

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or reference.

Small block of handwritten text in the upper left corner, likely a preface or a note.



Auf dem Umschlag ist die zur Zeit älteste bekannte — vermutlich um 1440 in Basel entstandene — Karte abgebildet, auf der ein Teil von Nordamerika eingetragen ist. Westlich von Grönland ist er als *Vinlanda Insula* bezeichnet und entspricht lagemässig den Gebieten von Labrador und Neu-Fundland. Die Reproduktion der Karte stimmt in Grösse und Farbe mit dem Original überein.

In dem von der Yale University Press, New Haven und London, 1965 herausgegebenen Buch *The Vinland Map and the Tartar Relation* behandeln die Verfasser Skelton, Marston und Painter eingehend ihre Entstehung.

Etablie probablement en 1440 à Bâle, la carte représentée sur la couverture est le plus ancien document connu à ce jour sur lequel figure une partie de l'Amérique du Nord. Située à l'ouest du Groenland, celle-ci porte le nom de *Vinlanda Insula* et sa position correspond aux territoires du Labrador et de Terre-Neuve. La reproduction de la carte est conforme à l'original quant à la grandeur et à la couleur.

Dans le livre *The Vinland Map and the Tartar Relation*, édité en 1965 par la Yale University Press, New Haven et Londres, les auteurs Skelton, Marston et Painter traitent en détail de l'origine de cette carte.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Luftfahrt und Luftamt 1972	2— 7
Gewerbmässiger Luftverkehr	15
Linienverkehr	16
Europäisches Liniennetz	17
Interkontinentales Liniennetz	18—19
Gewerbmässiger Luftverkehr Schweiz—Ausland v. v. (Graphik)	20
Flughafenstatistik des gewerbmässigen Luftver- kehrs	21
Passagier-Linienverkehr	22
Passagiere im Nichtlinienverkehr	23
Frachtverkehr	24
Luftfahrzeuge	24
Privatflugwesen	25
Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen	26
Verkehr auf Aussenlandeplätzen	26
Luftfahrtpersonal	27
Förderung des fliegerischen Nachwuchses	27
Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge	28
Luftfahrzeugbuch	28
Luftfrachtverkehr nach Warengruppen	29
Verkehrsströme	30
Flugsicherung, Luftstrassenverkehr	31
Verteilung der Baukosten der Flughäfen	32
Nordatlantikverkehr	33
Ausländische Linienverkehrsunternehmen	33
Verkehr auf europäischen Flughäfen	34
Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt	34
Linienverkehr von IATA-Gesellschaften	35
Organisation des Eidgenössischen Luftamtes	36

Table des matières

	Page
La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1972	8—14
Trafic commercial	15
Trafic de lignes	16
Réseau européen	17
Réseau intercontinental	18—19
Trafic aérien commercial Suisse—étranger v. v. (graphique)	20
Statistique des aéroports du trafic commercial	21
Passagers du trafic de lignes	22
Passagers du trafic hors des lignes	23
Trafic de fret	24
Aéronefs	24
Aviation privée	25
Trafic hors des lignes d'après les aéroports	26
Trafic sur les places d'atterrissage en montagne	26
Personnel aéronautique	27
Formation aéronautique subventionnée	27
Accidents d'aéronefs suisses	28
Registre des aéronefs	28
Trafic de fret d'après les groupes de marchan- dises	29
Courants de trafic	30
Sécurité aérienne, trafic dans les voies aériennes	31
Répartition des frais de construction des aéroports	32
Trafic sur l'Atlantique Nord	33
Entreprises étrangères du trafic de lignes	33
Trafic sur les aéroports européens	34
Trafic sur les principaux aéroports du monde	34
Trafic de lignes des compagnies membres de l'IATA	35
Organisation de l'Office fédéral de l'air	36

Zu beziehen beim Eidgenössischen Luftamt zum Preise von Fr. 4.—
Bei Verwendung von Zahlen aus der schweizerischen Luftverkehrsstatistik wird um Quellenangabe gebeten

En vente au prix de fr. 4.— à l'Office fédéral de l'air
En cas d'emploi des données fournies par la statistique du trafic aérien suisse, on est prié d'indiquer la source

1. Hauptereignisse

8. Februar: Bescheid des Bundesrates an den Regierungsrat des Kantons Bern betreffend Kontinentalflughafen Bern
19. Juni: Teilnahme der Swissair-Piloten am Proteststreik der IFALPA gegen die Luftpiraterie
1. Juli: Eröffnung der neuen Halle Luft- und Raumfahrt im Schweizerischen Verkehrshaus in Luzern
20. September: Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern betreffend Flughafen im Grossen Moos: Verzicht auf Ausarbeitung eines Detailprojektes; Freihaltung eines geeigneten Geländes zur Wahrung künftiger Entscheidungsfreiheit
19. Oktober: Vereinbarung zwischen Delegationen der ECAC, der USA und von Kanada über die Regelung der Charterflüge über den Nordatlantik
1. November: Inkrafttreten der Nachtflugsperrung auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel
4. Dezember: Empfehlung der Eidgenössischen Luftfahrtkommission betreffend Abgrenzung zwischen Linien- und Charterflügen
12. Dezember: Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages von 32 Mio Franken an die 5. Ausbaustufe des Flughafens Genf-Cointrin
13. Dezember: Scheitern der IATA-Konferenz zur Ordnung der Tarife im Linienverkehr über den Nordatlantik
15. Dezember: Inbetriebnahme des ersten DC-10 durch die Swissair
- 20./21. Dezember: Bummelstreik der Verkehrsleiter auf den Flughäfen Zürich und Genf

2. Rechtsetzung

Am 20. Dezember wurde der Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen und des Fallschirmgrenadier-Nachwuchses verabschiedet. Er stellt eine neue Fassung des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1958 dar und dehnt die Förderungsmassnahmen auf die fallschirmtechnische Vorschulung aus.

Auf unterer Stufe sind folgende Erlasse zu verzeichnen:

4. Februar/15. Juli: Zwei Änderungen des Anhangs zum Reglement des Eidgenössischen Luftamtes vom 28. Oktober 1971 über die Erhebung von Flugsicherungs-Streckengebühren
23. März: Ergänzung der Konzessionen der Flughäfen Zürich und Genf durch Bestimmungen über eine Nachtflugsperrung
1. Juni: Baukonzession für den weiteren Ausbau des Flughafens Zürich

11. Juli: Ergänzung des Reglementes des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 11. Dezember 1969 über die Ausweise für Flugpersonal
30. August: Verfügung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Neubezeichnung der Gebirgslandeplätze
22. November: Verordnung des Bundesrates über die Schweizerische Luftverkehrsschule (Revision des Bundesratsbeschlusses vom 19. Juni 1964)

3. Internationale Beziehungen

Die Mitarbeit in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bezog sich vor allem auf die folgenden Tagungen:

- 7. Konferenz über die Finanzierung der Wetterstationen im Nordatlantik (Paris, 6.—24. März)
- 7. Flugsicherungskonferenz (ANC) (Montreal, 5. bis 28. April)
- 19. Tagung des Rechtsausschusses (Montreal, 22. Mai bis 2. Juni)
(Revision der Post- und Frachtbestimmungen des Warschauer Abkommens)
- Konferenz über das feste Flugwetter-Fernmeldenet (Paris, 11.—22. September)

Vom 30. Mai bis zum 1. Juni und am 27./28. November fanden in Paris die 4. und die 5. Zwischenversammlung der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC/CEAC) statt; dazu kam wiederum eine Reihe von Direktoren-Konferenzen, Tagungen von ständigen Ausschüssen sowie von Unterausschüssen und Arbeitsgruppen. Besonders intensiv wurde die Ordnung der Charterflüge über den Nordatlantik bearbeitet; die gemeinsam mit den amerikanischen und kanadischen Behörden geführten Gespräche führten am 19. Oktober in Ottawa zu einer Grundsatzklärung über die künftige Regelung (s. u. 4).

Die bilateralen Abkommen nahmen folgende Entwicklung:

- Neue Abkommen paraphiert: keine
- Neue Abkommen unterzeichnet: Gabun, Iran
- Neue Abkommen in Kraft getreten: Libyen
- Bestehende Abkommen durch neue Nebenvereinbarungen ergänzt: Bundesrepublik Deutschland, Ceylon, Ungarn.

Vom 11.—16. Juni fanden in Peking Vorgespräche über ein Luftverkehrsabkommen mit der Volksrepublik China statt. Formelle Verhandlungen sind für 1973 vorgesehen.

Starke Kräfte beanspruchten die Sicherung der Verkehrsrechte für den DC-10 und die Vorbereitung einer kürzeren Verbindung mit Japan.

Am 27. November wurde in Paris eine technische Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden von Dänemark, Frankreich, Norwegen, den Niederlanden, Schweden und der Schweiz über die Führung der Aufsicht über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft KSSU (KLM, SAS, Swissair, UTA) unterzeichnet (NSSF-Vereinbarung).

Die Bemühungen zum Abschluss von Abkommen über den Such- und Rettungsdienst sowie über Rettungseinsätze und Krankentransporte mit Frankreich und Italien wurden fortgesetzt.

4. Gewerbsmässige Luftfahrt

a) Allgemeines

Die finanzielle Lage der Luftverkehrsunternehmen ist weltweit über das Ganze gesehen nach wie vor gespannt; nach wie vor sind der Tarifdruck aus den Überkapazitäten im Linien- und Nichtlinienverkehr zusammen mit inflatorischen und realen Kostensteigerungen wirksam; massgeblich mitbeeinflusst durch die Zunahme der Zinslasten und der Kosten für den Umweltschutz sowie die Beanspruchung aus der Finanzierung der Investitionsprogramme.

Die scheinbar grenzenlose Zunahme des Verkehrsvolumens und der Umsätze darf nicht über die negativen Einflüsse hinwegtäuschen, denen der Luftverkehr ausgesetzt ist und welche die Situation immer labiler machen:

- Der scharfe Wettbewerb zwischen den Flugzeugherstellern und zwischen den Verkehrsunternehmen beschleunigt die technische Entwicklung. Neue Flugzeugmuster folgen sich rasch aufeinander: Heute sind die Strahlflugzeuge alltäglich geworden, die Grossraumflugzeuge in Einführung begriffen, Überschallflugzeuge und Kurzstarter stehen in Erprobung und werden im kommenden Jahrzehnt an praktischer Bedeutung gewinnen. Die Nutzungsdauer der Flotten im Betrieb ist verhältnismässig kurz, der Abschreibungs- und Umrüstungsaufwand entsprechend gross. Neue Muster und Musterkategorien bieten freilich in der Regel die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit im Betrieb zu verbessern; deren Verwirklichung setzt aber voraus, dass das erhöhte Angebot in befriedigendem Umfang und zu befriedigenden Tarifen ausgenützt werden kann; das ist für die Grossraumflugzeuge gerade heute durchaus noch nicht allgemein der Fall. Wenn einmal diese Schwelle durchwegs überschritten ist, mögen die genannten Aufwände ihren Ausgleich finden; auch dann aber — und dann erst recht — sind auch im Luftverkehr jene allgemeinen Überlegungen anzustellen, die heute für die Industrie bezüglich Verwendung und Verschwendung von Rohstoffen immer dringender werden.
- Die exponentielle Zunahme des Massenverkehrs stellt immer höhere Anforderungen an die Infrastruktur. Das gilt für den Betrieb und die Einrichtungen der Flugsicherung nicht weniger als für die Flughäfen selbst, auf denen die Aufnahme und Abfertigung der Flugzeuge, der Fluggäste und der beförderten Güter ebenso wie die Anschlüsse an Schiene und Strasse in neue Dimensionen führt. Dem entsprechen ausserordentlich hohe finanzielle Aufwendungen, die dann ihrerseits wieder zu einer steigenden Belastung der Flugunternehmen mit Flugsicherungs- und Flughafenengebühren führen.
- Dazu tritt die zunehmende Belastung aus den notwendigen Massnahmen des Umweltschutzes, weitgehend als Umlegung von Sozialkosten nach dem Verursacherprinzip aufzufassen und insoweit an sich durchaus gerechtfertigt.
- Endlich wirkt natürlich die allgemeine Tendenz zu steigenden Kosten, namentlich im Personalsektor, auch im Luftverkehr, und zwar sowohl bei den Flugunternehmen wie auf den Flughäfen und in der Flugsicherung.
- Auf der Ertragsseite aber besteht der erwähnte Druck auf die Tarife, der bei den Flugunternehmen die volle Kostendeckung entweder überhaupt oder mindestens in einzelnen wichtigen Sparten und Gebieten nicht mehr zulässt.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs darf nicht nur auf einzelne Flugunternehmen oder etwa nur auf den Linienverkehr bezogen werden; notwendig ist vielmehr eine integrale Betrachtungsweise. Für die Schweiz ist in die Be-

trachtung nicht nur die nationale Gesellschaft einzubeziehen, die auch in den letzten kritischen Jahren erfreulich gute Abschlüsse ausweisen konnte; es gehören nicht nur die Nichtlinienunternehmen dazu, die zur Zeit mehrheitlich Gewinne erarbeiten können, sondern eben auch die Flughäfen und die Flugsicherung. Hier aber ist immerhin daran zu erinnern, dass der gegenwärtige Ausbau des Flughafens Zürich insgesamt über eine Milliarde Franken kosten wird, dass der Bund zur Zeit alljährlich 50—100 Millionen für den Ausbau der Flughäfen, rund 30—40 Millionen für die Flugsicherung und über 10 Millionen für Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr aufwendet. Solange nun nicht sowohl die Flugunternehmen und die Flughäfen eine ausgeglichene Rechnung vorlegen als auch die Aufwendungen des Bundes durch Gebühren aus dem Luftverkehr selbst ausgeglichen werden können, kann vernünftigerweise keine Rede von einer vollen Eigenwirtschaftlichkeit des schweizerischen Luftverkehrs sein. Von diesem Ziel aber, das langfristig immerhin angestrebt werden muss, sind wir noch weit entfernt. Ein grosser Teil der gegenwärtigen Tarife im Linien- und im Nichtlinienverkehr ist nur deshalb möglich, weil die öffentliche Hand einen nicht unwesentlichen Teil der Kosten übernimmt. Das aber ist eine indirekte Subventionierung. Dessen sollten sich vor allem jene bewusst sein, die unter dem Schlagwort der «Volksfliegerei» eine weitgehende Aufrechterhaltung dieser Situation befürworten.

Dieses und ähnliche Schlagworte haben auch eine gewisse Rolle in der öffentlichen Diskussion gespielt, die über das Verhältnis zwischen Linien- und Nichtlinienverkehr geführt wurde, als das Luftamt sich daran machte, die Grenze zwischen den beiden Verkehrsarten präziser zu ziehen. Die Grundlage dafür liegt in folgendem:

- Das Luftfahrtgesetz macht einen klaren Unterschied in der rechtlichen Behandlung des Linien- und des Nichtlinienverkehrs, ohne aber die beiden Begriffe näher zu umschreiben. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement entschied im Jahre 1966, dass die Kettenflüge zum Nichtlinienverkehr zu zählen seien.
- In Artikel 163 der Vollziehungsverordnung wird das Luftamt angewiesen, darüber zu wachen, dass unter dem Titel einer blossen Bewilligung (Nichtlinienverkehr) keine konzessionspflichtige Beförderung (Linienverkehr) betrieben wird. Eine Begriffsbestimmung enthält aber auch die Vollziehungsverordnung nicht.
- Die Frage der genauen Abgrenzung erhielt mit dem starken Aufschwung der Städteflüge von hoher Häufigkeit und Regelmässigkeit und kurzer Dauer erhöhte praktische Bedeutung.

Zunächst entstand nun eine grosse Aufregung, zum Teil auf wirkliche Missverständnisse zurückzuführen, zum Teil aber in Wahrung von Gruppeninteressen hochgespielt.

Festzuhalten ist folgendes:

- Es geht nicht um eine Änderung der bestehenden Ordnung, sondern um deren Anwendung (die Ordnung als solche wird in einem späteren Zeitpunkt zur Diskussion gestellt werden müssen).
- Es geht nicht primär um den Schutz des Linienverkehrs, sondern zunächst einmal einfach um die Abgrenzung an sich.
- Es geht nicht um eine Ausweitung, sondern um eine genauere Abgrenzung und des Spielraumes, der dem Ermessen des Luftamtes eingeräumt ist.

Die Frage wurde in der Eidgenössischen Luftfahrtkommission einlässlich diskutiert; die Behandlung mündete in die Empfehlung aus, eine entsprechende Bestimmung in die Vollziehungsverordnung aufzunehmen und auf den 1. November 1973 in Kraft zu setzen. Die praktische Tragweite der neuen Bestimmungen ist daraus ersichtlich, dass von

den Städteflügen, die im Berichtsjahr ausgeführt wurden, nur etwa 10 % jenseits der neu definierten Grenze liegen; auf die Tausende von andern Charterflügen wird sie überhaupt ohne Einfluss sein. Es kann somit gewiss nicht von einschneidenden Einschränkungen die Rede sein.

Im Verkehr über den Nordatlantik ist eine interessante Tendenzumkehr festzustellen. Während in den vergangenen Jahren die Nichtlinienunternehmen wesentlich höhere Zuwachsraten verzeichnen konnten als die Linienunternehmen, verhielt es sich im Berichtsjahr gerade umgekehrt. Auch die absolute Zahl der von den Charterunternehmen beförderten Fluggäste ist erstmals seit vielen Jahren wieder zurückgegangen. Darin liegt ein Erfolg der von der IATA ergriffenen Tarifmassnahmen. Ob es sich nicht um einen Pyrrhussieg handelt, steht vorläufig freilich noch offen.

b) Linienverkehr

Im Linienverkehr hat die Festsetzung der Tarife erhebliche Bedeutung. Nahezu überall wird sie aus Gründen, die in der Aufgabe des Linienverkehrs selbst liegen, behördlicher Genehmigung unterworfen. Für den internationalen Verkehr heisst das, dass in den Tarifen ein wichtiger Aspekt der zwischenstaatlichen Beziehungen liegt. Die praktische Entwicklung und Abstimmung der Tarife bildete seit je eine wesentliche Funktion der IATA, umso wichtiger, als die weltweite Interdependenz und die ungeheure Vielfalt der Tarifstruktur nur noch von hochspezialisierten Fachleuten zu übersehen sind; die Behörden der meisten Länder müssen sich bei der Bearbeitung von Tariffragen zwangsläufig auf die grossen Grundsätze beschränken. Für die IATA aber ist es in den letzten Jahren immer schwieriger geworden, die auseinanderstrebenden Interessen unter einen Hut zu bringen; die Entwicklung war durch wiederholte und zunehmend schwerere Krisen gekennzeichnet. So ist es ihr nicht gelungen bis Ende 1972 die ab 1. April 1973 weltweit geltenden Tarife zu vereinbaren. Wie immer diese neue Krise ausgehen mag, sie zeigt jedenfalls in aller Deutlichkeit, dass es so nicht weitergehen kann. Eine Lösung zu finden wird es vor allem wichtig sein, die Gründe dieser unerfreulichen Entwicklung zu erkennen und zu beheben. Wir sehen sie andeutungsweise in den folgenden Hauptpunkten:

- Vor allem fehlt ein fester Wille der einzelnen Beteiligten, kurzfristig wichtige Eigeninteressen im Blick auf die langfristige Entwicklung zurückzustellen.
- Die Entwicklung des Massenverkehrs ist mit einem erheblichen Wettbewerbsdruck verbunden, der durch die Bemühungen der Flugzeugindustrie noch erhöht wird.
- Die fehlende Integration des Nichtlinienverkehrs verschärft die ohnehin bestehenden Schwierigkeiten.
- Die Einstimmigkeitsregel gibt die Tarifkonferenzen der IATA jeder Obstruktion preis.

Die Swissair konnte das Geschäftsjahr wiederum mit Zahlen abschliessen, die umso erfreulicher sind, als auch ihr Betrieb naturgemäss unter den negativen Einflüssen steht, welche die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs weltweit beeinträchtigen. Die Flotte wurde mit einer ersten DC-10 erweitert, die am 15. Dezember auf dem Nordatlantik in Dienst genommen wurde. Mit Austrian Airlines wurde am 29. März ein Rahmenabkommen über technische Zusammenarbeit geschlossen; darin findet eine im Verhältnis zur ursprünglich vorgesehenen, umfassenden Betriebsgemeinschaft bescheidener gewordene Zielsetzung ihren ersten positiven Ausdruck. Für die Entwicklung des Streckennetzes sind die folgenden Punkte wichtig:

- Einführung eines dritten Wochenkurses nach Brasilien ab 1. Februar.
- Verzicht auf die Bedienung von Ankara ab 1. April.

— Neuer Frachtdienst nach Skandinavien ab 1. November, wogegen der Frachtdienst nach Stuttgart auf Lastwagen umgestellt wurde.

— Der mit SBB und mit PTT betriebene Autozubringerdienst Bern—Kloten hat sich sehr gut entwickelt; die Beanspruchung übertrifft bereits das beste Jahr des früheren Flugzeugzubringers.

Die Zahl der ausländischen Linienunternehmen, welche die Schweiz bedienen, erhöhte sich im Laufe des Jahres von 52 auf 57 (auf Jahresende 55).

An neuen Diensten sind zu verzeichnen:

- Damaskus—Athen— (Syrian Arab Airlines) April bis
Genf—Paris November
- Stansted oder (British Air Ferries, vorwie-
Southend—Basel gend für Autotransporte) ab
Mai
- London—Bern (Dan-Air) ab Juni, womit Bern
wiederum einen gewissen Li-
nienverkehr erhielt
- Rio—Madrid—
Genf—Zürich (Varig) ab August
- Singapur—Colombo—
Bahrein—Athen—
Zürich—London (Singapur Airlines) ab August
- Innsbruck—Zürich (Bayerischer Flugdienst Trans-
air) ab November
- Marseille—Genf (Air France) ab Dezember

c) Nichtlinienverkehr

Neben den Bestrebungen zur schärferen Abgrenzung zwischen Linien- und Nichtlinienverkehr auf nationaler Ebene, die vorgängig bereits erwähnt wurden, sind vor allem die Bemühungen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) um eine internationale Ordnung zu erwähnen, insbesondere im Nordatlantikverkehr. Die intensiven Studien und Verhandlungen mit den Behörden von Kanada und der USA erreichten am 19. Oktober ein wesentliches Ziel, als in Ottawa eine gemeinsame Grundsatzerklärung unterzeichnet werden konnte. Darin wird vorgesehen, auf den 1. April 1973 eine neue Kategorie von Charterflügen einzuführen, mit der das bisherige Affinitätskriterium abgelöst werden soll: Nicht mehr die Zugehörigkeit der Reisenden zu vorbestehenden Gruppen soll für die Zulassung solcher Flüge massgebend sein, sondern die feste Buchung mindestens 90 Tage vor der Reise im Rahmen einer Gruppe von mindestens 40 Personen und für eine Reisedauer von mindestens 14 Tagen im Sommer und 10 Tagen im Winter (Advance Booking Charter/ABC). Wie diese Verständigung in die Praxis umgesetzt werden kann und wie sie sich bewähren wird, bleibt abzuwarten.

Zu Jahresende bestanden 59 allgemeine Betriebsbewilligungen schweizerischer Unternehmen (gegen 63 im Vorjahr). Die drei Hauptunternehmen des Nichtlinienverkehrs entwickelten sich wie folgt:

- Balair 12 584 Flugstunden
393 802 Etappenfluggäste
Kapitalerhöhung von 22 auf 32 Mio Franken, unter Übernahme der Mehrheit durch die Swissair; Aufnahme einer Anleihe von 15 Millionen. Ankauf einer DC-8-63. Integration der Flugzeugbesatzung mit der Swissair; Rechtsfrage der selbständigen Betriebsorganisation. Hilfsflüge in Bangladesch im Auftrag der Eidgenossenschaft; Fortsetzung der UNTSO-Flüge im Nahen Osten.
Flotte am Jahresende: 1 DC-3/1 DC-8/1 DC-9/1 DC-8-55/1 DC-8-63/1 Mystère 20 (gemietet)
- SATA (Genf) 8 792 Flugstunden
241 498 Etappenfluggäste

Kapitalerhöhung von 6 auf 9 Mio Franken. Inbetriebnahme einer dritten Caravelle SE-210-10-B1R.

Flotte am Jahresende: 1 CV-640/3 SE-210-10-B1R

— Phoenix (Basel) 3 149 Flugstunden
127 575 Etappenfluggäste

Aktienkapital 2 Mio Franken. Inbetriebnahme eines Boeing-707; Verlängerung der allgemeinen Betriebsbewilligung für BAC-111 bis 30. Oktober 1973, für B-707 bis 31. März 1973 (Frachtflüge).

Flotte am Jahresende: 1 BAC-111/1 B-707

Die schweizerischen Unternehmen führten 7362 Charterflüge aus, zusätzlich 1228 in Form von Städteflügen (hin und zurück doppelt gezählt). An ausländische Unternehmen wurden Bewilligungen für 8755 Flüge erteilt, für 35 Flüge verweigert (vor allem mangels Gegenrecht).

5. Luftfahrtpersonal

Die Anstrengungen zur Erneuerung und Vereinheitlichung der Prüfungsunterlagen und Prüfungen wurden fortgesetzt. Die Einführung des neuen Reglementes über die Ausweise des Flugpersonals erforderte den Umtausch und die Neuausstellung von rund 9000 Ausweisen.

Die Anzahl der neu abgegebenen Ausweise für Flugpersonal nahm gegenüber dem ausserordentlich wettergünstigen Vorjahr wieder etwas ab (3777 gegen 3980); bei den Ausweisen für Linienpiloten mag darin auch eine Wirkung des Übergangs auf Grossraumflugzeuge liegen. Bei den Ausweisen für Bodenpersonal blieben die Zahlen stationär (148 gegen 153), ausgenommen bei den Verkehrsleitern (27 gegen 16), wo immer noch ein Ausbau- und Nachholbedarf besteht.

Für die Kaderausbildung führte das Luftamt sieben Fluglehrerkurse durch. Ferner wurde wiederum ein Kurs für Luftfahrzeugkontrolleure organisiert.

In der fliegerischen Vorschulung wurde die Konzentration auf Schulen eingeleitet, die genauer bestimmte Mindestanforderungen bezüglich Personal, Flugzeuge und Einrichtungen erfüllen.

Wegen Übertretungen luftrechtlicher Vorschriften wurden 183 Untersuchungen eingeleitet (78). 22 wurden eingestellt, 103 durch Strafverfügung erledigt, vier der Bundesanwaltschaft überwiesen; in 44 Fällen ist der Entscheid noch ausstehend. Personen, die Flüge (56) oder Fallschirmsprünge (14) ohne gültigen Ausweis ausführten, wurden mit Bussen bis Fr. 45.— bestraft. Andere Verstösse wurden mit Bussen bis zu Fr. 1000.— geahndet.

6. Flugmaterial

Die Baumusterprüfungen des Schul- und Reiseflugzeugs AS 202-15-202 Bravo der Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein und des Segelflugzeuges B-4/PC-11 der Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, konnten abgeschlossen werden. Als weitere grössere Aufgaben wurden die Zertifizierung des Boeing 707-131 (Phoenix), des DC-8-63 (Balair) und des DC-10-30 (Swissair) durchgeführt. Die Eintragung des B-707 wurde zunächst verweigert wegen der Lärmerzeugung, die dem heutigen Stand der Technik nicht mehr entspricht; in einem Wiedererwägungsverfahren wurde dann das Gesuch gutgeheissen, mit der Auflage, dass binnen Jahresfrist ein modifiziertes Triebwerk geringerer Lärmerzeugung einzubauen sei.

7. Flugplätze

Am 1. Juni erteilte das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement dem Kanton Zürich die Konzession für den Ausbau des Flughafens Zürich im Rahmen des Konzessionsprojektes 1980; damit wurde die formelle Voraussetzung für die Ausführung der eingeleiteten vierten Ausbaustufe geschaffen, an welche die eidgenössischen Räte im Vorjahr einen Bundesbeitrag von 240 Mio Franken gesprochen hatten.

Am 12. Dezember wurde der Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages von 32 Mio Franken an die Kosten der fünften Ausbaustufe des Flughafens Genf verabschiedet. Die Tatsache, dass in diesem Zeitpunkt ein erheblicher Teil der Bauten bereits hätte erstellt oder in Angriff genommen werden müssen, zeigte erneut die Notwendigkeit, für Struktur und Finanzierung der Landesflughäfen auf neue Formen überzugehen. Die Vorarbeiten dazu, die auf eine Vonselbständigung dieser Flughäfen und eine Ablösung der Bundesbeiträge durch wesentlich höhere Bundesbeteiligungen gehen, sind eingeleitet.

Am 8. Februar gab der Bundesrat dem Regierungsrat des Kantons Bern seine Auffassung zur Frage eines Kontinentallughafens bei Bern bekannt. Die Reaktion im Kanton Bern war zum Teil sehr heftig, weil man den Bescheid des Bundesrates als Intervention zugunsten des Projektes «Grosses Moos» auslegte; im Kern hatte der Bundesrat aber nur das Interesse des Bundes daran betont, dass inskünftige Bedürfnisse und Entscheidungen nicht vorzeitig verbaut würden. Am 20. September beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern, durchaus in diesem Sinne, es solle für solche künftige Entwicklung ein geeignetes Gelände frei gehalten werden, unter gleichzeitigem Verzicht auf die Ausarbeitung eines Detailprojektes für einen Flughafen im «Grossen Moos».

Gegen die Genehmigung der Gebührenordnung für die konzessionierten Flugplätze vom 29. Juli 1971 hatte der Aero-Club der Schweiz und die AOPA Switzerland Beschwerde erhoben und den abweisenden Entscheid des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 29. Oktober 1971 an den Bundesrat weiter gezogen; dieser wies die Beschwerde am 18. Oktober 1972 endgültig ab.

Die Beschwerde gegen die Erteilung der Baubewilligung für ein Flugfeld Kestenholz (Entscheid des Luftamtes vom 4. Dezember 1969, des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 24. August 1970) war bei Jahresende immer noch hängig, ebenso die Beschwerden gegen die Gestaltung der Nachtflugsperrre auf den Flughäfen Zürich und Genf.

Am 30. Dezember 1971 hatte das Luftamt das Gesuch um Bewilligung der Verwendung eines Aussenlandeplatzes bei Engelberg wegen der flugplatzähnlichen Verwendung, die in Aussicht genommen war, verweigert; eine dagegen eingereichte Beschwerde wurde vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 21. Februar rechtskräftig abgewiesen.

Bei der Neuausstellung von Flughafenkonzessionen im Jahre 1971 wurde der Zulassungszwang schärfer als vorher umschrieben (im Sinne des Beschwerdeentscheides von 1971 betreffend Bern-Belp und Genf-Cointrin). Die Halterin des Flughafens Grenchen erhob dagegen Beschwerde an den Bundesrat. Ihr Begehren ging hauptsächlich dahin, dass sie berechtigt sein sollte, nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch zur Wahrung ihrer eigenen Interessen oder zur Wahrung der Interessen der Inhaber bestehender Benützungrechte, die Benützung des Flughafens als Basis für eine gewerbmässige Tätigkeit zu verweigern. Der Bundesrat wies die Beschwerde am 9. August ab, indem er die Pflicht des Konzessionärs festhielt, sich auch hinsichtlich der Gewährung derjenigen Benüt-

zungsrechte, welche die Verwendung eines Flughafens als Basis einer gewerblichen Tätigkeit gestatten, im Rahmen der verfügbaren Flächen und Räume wettbewerbsneutral zu verhalten.

Nach mehrjährigen Vorarbeiten konnte das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 30. August eine Verfügung über die Neubezeichnung der Gebirgslandeplätze erlassen; bezüglich zweier Plätze im Kanton Wallis wurden Beschwerden an den Bundesrat erhoben. Die Angelegenheit war am Jahresende noch pendent.

8. Flugsicherung und Luftfahrtinformation

Am 15. April traten die revidierten Verkehrsregeln in Kraft; sie enthalten Neuerungen, die unter dem Anhang 2 zum Übereinkommen von Chicago weltweit eingeführt wurden. Die Einführung der Schlechtwetterlandungen nach den ICAO-Anforderungen für die ILS-Kat. II (Wetterminima: 30 m Entscheidungshöhe, 400 m Pistensicht) verzeichnete einige Fortschritte. Der Flughafen Zürich konnte auf den Herbst dafür voll freigegeben werden. Auf dem Flughafen Genf hingegen verursachte das «Val du Gobet» vor der Piste 23 eine besondere Schwierigkeit, indem es im Anflug eine unetstetige Anzeige des Radarhöhenmessers bewirkt. Zur Behebung werden elektrische Reflektoren in der Höhe der Pistenebene eingebaut. Damit wird 1974 voraussichtlich auch der Flughafen Genf für die Kat. II frei gegeben werden können.

Mit den Verkehrsleitern sind seit längerer Zeit Verhandlungen über eine Besoldungserhöhung im Gange. Um den Forderungen zusätzlichen Nachdruck zu verleihen, wurde am 20. Dezember ein Bummelstreik eingeleitet, der im Vorweihnachtsverkehr auf den Flughäfen Zürich und Genf zu schweren Stauungen und Verspätungen führte. Den Schaden trug in erster Linie die Swissair. Die Aktion wurde am folgenden Tag wieder abgebrochen. Auf das Jubiläumsjahr der Radio-Schweiz AG, die am 23. Februar 1922 gegründet worden war und seit dem 1. Januar 1931 die Flugsicherung für die Zivilluftfahrt mit Auszeichnung und Erfolg besorgt, fiel durch diesen Bruch des Arbeitsfriedens ein schwerer Schatten.

Im Luftfahrthindernisdienst wurde die genaue Überprüfung der bestehenden Hindernisse in Angriff genommen. Die zuständigen kantonalen Instanzen helfen tatkräftig mit.

Im Zusammenhang mit den Flugwaffenmanövern im Herbst wurde erstmals eine Luftstrasse zeitweise verlegt: A-9 wurde nach Osten verschoben und führte während acht Tagen über Altenrhein-Schuls in den Nahkontrollbezirk Mailand. Die Verlegung spielte einwandfrei.

Im Zusammenhang mit der Planung des neuen Flugsicherungsgebäudes «Hagenbuck» bei Winkel (ZH) wird in einer gemischten Arbeitsgruppe geprüft, ob und wie die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste im Sinne von Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes vereinigt werden können.

Die Luftfahrkarte 1:500 000 (ICAO-Karte) erschien im April in sechster Auflage. Sie soll auf das Jahr 1976 in vollständig neuer Bearbeitung herausgegeben werden.

Der Koordinationsstelle für Schiessen und Flugsicherung (KOSIF) wurden etwas über 5000 militärische Schiessen gemeldet.

9. Umweltschutz

Am 1. November trat nach umfangreichen und zeitraubenden Vorarbeiten auf den Flughäfen Zürich und Genf die Nachtflugsperrre in Kraft, die am 23. März als Konzessionsänderung verfügt worden war. Der Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mühlhausen verfügte auf den gleichen

Zeitpunkt eine entsprechende Sperrre. Sie hat im wesentlichen folgenden Inhalt:

- Linienverkehr: Abflüge und Landungen werden nur bis 24.00 zugelassen, verspätete Abflüge und Landungen bis 00.30 ohne besondere Bewilligung, ab 00.31 nur noch beim Vorliegen wichtiger Gründe durch Ausnahmebewilligung; am Morgen werden Landungen ab 05.00, Abflüge ab 06.00 wieder zugelassen.
- Gewerbsmässiger Nichtlinienverkehr: Der Flughafenhalter kann den Beginn der Sperrzeit um eine Stunde vorverschieben und das Ende auf 06.00 ansetzen.
- Privatverkehr: Der Flughafenhalter regelt die Sperrordnung zwischen 22.00 und 06.00 selbst.

Das Luftfahrtgesetz unterstellt den Linienverkehr der Konzessionspflicht, den übrigen gewerbsmässigen Luftverkehr der blossen Bewilligungspflicht. Darin kommt zugleich eine Prioritätsordnung im Blickwinkel der öffentlichen Interessen zum Ausdruck. Es ist die Anwendung derselben Ordnung, wenn für die Gestaltung der Nachtflugsperrre die Regelung der gewerbsmässigen Nichtlinienflüge zum Teil, jene der Privatflugzeuge ganz dem Flughafenhalter überlassen wurde.

Gegen die Gestaltung der Nachtflugsperrre wurde von verschiedenen Interessengruppen Beschwerde an den Bundesrat erhoben, zum Teil weil sie den Beschwerdeführern zu wenig weit, zum Teil weil sie ändern zu weit geht. Der Entscheid stand bei Jahresende noch aus. Ohne ihn in irgendeiner Weise zu präjudizieren, sei hier auf einige Punkte von grundsätzlicher Bedeutung hingewiesen.

Die meisten Flughäfen liegen aus offensichtlichen Gründen nahe an Siedlungsgebieten, die ihrerseits immer näher an die Flughäfen heranrücken. Mit zunehmender Lärmbelastung wird daher auch der Druck zugunsten solcher Nachtflugsperrren immer grösser. In Europa sind sie schon recht stark verbreitet. Im Einzelfall wird es lokal gelingen, einen vernünftigen Interessenausgleich zu schaffen. Wenn sich solche Sperrren aber weltweit ausbreiten, so ist wegen der geographischen Zeitverschiebung mit Auswirkungen im Langstreckenverkehr zu rechnen, die einen Ausgleich sehr viel schwieriger machen. Auf Grund der Annahme, dass sämtliche bedienten Plätze unterwegs zu gleichen Lokalzeiten gesperrt werden, wurden die Möglichkeiten der Umgestaltung eines konkreten Flugplans für einen Dienst zwischen London und Tokio untersucht; die Untersuchung führte zum Ergebnis, dass sich die heutige Flugdauer von insgesamt 26 Stunden 40 Minuten im günstigsten Fall um 16 auf 42 Stunden verlängern müsste, mit zwei Übernachtungen unterwegs. Mit andern Worten: Es wäre mit einer wesentlichen Verlangsamung und Verteuerung des Langstreckenverkehrs zu rechnen, aber auch mit einer Verstärkung der Tendenzen auf Einführung und Förderung des Überschallverkehrs. Nun sind glücklicherweise in der Verminderung der Lärmerzeugung grosser Verkehrsflugzeuge in den letzten Jahren ganz erhebliche Fortschritte erzielt worden, und mit weiteren Verbesserungen kann zuversichtlich gerechnet werden. Das eröffnet die Aussicht, dass — ohne Erhöhung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung — die Ausbreitung von Nachtflugsperrren verlangsamt, dass in einer fernerer Zukunft sogar bestehende Nachtflugsperrren wieder aufgehoben werden können.

Neben den neuen Flugzeugen mit wesentlich verminderter Lärmerzeugung (insbesondere B-747, DC-10 und Lockheed 1011), in denen die intensiven Bemühungen der Hersteller ebenso wie der politisch und rechtlich wirksame Druck auf Lösung des Lärmproblems ihren Ausdruck finden, stehen nach wie vor viele lärmstarke Grossflugzeuge alter Bauart in Betrieb. Die Umrüstung mit modifizierten Triebwerken ist nur zum Teil möglich. Bis sie ausscheiden, werden noch Jahre vergehen. Massnahmen, die eine Beschleunigung dieser Entwicklung versprechen, werden zu prüfen sein

(Bevorzugung lärmschwacher, Benachteiligung lärmstarker Flugzeuge, Verweigerung der Immatrikulation lärmstarker Flugzeuge usw.). Die Grundsätze der Rechtsgleichheit, der Verhältnismässigkeit und der Rechtsstaatlichkeit allgemein dürfen freilich auch in diesem Bereich nicht preisgegeben werden.

Die Lärmmessungen an kleinen Flugzeugen (unter 5700 kg Abfluggewicht) wurden, begünstigt durch lange Schönwetterperioden, intensiv weitergeführt. Das vorgeschriebene Lärmzeugnis wurde für 525 Flugzeuge ausgestellt, was rund 70 % dieser Gruppe darstellt. Mehrere Flugzeuge, an denen übermässiger Lärm festgestellt wurde, sind nur noch mit Einschränkungen zum Verkehr zugelassen oder inzwischen in das Ausland verkauft worden. So wird es nach und nach gelingen, das Lärmproblem auch bezüglich der kleinen Flugzeuge in den Griff zu bekommen. Der Firma Pilatus Flugzeugwerke AG wurde ein Forschungsauftrag betreffend Propellerlärm erteilt, der bereits zu wertvollen Erkenntnissen und positiven Ergebnissen geführt hat.

10. Anschläge, Unfälle und Sicherheit

Die internationalen Bestrebungen zur Verbesserung der Sicherung des Luftverkehrs gegen Anschläge wurden fortgesetzt. Nach mehrfachen Appellen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat nun eine grosse Anzahl der Mitgliedstaaten die gegen strafbare Handlungen an Bord (Tokio 1963) und gegen die Entführung von Luftfahrzeugen (Den Haag 1971) abgeschlossenen Staatsverträge ratifiziert: bis zum Jahresende 63 Staaten im ersten, 46 Staaten im zweiten Fall. Die Schweiz hat beide Abkommen ratifiziert.

Grössere Mühe bereitet die Ratifikation des dritten Übereinkommens, jenem zur Bekämpfung anderer Anschläge gegen die Luftfahrt (Montreal, 23. September 1971). Bis Jahresende war dieses Übereinkommen von insgesamt 52 Staaten — worunter der Schweiz — unterzeichnet, aber erst von 14 Staaten ratifiziert worden. Das Übereinkommen zählt die strafbaren Handlungen gegen die Luftfahrt auf, die von den Vertragsstaaten «mit schweren Strafen zu bedrohen» sind. Es ist somit unerlässlich, für den Strafrahmen und die Gerichtsbarkeit vor der Ratifikation des Übereinkommens die nötigen nationalen Rechtsgrundlagen aufzustellen. Das setzt für die Schweiz eine Revision des Strafgesetzbuches voraus. Die Arbeiten sind in Angriff genommen.

Für die Sicherung der schweizerischen Luftfahrt vor weiteren verbrecherischen oder politischen Anschlägen sind die präventiven polizeilichen Massnahmen ebenso wichtig wie die internationalen Übereinkommen. Das gilt vor allem für die Durchsuchung der Fluggäste und die Prüfung des Reisegepäcks. Es besteht angesichts der fortdauernden latenten Bedrohung keine andere Wahl, als diese begonnenen Massnahmen fortzuführen, erkannte Lücken, die immer wieder zutage treten, nach Möglichkeit zu schliessen und im übrigen beweglich zu bleiben, um jeder neuen Bedrohung begegnen zu können.

Die polizeilichen Massnahmen, verbunden mit den nötigen baulichen Einrichtungen werden zum grössten Teil vom Bund übernommen: Die Staatsrechnung 1972 ist dafür mit rund 13 Mio Franken belastet, der Voranschlag 1973 sieht in der gleichen Position rund 15 Mio Franken vor.

Der schweizerische Luftverkehr mit Grossflugzeugen blieb im Berichtsjahr ohne Unfall. Beim Absturz eines Helikopters im gewerbmässigen Einsatz in den Alpen verloren drei Personen ihr Leben. Alle weiteren schweren Unfälle ereigneten sich im privaten Flugwesen. Zwei Drittel der Todesopfer sind Unfällen zuzuschreiben, die durch Miss-

achtung kritischer Wetterverhältnisse verursacht wurden. Im Berichtsjahr hat sich die Zahl der Start- und Landeunfälle, bei denen in der Regel nur Sachschäden entstehen, gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt.

Mit einer Verschärfung und Durchsetzung der Regeln über die Planung von Sichtflügen bei kritischen Wetterlagen und die Erteilung von Fluglehrerausweisen soll eine Verminderung der Zahl der Schlechtwetterunfälle und ein Rückgang der zahlreichen Schadenfälle bei Start- und Landemanövern bewirkt werden.

Der Such- und Rettungsdienst trat innerhalb der Schweiz in sechs Fällen in Aktion — in allen mit Erfolg. Er beteiligte sich dazu an sechs Aktionen in Zusammenarbeit mit dem benachbarten Ausland.

11. Interna

Auf Jahresende traten Dr. Fritz Stalder und Dr. Georg Bislin in den Ruhestand. Beide waren während 25 Jahren im Dienste des Luftamtes gestanden. Dr. Stalder hatte sich besonders verdient gemacht, um die Revision des Luftfahrtgesetzes und der Vollzugsverordnung sowie um die Koordination der Sicherheitsvorkehrungen. An seiner Stelle als Chef der Abteilung Luftverkehr (die Sektionen Internationale Beziehungen, Gewerbmässige Luftfahrt und Rechtsdienst umfassend) trat Fürsprecher Rolf Künzi, an dessen Stelle als Chef des Rechtsdienstes Fürsprecher Max Neuenschwander.

Nach wie vor konnten alle bewilligten Stellen besetzt werden, die Zahl der Mitarbeiter stieg von 133 auf 137. In der Personalplanung gingen die Bemühungen dahin, einen Bestand festzulegen, der dann nach dem notwendigen weiteren Ausbau nicht mehr überschritten werden soll, sondern dem dann unter weiterer Rationalisierung und Konzentration auf das wesentliche die Aufgaben anzupassen sein werden (statt umgekehrt wie bisher). Als Ergebnis dieser Planung wurde der Grenzwert intern auf 160 Personen festgelegt (bei Anforderungen, die ursprünglich eher in die Gegend von 200 geführt hätten). Die Anpassung der Aufgaben wird freilich noch einige schwierige Fragen aufwerfen.

Zur Koordination und Intensivierung der Unfallauswertung und Unfallverhütung wurde unter der Leitung des stellvertretenden Direktors eine ständige interne Arbeitsgruppe gebildet.

12. Zur Statistik

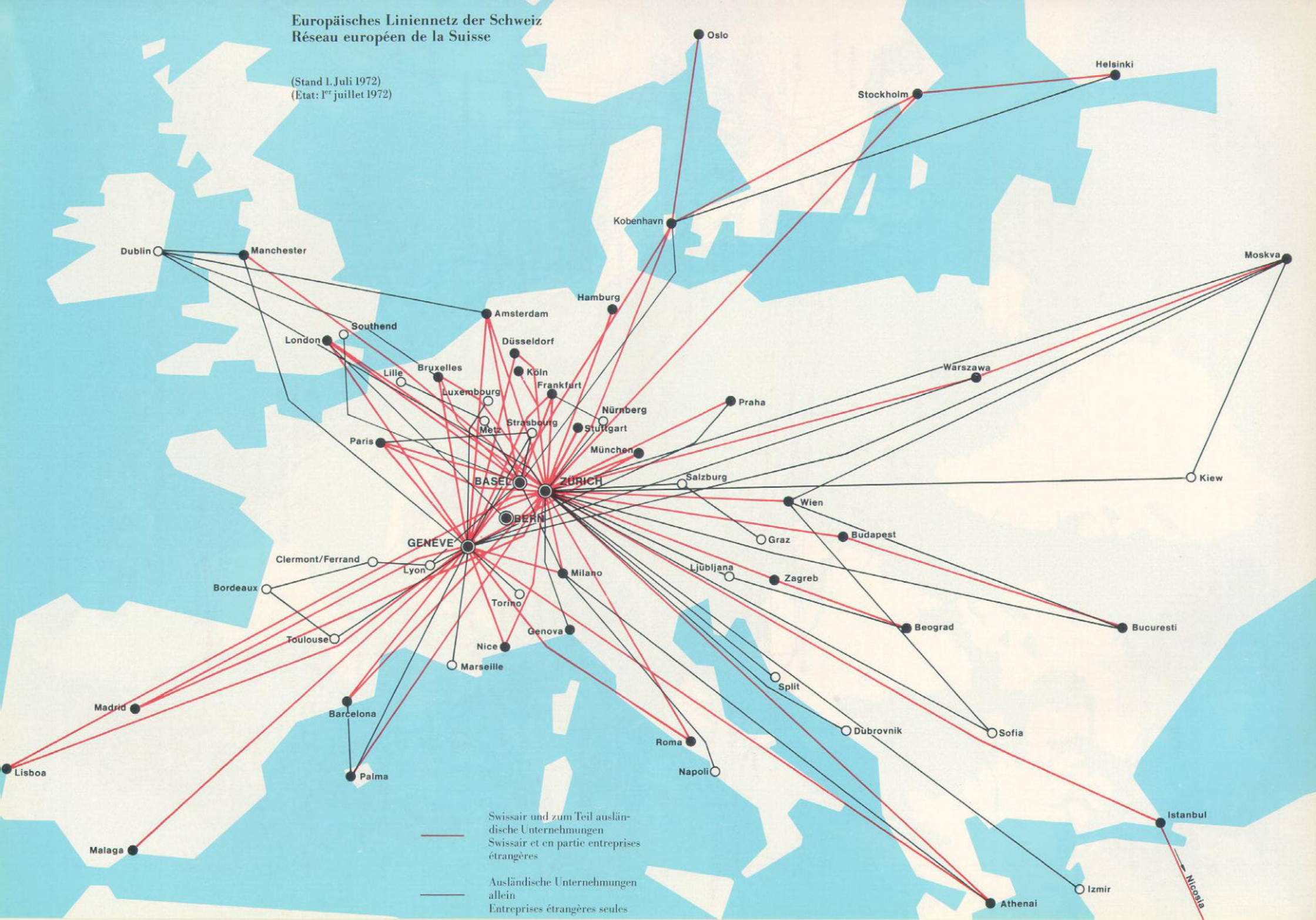
In der Flughafenstatistik des gewerbmässigen Luftverkehrs (Tab. 3) wurde Bern weggelassen, da in dieser Tabelle nur noch die drei Landesflughäfen aufgeführt werden. Der gesamte Verkehr von Bern, einschliesslich des Linienverkehrs mit London, wird in der Flugplatzstatistik des Nichtlinienverkehrs (Tab. 9) ausgewiesen. Erstmals aufgenommen wurden Angaben über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses (Tab. 12) und eine Übersicht über die Verteilung der Baukosten der Flughäfen Zürich, Genf und Basel (Tab. 19). Weggelassen wurden die Tabelle über den internationalen Linienverkehr und die Liste der von der Schweiz abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen, während die Angaben über die Flugsicherung und den Luftstrassenverkehr in der vorliegenden Statistik wieder enthalten sind (Tab. 18). Am Schluss des Tabellen teils findet sich eine Darstellung der Organisation des Eidgenössischen Luftamtes.

Bern, den 30. März 1973

Eidgenössisches Luftamt
Der Direktor:
Dr. W. Guldimann

Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1972)
(État: 1^{er} juillet 1972)



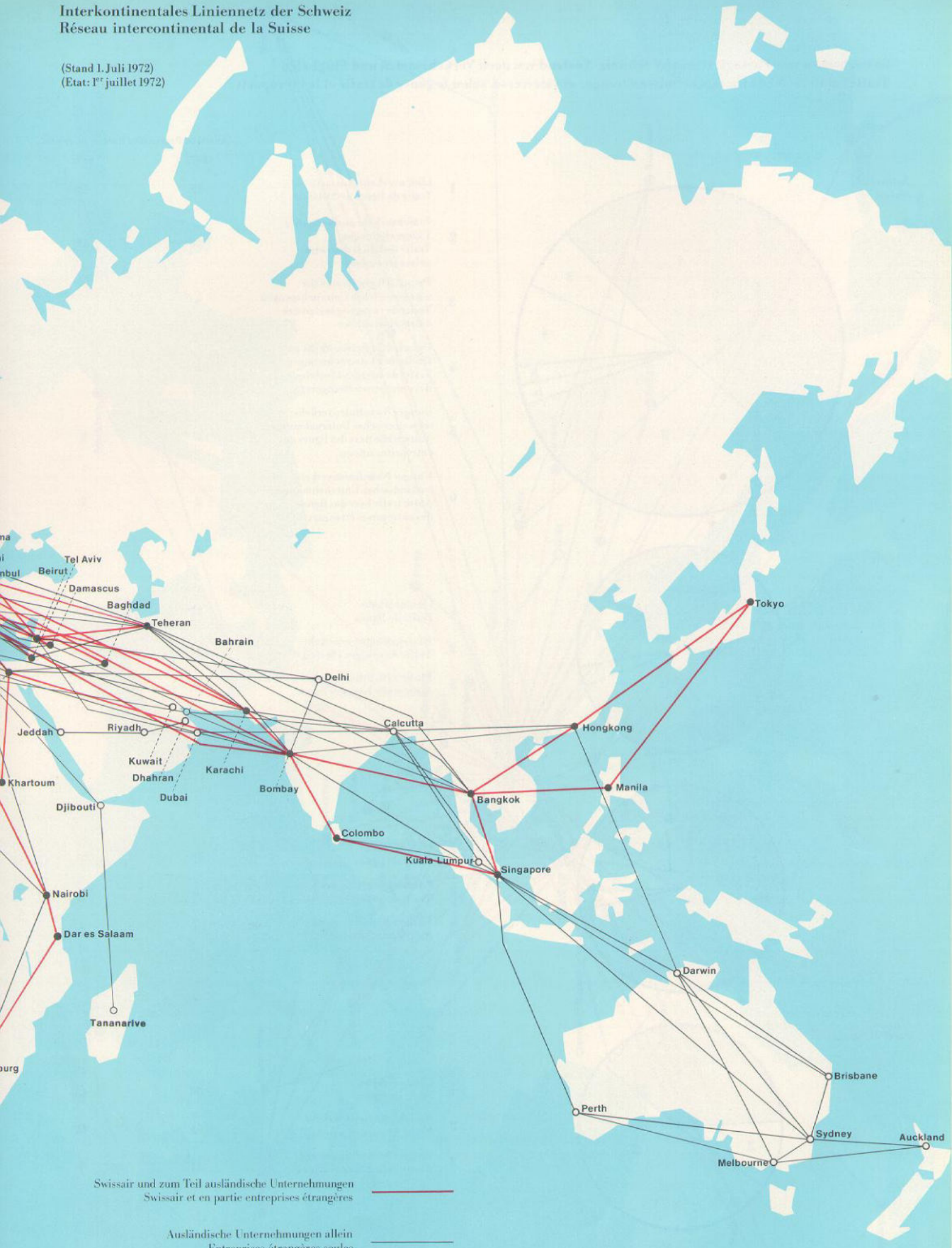
— Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
— Swissair et en partie entreprises étrangères

— Ausländische Unternehmungen allein
— Entreprises étrangères seules



Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1972)
(État: 1^{er} juillet 1972)



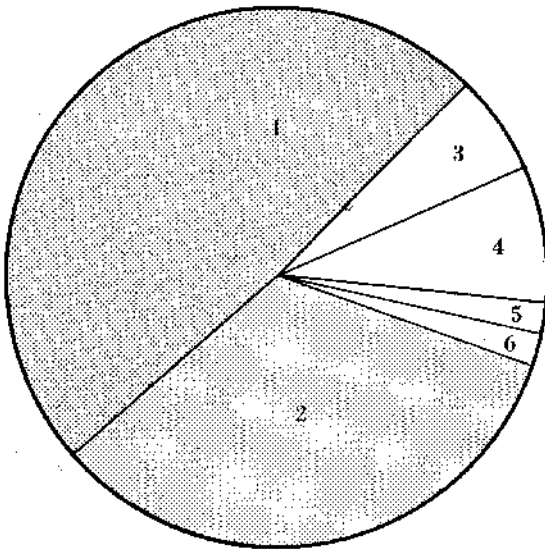
Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
Swissair et en partie entreprises étrangères ————

Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules ————

Gewerbmässiger Passagierverkehr Schweiz-Ausland v. v. nach Verkehrsarten und Flughäfen ¹
 Trafic commercial de passagers Suisse-étranger et vice-versa, selon le genre de trafic et les aéroports ¹

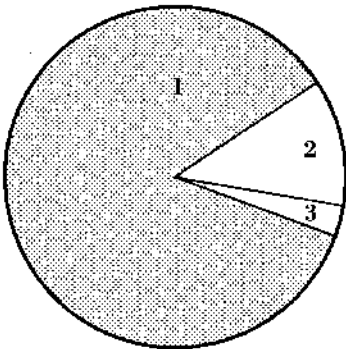
Anteil in Prozenten / Part en pour-cent

Schweiz ²
 Suisse ²



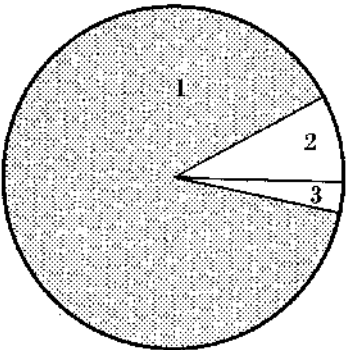
	1971	1972
1 Linienverkehr Swissair Trafic de lignes de Swissair	49	48
2 Linienverkehr ausländischer Unternehmungen Trafic de lignes des entre- prises étrangères	33	33
3 Pauschalflugreiseverkehr schweizerischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises suisses	6	7
4 Pauschalflugreiseverkehr aus- ländischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises étrangères	8	8
5 Übriger Nichtlinienverkehr schweizerischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises suisses	2	2
6 Übriger Nichtlinienverkehr ausländischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises étrangères	2	2

Zürich ³



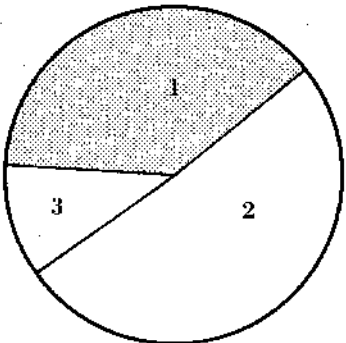
	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	85	82
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	12	15
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	3

Genève ³



	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	89	88
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	8	8
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	4

Basel-Mülhausen ³



	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	38	45
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	51	48
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	11	7

¹ Ohne direkten Transit und ohne Inlandverkehr / Sans transit direct et sans trafic interne

² Ohne Gratispassagiere / Non compris les passagers transportés à titre gratuit

1. Gewerbmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1972 in halbfetter, Ergebnisse 1971 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1972 en mi-gras, résultats 1971 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vols-étapes	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Passagier-km Km-passagers	Güter Marchandises t km
1	2	3	4	5	6	7
A. Linienverkehr — Traffic de lignes						
1. Swissair						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . . Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	13 617 17 120	702 931 710 932	18 777 20 908	2 472 651 2 899 506	136 515 745 133 376 517	3 742 283 3 844 978
b) Schweiz—Ausland v. v. Suisse—étranger v. v.	59 650 58 467	3 436 970 3 236 235	72 434 67 223	61 297 470 58 415 495	4 801 794 890 4 085 242 717	165 261 459 147 151 063
c) Auslandssetappen ¹ Etapes à l'étranger ¹	9 772 10 674	434 844 467 803	21 831 22 397	14 940 088 16 198 620	812 117 741 877 235 415	49 261 185 49 636 277
d) Total Swissair	83 039 86 261	4 574 745 4 414 970	113 042 110 528	78 710 209 77 513 621	5 750 428 376 5 095 854 649	218 264 927 200 632 318
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères						
a) Ausland—Schweiz v. v. ² Etranger—Suisse v. v. ²	68 447 64 523	3 341 688 3 040 787	111 720 102 021	64 319 094 62 108 448	3 930 554 067 3 328 096 601	175 354 620 151 576 905
b) Inlandssetappen Etapes internes	3 033 2 235	99 844 72 965	2 712 1 939	679 203 503 472	22 595 971 16 781 950	579 318 429 492
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	71 480 66 758	3 441 532 3 113 752	114 432 103 960	64 998 297 62 611 920	3 953 150 038 3 344 878 551	175 933 938 152 006 397
3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.						
a) Swissair (1b)	59 650 58 467	3 436 970 3 236 235	72 434 67 223	61 297 470 58 415 495	4 801 794 890 4 085 242 717	165 261 459 147 151 063
b) Ausländische Unternehmen (2a) . Entreprises étrangères (2a)	68 447 64 523	3 341 688 3 040 787	111 720 102 021	64 319 094 62 108 448	3 930 554 067 3 328 096 601	175 354 620 151 576 905
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2a) Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2a)	128 097 122 990	6 778 658 6 277 022	184 154 169 244	125 616 564 120 523 943	8 732 348 957 7 413 339 318	340 616 079 298 727 968
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	6 599 5 162	625 640 415 896	42 12	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	6 274 6 581	595 367 557 775	115 101	* *	* *	* *
3. Total Pauschalflugreiseverkehr Total trafic de voyages à forfait	12 873 11 723	1 221 007 973 671	157 113	* *	* *	* *
C. Übriger Nichtlinienverkehr³ — Autre trafic hors des lignes³						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	76 465 58 680	239 981 237 865	42 425 21 394	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	4 547 4 640	207 251 178 009	6 216 5 738	* *	* *	* *
3. Total übriger Nichtlinienverkehr Total autre trafic hors des lignes	81 012 63 320	447 232 415 874	48 641 27 132	* *	* *	* *
D. Zusammenzug⁴ — Récapitulation⁴						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	166 103 150 103	5 440 366 5 068 731	155 509 131 934	78 710 209 77 513 621	5 750 428 376 5 095 854 649	218 264 927 200 632 318
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	82 301 77 959	4 244 150 3 849 536	120 763 109 799	64 998 297 62 611 920	3 953 150 038 3 344 878 551	175 933 938 152 006 397
3. Gesamttotal Total général	248 404 228 062	9 684 516 8 918 267	276 272 241 733	143 708 506 140 125 541	9 703 578 414 8 440 732 200	394 198 865 352 638 715
4. Zunahme in Prozenten Augmentation en pour-cent	+8,9	+8,6	+14,3	+2,6	+15,0	+11,8

¹ Vollständig im Ausland liegende Etappen. Die angeführten Zahlen geben die addierten Etappentotale wieder

² Direkter Transit inbegriffen; einschliesslich Verkehr französischer Unternehmen nach Basel/Mülhausen

³ Nur Transportflüge

⁴ Die Leistungen in km (Kol. 5—7) beziehen sich nur auf den Linienverkehr, da im Pauschalflugreise- und im übrigen Nichtlinienverkehr nicht festgestellt

¹ Etapes situées entièrement à l'étranger. Les chiffres donnés représentent la somme des totaux de chaque étape

² Le transit direct est inclus; y compris le trafic des entreprises françaises à destination de Bâle-Mulhouse

³ Vols de transport seulement

⁴ Les résultats en km (col. 5—7) se réfèrent uniquement au trafic de lignes; ils ne sont pas relevés pour le trafic de voyages à forfait et pour l'autre trafic hors des lignes

2. Linienverkehr — Trafic de lignes 1951—1972

Jahr Année	Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes 1. VII.	Etappenflüge Vols-étapes	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste t	Passagierkilometer — Kilomètres-passagers			Passagier- Tonnenkilometer Passagers tonnes- kilomètres	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres	Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres		
						Ausgenutzte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nutzung Utilisation %			Ausgelastete Utilisées	Angebotene Offertes	Aus- lastung Utilisation %
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
1951	28 365	17 634	9 232	280 855	4 998	177 882	282 352	63	16 835	3 777	20 612	30 113	69
1952	29 824	17 241	9 184	291 595	5 618	201 363	309 789	65	19 283	4 519	23 802	33 990	70
1953	34 791	19 801	11 560	404 229	6 731	296 196	470 152	63	27 827	6 093	33 920	48 828	69
1954	56 879	25 555	15 711	540 085	8 888	403 590	695 845	58	37 903	8 191	46 094	78 264	59
1955	58 242	27 351	16 908	626 567	11 676	465 329	727 077	64	43 665	11 332	54 997	84 943	65
1956	56 863	32 107	19 360	766 663	13 743	544 171	850 267	64	50 636	13 933	64 569	97 140	66
1957	96 296	38 066	25 777	985 216	16 552	788 476	1 279 994	62	73 872	19 236	93 108	150 815	62
1958	121 185	39 884	29 650	1 058 715	19 624	913 622	1 548 512	59	86 083	24 762	110 845	183 893	60
1959	124 272	39 317	29 615	1 095 769	22 407	935 594	1 599 996	60	89 519	29 583	119 102	195 085	61
1960	131 523	43 193	31 996	1 285 520	26 036	1 138 463	1 956 781	58	105 613	34 334	139 947	238 851	59
1961	108 820	45 726	34 907	1 439 918	26 012	1 365 367	2 659 052	51	127 079	36 645	163 724	298 627	55
1962	129 383	48 073	37 025	1 648 419	28 121	1 685 653	3 195 969	53	156 900	40 036	196 936	379 735	52
1963	130 661	50 858	39 689	1 780 048	31 915	1 841 857	3 496 209	53	169 133	47 534	216 667	418 147	52
1964	127 934	51 550	42 422	1 909 475	35 483	2 142 949	3 969 995	54	194 136	54 724	248 860	476 101	52
1965	135 998	55 602	45 914	2 176 796	42 848	2 435 510	4 454 865	55	220 901	68 025	324 074	539 471	54
1966	141 717	59 960	49 340	2 379 766	52 154	2 688 109	4 821 076	56	243 476	80 598	388 926	584 696	55
1967	143 464	67 108	54 045	2 646 604	55 501	2 994 491	5 284 480	57	271 564	82 046	353 610	642 491	55
1968	170 834	72 021	59 923	3 009 275	71 603	3 323 537	6 259 457	53	294 285	117 424	411 709	788 403	52
1969	176 482	77 257	67 728	3 489 934	96 165	3 825 134	7 218 129	53	338 833	175 093	513 926	951 506	54
1970	215 586	84 646	75 421	3 867 576	108 469	4 420 320	8 292 457	53	392 001	187 613	579 614	1 134 147	51
1971	245 337	86 261	77 514	4 414 970	110 528	5 095 855	9 861 092	52	451 762	200 632	652 394	1 329 587	49
1972	218 205	83 039	78 710	4 574 745	113 042	5 750 428	10 888 811	53	510 447	218 265	728 712	1 464 811	50
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
1951	89 847	12 551	9 433	275 126	7 326	210 934	343 367	61	21 057	5 992	27 049	36 668	74
1952	141 272	13 301	10 033	324 519	9 336	249 856	398 863	63	24 816	8 031	32 847	43 198	76
1953	161 868	15 392	11 807	422 230	11 143	326 148	526 614	62	31 270	10 230	41 500	59 729	70
1954	155 295	16 297	13 362	441 791	11 573	376 786	646 203	58	36 553	12 241	48 794	80 052	61
1955	197 142	17 460	14 578	519 747	12 772	438 461	693 973	63	42 405	13 383	55 788	90 569	62
1956	221 298	20 230	16 612	598 517	14 773	505 390	817 548	62	48 295	14 941	63 236	103 288	61
1957	225 551	23 123	18 529	695 118	16 745	593 989	991 806	60	56 348	17 187	73 535	121 346	61
1958	285 917	30 059	24 444	794 419	18 289	700 333	1 309 808	54	65 961	19 757	85 718	146 694	58
1959	242 383	32 313	22 647	891 442	22 986	674 730	1 212 654	56	63 445	21 434	84 879	140 925	60
1960	247 951	35 118	26 693	1 077 997	30 343	865 991	1 600 204	54	81 459	31 327	112 786	189 657	60
1961	294 223	36 194	28 871	1 207 942	36 230	1 049 493	2 057 463	51	98 952	38 712	137 664	243 396	57
1962	271 584	36 995	27 856	1 293 974	44 539	1 129 919	2 170 108	52	106 471	41 190	147 661	258 581	57
1963	297 736	40 075	29 458	1 462 704	51 083	1 288 340	2 425 483	53	120 068	46 461	166 529	293 289	57
1964	282 981	41 107	31 396	1 628 706	52 678	1 446 747	2 712 548	53	125 867	52 539	178 406	319 983	56
1965	301 874	42 796	34 522	1 805 349	61 953	1 711 963	3 116 584	55	148 941	63 499	212 440	381 306	56
1966	269 130	48 804	38 442	2 063 574	67 968	1 943 446	3 627 856	54	169 080	71 044	240 124	442 079	54
1967	344 240	51 962	43 660	2 265 196	69 648	2 246 542	4 284 209	52	195 449	84 762	280 211	548 728	51
1968	399 994	55 217	50 092	2 441 923	87 716	2 603 001	5 065 687	51	226 461	117 637	344 098	696 035	49
1969	357 421	62 163	56 238	2 853 545	103 933	2 969 039	5 910 194	50	258 306	144 034	402 340	799 524	50
1970	393 930	66 394	65 141	2 990 189	107 102	3 312 348	7 151 048	46	288 174	155 782	443 956	936 743	45
1971	430 163	66 758	62 612	3 113 752	103 960	3 344 879	6 994 108	48	291 005	152 006	443 011	945 769	47
1972	446 477	71 480	64 998	3 441 532	114 432	3 953 150	7 842 547	50	343 924	175 934	519 858	1 046 382	50

1 Swissair-Linien, die teilweise auch von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

2 Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

3 Verkehr von der Schweiz nach dem ersten Etappenort im Ausland und umgekehrt

1 Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

2 Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

3 Trafic depuis la Suisse jusqu'à la première escale à l'étranger et vice versa

3. Flughafenstatistik des gewerbmässigen Luftverkehrs
Statistique des aéroports du trafic commercial

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel ¹		
	1971	1972	Diff. %	1971	1972	Diff. %	1971	1972	Diff. %
A. Linienverkehr — Trafic de lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	88 849	86 818	— 2	55 334	57 921	+ 5	15 306	16 332	+ 7
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 165 176	4 404 714	+ 6	2 483 611	2 654 691	+ 7	410 088	460 797	+12
b) Direkter Transit — Transit direct	350 120	336 212	— 4	311 782	355 550	+ 14	18 103	32 600	+80
c) Total	4 515 296	4 740 926	+ 5	2 795 393	3 010 241	+ 8	428 191	493 397	+15
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	95 503	101 583	+ 6	25 033	27 881	+ 11	11 407	11 250	— 1
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	6 305	6 188	— 2	4 460	4 771	+ 7	1 624	1 632	+ 0,5
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	18 178	17 136	— 6	16 920	18 138	+ 7	3 768	4 979	+32
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait									
1. Bewegungen — Mouvements	5 385	6 644	+23	2 759	3 193	+ 16	3 588	2 813	—22
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	467 480	639 769	+37	173 801	192 533	+ 11	266 750	254 609	— 5
b) Direkter Transit — Transit direct	10 787	16 505	+53	9 326	25 566	+174	3 368	1 056	—69
c) Total	478 267	656 274	+37	183 127	218 099	+ 19	270 118	255 665	— 5
C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	5 777	7 313	+27	7 129	4 413	— 38	4 229	3 074	—27
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance	2 418	2 132	—12	1 368	973	— 29	1 614	1 112	—31
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	135 205	157 661	+17	84 969	94 238	+ 12	65 714	41 190	—37
b) Direkter Transit — Transit direct	9 903	18 209	+84	12 490	13 804	+ 11	4 120	5 032	+22
c) Total	145 108	175 870	+21	96 759	108 042	+ 12	69 834	46 222	—34
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance	7 652	9 174	+20	4 128	1 335	— 68	3 203	1 535	—52
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	2 366	2 435	+ 3	1 488	1 051	— 29	1 634	1 337	—18
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	15	8	—47	14	10	— 29	54	18	—67
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	285	487	+71	698	501	— 28	360	403	+12
D. Zusammenzug — Récapitulation									
1. Bewegungen — Mouvements	100 011	100 775	+ 0,8	65 222	65 527	+ 0,5	23 123	22 219	— 4
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 767 861	5 202 144	+ 9	2 741 681	2 941 462	+ 7	742 552	755 596	+ 2
b) Direkter Transit — Transit direct	370 810	370 926	0	333 598	394 920	+ 18	25 591	38 688	+51
c) Total	5 138 671	5 573 070	+ 8	3 075 279	3 336 382	+ 8	768 143	795 284	+ 4
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	97 869	104 018	+ 6	26 521	28 932	+ 9	13 041	12 597	— 3
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	6 320	6 196	— 2	4 474	4 781	+ 7	1 678	1 650	— 2
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	18 463	17 623	— 5	17 618	18 639	+ 6	4 128	5 382	+30
E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet	126	120		79	78		24	29	

¹ Schweizerisch-französischer Gemeinschaftsflughafen
Die Zahlen umfassen den schweizerischen und den französischen Verkehr

¹ Aéroport commun franco-suisse
Les chiffres englobent les trafics suisse et français

² Fracht und Post

² Fret et poste

Anmerkungen: Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt

Remarques: Passagers et fret transportés à titre gratuit inclus
Transit direct compté une fois

4. Passagier-Linienverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic de lignes sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Jahr Année	Zürich					Genève					Basel				
	Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers			
		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice
1946	5 417	78 946	578	79 526	5	3 776	47 879	4 227	52 106	5	873	8 327	1 199	9 526	6
1947	7 612	105 140	1 279	106 419	7	6 884	87 916	21 592	109 508	11	3 037	19 717	4 255	23 972	14
1948	9 137	112 073	1 021	113 094	8	8 516	99 299	23 707	123 006	13	3 137	23 232	1 878	25 110	15
1949	11 329	128 089	18 471	146 560	10	9 584	106 561	28 050	134 611	14	2 651	15 303	2 670	17 973	11
1950	12 323	141 150	32 224	173 374	12	9 609	102 706	36 777	139 483	15	1 927	7 622	3 566	11 188	7
1951	15 888	189 809	53 043	242 852	17	10 296	140 075	36 664	176 739	18	1 368	7 133	761	7 894	5
1952	16 053	209 559	61 040	270 599	18	11 380	137 691	54 522	192 213	20	1 892	10 572	1 617	12 189	7
1953	18 502	295 392	69 474	364 866	25	12 582	192 709	67 196	259 905	27	2 440	20 977	5 698	26 675	16
1954	21 527	392 635	63 286	455 921	31	14 380	245 498	58 987	304 485	32	3 460	24 751	8 437	33 188	19
1955	23 937	499 926	58 979	558 905	38	14 925	304 967	59 263	364 230	38	3 314	29 317	8 856	38 173	22
1956	28 998	624 249	61 931	686 180	47	18 076	372 998	68 370	441 368	46	3 626	36 807	12 410	49 217	29
1957	33 433	786 114	64 669	850 783	58	20 550	472 610	73 939	546 549	57	4 711	56 406	16 843	73 249	43
1958	37 452	851 807	68 282	920 089	63	21 737	510 678	74 748	585 426	61	8 415	96 427	26 657	123 084	72
1959	38 566	913 361	81 170	994 531	68	23 390	557 664	75 470	633 134	66	8 113	107 228	29 722	136 950	80
1960	41 983	1 172 118	97 005	1 269 123	87	26 041	717 850	108 053	825 903	86	8 827	126 885	43 898	170 783	99
1961	46 321	1 344 428	121 084	1 465 512	100	27 937	839 412	116 513	955 925	100	7 949	138 526	32 353	170 879	100
1962	50 607	1 507 484	168 234	1 675 718	114	27 428	916 039	107 565	1 023 604	107	8 212	138 815	41 496	180 311	106
1963	53 556	1 666 821	186 945	1 853 766	126	30 934	1 017 259	127 374	1 144 633	120	9 729	162 842	42 977	205 819	120
1964	53 978	1 802 235	186 209	1 988 444	136	31 713	1 129 441	143 884	1 273 325	133	10 189	188 772	39 035	227 807	133
1965	57 157	2 062 472	219 905	2 282 377	156	35 167	1 240 347	182 416	1 422 763	149	9 232	158 933	31 205	190 138	111
1966	63 514	2 293 708	259 447	2 553 155	174	40 335	1 397 195	189 850	1 587 045	166	10 971	200 280	31 039	231 319	135
1967	70 726	2 608 045	285 779	2 893 824	197	43 534	1 604 369	173 847	1 778 216	186	12 761	253 747	30 172	283 919	166
1968	76 321	2 918 864	301 736	3 220 600	220	44 812	1 781 851	197 521	1 979 372	207	13 268	270 592	36 017	306 609	179
1969	83 320	3 390 664	339 577	3 730 241	255	49 696	2 109 050	230 198	2 339 248	245	13 958	317 916	31 572	349 488	205
1970	89 075	3 680 187	345 780	4 025 967	275	55 736	2 254 752	300 126	2 554 878	267	14 617	350 708	27 434	378 142	221
1971	88 849	4 165 176	350 120	4 515 296	308	55 334	2 483 611	311 782	2 795 393	292	15 306	410 088	18 103	428 191	251
1972	86 818	4 404 714	336 212	4 740 926	323	57 921	2 654 691	355 550	3 010 241	315	16 332	460 797	32 600	493 397	289
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	98 000	5 388 000	559 000	5 947 000	406	70 200	3 274 000	430 000	3 704 000	387	19 000	574 000	123 000	697 000	408
1975	102 700	6 016 000	624 000	6 640 000	453	75 300	3 669 000	481 000	4 150 000	434	19 600	662 000	141 000	803 000	470
1976	105 400	6 639 000	689 000	7 328 000	500	78 300	4 053 000	532 000	4 585 000	480	20 500	746 000	159 000	905 000	530
1978	110 100	7 650 000	794 000	8 444 000	576	84 100	4 689 000	615 000	5 304 000	555	22 900	905 000	193 000	1 098 000	643
1980	115 500	8 517 000	884 000	9 401 000	641	90 500	5 226 000	686 000	5 912 000	618	24 900	1 056 000	226 000	1 282 000	750

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1968

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Indice: Total du trafic de passagers en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968

5. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic hors des lignes sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Ohne Rundflüge — Sans vols de plaisance

Jahr Année	Zürich					Genève					Basel				
	Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers			
		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index
1946	3 625	3 473	—	3 473	7	1 876	8 130	—	8 130	27	1 054	1 918	—	1 918	2
1947	4 317	5 683	—	5 683	11	4 341	15 693	—	15 693	52	1 698	6 598	—	6 598	9
1948	3 591	6 126	—	6 126	12	4 335	7 155	3 187	10 342	34	866	3 465	—	3 465	4
1949	3 369	5 847	—	5 847	11	2 473	8 332	2 975	11 307	37	958	4 138	40	4 178	5
1950	1 778	4 593	739	5 332	10	1 732	7 452	3 184	10 636	35	359	2 609	21	2 630	3
1951	2 970	3 018	851	3 869	7	1 718	7 432	3 261	10 693	35	1 041	8 967	625	9 592	12
1952	7 986	3 654	901	4 555	9	1 512	4 668	2 103	6 771	22	836	7 168	90	7 258	9
1953	8 712	6 325	960	7 285	14	1 590	6 653	3 009	9 662	32	1 944	10 389	870	11 259	15
1954	7 181	11 320	1 448	12 766	24	1 849	4 642	1 892	6 534	21	1 176	14 371	674	15 045	20
1955	6 428	18 925	1 005	19 930	38	2 148	9 230	2 551	11 781	39	2 040	28 461	4 558	33 019	43
1956	9 607	11 860	1 770	13 630	26	1 172	10 373	3 541	13 914	46	3 202	45 438	2 994	48 432	63
1957	1 721	18 679	3 305	21 984	42	649	6 562	2 259	8 821	29	3 164	62 159	14 457	76 616	99
1958	1 412	20 415	3 224	23 639	45	673	7 457	2 819	10 276	34	4 138	57 607	35 253	92 860	120
1959	1 810	28 830	4 323	33 153	63	868	10 156	5 304	15 460	51	3 792	49 014	39 522	88 536	115
1960	2 462	38 714	6 857	45 571	87	1 146	15 322	9 537	24 859	82	3 468	59 033	15 861	74 894	97
1961	2 936	43 850	8 726	52 576	100	1 359	21 755	8 540	30 295	100	3 163	67 800	9 301	77 101	100
1962	3 399	56 356	9 981	66 337	126	1 047	19 706	8 851	28 557	94	2 431	59 011	8 466	67 477	88
1963	3 516	72 020	6 851	78 871	150	1 504	22 236	8 936	31 172	103	2 801	77 344	7 245	84 589	110
1964	3 817	91 655	10 552	102 207	194	1 575	30 290	10 024	40 314	133	2 948	81 638	7 681	89 319	116
1965	3 790	108 292	11 354	119 646	228	1 557	29 990	11 753	44 743	148	3 754	123 355	5 782	129 137	167
1966	4 045	141 427	9 075	150 502	286	2 223	38 206	11 843	50 049	165	6 202	307 645	7 026	314 671	408
1967	4 499	185 707	10 871	196 578	374	2 690	47 415	10 926	58 341	193	6 081	286 576	8 883	295 459	383
1968	4 432	215 890	13 884	229 774	437	3 075	72 688	8 797	81 485	269	5 198	252 533	6 001	258 534	335
1969	6 127	382 889	15 114	397 803	757	4 904	115 786	11 113	126 899	419	5 227	245 057	8 138	253 195	328
1970	7 495	480 047	13 583	493 630	939	7 252	183 860	10 387	194 247	641	5 319	308 924	7 359	316 283	410
1971	8 744	595 033	20 690	615 723	1 171	8 520	253 942	21 816	275 758	910	6 203	329 261	7 488	336 749	437
1972	11 825	788 256	34 714	822 970	1 565	6 633	285 435	39 370	324 805	1 072	4 775	294 264	6 088	300 352	390
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	10 000	496 000	56 000	552 000	1 050	4 300	128 000	51 000	179 000	591	9 100	501 000	46 000	547 000	709
1975	10 900	576 000	65 000	641 000	1 219	4 800	149 000	60 000	209 000	690	9 400	554 000	52 000	606 000	786
1976	11 600	659 000	75 000	734 000	1 396	5 200	172 000	69 000	241 000	796	9 600	599 000	56 000	655 000	850
1978	12 900	814 000	93 000	907 000	1 725	5 900	216 000	87 000	303 000	1 000	9 500	670 000	62 000	732 000	949
1980	14 000	938 000	107 000	1 045 000	1 988	6 800	260 000	104 000	364 000	1 202	9 300	718 000	67 000	785 000	1 018

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Unproduktive Flüge bis 1956 inbegriffen
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1968

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Vols improductifs inclus jusqu'en 1956
Index: Total du trafic de passagers en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968

6. Frachtverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic de fret sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Eigenverkehr in Tonnen — Traffic local en tonnes

Jahr Année.	Zürich				Genève				Basel			
	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index
1946	453	76	529	3	275	84	359	5	83	135	218	10
1947	701	350	1 051	6	685	524	1 209	18	335	506	841	38
1948	975	287	1 262	7	860	502	1 362	20	528	291	819	37
1949	1 064	529	1 593	9	1 083	429	1 512	22	369	288	657	30
1950	1 794	628	2 422	13	1 223	300	1 523	22	273	102	375	17
1951	2 595	428	3 023	17	1 721	302	2 023	29	317	370	687	31
1952	3 042	389	3 431	19	1 835	162	1 997	29	435	131	566	26
1953	3 257	411	3 668	20	2 122	192	2 314	34	516	127	643	29
1954	4 033	421	4 454	25	2 014	191	2 205	32	631	79	710	32
1955	5 518	596	6 114	34	2 391	163	2 554	37	589	413	1 002	46
1956	6 927	603	7 530	42	2 752	90	2 842	41	881	478	1 359	62
1957	8 590	378	8 966	50	3 205	44	3 249	47	1 843	178	2 021	92
1958	9 323	219	9 542	53	4 040	153	4 193	61	2 690	190	2 880	131
1959	11 280	466	11 746	65	4 801	189	4 990	72	2 531	424	2 955	135
1960	15 230	489	15 719	87	5 227	175	5 402	78	2 505	458	2 963	135
1961	17 115	888	18 003	100	6 416	491	6 907	100	1 661	532	2 193	100
1962	21 205	869	22 074	123	8 975	255	9 230	134	3 451	440	3 891	177
1963	26 164	671	26 835	149	12 495	459	12 954	188	4 934	517	5 451	249
1964	29 132	637	29 769	165	14 034	486	14 520	210	4 928	590	5 518	252
1965	36 000	986	36 986	205	16 291	436	16 727	242	5 754	550	6 304	287
1966	44 254	806	45 060	250	19 189	536	19 725	286	7 103	402	7 505	342
1967	49 830	1 229	51 059	284	17 359	446	17 805	258	4 936	584	5 520	252
1968	64 200	1 804	66 004	367	19 876	524	20 400	295	6 562	624	7 186	328
1969	83 425	2 498	85 923	477	23 161	566	23 727	344	8 750	958	9 708	443
1970	94 557	1 646	96 203	534	25 757	1 046	26 803	388	10 254	714	10 968	500
1971	95 503	2 366	97 869	544	25 033	1 488	26 521	384	11 407	1 634	13 041	595
1972	101 583	2 435	104 018	578	27 881	1 051	28 932	419	11 250	1 337	12 587	574
Schätzungen/Estimations ¹												
1974	126 000				51 800				19 100			
1975	144 900				59 500				22 000			
1976	166 600				68 500				25 300			
1978	220 400				90 600				33 400			
1980	291 500				119 800				44 200			

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen
Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt
im Jahre 1968, nur für den Linienverkehr

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus depuis 1960
Indice: Total trafic de fret en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968,
pour le trafic de lignes seulement

7. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge — Aéronefs immatriculés en Suisse

Bestand am 31. Dezember — Etat: 31 décembre

	1969	1970	1971	1972
1. Grossflugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus				
a) Mit gewerbsmässiger Zulassung — En trafic commercial				
Swissair	37	39	39	40
Balair	15	10	8	5
SATA	2	3	4	5
Phoenix	—	—	1	2
Übrige — Autres	3	1	1	1
b) Mit nicht gewerbsmässiger Zulassung — En trafic non commercial	—	1	1	1
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Mit gewerbsmässiger Zulassung — En trafic commercial	242	260	259	279
b) Mit nicht gewerbsmässiger Zulassung — En trafic non commercial	695	711	745	740
Total Flugzeuge — Avions	994	1 025	1 058	1 073
3. Hubschrauber — Hélicoptères	28	27	33	38
4. Segelflugzeuge — Planeurs	383	417	447	480
5. Ballone — Ballons	24	25	24	24
6. Motorsegler — Motoplaneurs	6	6	14	15
Gesamttotal — Total général	1 435	1 500	1 576	1 630

8. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur				Segelflug — Vol à voile			
	Platzflüge ¹ Vols autour de l'aérodrome ¹	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vols d'école	Passagiere ² Passagers ²	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
Flughäfen — Aéroports								
Zürich	7 754	16 114	23 868	7 012	21 453	—	—	—
Genève	29 474	20 165	49 639	20 154	23 114	—	—	—
Basel	42 470	12 422	54 892	33 022	48 648	—	—	—
Bern	68 406	10 853	79 259	54 601	19 077	4 688	2 269	42
La Chaux-de-Fonds	19 262	2 486	21 748	2 602	6 794	1 496	1 053	06
Grenchen	35 124	5 526	40 650	20 648	13 725	6 782	4 545	33
Lausanne	24 044	5 743	29 787	16 793	9 831	—	—	—
Samedan	828	4 949	5 777	—	8 063	1 659	2 675	39
Sion	15 410	4 628	20 038	13 078	7 153	974	810	43
Flugfelder — Champs d'aviation								
Altenrhein	49 772	4 683	54 455	32 526	5 560	1 528	652	08
Amlikon	3 416	34	3 450	—	28	4 551	1 543	06
Ascona	6 006	2 198	8 204	5 210	3 133	—	—	—
Bad Ragaz	11 760	1 545	13 305	2 852	2 770	472	581	06
Bellechasse	1 964	—	1 964	—	—	907	442	50
Beromünster	15 530	2 435	17 965	11 117	2 999	976	519	26
Bex	5 030	52	5 082	1 480	1 327	1 177	927	33
Biel — Bienne	13 986	1 790	15 776	11 548	2 433	—	—	—
Birrfeld	59 684	5 724	65 408	49 249	5 005	10 893	3 941	53
Buttwil	23 282	182	23 464	19 826	744	2 087	1 065	33
La Côte	5 400	2 599	7 999	—	3 386	—	—	—
Courtelary	7 386	—	7 386	—	—	3 363	2 246	13
Dittingen	2 706	6	2 712	38	—	1 328	812	38
Ecuvillens	22 074	3 468	25 542	14 525	9 516	—	—	—
Gruyères	6 350	2 254	8 604	4 430	4 828	270	451	16
Hasenstrick	1 418	581	1 999	116	2 010	—	—	—
Hausen am Albis	3 958	108	4 066	720	443	1 078	1 300	25
Lachen, Wasserflugzeuge	40	26	66	16	11	—	—	—
Langenthal	11 774	441	12 215	4 098	1 779	1 537	678	23
Locarno	34 354	1 228	35 582	31 805	2 983	802	333	05
Lommis	16 694	176	16 870	14 004	1 219	—	—	—
Lugano	24 552	7 308	31 860	18 082	22 957	15	15	16
Montrichr	—	—	—	—	—	3 028	1 808	27
Môtiers	4 322	30	4 352	2 670	2 293	—	—	—
Neuchâtel	16 922	2 689	19 611	9 647	9 653	1 417	929	21
Olten	8 264	1 720	9 984	4 295	3 107	1 308	816	35
Porrentruy	14 454	154	14 608	11 336	1 464	606	326	26
Schaffhausen	8 838	350	9 188	—	271	3 792	3 334	58
Schänis	14 334	—	14 334	—	—	6 245	5 241	32
Schupfart	33 358	1 438	34 796	26 696	1 700	4 817	1 928	11
Sézegnin	1 452	—	1 452	1 452	—	—	—	—
Sitterdorf	11 114	1 098	12 212	9 328	1 307	—	—	—
Speck-Fehraltorf	35 944	1 939	37 883	30 714	2 615	344	278	28
Thun	9 498	1 080	10 578	5 406	2 143	1 674	500	34
Triengen	3 924	1 622	5 546	2 058	1 467	—	—	—
Wangen-Lachen	8 750	2 136	10 886	7 011	727	—	—	—
Winterthur	1 270	14	1 284	20	5	2 148	560	17
Yverdon	16 460	1 038	17 498	10 694	1 440	—	—	—
Diverse	27 944	5 443	33 387	18 752	6 448	3 441	2 026	17
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 595	4 688	21
Total 1972	786 756	140 475	927 231	529 631	265 629	77 998	49 305	01
Total 1971	811 286	143 868	955 154	540 333	256 186	76 161	46 154	30
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr	—3,0	—2,4	—2,9	—2,0	+3,7	+2,4	+6,8	
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

¹ Starte und Landungen

² Ohne Besatzung; der Flugschüler zählt zur Besatzung

¹ Décollages et atterrissages

² Sans l'équipage; l'élève-pilote compte comme membre de l'équipage

9. Flugplatzstatistik des Nichtlinienverkehrs

Statistique des aérodromes du trafic hors des lignes

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1971	1972	1971	1972
Altenrhein	462	910	451	1 141
Ascona	2 038	1 302	1 773	1 496
Bad Ragaz	382	320	612	397
Bern	8 953	8 622 ¹	6 527	6 522 ¹
Beromünster	18	3 667	27	1 931
Bex	60	—	58	—
Biel — Bienne	1 588	1 013	2 277	1 563
Birrfeld	15 114	14 444	1 987	1 889
Blumental b. Müren (Winterflugfeld)	2	70	1	108
Buttwil	6 204	5 218	492	353
La Chaux-de-Fonds	1 156	698	2 093	1 399
Ecuvillens	904	431	1 167	476
Erstfeld (Helikopter)	48	90	9	29
Feusisberg (Helikopter)	206	164	314	181
Grenchen	1 416	1 231	1 672	1 819
Gstaad (Helikopter)	688	1 056	694	697
Hasenstrick	1 884	1 494	3 289	2 601
Langenthal	694	880	1 541	1 663
Lauberhorn (Winterflugfeld)	98	126	322	311
Lausanne	767	503	819	570
Locarno	7 966	8 762	11 125	11 750
Lommis	676	408	728	461
Lugano	2 480	1 910	4 731	4 092
Männlichen (Winterflugfeld)	1 366	1 245	669	609
Neuchâtel	267	336	351	378
Olten	889	497	1 604	663
St. Moritz (Helikopter)	104	2 504	85	1 633
Samedan	2 042 ²	1 854 ²	3 505 ²	3 367 ²
Schupfart	1 676	1 550	2 151	2 203
Sion	4 829	4 635	9 311	9 507
Sitterdorf	626	618	926	1 118
Thun	336	318	311	330
Wangen-Lachen	284	154	369	227
Yverdon	—	—	—	—
Zermatt (Helikopter)	3 448	3 320	3 900	4 261
Diverse	3 124	2 638	1 646	1 936
Total	72 795	72 988	67 537	67 681

¹ Einschliesslich Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air
Y compris le trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

² Einschliesslich Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG
Y compris le trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

Anmerkung: Unproduktive Flüge nicht inbegriffen

Remarque: Vols improductifs non compris

10. Gewerbsmässige Benützung von Aussenlandeplätzen

Utilisation commerciale des places d'atterrissage en campagne

a) Personentransport zu touristischen Zwecken nach Gebirgslandeplätzen Transport de personnes à des fins touristiques à destination de places d'atterrissage en montagne					
Gebirgslandeplätze Places d'atterrissage en montagne	Flüge Vols	Passagiere Passagers	Gebirgslandeplätze Places d'atterrissage en montagne	Flüge Vols	Passagiere Passagers
1. Aeschhorn/ Rothornletscher (VS) ...	53	219	22. Jungfrauoch (VS)	284	343
2. Aiguilles du Tour (VS) ...	—	—	23. Kanderfirn (BE)	37	45
3. Alphubel (VS)	63	264	24. Langgletscher (VS)	3	4
4. Alp Trida (GR)	1	3	25. Las Trais Fluors (GR) ...	—	—
5. Bec de Nendaz (VS)	—	—	26. Limmerenfirn (GL)	4	1
6. Blümlisalp (BE) (nur für Ausbildung)	—	—	27. Madrisahorn (GR)	—	—
7. Breithornplateau (VS) ...	25	109	28. Monte Rosa- Grenzsattel (VS)	205	912
8. Clariden-Hüfifirn (UR/GL) .	187	108	29. Oldenhorn-Sattel (BE) ...	—	—
9. Croix de Cœur (VS)	2	12	30. Persgletscher (GR)	5	15
10. Ebnefluh (VS)	134	800	31. Petersgrat (BE/VS)	81	458
11. Fornogletscher (GR)	—	—	32. Petit Combin (VS)	21	138
12. Fuorcia Schlattain (GR) ...	1	5	33. Piz Corvatsch (GR)	3	7
13. Fuorcia Surlej (GR)	7	28	34. Piz Rosatsch (GR)	—	—
14. Glacier de Breney (VS) ...	—	—	35. Piz Surlej (GR)	—	—
15. Glacier de Moiry (VS) ...	47	295	36. Rosa Blanche (VS)	81	542
16. Glacier du Trient (VS) ...	57	331	37. Staldenhorn (BE)	10	31
17. Glacier de Tsanfleuron (VS)	28	153	38. Theodulgletscher (VS) ...	318	1 593
18. Glärnischfirn (GL) (nur vom 1. Nov. bis 30. Juni) .	—	—	39. Vadret d'Err (GR)	—	—
19. Gstellihorn (BE)	7	28	40. Vorabgletscher (GL/GR) .	—	—
20. Gumm (BE)	52	191	41. Wallegg (BE)	54	192
21. Jörigletscher (GR)	—	—	42. Wildhorn (VS)	37	202
			Total	1 807	7 079
b) Fracht- und Werkflüge nach Aussenlandeplätzen Vols de fret et de travail effectués à destination de places d'atterrissage en campagne					
Frachtflüge — Vols de fret:					
Total beförderte Fracht in Tonnen:					
Total du fret transporté, en tonnes:				28 431	
Werkflüge — Vols de travail:					
Total beförderte Passagiere:					
Total des passagers transportés:				19 517	

11. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Titres personnels et autorisations valables le 31 décembre	1971	1972
1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des		
Privatpiloten — Pilotes privés	2	2
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels	39	38
Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten — Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments	5	5
IFR-Piloten — Pilotes de vol aux instruments	1	2
Linienpiloten — Pilotes de ligne	3	3
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère	4	3
Segelflieger — Pilotes de planeur	38	38
Fallschirmspringer — Parachutistes	5	6
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	5	6
Total	102	103
2. Flugpersonal — Personnel navigant		
Privatpiloten — Pilotes privés	4 248	4 474
Berufspiloten (Beschränkter BB-Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes)	301	325
Berufspiloten — Pilotes professionnels	519	537
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe	108	102
Linienpiloten — Pilotes de ligne	591	598
Sonderbewilligungen für Instrumentenflug — Permis spéciaux de vol aux instruments (ohne Berufspiloten 1. Klasse und Linienpiloten — sans les pilotes professionnels de 1re classe ni les pilotes de ligne)	319	338
Segelflieger — Pilotes de planeur	1 761	1 900
Navigatoren — Navigateurs	60	47
Bordfunken — Radiotélégraphistes navigants	12	2
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants	178	205
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	35	49
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels	66	70
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés	33	40
Fallschirmspringer — Parachutistes	592	618
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères	206	186
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur	2 772	2 818
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants	29	1
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves pilotes de ballon	17	13
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère	5	6
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes	215	236
Total	12 067	12 565
3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I	161	141
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II	459	478
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes	77	85
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs	31	31
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I	179	207
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II	19	18
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne	95	79
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation	89	82
Total	1 110	1 121

Anmerkung: Piloten mit verschiedenen gültigen Motorflugausweisen sind nur in der höchsten Kategorie gezählt

Remarque: Les pilotes qui sont au bénéfice de plusieurs licences valables d'aviation à moteur ne sont comptés ici que dans la catégorie la plus élevée

12. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1971	1972
1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)		
Einschreibungen — Inscriptions	1 540	1 508
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1	315	265
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2	251	177
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2	187	116
2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes	79	50
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	38	27
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants	16	7
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	9	7

13. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1971	1972	2. Hypotheken — Hypothèques	1971	1972
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	45		47	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	11	12	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	2	3
Streichungen — Radiations	9	7	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	—	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	47	52	Pfandsummen — Hypothèques:		
davon — dont:			unter — de moins de Fr. 100 000	5	3
Flugzeuge — Avions			100 000—1 Mio	16	20
bis — jusqu'à 2000 kg	7	8	1—10 Mio	14	11
2001—5700 kg	8	8	über — de plus de 10 Mio	6	7
5701—9000 kg	1	—	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio —		
über — de plus de 9000 kg	15	17	Hypothèque maximale en mio	21,0	22,0
Hubschrauber — Hélicoptères	10	13	Hypothekensumme insgesamt in Mio —		
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Montant total des hypothèques en mio	145,8	160,6
Segelflugzeuge — Planeurs	6	6			
Freiballone — Ballons libres	—	—			

14. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge unter 9000 kg Accidents d'aéronefs suisses d'un poids inférieur à 9000 kg

Luftfahrzeugkategorie Catégories d'aéronefs	Unfälle — Accidents						Tote Morts		Zerstörte Luftfahrzeuge Avions détruits	
	Total		Davon im gewerbemässigen Luftverkehr Dont accidents en trafic commercial		Mit Toten Avec morts		1971	1972	1971	1972
	1971	1972	1971	1972	1971	1972				
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	28	45	3	—	7	8	17	22	13	17
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	5	9	2	—	1	1	1	2	1	1
Hubschrauber — Hélicoptères	4	6	2	2	1	2	1	4	2	4
Segelflugzeuge — Planeurs	13	26	—	—	1	2	2	2	2	12
Motorsegler — Motoplaneurs	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Ballone — Ballons	3	2	—	—	—	—	—	—	3	2
Total	53	89	7	2	10	13	21	30	21	37

Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1972 auf einen Gesamtbestand von 1576 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von rund 150 000 (ohne die Stundenzahlen des gewerbemässigen Linien- und Nichtlinienverkehrs).

Unfälle schweizerischer Flugzeuge über 9000 kg sind keine zu verzeichnen.

Ausserdem sind zu erwähnen:

- die Unfälle ausländischer Privatflugzeuge in der Schweiz (6 deutsche, 2 amerikanische und 1 schwedisches Luftfahrzeug),
- eine Notevakuation eines britischen Boeing 747 in Zürich,
- eine Kollision einer ägyptischen Iljushin 62 mit einer Passagierterre in Zürich.

Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte à un effectif de 1576 aéronefs et à un nombre d'heures de vol d'environ 150 000 (non compris les heures de vol du trafic de lignes et du trafic hors des lignes).

Il ne s'est produit aucun accident d'avion suisse d'un poids supérieur à 9000 kg.

Il faut mentionner en outre:

- les accidents survenus en Suisse à des avions privés étrangers (6 appareils allemands, 2 américains et 1 suédois),
- une évacuation d'urgence d'un Boeing 747 britannique à Zurich,
- une collision d'un Ilyouchine 62 égyptien avec une échelle de passagers à Zurich.

15. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen
Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1968—1972

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation					Ausfuhr — Exportation				
	1968	1969	1970	1971	1972	1968	1969	1970	1971	1972
Tiere, Waren tierischen und pflanzlichen Ursprungs, Fette, Öle, Waren der Nahrungsmittelindustrie — Animaux, marchandises d'origine animale ou végétale, graisses et huiles, produits des industries alimentaires	5 657	6 609	6 560	7 445	10 010	449	510	507	487	548
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques	801	1 214	1 313	1 235	1 794	1 967	3 417	3 363	3 972	4 540
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	332	406	424	453	620	345	465	547	606	793
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelletteries, cuirs	591	579	595	820	890	127	155	185	178	151
Holz, Kork — Bois, liège	14	20	19	15	39	71	30	28	41	27
Papier — Papiers	2 227	2 749	2 806	2 981	3 049	768	791	903	851	1 043
Textilien — Textiles	1 269	1 247	1 140	1 201	1 675	1 609	1 930	1 983	1 729	2 124
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection	1 524	2 355	2 297	2 102	2 020	619	707	832	854	781
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies	153	233	304	274	310	298	623	574	680	567
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales	116	122	116	112	119	132	209	251	293	275
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières	1 186	1 650	1 122	912	1 306	333	644	503	409	473
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières ..	339	495	526	530	589	899	1 085	1 022	925	1 107
Maschinen — Machines	2 661	3 780	4 259	4 083	5 139	4 131	5 925	4 778	4 874	4 940
Beförderungsmittel — Matériel de transport	586	782	843	881	1 381	109	91	113	318	147
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils	2 226	2 325	2 741	3 017	3 240	1 338	1 608	1 715	1 347	1 416
Uhren — Montres	58	89	144	240	186	1 687	1 652	1 806	1 784	2 143
Übrige Waren — Autres marchandises	972	378	364	368	580	217	244	301	412	485
Total	20 712	25 033	25 573	26 669	32 947	15 099	20 086	19 411	19 758	21 560

16. Verkehrsströme im Linienverkehr — Courants dans le trafic de lignes

Personenverkehr Abfliegende Passagiere Trafic de passagers Passagers partants			Güterverkehr in Bruttotonnen In der Rangfolge der Ausfuhr 1972 Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1972		Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1971	1972			1971	1972	1971	1972
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe			1. Europa — Europe					
Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne	416 336	429 897	Grossbritannien — Grande-Bretagne		7 501	5 384	3 287	3 569
Frankreich — France	388 678	427 038	Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne		2 061	2 368	735	802
Grossbritannien — Grande-Bretagne	350 290	361 222	Frankreich — France		1 734	1 736	476	569
Italien — Italie	199 222	209 020	Spanien — Espagne		538	629	425	458
Spanien — Espagne	172 070	198 216	Niederlande — Pays-Bas		1 323	1 404	346	348
Niederlande — Pays-Bas	103 040	105 698	Schweden — Suède		361	387	270	324
Osterreich — Autriche	98 120	112 246	Belgien — Belgique		533	594	320	304
Belgien — Belgique	91 859	90 331	Italien — Italie		434	503	235	290
Griechenland — Grèce	57 974	64 357	Osterreich — Autriche		172	299	177	253
Schweden — Suède	46 486	46 452	Griechenland — Grèce		84	91	177	183
Übrige Länder — Autres pays	262 202	280 817	Übrige Länder — Autres pays		693	1 124	1 149	1 314
Total	2 186 277	2 325 294	Total		15 434	14 519	7 597	8 414
2. Nach Kontinenten — D'après les continents			2. Kontinente — Continents					
Europa — Europe	2 186 277	2 325 294	Europa — Europe		15 434	14 519	7 597	8 414
Nordamerika — Amérique du Nord	268 294	317 535	Nordamerika — Amérique du Nord		6 247	8 294	7 805	8 189
Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie	162 977	180 146	Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie		3 131	4 954	2 561	2 878
Afrika — Afrique	122 241	137 913	Afrika — Afrique		2 850	3 443	940	1 075
Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud	42 815	44 472	Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud		807	1 736	855	1 004
Total	2 782 704	3 005 360	Total		28 469	32 946	19 758	21 560

17. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr — Courants dans le trafic hors des lignes

Abfliegende Passagiere Passagers partants	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait		Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes		Abfliegende Passagiere Passagers partants	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait		Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	
	1971	1972	1971	1972		1971	1972	1971	1972
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe					2. Nach aussereuropäischen Ländern D'après certains pays extra-européens				
Grossbritannien — Grande-Bretagne	162 883	155 098	21 461	24 048	Tunesien — Tunisie	21 956	27 738	663	320
Spanien — Espagne	97 843	117 397	26 019	34 003	Ostafrika — Afrique orientale	12 933	16 911	145	46
Kanarische Inseln — Iles Canaries	23 214	29 033	48	28	Ferner Osten — Extrême-Orient	6 703	13 852	627	845
Griechenland — Grèce	16 521	31 564	1 138	1 914	Nordamerika — Amérique du Nord	3 883	2 013	34 077	37 758
Deutschland — Allemagne	15 951	16 351	8 343	8 540	Marokko — Maroc	2 463	5 441	831	490
Frankreich — France	15 175	14 283	5 248	5 665	Südamerika — Amérique du Sud	854	2 362	307	1 033
Ungarn — Hongrie	13 160	13 308	373	287	Mittlerer Osten — Moyen-Orient	503	520	830	2 716
Skandinavien — Scandinavie	11 631	15 725	8 170	7 673	Übriges Afrika — Reste de l'Afrique	442	5 741	516	667
Jugoslawien — Yougoslavie	11 551	13 973	403	666	Total	49 737	74 578	37 996	43 875
Türkei — Turquie	8 387	14 665	1 201	1 136	Gesamttotal — Total général	455 023	542 047	122 805	136 806
Rumänien — Roumanie	7 654	6 147	87	40					
Übrige Länder — Autres pays	21 316	39 925	12 218	8 931					
Total	405 286	467 469	84 809	92 931					

18. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr

a) Festes Flugfernmeldenetz (AFTN)

Jahr Année	Zürich				Genève			Augmentation ou diminution par rapport à l'année précé- dente %
	Anzahl Übermittlungen			Zu- oder Ab- nahme gegen- über dem Vorjahr %	Nombre de transmissions			
	Eingang	Ausgang	Total		Entrée	Sortie	Total	
1964	929 200	1 640 700	2 569 900	+ 42,1	312 100	557 800	869 900	+ 11,7
1965	976 000	1 745 900	2 721 900	+ 5,9	335 800	688 900	1 004 700	+ 15,5
1966	1 048 450	1 905 200	2 953 650	+ 8,5	379 500	781 000	1 160 500	+ 15,5
1967	1 273 250	2 281 850	3 555 100	+ 20,4	399 950	838 800	1 238 750	+ 6,7
1968	1 207 850	2 117 900	3 325 750	- 6,5	427 250	818 850	1 246 100	- 0,6
1969	1 299 100	2 240 200	3 539 300	+ 6,4	468 350	723 650	1 192 000	- 4,3
1970	1 378 250	2 300 400	3 678 650	+ 3,9	537 550	736 150	1 273 700	+ 6,8
1971	1 432 800	2 332 100	3 764 900	+ 2,3	557 800	720 000	1 277 800	+ 0,3
1972	1 535 600	2 392 800	3 928 400	+ 4,3	557 300	756 100	1 314 400	+ 2,8

18. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes

a) Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA)

b) Luftstrassenverkehr (Bezirksleitung/ACC)

b) Trafic dans les voies aériennes (Centre de contrôle régional/CCR)

Jahr Année	Zürich					Genève			Augmentation par rapport à l'année précé- dente %	
	Anzahl von kontrollierten Luftfahrzeugen		Übriger FIR Verkehr	Total	Zunahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre d'aéronefs contrôlés		Autre trafic dans la FIR		Total
	Von und nach Zürich	Transit				Au départ et à destination de Genève	Transit			
1964	71 800	40 060	3 480	115 340	9,5	35 980	57 210	4 260	97 450	12,6
1965	78 150	44 560	3 880	126 590	9,7	39 700	64 210	3 990	107 900	10,7
1966	88 200	50 800	5 250	144 250	13,9	46 740	72 970	6 530	126 240	17,0
1967	102 200	54 700	6 300	163 200	13,1	52 600	84 200	6 600	143 400	13,6
1968	109 000	61 200	5 900	176 100	7,9	56 000	89 200	5 200	150 400	4,9
1969	118 400	70 700	6 700	195 800	11,2	64 600	109 400	7 800	181 800	20,9
1970	127 500	83 300	7 000	217 800	11,2	72 100	123 000	9 500	204 600	12,4
1971	127 800	96 400	9 200	233 400	7,2	71 000	134 100	11 500	216 600	5,9
1972	126 400	99 100	9 500	235 000	0,7	73 200	154 300	12 400	239 900	10,8

19. Verteilung der Baukosten der Flughäfen — Répartition des frais de construction des aéroports¹

Flughäfen — Aéroports	Nettoanteil Kanton 2 Part nette du canton	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil FIG 2 Part nette FIG	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil Swissair 2 Part nette de Swissair	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Beiträge Contribu- tions Winterthur Zürich	Bundeseigene Baukosten Frais de construction à la charge de la Confédération	Total Nettoanteile Kanton FIG, Swissair Parts nettes canton FIG, Swissair Kol. — Col. 1, 3, 5	Total Bundos- beitrag Subvention fédérale Kol. — Col. 2, 4, 6	Gesamtkosten Frais totaux Kol. — Col. 7, 8, 9, 10
	In 1000 Franken						en 1000 francs				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Zürich											
1. Bauetappe — 1re étape de construction											
BB — AF 13.6.46; 29.9.49	51 559	20 629	13 884	6 484	602	—	8 300	4 479	66 045	27 113	105 937
Abrechnung — Décompte 25.10.65	53 766	20 684	15 460	6 517	3 424	—	8 300	4 399	72 650	27 201	112 550
2. Ausbaustufe — 2e étape d'agrandissement											
BB — AF 18.3.59	52 733	20 989	35 231	20 033	24 882	9 261	5 500	5 347	112 846	50 283	173 976
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	50 893	19 950	30 122	14 717	19 503	8 993	5 500	4 753	100 518	43 670	154 441
3. Ausbaustufe — 3e étape d'agrandissement											
BB — AF 13.10.65	7 209	2 946	57 597	17 398	10 542	2 791	—	—	75 348	23 135	98 483
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	6 747	2 787	53 073	19 057 ⁴	13 185	2 583	—	—	73 005	24 427	97 432
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 23.9.71	186 743	78 691	228 314	109 687	122 226	51 944	—	—	537 283	240 322	777 605
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	53 099	18 660	78 802	32 000	77 009	29 453	—	—	208 910	80 113	289 023
Total laut BB — Total selon AF	298 244	123 255	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	9 826	791 522	340 853	1 156 001
Total Ausgabenstand 1972 — Total dépenses fin 1972 ³	164 505	62 091	177 457	72 291	113 121	41 029	13 800	9 152	455 083	175 411	653 446
Genève											
1.—3. Ausbaustufe — 1re à 3e étapes d'agran- dissement											
BB — AF 21.6.45; 8.12.48 — BRB — ACF 26.10.54	25 663	11 140	—	—	—	—	—	423	25 663	11 140	37 226
Abrechnung — Décompte 30.6.56	25 076	10 899	—	—	—	—	—	460	25 076	10 899	36 435
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 30.9.57; 6.3.63	141 617	47 869	—	—	—	—	—	4 176	141 617	47 869	193 662
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	152 898	53 147 ⁵	—	—	—	—	—	3 330	152 898	53 147	209 375
5. Ausbaustufe — 5e étape d'agrandissement											
BB — AF 12.12.72	67 512	32 374	—	—	—	—	—	1 367	67 512	32 374	101 253
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total laut BB und BRB — Total selon AF et ACF	234 792	91 383	—	—	—	—	—	5 966	234 792	91 383	322 141
Total Ausgabenstand 1972 — Total dépenses fin 1972 ³	177 974	64 046	—	—	—	—	—	3 790	177 974	64 046	245 810
Basel											
1. Ausbaustufe — 1re étape d'agrandissement											
BB — AF 22.12.49; 1.10.63	62 141	25 051	—	—	—	—	—	—	62 141	25 051	87 192
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	84 649	24 648	—	—	—	—	—	—	84 649	24 648	109 297
Gesamttotal laut BB — BRB											
Total général selon AF — ACF	595 177	239 689	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	15 792	1 088 455	457 287	1 575 334
Ausgabenstand 1972 — Dépenses fin 1972 ³ ..	427 128	150 785	177 457	72 291	113 121	41 029	13 800	12 942	717 706	264 105	1 008 553

¹ Die Beiträge umfassen lediglich die im Rahmen von Bundesbeschlüssen (BB) oder Bundesratsbeschlüssen (BRB) ausgeführten Arbeiten

² Bruttoanteil minus Bundesbeitrag (FIG = Flughafen-Immobilien-Gesellschaft)

³ prov. Zahlen — montants provisoires

⁴ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 25. 9. 72

¹ Les montants se rapportent exclusivement aux travaux faisant l'objet d'arrêtés fédéraux (AF) ou d'arrêtés du Conseil fédéral (ACF)

² Part brute moins subvention fédérale (FIG = Société immobilière de l'aéroport)

⁵ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 13. 1. 71

20. Nordatlantikverkehr 1971
Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1971

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1970 Variation par rapport à 1970 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
1. Linienverkehr — Trafic de lignes				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers	36 879	37 031	73 910	— 6,4
Frachtflüge — Vols de fret	5 608	5 617	11 225	— 8,3
Total	42 487	42 648	85 135	— 6,7
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe	801 530	799 245	1 600 775	+ 9,2
Economy-Klasse — Classe économique	6 668 214	6 677 482	13 345 696	+ 15,4
Total	7 469 744	7 476 727	14 946 471	+ 14,7
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe	266 160	238 392	464 552	— 3,9
Economy-Klasse — Classe économique	3 466 901	3 600 476	7 067 377	+ 5,2
Total	3 693 061	3 838 868	7 531 929	- 4,6
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe	28,2	29,8	29,0	— 4,0 ¹
Economy-Klasse — Classe économique	52,0	53,9	53,0	— 5,1 ¹
Total	49,4	51,3	50,4	— 4,9 ¹
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers	110 854	142 117	252 971	+ 28,3
Frachtflüge — Vols de fret	108 846	133 913	242 759	— 4,7
Total	219 700	276 030	495 730	+ 9,7
2. Nichtlinienverkehr — Trafic hors des lignes				
Anzahl Flüge — Nombre de vols	3 639	3 624	7 263	+ 25,2
Beförderte Passagiere — Passagers transportés	530 004	529 042	1 059 046	+ 29,7
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes	5 731	5 914	11 645	+ 101,0

¹ Prozentpunkte

¹ Variations dans le pourcentage

Quelle: IATA-Statistik

Source: Statistique de l'IATA

21. Die Schweiz anfliegende ausländische Linienverkehrsunternehmen
Entreprises étrangères du trafic de lignes qui desservent la Suisse

Unternehmen — Entreprises	Angeflogene Flughäfen Desservant les aéroports de		
	Zürich	Genève	Basel
Aer Lingus	x		
Aeroflot	x	x	
Aerolineas Argentinas	x		
Air Afrique		x	
Air Algérie		x	
Air Alpes		x	
Air Canada	x		
Air Zaïre		x	
Air France	x	x	x
Air India		x	
Air Inter			x
Alitalia	x	x	
AUA, Austrian Airlines	x	x	
Avianca	x		
Balkan, Bulgarian Airlines	x		
Bayerischer Flugdienst	x		
BEA, British European Airways	x	x	x
BOAC, British Overseas Airways Corp.	x		
BAF, British Air Ferries Ltd			x
CSA, Ceskoslovenske Aerolinie	x	x	
DLH, Deutsche Lufthansa	x	x	
East African Airways Corp.	x		
Egyptair	x	x	
EL AL, Israel Airlines	x	x	
Finnair	x		
Iberia, Lineas Aéreas de España	x	x	
Iranair		x	
Iraqi Airways		x	
ITAVIA Aerolinee		x	x
JAT, Jugoslovenski Aerotransport	x		
KLM, Royal Dutch Airlines	x		x
Kuwait Airways		x	
LOT, Polskie Linie Lotnicze	x	x	
Luxair		x	
Malév, Hungarian Airlines	x		
MEA, Middle East Airlines	x	x	
Nigeria Airways	x		
Olympic Airways	x	x	
PIA, Pakistan International Airlines		x	
Royal Air Maroc	x	x	
Rousseau Aviation			x
SAA, South African Airways	x		
Sabena	x	x	x
SAS, Scandinavian Airlines System	x	x	x
Saudi Arabian Airlines		x	x
Seaboard World Airlines	x		x
Singapore Airlines	x		
Syrian Arab Airlines		x	
TAP, Transportes Aereos Portugueses	x	x	
Tarom, Romanian Air Transport	x		
TMA, Trans Mediterranean Airways			x
Tunis Air	x	x	
Türk Hava Yollari	x	x	
TWA, Trans World Airlines	x	x	
UTA, Union de Transports Aériens	x		
Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	x	x	
Total	39	35	11

22. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1971

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs

22. Trafic sur les aéroports européens en 1971

Trafic de lignes et trafic hors des lignes dans l'ordre des passagers transportés, sans les passagers du transit direct

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen Mouvements	Passagiere Passagers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. London (Heathrow, Gatwick) ...	308 485	20 735 829	364 628
2. Paris (Orly, Le Bourget)	235 384	13 216 473	240 842
3. Frankfurt	182 532	9 987 691	306 776
4. Rom (Ciampino, Fiumicino)	170 076	7 523 831	106 152
5. Kopenhagen	156 273	7 345 838	110 825
6. Palma	75 611	6 215 089	16 474
7. Berlin (Tempelhof, Tegel)	88 102	6 113 503	25 977
8. Amsterdam	115 672	5 768 736	175 423
9. Madrid	92 942	5 478 417	74 034
10. Zürich	100 011	4 759 296	97 868
11. Düsseldorf	74 693	4 195 742	29 711
12. Mailand (Malpensa, Linate)	86 454	3 944 501	77 848
13. Athen	80 632	3 845 612	27 891
14. München	71 053	3 794 452	24 252
15. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	84 752	3 658 880	39 181
16. Hamburg	67 654	3 315 927	27 951
17. Barcelona	59 115	3 174 324	32 866
18. Bruxelles	67 445	2 840 635	82 979
19. Genève	65 222	2 731 946	26 521
20. Hannover	43 494	2 556 184	12 185
21. Oslo	52 838	2 439 909	17 926
22. Manchester	42 264	2 082 132	36 855
23. Lissabon	38 303	2 077 658	22 173
24. Glasgow (Prestwick, Abbotsinch)	47 832	2 067 694	26 926
25. Dublin	34 899	2 045 046	42 238
26. Stuttgart	37 824	1 843 551	26 514
27. Istanbul	42 463	1 805 273	11 053
28. Helsinki	37 192	1 621 125	15 224
29. Nice	36 348	1 612 230	12 749
30. Prag ¹	40 334	1 543 813	*
31. Marseille	32 323	1 526 082	9 712
32. Wien	37 143	1 494 733	18 135
33. Köln	30 215	1 468 154	13 186
34. Jersey	49 808	1 196 398	8 578
35. Belfast	22 814	1 114 845	17 179
36. Warschau ¹	30 297	941 967	9 751
37. Lyon	27 665	894 046	4 555
38. Belgrad ¹	27 020	838 156	6 491
39. Basel	23 123	787 459	13 041
40. Shannon	16 652	629 310	15 768

¹ Jahr 1970 — Année 1970

Quelle — Source: Section études statistiques de l'aéroport de Paris

23. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1971

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs.

23. Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1971

Trafic de lignes et trafic hors des lignes, dans l'ordre des passagers transportés, sans les passagers du transit direct

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen Mouvements	Passagiere Passagers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. New York (Kennedy, La Guardia, Newark)	694 006	37 983 065	917 963
2. Chicago (O'Hare, Midway, Meigs) ¹	872 478	31 372 453	538 237
3. London (Heathrow, Gatwick) ...	308 485	20 735 829	364 628
4. Los Angeles	373 090	20 347 047	409 204
5. Atlanta ¹	374 453	16 627 000	171 411
6. San Francisco	297 323	14 100 124	277 388
7. Paris (Orly, Le Bourget)	235 384	13 216 473	240 842
8. Washington (National, Dulles) ¹ ..	274 453	11 381 081	62 800
9. Miami ¹	253 813	10 660 815	233 070
10. Dallas ¹	260 000	10 450 000	90 164
11. Tokio ¹	154 518	10 362 000	181 465
12. Frankfurt	182 532	9 987 691	306 776
13. Boston ¹	244 591	9 389 000	131 715
14. Osaka ¹	135 442	8 967 000	74 917
15. Rom (Ciampino, Fiumicino)	170 076	7 523 831	106 152
16. Denver ¹	174 335	7 429 000	64 400
17. Kopenhagen	156 273	7 345 838	110 825
18. Detroit ¹	199 839	7 046 000	139 722
19. St. Louis ¹	188 410	6 661 000	*
20. Philadelphia ¹	195 035	6 592 527	115 067
21. Honolulu ¹	122 514	6 357 661	55 156
22. Palma	75 611	6 215 089	16 474
23. Berlin (Tempelhof, Tegel)	88 102	6 113 503	25 977
24. Toronto ¹	114 930	5 964 931	84 836
25. Amsterdam	115 672	5 768 736	175 423
26. Madrid	92 942	5 478 417	74 034
27. Minneapolis ¹	111 714	5 367 000	*
28. Cleveland ¹	130 048	4 996 000	112 100
29. Zürich	100 011	4 759 296	97 868
30. Seattle ¹	110 616	4 653 425	73 251
31. Houston ¹	137 188	4 518 687	*
32. Montreal ¹	100 450	4 515 903	94 663
33. San Juan ¹	129 561	4 385 952	79 646
34. Sydney ¹	91 873	4 358 194	60 167
35. Düsseldorf	74 693	4 195 742	29 711
36. Las Vegas	91 912	4 102 285	6 132
37. Mailand (Malpensa, Linate)	86 454	3 944 501	77 848
38. Athen	80 632	3 845 612	27 891
39. München	71 053	3 794 452	24 252
40. Kansas City	115 467	3 742 384	46 241

¹ Jahr 1970 — Année 1970

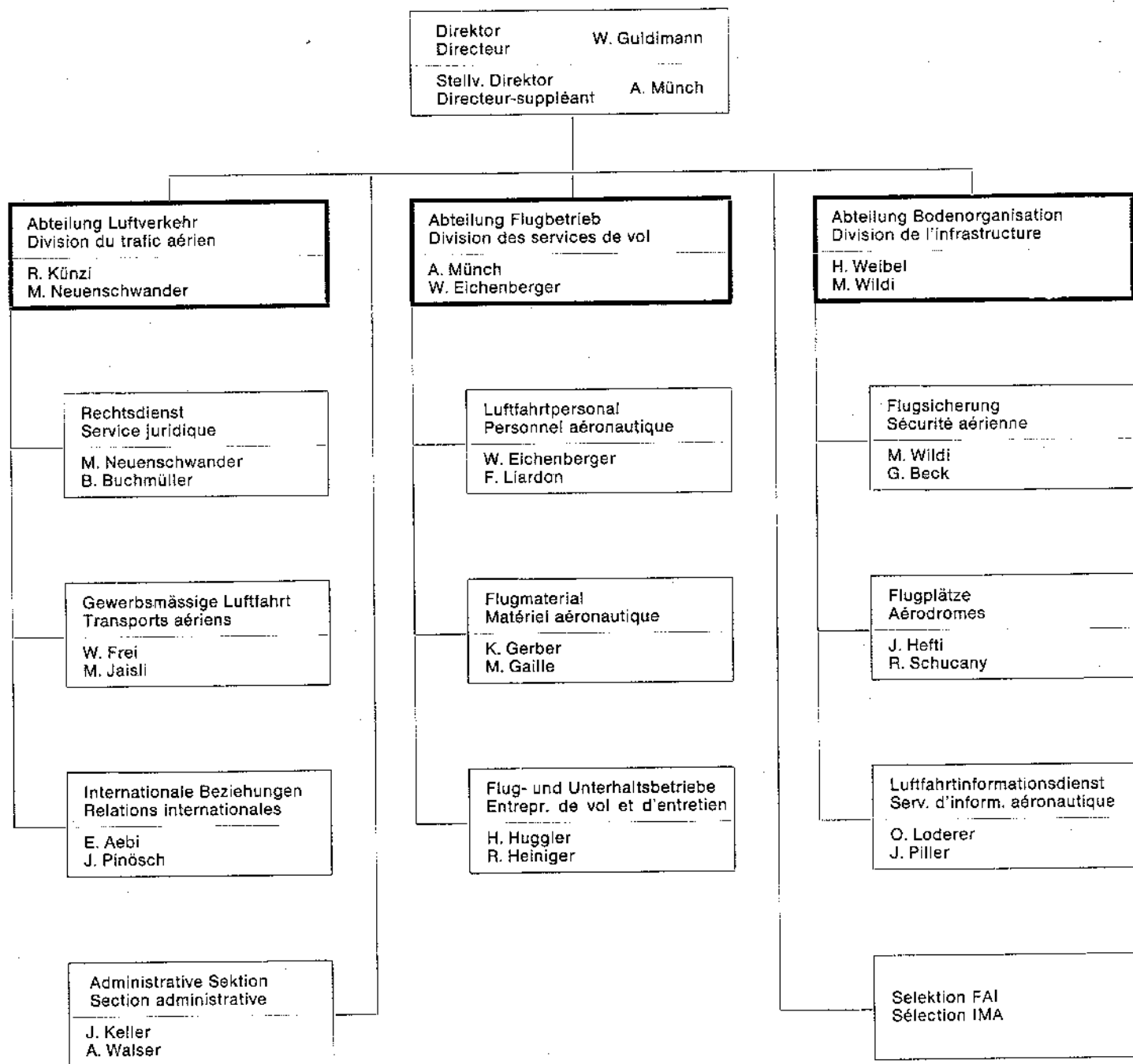
Quelle — Source: Section études statistiques de l'aéroport de Paris

24. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1971
 Traffic international de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1971

In der Rangfolge der geleisteten Tonnenkilometer — Dans l'ordre des tonnes-kilomètres effectuées

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Kilomètres-passagers			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres offertes	Auslastung der Tonnen- kilometer Utilisation des tonnes- kilomètres %
			Geleistete Effectuées	Angebotene Offerts	Aus- nutzung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			In Tausend — en milliers			In Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	248 213	8 777 990	20 586 442	40 404 727	51,0	1 868 199	1 241 149	3 109 348	6 839 601	45,5
2. BOAC, British Overseas Airways Corp. ...	162 408	1 967 651	11 443 683	21 889 970	52,3	1 041 112	500 996	1 542 108	3 211 485	48,0
3. TWA, Trans World Airlines	114 771	2 085 982	10 325 410	20 809 369	49,6	936 748	391 059	1 327 807	2 991 116	44,4
4. DLH, Deutsche Lufthansa AG	123 615	3 744 984	7 384 737	14 611 976	50,5	680 839	552 006	1 232 845	2 252 933	54,7
5. Air France	122 778	4 812 877	8 613 257	16 914 069	50,9	774 951	345 463	1 120 414	2 153 651	52,0
6. Japan Airlines	94 723	1 679 096	6 964 204	14 330 151	48,6	652 560	440 710	1 093 270	2 254 141	48,5
7. KLM, Royal Dutch Airlines	92 440	2 580 739	6 330 398	12 940 166	48,9	581 642	426 866	1 008 508	1 970 532	51,2
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	102 942	3 122 511	7 165 732	14 396 471	49,8	644 917	299 469	944 386	1 854 644	50,9
9. SAS, Scandinavian Airlines System	80 221	3 065 282	4 563 380	9 733 041	46,9	406 843	242 592	649 435	1 308 539	49,6
10. SWISSAIR	73 812	3 360 112	4 866 503	9 467 311	51,4	431 255	193 142	624 397	1 274 889	49,0
11. Air Canada	63 672	2 166 953	4 456 429	8 914 436	50,0	404 299	186 575	590 874	1 408 802	41,9
12. Qantas Airways	62 475	702 298	4 182 699	8 453 180	49,5	386 521	164 491	551 012	1 219 908	45,2
13. Iberia, Lineas Aéreas de España	71 755	2 726 485	4 978 208	9 781 524	50,9	444 236	104 631	548 867	1 097 126	50,0
14. Flying Tiger	17 966	—	—	—	—	—	472 347	472 347	733 472	64,4
15. Sabena	47 720	1 385 910	2 719 042	5 802 037	46,9	244 714	211 223	455 937	838 040	54,4
16. BEA, British European Airways	78 216	5 797 192	4 050 889	7 024 387	57,7	347 358	63 722	411 080	795 479	51,7
17. EL AL, Israel Airlines	30 095	622 752	3 027 035	4 392 934	68,9	273 997	109 821	383 818	631 022	60,8
18. Northwest Airlines	29 316	441 710	1 879 864	6 393 007	29,4	170 546	179 614	350 160	1 068 384	32,8
19. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	33 710	346 510	2 253 180	3 781 792	59,6	205 974	135 646	341 620	580 611	58,8
20. Canadian Pacific Airlines	30 562	560 811	2 584 370	4 805 965	53,8	235 407	65 091	300 498	614 161	48,9
21. UTA, Union de Transports Aériens	25 236	322 420	1 679 905	2 942 268	57,1	151 192	125 610	276 802	504 326	54,9
22. Air India	21 010	350 225	1 731 632	3 580 566	48,4	160 062	99 950	260 012	484 902	53,6
23. SAA, South African Airways	26 686	299 897	1 944 861	3 595 052	54,1	171 353	56 372	227 725	451 174	50,5
24. Aer Lingus	20 894	1 352 002	1 750 643	2 808 762	62,3	153 785	64 875	218 660	386 510	56,6
25. Olympic Airways	22 992	698 581	1 915 671	3 526 819	54,3	169 564	33 140	202 704	374 046	54,2
26. Braniff Airways	20 853	582 382	1 527 504	3 249 136	47,0	138 579	47 267	185 846	459 068	40,5
27. Aerolineas Argentinas	22 603	412 002	1 410 893	2 970 264	47,5	136 402	45 921	182 323	377 802	48,3
28. Air Afrique	15 780	313 793	860 422	1 643 423	52,3	77 437	89 657	167 094	293 883	56,8
29. TMA, Trans Mediterranean Airways	11 120	—	—	—	—	—	167 002	167 002	284 778	58,6
30. TAP, Transportes Aéreos Portugueses	21 841	572 722	1 533 573	2 859 887	53,6	135 322	27 435	162 757	372 252	43,7
31. Eastern Airlines	23 891	1 621 136	1 592 153	3 069 528	51,9	144 458	8 300	152 758	375 037	40,7
32. Air New Zealand	17 000	379 050	1 211 459	2 108 088	57,5	114 458	26 943	141 401	259 139	54,6
33. American Airlines	25 296	832 385	1 273 307	2 908 235	43,8	115 518	14 960	130 478	369 865	35,3
34. MEA, Middle East Airlines	16 843	648 009	1 028 374	2 102 065	48,9	94 463	32 128	126 591	265 187	47,7
35. China Airlines	16 553	336 962	982 593	1 979 781	49,6	89 673	35 277	124 950	252 165	49,6
36. Avianca	14 129	261 054	882 985	1 780 934	49,6	81 258	31 584	112 842	209 388	53,9
37. Egyptair	14 734	453 961	948 606	1 901 673	49,9	86 795	17 707	104 502	231 326	45,2
38. Philippine Airlines	14 305	183 903	807 408	1 807 043	44,7	75 009	27 112	102 121	224 432	45,5
39. Aeronaves de Mexico	16 113	376 498	979 115	2 370 326	41,3	84 480	15 175	99 655	270 920	36,8
40. British Caledonian	14 517	328 554	706 314	1 479 399	47,7	63 012	33 755	96 767	214 638	45,1
Total	2 063 806	60 273 381	143 142 880	283 529 762	50,5	12 974 938	7 326 783	20 301 721	41 759 374	48,6
Total aller 107 IATA-Gesellschaften — Total des 107 compagnies IATA	2 338 000	68 897 000	157 475 000	314 135 000	50,1	14 261 000	7 566 000	21 827 000	45 597 000	47,9

Organisation des Eidgenössischen Luftamtes
Organisation de l'Office fédéral de l'air



Der erste Name in jedem Rechteck ist der Name des Chefs, der zweite Name derjenige des Stellvertreters.

Dans chaque rectangle, le premier nom est celui du chef, le deuxième nom celui de son suppléant.

quidam pars

Thule idama

Taurata fluvio

non sunt perforatae
supra mare orientali

mentis infirmitas abrupta
In hunc locum per hunc fluvium
interitum sanctorum...
et subsecutum...
habetur...
mare occidentale

Emmae rivus

Mare
Occidentale
Orientale

Insula
Sub aquilone
quoniam dicitur

Hyperborea Tartarorum

Hythane

Gothus

Maron

Finan

Tanais

Nulli habentur...
quod...
et...

Trigali

Maximum
mare
Tartarorum

magnum Kai

Cantaria magna

Postrema Insula

Sarmata

Chamae
affirmare...
sunt...

Scythia
Superior
Caucasus

India

Mare
Indicum

Romanorum

Sic wandia

Asiatem

Reus
Solanus

Chama

India

Sincus
mons

Impressa
Bafosi

Mare
Indicum

Per hunc...
et...

Ethiopi

Emilia superior

Mus Ethiopiae