Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 33 (1957-1958)
Heft: 8

Artikel: Blick auf die Schweiz
Autor: Stickelberger, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1073520

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: 13.12.2025

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

BLICK AUF DIE SCHWEIZ

Rudolf Stickelberger

CHRONISCHER PILOTENMANGEL

Die Swissair wächst und gedeiht. In ihrem letzten Berichte konnte sie mit imponierenden Zahlen aufwarten: das Jahr 1957 brachte ihr eine Zunahme von mehr als 2000 Flügen, von 7 Millionen Flugkilometer und von 13 000 Flugstunden. Mit ihrem täglichen Dienst nach New York und ihren Linien nach Südamerika und nach Japan befliegt unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft ein Netz, welches ihr noch vor zehn Jahren nicht einmal die Optimisten zu prophezeihen wagten. Besseres Gehör fanden damals jedoch die Pessimisten, welche der Swissair die Flügel beschneiden und sie in den innereuropäischen Raum bannen wollten. Glücklicherweise gelang es weitsichtigen Persönlichkeiten, die rechten Wege für den Weltverkehr zu finden. Den Warnungen der Übervorsichtigen zum Trotz wurden rechtzeitig transatlantische Apparate bestellt, die sich inzwischen glänzend bewährt haben.

Der Flugzeugpark der Swissair ist also in Ordnung; es fehlen jedoch die nötigen Flieger. Während zum Beispiel in den Niederlanden unmittelbar nach der Befreiung 1945 schon eifrig für fliegerischen Nachwuchs geworben wurde, warnten bei uns damals und auch noch später «Sachverständige» vor «unverantwortlichem Leichtsinn». Mehr als 200 Piloten, behaupteten sie, brauche die Schweiz bestimmt nie. Dabei werden schon für die allernächste Zukunft 300 benötigt!

Es versteht sich, daß man Flugkapitäne nicht einfach bei Bedarf aus dem Boden stampfen kann. Denn die Ausbildung eines perfekten Zivilfliegers dauert einige Jahre und kostet viel. Für die Weiterschulung eines Militärpiloten wendet die Swissair 46 000, für die eines Aspiranten ohne fliegerische Vorkenntnisse 81 000 Franken auf.

Eine typisch schweizerische Schwierigkeit bringt auch für die Swissair unsere allgemeine Wehrpflicht mit sich. Unsere besten Zivil-Piloten sind nämlich zugleich Militärflieger, und das für militärische Übungsflüge günstige Sommerwetter fällt jeweils mit der Hochsaison im Flugtourismus zusammen. Die Swissair mußte schon aus diesem Grunde militärdienstfreie Ausländer in ihren Dienst stellen. Zur Zeit sind etwa ein Viertel ihrer Flugkapitäne Nicht-Schweizer, und die Hälfte von ihnen wird allein dazu benötigt, militärdiensttuende Schweizer Kollegen zu ersetzen.

Die stärkste Sorge der Swissair ist daher die Bildung eines guten Fliegernachwuchses auf eigenem Boden. Vor drei Jahren hat sie es mit Inseraten versucht, in denen jedermann, der sich zur Fliegerei hingezogen fühlte, sich zu einer Eignungsprüfung melden konnte. Der Erfolg war zwar kein Fiasko, wie da und dort behauptet wurde; aber der Aufwand stand doch in keinem Verhältnis zum Erfolg. Außerdem scheint sich eine gar zu ausgeklügelte psychologische Testerei hier wie an andern Orten nicht nach Wunsch bewährt zu haben. Was wieder einmal beweist, daß sich der Mensch glücklicherweise also doch von einem Rohprodukt unterscheidet und nicht einfach «zwecks Auswertung» durch eine entsprechende Apparatur gelassen werden kann.

So beschränkt die Swissair sich gegenwärtig darauf, unter Studenten und Technikern zu werben. Für deren Ausbildung hofft sie auf baldige Bundeshilfe. Bereits ist eine Vorlage ausgearbeitet, die in einer der nächsten Sessionen der Bundesversammlung unterbreitet wird. Mit zwei bis drei Millionen Franken jährlich wäre nicht nur der Nachwuchs unserer Zivilfliegerei gesichert, sondern einer der wichtigsten und verantwortungsreichsten und nebenbei auch bestbezahlten Berufe bliebe in erster Linie besonders fähigen Schweizern vorbehalten.

BP Super

s ist ein anz anderes ahren eit BP Super!

Welch ein Gefühl der Sicherheit! In jeder Situation, bei jeder Drehzahl reagiert der Motor auf den leisesten Pedaldruck ... ohne Klopfen, ohne Rupfen ... mit einer Souplesse ohnegleichen entfaltet er sofort seine volle Kraft.

Weitere Vorzüge von BP Super sind: Weniger Bleirückstände im Verbrennungsraum, längere Lebensdauer der Kerzen, äusserste Schonung der Kolbenringe, der Lager und der Ventile.

BP Super ist zwar etwas teurer als Normalbenzin, dafür

BP