz von selbst kommen sie aus



Dank einem leistungsfähigen Ver-ladesystem mit Hebebühnen ist es möglich, diese DC-10 in kurzer Zeit mit den gefüllten Gepäckcontainern zu beladen.

dem Containerlager über eine Bahn an ihren Ladeplatz. Inzwischen leuchtet ein rotes Licht auf: Das heisst, dass dieser Flug nun abgeschlossen wird. Sofort muss der Gepäckarbeiter die restlichen Stücke in der Boxe noch im bereitstehenden Container unterbringen. Jetzt brennt eine grüne Lampe. Der Gepäckarbeiter hat sie eingeschaltet, um zu signalisieren, dass seine Arbeit abge-



Ein Blick in die 11,5 Millionen Franken teure Sortieranlage im Bauch des Flughafens Zürich-Kloten.

schlossen sei. Der Container ist zum Abtransport bereit, er kann von einem Fahrer mit seinem Zugwagen abgeholt werden. Vor dem Abtransport zum Flugzeug wird der Container gewogen. Zur Beladung des Flugzeuges muss das genaue Gewicht der verschiedenen Container bekannt sein.

Eine solche Anlage kommt natürlich nicht ohne eine präzise Steuerung aus. Erstaunlich ist, dass für die Steuerung der ganzen Maschinerie nur eine Frau oder ein Mann notwendig ist. Wir haben aber einen richtigen, präzisen und nie ermüdenden Helfer,

den Computer. Der Elektronenrechner wird jeden Tag mit einem Tageseinsatz gefüttert, eben zum Beispiel den gleichen Flugnummern, die an den Kodierstationen durch einen Zusatzcode unterschieden werden müssen. Und das wichtigste: Hier muss man alle Unregelmässigkeiten einspeisen, wie sie sich im komplizierten Räderwerk eines interkontinentalen Flughafens nun einmal ergeben können. Hier haben wir schon eine: Ein Flugzeug hat eine grössere Verspätung erlitten. Natürlich hat das auch für unsere Gepäckabfertigung Konsequenzen, denn die Abschlusszeiten für

die Gepäckannahme, der Transport und die Beladung verschieben sich entsprechend. Ein Flughafen muss immer funktionieren. Eine Gepäcksortieranlage, die nicht läuft, darf es nicht geben. In der Überwachungsstation wird dafür gesorgt, dass eine Ausweichanlage, die für den Pannenfal vorgesehen ist, unverzüglich zum Laufen kommt.

Gesucht wird ...

Herr Oberholzer kommt aus Südamerika in Kloten an und wartet auf seine Koffer. Alle Passagiere, die auf demselben Flug wie er

waren, haben bereits mit ihrem Gepäck die Zollhalle verlassen. Einer seiner Koffer aber fehlt. Aufgeregt begibt sich Herr Oberholzer ins Swissair-Fundbüro und meldet seinen Verlust. Nach seinen Beschreibungen des Koffers und den Angaben auf seinem Flugschein wird von einer Angestellten des Fundbüros ein Rapport über den vermissten Gegenstand erstellt. Nach Zurücklassung seiner Adresse und Telefonnummer verlässt der Passagier verärgert den Flughafen. Er hat sich den Abschluss seiner Ferien anders vorgestellt. Nach seiner Vermisstanzeige im Fundbüro wird sofort per Telex eine Suchaktion nach dem verschwundenen Koffer gestartet. Vom Fundbüro Zürich werden jährlich rund 11 000 Vermisstmeldungen verschickt.

Am nächsten Tag bekommt Herr Oberholzer die Mitteilung: der Koffer ist in Zürich angekommen. Wie der Koffer unseres Passagiers aus Südamerika können viele Gegenstände auf diese Art gefunden und den Fluggästen wieder übergeben werden. Alle Fluggesellschaften sind bestrebt, die Fehlleitungen des Gepäcks so niedrig wie möglich zu halten. Der Passagier in New York und sein Gepäck in Bombay, diesen Alptraum wollen wir unseren Fluggästen ersparen.

Hans Kummer

Herr Oberholzer beschreibt seinen vermissten Koffer im Fundbüro. Von dort werden jährlich rund 11 000 Vermisstanzeigen per Telex durchgegeben.