



AKTENEXEMPLAR

GEHEIM

0443.22 v. 56

Der schweizerische Luftverkehr im Kriege

1. Im vergangenen Januar wurde unter der Leitung des Generalstabschefs in Bern eine Landesverteidigungsübung abgehalten, an der auch die zivilen Departemente und die Leiter der kriegswirtschaftlichen Organisationen teilnahmen. Ich bin Herrn Oberstkorpskommandant de Montmollin sehr dankbar, dass er auch die Sektion Lufttransporte des Kriegstransportamtes und die Swissair zu dieser ausserordentlich interessanten und aufschlussreichen Uebung beizog. Es haben sich daraus für die Vorbereitung eines kriegswirtschaftlichen Einsatzes der schweizerischen Zivilluftflotte einzelne neue Gesichtspunkte ergeben, aus denen nunmehr die nötigen Folgerungen gezogen werden müssen. Vor allem aber sind gewisse Grundprobleme, deren Lösung bisher auf Schwierigkeiten gestossen war, einmal mehr in ihrer vollen Tragweite sichtbar geworden.

2. Durch den bisher erfolgreichen Ausbau eines Langstreckennetzes der Swissair ist die Schweiz in die Reihe der am Weltluftverkehr beteiligten Nationen eingetreten. Noch vor wenigen Jahren vermochten gewisse Kreise unseres Volkes nicht an den Erfolg eines derartigen Unternehmens zu glauben. Man hielt die Kräfte unseres kleinen Binnenlandes nicht für ausreichend, um die Schweizerflagge auf den grossen Weltverkehrsstrassen gegen die mächtige Konkurrenz seefahrtgewohnter Nationen zu behaupten.

Es hätte wenig gefehlt, so wäre die Schweiz infolge ihrer binnenländischen Denkart um diese Zukunftschance gebracht worden. Während des zweiten Weltkrieges waren wir von der Entwicklung des Flugwesens abgeschnitten, und man hat bei uns damals wenig getan - im Gegensatz etwa zum ebenfalls neutralen Schweden -, um die zu erwartende Nachkriegsentwicklung vorzubereiten. Nach dem Kriegsende unternahm die zur Nationalen Luftverkehrsgesellschaft ausgebaute Swissair einige eher schüchterne Versuche, ihren Aktionsbereich auf überseeische Gebiete auszudehnen, die jedoch durch die Krise vom Frühjahr 1950 wieder gefährdet wurden. In jenem Moment stellte sich nun aber die entscheidende Frage nach der künftigen grundsätzlichen Orientierung der schweizerischen Luftfahrtpolitik. Der Verwaltungsrat der Swissair entschied sich für den Ausbau des Langstreckenverkehrs mit modernem Flugmaterial, und da die Kapitalbeschaffung damals unüberwindliche Schwierigkeiten bereitete, suchte er um die Hilfe

ad acta



- 2 -

des Bundes nach. Obwohl die öffentliche Meinung geteilt war, entsprach der Bundesrat mit bemerkenswerter Raschheit dem Antrag der Swissair und richtete an die eidgenössischen Räte eine Botschaft für die Anschaffung von zwei Langstreckenflugzeugen vom Typ DC-6B auf Kosten des Bundes.

Am 18. August 1951 nahmen die beiden Bundesflugzeuge ihren Dienst auf der Nordatlantikstrecke auf, und damit war die entscheidende Tat für die weitere erfolgreiche Entwicklung vollbracht. Die Swissair vermochte ihre Stellung auf dem Nordatlantik schrittweise zu konsolidieren; mit Hilfe privater Bankkredite konnte sie weitere vier Langstreckenflugzeuge selbst anschaffen, ihren Kurzstreckenflugpark modernisieren, ihre Tätigkeit im östlichen Mittelmeer verstärken und ihr Streckennetz nach Südamerika ausdehnen. Sie war auch in der Lage, mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten, indem sie vier weitere Langstreckenflugzeuge vom neuesten Typ DC-7C bestellte, die Ende 1956 und im Laufe des Jahres 1957 zur Ablieferung gelangen werden; im Sommer 1956 wird ferner die vorhandene Convair-Flotte von 7 Einheiten durch 8 moderne "Metropolitans" (Convair 440) ersetzt, und auf Ende 1955 konnten die beiden Bundesflugzeuge zurückgekauft werden.

Dank dieser zielbewussten Aufbauarbeit wird die Swissair nun auch in der Lage sein, eine bevorstehende kritische Entwicklungsphase, die ihr leicht hätte zum Verhängnis werden können, erfolgreich zu überstehen. Im vergangenen Herbst wurde die Welt durch die gewaltigen Bestellungen amerikanischer Luftverkehrsgesellschaften für die kommenden Düsenverkehrsflugzeuge, die ab 1959 in Verkehr gesetzt werden sollen, überrascht. Diese künftigen Maschinen werden eine Geschwindigkeit von über 900 km/Std, eine Tragkraft von rund 15 Tonnen bei einem Startgewicht von 130 Tonnen aufweisen und pro Einheit einen gesamten Kostenaufwand von über 30 Mill.Fr. verursachen. Der Entwicklungsschritt von den heute und in den nächsten Jahren gebräuchlichen Flugzeugtypen zum Düsenflugzeug ist so gross, dass keine Flugunternehmung Aussicht hat, sich auf den wichtigen Konkurrenzrouten des Weltverkehrs zu behaupten, wenn sie nicht in der Lage ist, dieses moderne Material einzusetzen. Die Produktionskapazität der kommenden Düsenflugzeuge ist aber so bedeutend, dass die Swissair deren rationelle Ausnützung nicht zu erreichen vermöchte, wenn sie nicht in den letzten Jahren ein durch beharrliche Verkaufsanstrengungen aufgebautes Verkehrspotential geschaffen hätte, das diese grossen Einheiten alimentieren kann.

- 3 -

Hätte der Bundesrat im Jahre 1950 zur Frage des Langstreckenverkehrs eine andere Haltung eingenommen, oder hätte die Swissair noch länger gezögert, dieses Problem entschlossen und risikofreudig anzupacken, so wäre der Schritt zum Düsenflugzeug wahrscheinlich so gross geworden, dass er organisatorisch, technisch und finanziell nicht hätte bewältigt werden können. Die Swissair würde dann wahrscheinlich ziemlich bald von den Konkurrenzrouten des überseeischen Luftverkehrs verschwinden.

Tatsächlich ist unsere Gesellschaft nun aber in der Lage, den Schritt zum Düsenflugzeug mitzumachen. Bereits wurden zwei Einheiten DC-8 zur Ablieferung im Jahre 1960 fest bestellt. Die schweizerische Flugunternehmung hat in den vergangenen Jahren einen anerkannten Rang unter den führenden Luftverkehrsgesellschaften der Welt zu erringen vermocht. Wenn sie auch unter den erstrangigen Grossunternehmungen stets eine kleine Gesellschaft bleiben wird, so hat sie doch der Schweizerflagge auf dem Weltmeer der Luft weltweite Anerkennung verschafft, und diese Tatsache ist für die kulturelle, wirtschaftliche und politische Stellung unseres Landes von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Sie ist eine Folge und ein Erfolg der vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten im Jahre 1950 beschlossenen schweizerischen Luftverkehrspolitik, und wenn das bisher Erreichte nicht von neuem gefährdet werden soll, so muss dessen Erhaltung in den kriegswirtschaftlichen Vorbereitungen unseres Landes einen angemessenen Platz finden.

Der Lösung dieser Aufgabe stehen deshalb besondere Schwierigkeiten entgegen, weil wir hier nicht, wie auf anderen Gebieten der Kriegswirtschaft, über konkrete Erfahrungen der Vergangenheit verfügen, auf denen wir die Vorbereitungen für die Zukunft aufbauen können. Es lässt sich schwer voraussagen, wie sich der Einsatz einer schweizerischen Lufttransportflotte in einem künftigen Kriege gestalten wird, wo sie zum Einsatz gelangen kann, für welche Aufgaben sie beansprucht werden wird, ob und unter welchen Voraussetzungen schweizerische Flughäfen noch angefliegen werden können u.a.m. Diese Ungewissheiten dürfen uns jedoch nicht dazu verleiten, die Lösung des Problems in einer bequemen Analogie zum letzten Kriege zu sehen und anzunehmen, dass die Flugzeuge der Swissair zunächst einmal auf ihrer schweizerischen Basis stillgelegt würden, um von Fall zu Fall, wenn es die Lage gestatten sollte, verwendet und im übrigen bis zum Kriegsende konserviert zu werden. Die Summe der im schweizerischen Luftverkehr investierten geistigen, organisatorischen, technischen und

finanziellen Werte ist viel zu gross geworden, als dass man daran denken könnte, sie durch Stilllegung zu konservieren. Sollte aber die Schweiz nach einem künftigen Kriege noch einmal gezwungen sein, ihren Luftverkehr von Grund auf neu aufzubauen, so wäre der Vorsprung des Auslandes nicht mehr aufzuholen. Die Erfahrungen der Gegenwart zeigen das deutlich genug. Die Swissair käme dann über den Rang eines kleinen Regionalunternehmens nicht mehr hinaus.

Eine der Aufgaben unserer Kriegswirtschaft liegt in der Erhaltung der wirtschaftlichen Struktur unseres Landes während eines künftigen Konfliktes. Obwohl es sich im Luftverkehr nur um ein einziges Unternehmen handelt, darf die Erhaltung der Schweizerflagge in der Luft füglich den Anspruch erheben, unter diese Aufgaben der Strukturhaltung eingereiht zu werden, denn was hier für das künftige Ansehen und die Stellung unseres Landes auf dem Spiele steht, ist bedeutsam genug, selbst wenn man daran zweifeln wollte, ob der unmittelbare Nutzen unserer Lufttransportflotte für die Versorgung und Selbstbehauptung des Landes in Kriegszeiten die für ihre Erhaltung notwendigen Opfer aufwiegen werde. Bedenkt man aber weiter, dass in einem künftigen mehr noch als im vergangenen Kriege leistungsfähige Transportflugzeuge mit geschulten Besatzungen zu den begehrtesten Dingen gehören werden, dann muss die Erhaltung dieses Transportpotentials unbedingt als geboten erscheinen, obschon seine Einsatz- und Nutzungsmöglichkeiten nicht zum vornherein festgelegt sind. Die Tatsache, dass die Schweiz über eine zwar kleine, aber gut ausgebildete, moderne und leistungsfähige Lufttransportflotte verfügt, wird ihr im Kriege unfehlbar ein vermehrtes Gewicht verleihen, das sie in allen Lagen als Verhandlungsposition wird zu ihren Gunsten in die Waagschale werfen können.

Die Schweiz wird sich auch in Zukunft mit allen Mitteln ausserhalb kriegerischer Ereignisse zu halten trachten. Die Anerkennung ihrer Neutralität wird aber nicht zuletzt vom Nützlichkeitsgrad abhängen, den ihr die Kriegführenden zubilligen für die Dienste, die sie ihnen als Neutraler bieten kann z.B. als Mittler und Vermittler zwischen den Parteien, als Schutzmacht, als Sitz wichtiger Wohltätigkeits-Organisationen, wie dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz etc. Für die Erfüllung dieser Aufgaben kann die Verfügbarkeit über eine eigene, neutrale Lufttransportorganisation von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein.

3. Es liegt auf der Hand, dass an der Landesverteidigungsübung schon ganz am Anfang die Frage aufgeworfen wurde, ob in Kriegszeiten noch damit gerechnet werden könne, dass die Flugzeuge der Swissair das Gebiet fremder Staaten, insbesondere dasjenige unserer Nachbarstaaten, überfliegen dürfen.

- 5 -

Die Abwicklung des Luftverkehrs beruht in Friedenszeiten auf zwischenstaatlichen Vereinbarungen; vor allem hat die Konvention von Chicago vom Jahre 1944 dafür eine allgemeine Rechtsgrundlage geschaffen, die von fast allen Staaten der freien Welt angenommen worden ist. Mit wenigen Ausnahmen gewähren sich die Vertragspartner dieser Konvention gegenseitig das Recht zum Ueberfliegen ihres nationalen Territoriums. Art. 89 der Konvention enthält jedoch die folgende einschränkende Bestimmung:

"En cas de guerre les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique à tout Etat contractant qui proclame l'existence d'un état de crise et en donne notification au Conseil".

Nach dieser Bestimmung werden also nicht nur kriegführende Staaten von der Pflicht zur Gewährung des Ueberflugsrechtes an Flugzeuge fremder Nationen entbunden, sondern schon in Zeiten erhöhter politischer Spannung kann jede Regierung den "Krisenzustand proklamieren" und den Rat der ICAO in Montreal davon verständigen, um zur Gewährung des Ueberflugrechtes nicht mehr verpflichtet zu sein.

Von dieser Möglichkeit dürften viele Staaten schon vor dem Ausbruch eines drohenden Konfliktes Gebrauch machen, und die Schweiz besitzt daher auf Grund der internationalen Rechtsordnung keinen gesicherten Anspruch auf die Offenhaltung der Luftwege zwischen ihrem Territorium und der Aussenwelt. Es wäre aber falsch, daraus zu folgern, dass die schweizerische Kriegswirtschaft aus diesem Grunde zum vornherein nicht auf die Flotte der Swissair zählen könne, und dass es sich deshalb nicht lohne, für ihre Erhaltung vorsorgliche Massnahmen zu treffen, die andere kriegswirtschaftliche oder gar militärische Interessen tangieren könnten.

In Wirklichkeit ist die Lage der Swissair genau die gleiche wie diejenige der schweizerischen Hochseeflotte. Der Grundsatz der Freiheit der Meere und der in den völkerrechtlichen Neutralitätsregeln begründete Anspruch auf Respektierung der Schweizerflagge genügen nicht, um die Zufuhren nach unserem Lande in Kriegszeiten sicherzustellen. Wir müssen zu diesem Zwecke Häfen benützen können und ihre Verbindungen mit der Schweizergrenze auf dem Landweg (in Zukunft könnte hier auch der Luftweg gewisse beschränkte Möglichkeiten bieten) herstellen. Auf diese Dinge

- 6 -

haben wir keinen Rechtsanspruch sondern wir müssen sie auf dem Wege zäher, entschlossener Verhandlungen mit den in Frage kommenden Staaten zu erreichen suchen, was dem Kriegstransportamt im letzten Kriege, wenn auch oft unter grossen Schwierigkeiten und bisweilen nur notdürftig, gelungen ist.

Die Offenhaltung der Seewege und ausreichender Zufuhrmöglichkeiten auf dem Lande sind stets als ein Bestandteil des Lebensrechts unseres neutralen Landes betrachtet worden. Unsere Unterhändler haben entschlossen für diese Dinge gekämpft und sie werden auch in Zukunft - was ja auch in der Landesverteidigungsübung zum Ausdruck gekommen ist - dafür kämpfen. In diesem Zusammenhang hat der Vertreter des Politischen Departementes auch die Offenhaltung der Luftwege erwähnt; er fügte indessen bei, dass das mehr nur "pro memoria" geschehe, da man heute noch nicht wisse, ob man in einem künftigen Kriege den schweizerischen Flugzeugen die Benützung des ausländischen Luftraumes gestatten werde.

Bei der steigenden Bedeutung des Lufttransports werden sich alle luftfahrenden Nationen in einem künftigen Konflikt für die Offenhaltung der benötigten Luftwege einsetzen, und zwar werden sie es mit dem Nachdruck tun, den man für lebenswichtige Interessen anzuwenden pflegt. So konnte beispielsweise der Luftkorridor nach Berlin auch unter den höchsten Spannungen des kalten Krieges offen gehalten werden. In einem künftigen Krieg wird die Schweiz dasselbe tun und für die Offenhaltung der Luftwege mit gleicher Energie wie für diejenige der See- und Landwege kämpfen müssen. Auch wenn es nicht immer gelingen sollte, eine direkte Luftverbindung zwischen der Schweiz und der Umwelt aufrechtzuerhalten, so könnte eine behelfsmässig im Ausland stationierte Swissair dem Kriegstransportamt wertvolle Kombinationen mit See- und Landtransporten ermöglichen. Allein schon die Existenz eines solchen Transportpotentials wird die schweizerische Verhandlungsposition nicht unwesentlich verbessern und unser Land in die Lage versetzen dafür unter Umständen auch andere Vorteile einzuhandeln.

4. Das Hauptproblem für den kriegswirtschaftlichen Einsatz der Swissair liegt in der Frage, wieweit im Falle einer Mobilmachung der schweizerischen Armee ausgebildete Besatzungen und eine geschulte technische Belegschaft für Transportaufgaben in- und ausserhalb der Grenzen unseres Landes verfügbar sind. Die Angehörigen der fliegenden Besatzungen sind zum weit überwiegenden Teil bei der Fliegertruppe eingeteilt und dort aktivdienstpflichtig. Aber auch das technische Bodenpersonal (mit Einschluss des Betriebspersonals) besteht aus gut geschulten Spezialisten, die fast alle militärdienstpflichtig sind und auch in der Armee meistens technische Spezialfunktionen versehen. Ohne ein ausreichendes geschultes Bodenpersonal lässt sich indessen ein regelmässiger Flugbetrieb ebenso wenig durchführen wie ohne fliegende Besatzungen.

Die kriegswirtschaftlichen Dispensationen für das Swissair-Personal sind heute noch nicht geregelt; sie scheiterten bisher stets an der schwierigen Pilotenfrage und konnten infolgedessen auch für die übrigen Besatzungsmitglieder und das Bodenpersonal nicht in Angriff genommen werden. An der Landesverteidigungsübung ist eine Lage eingetreten, in der festgestellt werden musste, dass der Betrieb der Swissair lahmgelegt sei, weil praktisch das ganze Bodenpersonal mobilisiert war. Sollte ein solcher Zustand je eintreten und auch nur einige Zeit andauern, dann wäre der finanzielle Zusammenbruch der Gesellschaft die unvermeidliche Folge, denn schon heute fallen der Unternehmung jeden Monat Gesamtkosten in der Höhe von rund 10 Mill.Fr. und Lohnkosten in der Höhe von über 3 Mill.Fr. an. Diese Ziffern werden sich in der nächsten Zukunft rasch weiter erhöhen und zeigen, was auch finanziell auf dem Spiele stünde, wenn keine Vorsorge getroffen werden könnte, um in politischen Krisenzeiten wenigstens einen reduzierten Betrieb durchzuhalten.

Die Frage der militärischen Personaldispensationen bildet dabei den Angelpunkt des ganzen Problems. Ihre Lösung stösst auch deshalb auf erhebliche Schwierigkeiten, weil die Swissair einen Sonderfall darstellt, den zahlreiche beteiligte Stellen bisher nicht als solchen zu würdigen und anzuerkennen schienen. Die ganze Branche Luftverkehr wird durch ein einziges Unternehmen, nämlich die Swissair, vertreten. Seine erfolgreiche Tätigkeit steht und fällt mit dem Vorhandensein einer gut geschulten,

technisch hoch spezialisierten Belegschaft, die fast ausnahmslos aus jungen Leuten besteht, da es sich eben um ein junges Unternehmen handelt. Es liegt deshalb auf der Hand, dass die Existenz dieses Unternehmens in Zeiten kriegerischer Verwicklungen nur dann erhalten werden kann, wenn hier an die Zahl der zu gewährenden militärischen Dispensationen ein ganz anderer Masstab angelegt wird als er in den einzelnen Branchen unserer Volkswirtschaft sonst anzutreffen ist. Vergleiche mit der Landwirtschaft oder der Textilindustrie, wie sie uns von zuständigen Amtsstellen schon entgegengehalten wurde, sind völlig fehl am Platz, denn dass die Swissair beispielsweise keine Frauen zum Unterhalt ihrer Flugzeuge heranziehen kann, leuchtet ein, und selbst ein Vergleich mit der schweizerischen Maschinenindustrie wäre nicht zutreffend, weil der Anteil ungeschulter Arbeitskräfte im technischen Betrieb einer Luftverkehrsunternehmung verschwindend klein ist und die Swissair überdies auf kein Reservoir älterer Facharbeiter, die sich im Ruhestand befinden, zurückgreifen kann.

Aus diesen Tatsachen folgt, dass man die Weiterexistenz der Swissair während einer künftigen Aktivdienstperiode gefährden würde, wenn für die militärischen Dispensationen unseres Luftfahrtpersonals die gleichen Verhältnismasstäbe angewendet würden, wie bei anderen Wirtschaftszweigen, wo die Umstände ganz anders liegen. Nötigenfalls wird hier ein Entscheid auf höchster Ebene getroffen werden müssen, wenn man verhindern will, dass die vom Bundesrat und der Bundesversammlung im Jahre 1950 festgelegte Luftfahrtspolitik der Schweiz durch unzureichende kriegswirtschaftliche Vorbereitungen durchkreuzt und die Zukunft der nationalen Fluggesellschaft durch eine Mobilmachung der Armee aufs Spiel gesetzt wird.

5. In ganz besonders hohem Masse gilt das im vorstehenden Abschnitt Gesagte für Piloten der Swissair. Die Tatsache, dass diese bisher grundsätzlich aus den bei der Fliegertruppe ausgebildeten Militärpiloten rekrutiert wurden, hat zur Folge, dass schon heute etwa ein Drittel der aktiven Frontpiloten unserer Luftwaffe bei der Swissair im Dienst stehen. Umgekehrt wird das Pilotenkorps der Swissair bis auf einige wenige ältere Jahrgänge im Ernstfall von der Armee benötigt und kann im Aktivdienst- oder Kriegsfall nicht dispensiert werden. Dadurch wird die kriegswirtschaftliche Aktionsfähigkeit der Swissair auf einen kleinen Bruchteil ihrer normalen Transportkapazität herabgesetzt.

- 9 -

Die Landesverteidigungsübung hat diese Verhältnisse deutlich zum Ausdruck gebracht. Aus einem angenommenen Bestand von 200 Piloten der Swissair (der dem heutigen Bestand etwas vorgreift) waren in einer bestimmten Lage 165 mobilisiert. Für die Swissair verfügbar waren nur 35 (ältere) dispensierte und im Zielfliegerkorps eingeteilte Piloten (in Wirklichkeit wären es heute weniger), die zur Bedienung der 9 vorhandenen Langstreckenflugzeuge (6 DC-6B und 3 DC-4) eingesetzt wurden, während die gesamte Kurzstreckenflotte (7 Convairs und 9 DC-3) unbesetzt blieb. Auch die neun Einheiten der Langstreckenflotte waren auf etwa ein Drittel ihrer normalen Leistungskapazität herabgesetzt, weil für jedes Flugzeug nur eine einzige Besatzung vorhanden war, während das Flugmaterial die dreifache Flugstundenzahl leisten könnte. Mit dieser Flotte wurde ein "Airlift" über den Nordatlantik organisiert, der täglich einen Flug in beiden Richtungen bewältigen konnte. (Für den Transport von 300 Tonnen Gold wären auf diese Weise rund 40 Tage notwendig gewesen, während diese Zeitdauer auf die Hälfte reduziert worden wäre, wenn die Armee 30 weitere Piloten hätte freigeben können. Die kommenden Flugzeugtypen werden das Transportpotential bezogen auf die gleiche Pilotenzahl stark erhöhen.)

Es ist durchaus verständlich, dass das Kommando der Fliegertruppe beim beschränkten Bestand unserer Luftwaffe keine Kriegsdispensationen von Frontpiloten bewilligt; die angenommenen Lagen haben diese Haltung militärisch gerechtfertigt. Das hat aber zur Folge, dass das kriegswirtschaftliche Transportpotential unserer Zivilluftflotte ganz empfindlich beeinträchtigt wird. Das in der Swissair investierte bedeutende Kapital an geistigen, technischen und finanziellen Werten findet dadurch in Kriegszeiten eine sehr schlechte - eine ungenügende - Ausnutzung; die Vorteile, die der Schweiz aus dem Vorhandensein einer leistungsfähigen Lufttransportflotte erwachsen könnten, gehen zum grossen Teil verloren, und selbst die Existenz der Swissair wird finanziell gefährdet.

So wie die Dinge heute liegen, bleibt nichts anderes übrig, als nach Massgabe der bei einer Kriegsmobilmachung für den Lufttransport heute verfügbaren Pilotenzahl einen stark reduzierten Rumpfbetrieb der Swissair zu organisieren, wobei in erster Linie die leistungsfähigen Langstrecken-

flugzeuge einsatzbereit gehalten werden sollen. Die notwendigen Kriegsdispensationen des Bodenpersonals sind auf diesen Rumpfbetrieb abzustimmen und nunmehr durchzuführen (auch hier sind noch gewisse Schwierigkeiten zu erwarten).

Für die Zukunft kann indessen eine solche Lösung nicht befriedigen. Wenn die Schweiz ihre Stellung unter den führenden Nationen des Weltluftverkehrs bewahren und daraus einen vollen Nutzen ziehen will, d.h. wenn sie die in den letzten Jahren eingeschlagene Luftfahrtpolitik konsequent weiterverfolgen will, dann muss sie Vorsorge treffen, dass die Swissair im Falle einer Kriegsmobilmachung ohne Beeinträchtigung der militärischen Landesverteidigung ihre Rolle vollwertig erfüllen kann. Es ist zu diesem Zwecke notwendig, die Gesamtzahl der ausgebildeten Militär- und Zivilpiloten wesentlich zu erhöhen. Beim Bildungsniveau des Schweizervolks ist das keine unlösbare Aufgabe. Es wäre nicht einzusehen, weshalb unser Land in Prozenten seiner Einwohnerzahl nicht annähernd so viele Piloten hervorbringen könnte, wie die Vereinigten Staaten von Amerika; heute bleiben wir noch weit hinter einem derartigen Ziel zurück.

Hier stellt sich eine grosse, nationale Zukunftsaufgabe, die in zielbewusster Zusammenarbeit zwischen dem Kommando der Fliegertruppe der Swissair und unserer Landesregierung gelöst werden muss. Auch die Bestände unserer Flugwaffe müssen aus militärischen Gründen erhöht werden. Das Kommando der Fliegertruppe sieht es nicht gern, wenn die Swissair zur Grundschulung von Zivilpiloten übergeht, weil es mit der Oeffnung einer zivilen Pilotenlaufbahn Rekrutierungsschwierigkeiten für seine eigenen Bestände befürchtet. Trotzdem musste im vergangenen Jahre dieser Weg beschritten werden, weil der durch die Expansion des Luftverkehrs bedingte Aufbaubedarf aus den militärischen Rekrutierungsbeständen einfach nicht mehr gedeckt werden konnte. Da wir voraussehen, dass diese Entwicklung noch während eines längeren Zeitraums andauern wird - selbst wenn die Luftwaffe ihre eigenen Pilotenbestände erhöhen kann -, halten wir diesen Ausweg weiterhin für geboten. Gegen die Beibehaltung der ausschliesslichen Pilotenrekrutierung durch das Militär hätte die Swissair an sich nichts einzuwenden, wenn die Gewähr bestünde, dass ihre Bedürfnisse auf diesem Wege wirklich gedeckt werden könnten, und dass auch den kriegswirtschaftlichen Anforderungen besser Rechnung getragen würde. Ob sich die Luftwaffe

zur Kriegsdispensation von Frontpiloten bereiterklären könnte, wenn deren Bestände erhöht werden, ist indessen doch nicht ganz sicher; mit der vorübergehenden Dispensation einzelner zum Aktivdienst einberufener Swissairpiloten auf Zusehen hin und je nach Entwicklung der Lage lässt sich das Grundproblem nicht lösen, so wertvoll und willkommen solche Freigaben in bestimmten Fällen sein könnten.

Die hier in Frage stehenden Probleme sind derart komplex, dass sie an dieser Stelle nicht erschöpfend behandelt werden können. Das eidgenössische Luftamt ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung einer Botschaft über das Gesamtproblem der Pilotenausbildung in der Schweiz beschäftigt. Wie bereits erwähnt wurde, handelt es sich hier um die Lösung einer bedeutungsvollen nationalen Aufgabe. Es geht darum, in unserem Volk eine breite Grundlage zu schaffen, auf der die Schweiz im Zeitalter der Luftrüstung und des Luftverkehrs ihre Landesverteidigung aufbauen und ihre Stellung unter den fortschrittlichen Nationen der Welt behaupten kann. Dabei muss unter allen Umständen vermieden werden, dass die an der Pilotenrekrutierung interessierten militärischen und zivilen Stellen miteinander in Konflikt geraten. Die Swissair legt auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Kommando der Fliegertruppe zur Lösung dieser bedeutenden, gemeinsamen Zukunftsaufgabe besonderen Wert, denn sie ist sich bewusst, dass ihre Bedürfnisse nicht auf Kosten der militärischen Schlagkraft befriedigt werden dürfen. Sie gibt aber auch der Erwartung Ausdruck, dass die Erhaltung der nationalen Luftverkehrsunternehmung bei der Vorbereitung der Kriegswirtschaft die ihr gebührende Berücksichtigung finde. Sie zählt ferner darauf, dass der hohe Bundesrat der im Jahre 1950 von ihm festgelegten Luftfahrtpolitik, die der Schweiz einen Rang unter den führenden Luftfahrtnationen der Welt eingetragen hat, nötigenfalls Nachachtung verschaffe.

6. Die Landesverteidigungsübung hat auch von neuem die Erkenntnis bestätigt, dass sich die Swissair in Kriegszeiten nicht auf ihre technische Basis in Kloten verlassen kann, weil diese viel zu exponiert gelegen ist und vor überraschenden Handstreichern nicht geschützt werden kann. Dasselbe würde auch für Cointrin zutreffen. Da aber im schweizerischen Réduit kein für moderne Verkehrsflugzeuge ausgebauter Flugplatz vorhanden ist, drängt sich die behelfsmässige Verlegung an einen luftstrategisch günstig gelegenen Ort im Ausland umso eher auf, als die Transporttätigkeit

der Swissair sich ohnehin ausserhalb des schweizerischen Territoriums abwickelt. Einzelne im Réduit gelegene Militärflugplätze können bei günstigem Wetter von gewissen, meist kleineren Verkehrsmaschinen angefliegen werden. An der Landesverteidigungsübung ergab sich eine Lage, in der 3 DC-3 Flugzeuge auf Réduitstandorten verblieben, während der Rest der Flotte verlegt wurde.

Man muss sich aber darüber Rechenschaft geben, dass eine vollständige Evakuierung des technischen Betriebes der Swissair praktisch unmöglich ist. Sie würde die Verlegung eines umfangreichen Industriebetriebes mit vielgestaltigen maschinellen Einrichtungen und einem nicht weniger als 60'000 Materialsorten umfassenden Ersatzteillager bedeuten. Die kriegswirtschaftlichen Erfahrungen der Vergangenheit haben eindeutig gelehrt, dass solche Operationen nicht in Betracht gezogen werden können.

Was für die Swissair in Frage kommt, ist eine behelfsmässige Verlegung einiger besonders wichtiger Ersatzteile, Werkzeuge und der benötigten spezialisierten Arbeitskräfte, welche die Ausführung der mit einer gewissen Regelmässigkeit anfallenden Betriebsreparaturen und kleinen Revisionen am Flugmaterial gestatten. Auf diese Weise kann der in Sicherheit gebrachte Flugzeugpark wenigstens während einer gewissen Zeit im Betrieb gehalten werden. Zur Ausführung grösserer Revisionen und Unterhaltsarbeiten werden wir dann auf fremde Hilfe angewiesen sein; wie diese erhältlich gemacht werden kann, soll nachstehend noch erörtert werden.

Der Grad einer solchen Evakuierung und die Art ihrer Durchführung kann sich je nach den vorliegenden Umständen sehr verschieden gestalten. Im Falle einer plötzlich auftretenden Ueberraschungsaktion müssten zunächst einmal die Flugzeuge an den Evakuationsort überfliegen, bzw. (sofern sie sich auf der Strecke befinden) dorthin dirigiert werden. Flugzeuge, die sich in diesem Moment mehr oder weniger demontiert auf dem Dock befinden, könnten von einer solchen schnellen Aktion nicht erfasst werden und müssten zurückbleiben. Daraus ergibt sich, dass die vorgesehenen Evakuationsmassnahmen bei einer Zuspitzung der Lage sehr frühzeitig getroffen werden müssen.

Steht noch genügend Zeit zur Verfügung, so werden die zu evakuierenden Flugzeuge nicht leer überflogen, sondern mit dem notwendigsten Ersatzmaterial und den unentbehrlichen Spezialisten beladen. Dringlichkeitslisten für solche Fälle sind vorbereitet und müssen laufend à jour gehalten werden. Bleibt nach der ersten Evakuationsbewegung die Lage ruhig, dann können weitere Ueberflugsaktionen angeordnet oder es kann ein dauernder "Airlift" (Pendelverkehr) organisiert werden, mit dessen Hilfe die Evakuationsbasis allmählich immer vollständiger aufgebaut wird. An der Landesverteidigungsübung ist eine Lage aufgetreten, die im Zustand der Teilmobilmachung die Aufrechterhaltung eines ganz beschränkten Zivilverkehrs gestattete, während der freiwerdende Teil der Flotte mit den verfügbaren Piloten die Aufgabe des Evakuationsairlifts übernahm. In einer solchen Situation ist es auch denkbar, dass die Durchführung dieser Operation durch die befristete Beurlaubung mobilisierter Swissairpiloten erleichtert werden kann. Da die verfügbaren aktivdienstfreien Piloten in erster Linie die Langstreckenflotte bemannen und diese für kriegswirtschaftliche Transportaufgaben einsatzbereit halten werden, könnten dann einzelne Kurzstreckenflugzeuge mit Hilfe beurlaubter Militärpiloten zusätzlich für Evakuationsaufgaben eingesetzt werden.

Wäre im Falle einer Totalmobilmachung die Flotte der Swissair noch nicht evakuiert, dann stünden für den Ueberflug sämtlicher Flugzeuge nicht mehr genügend Piloten zur Verfügung. Mit dem Kommando der Fliegertruppe ist daher die Frage zu prüfen, ob nicht eine ähnliche Ordnung geschaffen werden könnte wie bei der Motorwagentruppe, nach welcher bestimmte Motorfahrer zuerst ein Motorfahrzeug zu stellen und nachher zu ihrer Truppe einzurücken haben.

7. Welche Orte kommen für die behelfsmässige Evakuierung der technischen Basis in Betracht? Diese Frage ist deshalb schwierig zu beantworten, weil die Lösung des Problems im Einzelfall Verhandlungen über Zulassung, behelfsmässige Unterkunft und auch zusätzliche technische Hilfe voraussetzt, die kaum auf lange Sicht geführt werden können.

Für den Langstreckenbetrieb der Swissair liegen die Dinge relativ einfach. Die Route über den Nordatlantik mit dem Endpunkt in New York

- 14 -

bildet das Rückgrat unseres Verkehrsnetzes. Auf dem Flughafen Idlewild verfügt die Swissair schon in Friedenszeiten über gewisse technische Einrichtungen, die die Ausführung von Betriebsreparaturen gestatten. In nächster Zukunft muss die Frage entschieden werden, ob wir im Zusammenhang des Ausbaus des New Yorker Flughafens einen eigenen Hangar erstellen wollen. Das kann schon für die Bedürfnisse des Friedensbetriebes in Frage kommen, ist aber naturgemäss sehr kostspielig. Unter dem Gesichtspunkt der Kriegswirtschaft empfiehlt sich eine solche Massnahme ganz eindeutig, wobei sogar ein etwas stärkerer Ausbau der zu schaffenden Einrichtungen von Anfang an in Erwägung zu ziehen wäre. Es wird sich dabei die Frage stellen, ob dafür eine kriegswirtschaftliche Beihilfe des Bundes erhältlich wäre.

Für die Evakuierung unserer zweimotorigen Flotte muss dagegen ein Punkt gewählt werden, von dem aus die Schweiz mit Kurzstreckenflugzeugen noch erreichbar ist. Wir denken in erster Linie an die Flughäfen der Iberischen Halbinsel, eventuell auch Marokkos. Die Swissair steht eben im Begriffe, sich um die Verkehrsrechte für eine Nordatlantikroute über Lissabon zu bewerben. Gegenwärtig führt auch die schweizerische Südatlantikroute nach Brasilien über die portugiesische Hauptstadt; mit der Einführung der DC-7C wird aber diese Zwischenlandung voraussichtlich aufgegeben, weil uns hier die Verkehrsrechte nur befristet erteilt worden sind. Dagegen betreibt die Swissair eine lokale Linie von Genf über Madrid nach Lissabon. Kann dieser Flughafen in unser Nordatlantiknetz einbezogen werden, dann wird die Frage zu erwägen sein, ob hier nicht als vorsorgliche Massnahme der Kriegswirtschaft eine technische Service-Station und eine etwas stärkere Vertretung eingerichtet werden soll, die als Kern eines allfälligen kriegswirtschaftlichen Stützpunktes dienen könnte.

Allerdings werden derartige Massnahmen mit Kosten verbunden sein, mit denen der kommerzielle Friedensbetrieb im Hinblick auf die Konkurrenzsituation kaum belastet werden kann. Für die behelfsmässige Unterbringung eines Evakuationsstützpunktes sollte ferner die Anschaffung gewisser Ausrüstungsgegenstände, wie Zelte, mobiler Werkzeugmaschinen u. dergl. erwogen werden. Derartige Vorkehrungen hat die Swissair aus finanziellen Gründen bisher nicht treffen können.

8. An der Landesverteidigungsübung kamen auch Fragen des Neutralitätsrechtes zur Sprache. Wichtig für den schweizerischen Luftverkehr im Kriege war die Feststellung des Vertreters des Politischen Departements, dass es eine wirtschaftliche Neutralität nach den anerkannten Normen des Völkerrechts nicht gibt. Der neutrale Staat und seine Bürger haben demnach in Kriege das Recht, friedensmässige Geschäfte zu tätigen, wo und mit wem sie wollen oder können, ohne dass ihnen deshalb ein neutralitätswidriges Verhalten zur Last gelegt werden kann.

Für die Existenzsicherung der Swissair in einem künftigen Kriege ist diese Feststellung von grundlegender Bedeutung, denn bei der zwangsläufig eintretenden Reduktion seiner Tätigkeit wird es nicht leicht sein, unser nationales Luftverkehrsunternehmen, das schon heute auf einem Jahresumsatz von 130 Mill.Fr. aufgebaut ist (dieser wird weiterhin rasch zunehmen), vor dem finanziellen Zusammenbruch zu bewahren. Um diesen zu vermeiden - mehr noch - um wenn möglich im Kriege die finanzielle Grundlage für den Nachkriegsaufbau des Unternehmens zu schaffen (wie es z.B. die holländische KLM im letzten Kriege tun konnte), darf keine Gelegenheit zu ertragbringender Tätigkeit des Rumpfunternehmens unbenutzt gelassen werden. Da im Kriege der Transportraum knapp und die Transportpreise hoch sein werden, ist die Lage nicht hoffnungslos, vielleicht sogar sehr günstig, vorausgesetzt dass die Swissair die volle kommerzielle Handlungsfreiheit besitzt.

Es versteht sich von selbst, dass dabei Transporte im Dienste der schweizerischen Kriegswirtschaft die Priorität geniessen werden, und dass dieselben andererseits nach den Ansätzen des Weltlufttransportmarktes entschädigt werden müssen. Sollten aber aus irgendwelchen Gründen schweizerische Transportaufträge fehlen, dann muss die Swissair die Möglichkeit haben, irgendwelche kommerzielle Transporte, entweder selbständig oder für beliebige Auftraggeber, durchzuführen. Sollten keine Transporte von und nach der Schweiz oder solche zwischen ausländischen Flughäfen in schweizerischem Auftrag möglich sein, dann muss sich die Swissair, wenn sie ihr Leben fristen will, nach fremden Aufträgen umsehen. Die Fragen der Verkehrsrechte werden wohl keine ernsthaften Schwierigkeiten bereiten, weil der grösste Teil der zivilen Lufttransportflotten in die

- 16 -

militärischen Transportkommandos eingegliedert sein wird, so dass jedes neutrale Transportangebot willkommen sein wird, wäre es auch in der Form von Charterflügen für fremde Gesellschaften. Auch wird man der Swissair die Möglichkeit lassen müssen, den Teil ihrer Flotte, den sie nicht selbst bedienen kann, unbemannt zu verchartern. Diese mit dem Neutralitätsrecht vereinbare Handlungsfreiheit einer privaten schweizerischen Gesellschaft ist ja letzten Endes der Grund, weshalb nicht daran gedacht werden kann, den Betrieb der Swissair nach dem Vorbild der Eisenbahnen in Aktivdienstzeiten zu militarisieren.

Ein weiterer Umstand wird uns wahrscheinlich zwingen, den Vereinigten Staaten, die voraussichtlich der einen Kriegspartei angehören werden, gewisse kommerzielle Dienstleistungen anzubieten, nämlich die Tatsache, dass die Swissair amerikanisches Flugmaterial verwendet. Wie hier festgestellt wurde, können auf einer behelfsmässig eingerichteten Evakuationsbasis nur die laufenden Betriebsreparaturen mit den eigenen Mitteln der Swissair durchgeführt werden; nach einer gewissen Betriebszeit werden aber grössere Revisionen und Unterhaltsarbeiten anfallen, für die wir, wenn wir unsere Einrichtungen und Materialvorräte in Klotten nicht mehr benützen können, eine technische Hilfe und Materiallieferungen benötigen. Beides werden wir nur von den Amerikanern bekommen können, und wir haben Aussicht auf erfolgreiche Verhandlungen, weil wir dafür eben auch gewisse Dienste anbieten können. Ferner werden wir unsere Flotte mit Betriebsstoff versorgen müssen, und hier, wie auch in der Zuweisung einer Evakuationsbasis, werden die Amerikaner wohl das entscheidende Wort reden. Alle diese Umstände sprechen aber dafür, dass die durch die Pilotenbestände limitierte kriegswirtschaftliche Leistungskapazität der Swissair nicht zu knapp bemessen werden darf, wenn unsere Lufttransportflotte ihren Zweck erfüllen soll.

In diesem Zusammenhang muss auch an gewisse Verpflichtungen erinnert werden, die wir zu übernehmen hatten, um mit amerikanischem Flugmaterial beliefert zu werden. Wir mussten die Zusicherung abgeben, dass wir alle Vorkehrungen treffen werden, um zu verhindern, dass diese Flugzeuge in einem Kriege den Feinden der Vereinigten Staaten in die Hände fallen werden. Eine Evakuation des Flugzeugparks muss also schon im Hinblick auf

- 17 -

die Respektierung dieser Zusage ins Auge gefasst werden; darüber hinaus aber ist sie selbstverständlich auch im Interesse der Erhaltung der schweizerischen Luftflotte geboten. Die Amerikaner werden alles Interesse besitzen, dass diese Flugzeuge, zumal wenn sie auch mit geschulten Besatzungen versehen und von einer technischen Bodenorganisation begleitet sind, nützlich verwendet werden. Die schweizerische Verhandlungskunst wird dann darin bestehen, eine neutralitätswidrige Verwendung der Swissairflugzeuge zu verhindern und aus ihrem Einsatz den grösstmöglichen Nutzen für die schweizerische Kriegswirtschaft herauszuholen.

9. Nach einem geheimen Bundesratsbeschluss vom Dezember 1950 stehen die Flugzeuge der Swissair nach der Inkraftsetzung der Kriegswirtschaft "zur Verfügung des Bundesrates, sei es zufolge eines einseitigen Hoheitsaktes (Requisition), sei es auf Grund eines Vertrages (Charterung)". Nach einer weiteren Bestimmung dieses Bundesratsbeschlusses fasst der Bundesrat "über die Verwendung der Swissair-Flugzeuge und deren Unterbringung im In- oder Ausland Beschluss".

Der Sektion Lufttransporte des Kriegstransportamts sind die Ueberlegungen, die zum Erlass dieser Bestimmungen geführt haben, nicht bekannt. Gegen das Verfügungsrecht des Bundesrates über die Flugzeuge der Swissair ist an sich nichts einzuwenden; unsere Landesregierung wird sich bei der Ausübung dieser Kompetenz von den Gesichtspunkten leiten lassen, die sie im gleichen Zeitpunkt, als die vorstehenden Bestimmungen erlassen wurden, zum Aufbau einer schweizerischen Langstreckenflotte, d.h. zur aktiven Teilnahme der Schweiz am Weltluftverkehr bewogen haben. Als Ausfluss und logische Folge dieser Politik wird in Kriegszeiten darauf Bedacht genommen werden müssen, die Existenz der schweizerischen Lufttransportflotte zu erhalten.

Ich muss hier aber vor der bei gewissen Amtsstellen anzutreffenden Auffassung warnen, wonach die Flugzeuge der Swissair bei einem Kriegsausbruch zunächst einmal beschlagnahmt und auf ihrer schweizerischen Basis festgehalten würden, während über ihre Verwendung hernach im einzelnen Falle nach den auftretenden Bedürfnissen und im Rahmen vorhandener militärdienstfreier Besatzungen entschieden würde. Ein solches Vorgehen hätte nach kurzer Zeit entweder den finanziellen Zusammenbruch

der Swissair oder dann für den Bund eine kaum tragbare Belastung zur Folge. Man muss sich darüber Rechenschaft geben, dass unser nationales Luftverkehrsunternehmen schon heute einen Umfang erreicht hat, der im Falle einer Stilllegung die schwerwiegendsten finanziellen Folgen heraufbeschwören würde. Auch ist dem Bund mit der Verfügungsgewalt unbemannter, am Boden stehender Flugzeuge in keiner Weise gedient.

Die von der Sektion Lufttransporte unternommenen Versuche, mit den zuständigen Amtsstellen des Bundes einen Vertrag zu entwerfen, der die im Falle einer Beschlagnahme des gesamten Flugzeugparks der Swissair zu entrichtende Entschädigung regeln sollte, haben bisher zu keinem Ziel geführt, weil sich diese Entschädigung für den Bund als viel zu hoch erwies. Auf diesem Wege wird daher die Lösung des Problems nicht gefunden werden können. Die Existenz der Swissair kann finanziell nur gesichert werden, indem man ihr ausreichende personelle Kräfte belässt, damit sie wenigstens einen reduzierten Betrieb sicherstellen kann, der aber kommerziell aufrechterhalten werden muss, sei es von der schweizerischen oder von einer ausländischen Basis aus. Es hätte auch keinen Sinn, der Swissair zu verwehren, aus Flugzeugen, die sie nicht mehr selbst bemannen kann, anderweitige Einnahmen (Vercharterung) zu erzielen. Der Weg der Requisition des Flugzeugparkes der Swissair wäre nur gerechtfertigt, wenn der Bund selbst für diese Flugzeuge Verwendung hätte, beispielsweise durch die Eingliederung in ein militärisches Lufttransportkommando (die dann ja auch angemessen entschädigt werden müsste). Zu requirieren um stillzulegen ist sinnlos und für beide Teile finanziell untragbar.

Es kann sich nun allerdings die Frage stellen, ob der Bund ein Interesse daran hat, wenigstens einzelne Flugzeuge der Swissair seiner ausschliesslichen Verfügungsgewalt zu unterstellen. Auch das könnte geschehen durch Requisition oder durch einen Chartervertrag auf Zeit. In beiden Fällen müsste die Swissair so entschädigt werden, dass sie die anteilmässigen Selbstkosten ihres Rumpfbetriebes, die auf den dem Bunde reservierten Flugzeugen bei normalem Einsatz anfallen, decken könnte. In beiden Fällen würden aber gewisse Schwierigkeiten und Interessenkollisionen beim Einsatz des verfügbaren Personals, insbesondere der

- 19 -

Besatzungen entstehen: Wenn die Swissair einen Teil ihrer einsatzfähigen Flotte zur freien kommerziellen Verfügung hätte, einzelne Flugzeuge aber von Bunde beschlagnahmt oder in Zeitcharter genommen wären, so müsste wohl vorausgesetzt werden, dass die Einsatzbefehle des Bundes die Priorität hätten. Was würde aber geschehen, wenn diese Transportaufträge die gesamten verfügbaren Besatzungen beanspruchen würden, so dass die zur Verfügung der Swissair stehenden Einheiten nicht mehr bedient werden könnten? Wenn die Requisitions- oder Charterentschädigungen einer solchen Lage nicht Rechnung trügen, so würde die Gesellschaft dadurch erhebliche Einnahmeneinbussen erleiden und könnte unter Umständen ihre Kosten nicht decken. Die gleichen Probleme würden sich bei der Verwendung des verfügbaren Ersatzteilmaterials ergeben. Diese Ueberlegungen zeigen von neuem die Problematik des Requisitionsgedankens. Die einfachste und sauberste Lösung würde darin bestehen, dass der Bund der Swissair, deren Leitung ja nicht zuletzt aus diesem Grunde in Personalunion mit der Sektion Lufttransporte des Kriegstransportamtes steht, die Verfügung über ihre Flugzeuge belässt; er erteilt ihr einzelne Transportaufträge nach Massgabe seiner Bedürfnisse und entschädigt dieselben zu den geltenden Marktpreisen, während die Swissair den Aufträgen des Bundes die Priorität einräumt und dadurch nicht zu Schaden kommt, weil ihr der Bund die Transportpreise des Marktes entrichtet.

Der vorerwähnte geheime Bundesratsbeschluss bestimmt ferner, dass die Evakuationskommission einen "Bundesratsbeschluss betreffend die Verwendung der Swissair-Flugzeuge" vorzubereiten habe. Ein entsprechender Entwurf ist bisher nicht zu unserer Kenntnis gelangt. An der Landesverteidigungsübung sind der Swissair - abgesehen von der Prüfung eines Goldtransportes - keine bestimmten Transportaufgaben gestellt worden, weder von der Evakuationskommission, noch von anderer Seite. Das will aber nicht heissen, dass in gegebenen Falle für die Dienste der Swissair kein Bedarf vorhanden wäre; man denke nur an das Interesse der Postverwaltung an der Aufrechterhaltung rascher Verbindungen mit der Aussenwelt. Dagegen wurde die Meinung zum Ausdruck gebracht, dass die Evakuationskommission an den Flugzeugen der Swissair nicht interessiert sei, wenn deren Standort ins Ausland verlegt werde. Ich habe den Eindruck, dass der Gedanke einer Requisition der ganzen Swissairflotte von dieser Seite befürwortet

- 20 -

wird und muss mit allem Nachdruck vor einem solchen Experiment warnen: Es hätte den sicheren Zusammenbruch der Swissair in nächsten Kriege und das Ende ihrer Stellung im Weltluftverkehr zur Folge.

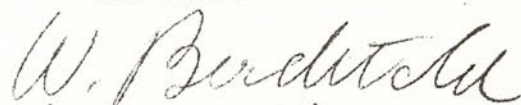
10. An der Landesverteidigungsübung ist schliesslich auch eine Lage behandelt worden, die sich ergeben kann, wenn die Schweiz in die kriegerischen Verwicklungen einbezogen wird. Die Erwägungen der Neutralität hören dann auf und unser Land schliesst sich mit allen seinen Hilfsmitteln der einen Kriegspartei an. Die Flotte der Swissair kann dann zu ihrer unbeschränkten, auch militärischen Verfügung gestellt werden. Wie aber unsere Regierung vom neuen Bundesgenossen mit allem Nachdruck verlangen wird, dass die schweizerische Armee geschlossen und unter schweizerischem Kommando in das Koalitionsheer eingefügt wird, so wird auch die Forderung erhoben und durchgesetzt werden müssen, dass die Swissair als Lufttransportorganisation erhalten bleibt und als solche eingesetzt wird. Sie ist die Trägerin der Schweizerflagge in der Luft und diese gilt es für die Zukunft zu erhalten.

Für diesen Fall könnte vielleicht auch der Gedanke erwogen werden, ob es sich nicht empfehlen würde, die Militarisierung unserer Lufttransportflotte als Schattenorganisation vorzubereiten, so dass mit dem Eintritt der Schweiz in den Krieg ein schweizerisches Lufttransportkommando in Funktion treten würde, das als Träger und Hüter der Schweizerflagge unter Umständen noch wirkungsvoller auftreten könnte als eine zivile Gesellschaft unter kriegswirtschaftlicher Leitung.

Zürich, den 10. Februar 1956.

Sektion Lufttransporte
des Kriegstransportamtes

Der Chef:


(Dr. W. Berchtold)