

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 25 (1949-1950)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Blick auf die Schweiz  
**Autor:** Dürrenmatt, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1069073>

### **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:** 02.04.2026

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

DER MONAT  
*BLICK AUF*  *DIE SCHWEIZ*

Peter Dürrenmatt

LUFTFAHRTSSORGEN

Zu den schweizerischen Eisenbahnsorgen gesellen sich neuerdings auch *Luftfahrtssorgen*. Die nationale schweizerische Luftverkehrsgesellschaft «Swissair» hat im vergangenen Jahr ein Defizit von fünf Millionen Franken erlitten. Ihr neugewählter Präsident soll deshalb unschlüssig geworden sein, ob er die Wahl noch annehmen könne, von überall her ruft man nach Reorganisation, und das Personal der Gesellschaft hat in einer großen Kundgebung bereits dargetan, es spüre keine Lust, das erste Opfer der Notlage zu werden.

Die «Swissair» gilt nicht als Staatsbetrieb, da Bund und Kantone nicht ganz die Hälfte der Aktien besitzen. Sie wird ungefähr mit gleichem Recht oder Unrecht ein «privates Unternehmen» genannt wie die sogenannten «Privatbahnen», die tatsächlich der öffentlichen Hand gehören. Es ist notwendig, das gleich vorweg zu betonen, weil unter den verschiedenen Reorganisationsvorschlägen sicher auch einer kommen wird, der meint, die «Swissair» müsse verstaatlicht werden. Es kann sich höchstens noch um den stärkern Einfluß der Zentralgewalt handeln, und der wiederum wird davon abhängen, ob der Bund verpflichtet werden soll, das jetzige Defizit der «Swissair» zu übernehmen. Damit wird aber das Problem erst recht zu einem, das allgemein interessiert.

Als die «Swissair» in der heutigen Form im Jahr 1946 gegründet worden ist, sah sich die schweizerische Luftfahrt einer einmaligen Chance gegenüber: sie konnte mit intakter Organisation und mit vorzüglichem Personal auf der Linie des Weltluftverkehrs auftreten, während die ausländischen Gesell-

schaften noch von den Kriegsfolgen gedrückt waren. Der schweizerische Luftverkehr nahm einen raschen Aufschwung. Gleich rasch erholten sich aber auch die großen internationalen Gesellschaften. Und nun kamen deren Möglichkeiten zur Geltung, gegen die wir Schweizer nicht aufzukommen vermochten: die andern fabrizierten ununterbrochen neue und bessere Flugmaschinen, und sie konnten diese aus eigenen, billigen Benzinquellen versorgen. Die Flugpreise der ausländischen Gesellschaften sanken — die der «Swissair» blieben oben. Passagiere und Stückgüter wandten sich von ihr ab. Das Defizit war da.

Folglich wird sich bei der Diskussion, wie die «Swissair» künftig geführt werden soll, die Frage nicht umgehen lassen, ob wir versuchen sollen, mit großen Bundessubventionen den Konkurrenzkampf gegen die internationalen Gesellschaften zu führen, oder ob das schweizerische Luftverkehrsprogramm vielleicht nicht doch unsern bescheidenen Möglichkeiten angepaßt werden müsse. Man wird zu prüfen haben, wie weit bestimmte Pflichten die Rendite der «Swissair» beeinträchtigen (z. B. jene, daß ihre Piloten jedes Jahr viele Wochen Militärdienst leisten müssen) und ob die Bundeshilfe nicht eventuell darin bestehen könnte, daß der Bund, der an einem guten Pilotenkorps interessiert ist, die Flieger der «Swissair» in seine Dienste nähme. Endlich wird man *einen* Grundsatz nicht vergessen dürfen: daß es nämlich im Interesse der Schweiz liegt, mit allen Mitteln den fremden Verkehr nach der Schweiz zu lenken, nicht aber von unsern Grenzen abzuschrecken!