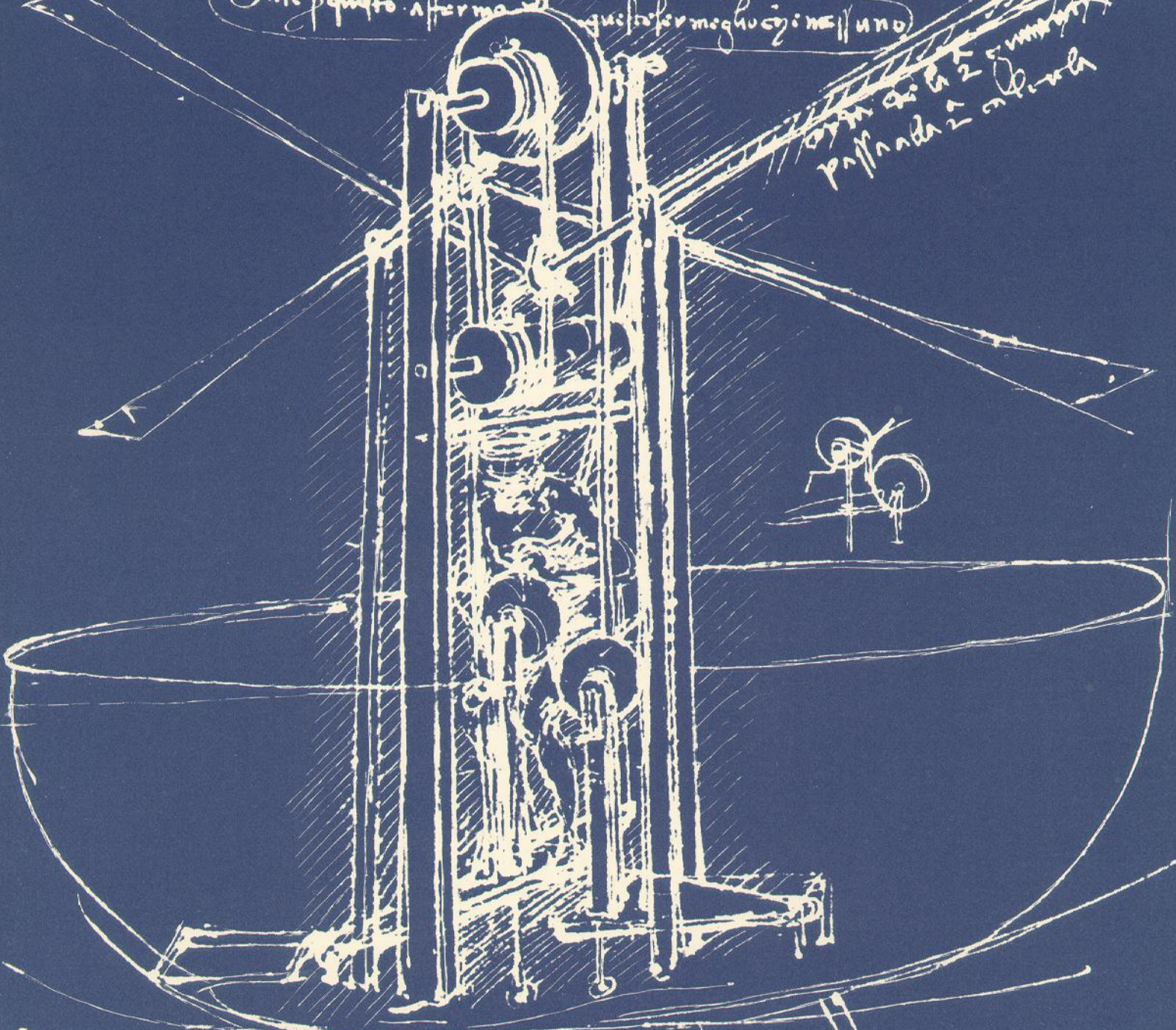


è che la manufattura per  
 es. quattro di si ma per la lomi all'andare: e l'aria  
 re di la h'fanciocci: simile a l'ombra: re l'ombra

Oltre questo afferma che qui si riferisce meglio: in un

con gli 2 e 3  
 paffa da 2 e 3



foga la raffa h'no ad h'monre  
 fin al m. 8 12 e l'ha h'no pi  
 nob' h'no e l'ha h'no al g'no fin  
 8 e l'ha h'no al g'no pi

### Schwingenflügler (Ornithopter)

Handzeichnung von Leonardo da Vinci, entstanden zwischen 1486 und 1490.

Der Ornithopter ist ein Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seine tragende Kraft im Fluge hauptsächlich durch Luftkräfte auf Flügel erhält, die eine schlagende Bewegung ausführen. Der Antrieb erfolgt durch Muskelkraft des, beim abgebildeten Modell, stehenden Piloten.

### Ornithoptère

Dessin fait à la main par Léonard de Vinci entre 1486 et 1490.

L'ornithoptère est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement. Sur le modèle dessiné, l'appareil est propulsé par la force musculaire du pilote qui se tient debout.

# Inhaltsverzeichnis

# Table des matières

	Seite		Page
Luftfahrt und Luftamt 1973 . . . . .	2— 8	La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1973 . . . . .	9—16
Gewerbsmässiger Luftverkehr . . . . .	17	Trafic commercial . . . . .	17
Linienverkehr . . . . .	18	Trafic de lignes . . . . .	18
Europäisches Liniennetz . . . . .	19	Réseau européen . . . . .	19
Interkontinentales Liniennetz . . . . .	20—21	Réseau intercontinental . . . . .	20—21
Gewerbsmässiger Luftverkehr Schweiz—Ausland v. v. (Grafik) . . . . .	22	Trafic aérien commercial Suisse—étranger v. v. (graphique) . . . . .	22
Verkehr auf den Landesflughäfen . . . . .	23	Trafic sur les aéroports nationaux . . . . .	23
Passagier-Linienverkehr . . . . .	24	Passagers du trafic de lignes . . . . .	24
Passagiere im Nichtlinienverkehr . . . . .	25	Passagers du trafic hors des lignes . . . . .	25
Frachtverkehr . . . . .	26	Trafic de fret . . . . .	26
Nachtflugbewegungen . . . . .	26	Mouvements de nuit . . . . .	26
Entwicklung Linien-/Nichtlinienverkehr (Grafik) . . . . .	27	Développement trafic de lignes/hors des lignes (graphique) . . . . .	27
Luftfahrzeuge . . . . .	27	Aéronefs . . . . .	27
Privatflugwesen . . . . .	28	Aviation privée . . . . .	28
Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen . . . . .	29	Trafic hors des lignes d'après les aérodromes . . . . .	29
Verkehr auf Aussenlandeplätzen . . . . .	29	Trafic sur les places d'atterrissage en campagne . . . . .	29
Luftfahrtpersonal . . . . .	30	Personnel aéronautique . . . . .	30
Förderung des fliegerischen Nachwuchses . . . . .	30	Formation aéronautique subventionnée . . . . .	30
Luftfahrzeugbuch . . . . .	31	Registre des aéronefs . . . . .	31
Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge . . . . .	31	Accidents d'aéronefs suisses . . . . .	31
Luftfrachtverkehr nach Warengruppen . . . . .	32	Trafic de fret d'après les groupes de marchan- dises . . . . .	32
Verkehrsströme . . . . .	33	Courants de trafic . . . . .	33
Nordatlantikverkehr . . . . .	34	Trafic sur l'Atlantique Nord . . . . .	34
Ausländische Linienverkehrsunternehmen . . . . .	34	Entreprises étrangères du trafic de lignes . . . . .	34
Verkehr auf europäischen Flughäfen . . . . .	35	Trafic sur les aéroports européens . . . . .	35
Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt . . . . .	35	Trafic sur les principaux aéroports du monde . . . . .	35
Internationaler Linienverkehr . . . . .	36	Trafic international de lignes . . . . .	36
Linienverkehr von IATA-Gesellschaften . . . . .	37	Trafic de lignes des compagnies membres de l'IATA . . . . .	37
Luftverkehrsabkommen der Schweiz . . . . .	38	Accords aéronautiques conclus par la Suisse . . . . .	38
Organisation des Eidgenössischen Luftamtes . . . . .	39	Organisation de l'Office fédéral de l'air . . . . .	39

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

# Luftfahrt und Luftamt 1973

## 1. Hauptereignisse

10. April: Bei Hochwald (SO) stürzt eine Vickers Vanguard der britischen Invicta International Airlines bei schlechtem Wetter ab; 108 Tote.
27. April: Das Aktienkapital der Swissair wird auf 422 Mio Franken erhöht.
5. Juli: Der Verwaltungsrat der Swissair beschliesst die Bestellung von zehn Flugzeugen DC-9-50.
20. September: Der Verwaltungsrat der Swissair beschliesst die Reorganisation der Gesellschaft auf den 1. Januar 1974.
21. September: Die ausserordentliche Vollversammlung der ICAO und die gleichzeitig durchgeführte diplomatische Konferenz, die in Rom über den Abschluss eines Sanktionsabkommens verhandelt haben, gehen ergebnislos auseinander.
12. Oktober/  
22. November: Balair und Swissair beteiligen sich am Verwundeten- und Gefangenaustausch zwischen Tel Aviv und Kairo mit je zwei Flugzeugen.
22. Oktober: In Buenos Aires wird der Vertreter der Swissair für Lateinamerika, Kurt Schmid, entführt.
24. Oktober: Der Bundesrat verbietet der Heliswiss, sich an der Ausbildung libyscher Helikopterpiloten zu beteiligen.
12. November: Unterzeichnung eines Luftverkehrsabkommens mit der Volksrepublik China in Bern.
14. November: Der Bundesrat setzt die Novelle zum Luftfahrtgesetz auf den 1. Januar 1974 in Kraft und verabschiedet mehrere Nebenerlasse.
19. November: Die Swissair ist zufolge der Treibstoffkrise zur Kürzung ihres Nordatlantik-Flugplanes gezwungen.
21. November: Der Bundesrat erlässt Einschränkungen im Verbrauch flüssiger Treib- und Brennstoffe sowie ein Sonntagsflugverbot.
28. November: In Buenos Aires wird Kurt Schmid, der entführte Regionalvertreter der Swissair, gegen ein Lösegeld freigelassen.
1. Dezember: Ein junger Mann bringt eine DC-8 der Swissair auf dem Flug nach Abidjan kurz vor der Landung in Genf in seine Gewalt, wird aber auf dem Flughafen von der Polizei überwältigt.
10. Dezember: Der Air France wird die Konzession für den Betrieb einer Luftverkehrslinie Lyon—Zürich—Lyon erteilt.

## 2. Rechtsetzung

Das wichtigste Ereignis auf dem Gebiet der Rechtsetzung war der Bundesratsbeschluss vom 14. November 1973, mit

dem die Novelle vom 17. Dezember 1971 zum Luftfahrtgesetz auf den 1. Januar 1974 in Kraft gesetzt wurde (mit Inkraftsetzung von Artikel 34 auf den 23. November 1973). Gleichzeitig wurden verschiedene Nebenerlasse verabschiedet, die in der folgenden Zusammenstellung der Erlasse unterer Stufe mitenthalten sind.

4. Juli: Verordnung des Bundesrates über Einschränkungen des Luftverkehrs im Raume Zürich.
6. Juli: Verordnung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über Ausnahmen von den Einschränkungen des Luftverkehrs im Raume Zürich.
9. August: Verordnung des Bundesrates über Einschränkungen des Luftverkehrs im Raume Südtessin.
17. Oktober: Reglement über die Erhebung von Flugsicherungs-Streckengebühren (Bundesrat/Luftamt).
8. November: Verordnung des Eidg. Luftamtes betreffend Änderung des Reglementes über die Erhebung von Flugsicherungs-Streckengebühren.
14. November: Luftfahrtverordnung (BRB).
21. November: Verordnung des Bundesrates über die Erhebung von Flugsicherungsgebühren. Bundesratsbeschluss über das Sonntagsfahr- und -flugverbot.
23. November: Verordnung des Bundesrates über die Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze. Verordnung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Festsetzung von Flugsicherungsgebühren. Verfügung des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (Änderung). Verordnung des Bundesrates über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (Betriebsregeln I).

## 3. Internationale Beziehungen

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

- 20. Tagung des Rechtsausschusses (Montreal, 9. bis 30. Januar)
- Konferenz über die wirtschaftliche Lage der Strecken-Flugsicherungsanlagen und -dienste sowie der Flughäfen (ERFA) (Montreal, 6.—23. Februar)
- 8. Konferenz über Erleichterungen im Luftverkehr (FAL) (Dubrovnik, 6.—22. März)
- 2. Konferenz über die Abkommen mit Dänemark und Island zur gemeinsamen Finanzierung gewisser Flugsicherungsdienste (Paris, 27. März—5. April)

— Ausserordentliche ICAO-Vollversammlung und diplomatische Konferenz (Rom, 28. August—21. September)

Vom 25. bis 29. Juni fand in Strassburg die 8. Vollversammlung der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) statt. Die Ordnung der Charterflüge über den Nordatlantik war Gegenstand der vom 6.—8. November in Paris abgehaltenen Konferenz zwischen ECAC/USA/Kanada. Dazu kam erneut eine Reihe von Direktorenkonferenzen, Tagungen von ständigen Ausschüssen sowie von Unterausschüssen und Arbeitsgruppen.

Die bilateralen Abkommen nahmen folgende Entwicklung:

- Neue Abkommen paraphiert: Guatemala, Jamaika, Kuba
- Neue Abkommen unterzeichnet: Volksrepublik China, Zentralafrikanische Republik
- Neue Abkommen in Kraft getreten: Gabun, Iran
- Bestehende Abkommen durch neue Nebenvereinbarungen ergänzt: Japan, Zypern

Die Sicherung der Verkehrsrechte für den Einsatz des DC-10 erforderte weltweite Verhandlungen.

In Anwendung der am 27. November 1972 in Paris unterzeichneten technischen Vereinbarung (NSSF-Vereinbarung) fand am 8. und 9. November in Zürich das erste Treffen der 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) statt.

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

Der Verkauf von drei in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Flugzeugen des Modells Boeing 720 nach Rhodesien durch ein Basler Unternehmen brachte uns auf unliebsame Art und Weise mit dem Rhodesienkonflikt in Berührung (Resolution 253 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen). Die Ermittlungen zeigten, dass von schweizerischen Behörden keine Beihilfe geleistet worden war; Anhaltspunkte dafür, dass Bestimmungen des schweizerischen Rechts verletzt worden wären, ergaben sich ebenfalls nicht.

#### 4. Gewerbsmässige Luftfahrt

##### a) Allgemeines

Vor einem eher problemgeladenen Hintergrund hat sich der Weltluftverkehr zunächst erfreulich entwickelt. Nach den ersten Schätzungen der ICAO zeigt der Verkehr der Linienunternehmen 1973 folgende Zahlen (inkl. UdSSR, ohne China):

		Zu- oder Abnahme 1972—73/1971—72	
Tonnenkilometer	75 000 Mio	11 %	(12 %)
Passagiere	478 Mio	8 %	( 9 %)
Passagierkilometer	610 000 Mio	10 %	(12 %)
Frachttonnenkilometer	17 100 Mio	15 %	(14 %)
Luftpost-Tonnenkilometer	2 900 Mio	5 %	(-4 %)

Im Frachtsektor war die grösste Zunahme seit 1969 zu verzeichnen; auch die Luftpost nahm einen bemerkenswerten Aufschwung. Steigende Tendenz zeigte auch die durchschnittliche Passagierzahl je Flugzeug (68 gegenüber 64), und die durchschnittliche Zahl der geflogenen Kilometer je Fluggast erhöhte sich weiter (1275 gegenüber 1250).

Diese Aufwärtsentwicklung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Unternehmen mit schwerwiegenden Problemen verschiedenster Art auseinanderzusetzen hatten. Zum Tarifdruck zufolge der Überkapazität und des Konkurrenzkampfes zwischen Linien- und Nichtlinienunter-

nehmen, zu den stetigen Kostensteigerungen, welche die Wirtschaftlichkeit stark beeinflussten, kamen neue Sorgen aus der Währungskrise und Währungsunsicherheit. Trotz speziellen Währungstarifzuschlägen mussten zum Teil grosse Verluste in Kauf genommen werden.

Die Entwicklung wurde dann vor allem durch den 4. Nahostkrieg und die nachfolgende Ölkrise stark beeinflusst. Die Treibstoffverknappung hatte einerseits Einschränkungen im Flugbetrieb (Aufhebung oder Zusammenlegung von Kursen), andererseits neue Tarifierhöhungen zur Folge. Die Schwierigkeiten in der Treibstoffversorgung und die anhaltenden Preiserhöhungen erschweren die Planung und die Betriebsentwicklung, bremsen aber die hemmungslose Erhöhung der Kapazität der Unternehmen und entschärfen vielleicht auch den übermässigen Wettbewerb auf einzelnen Strecken. Ob auch Verschiebungen der Marktanteile im Linien-/Nichtlinienverkehr oder bei Unternehmen einzelner Länder oder Regionen eintreten werden, wird erst die Zukunft zeigen.

In der Schweiz entstanden zusätzliche und schwer zu lösende Probleme durch die im Juli 1973 in Kraft getretene verschärfte Regelung der Begrenzung der Zahl der erwerbstätigen Ausländer (BRB 6. Juli 1973).

In der neuen Luftfahrtverordnung, die mit Bundesratsbeschluss vom 14. November verabschiedet und auf den 1. Januar 1974 in Kraft gesetzt wurde, finden sich nun auch die neuen Bestimmungen, welche Linien- und Nichtlinienverkehr klarer als bisher voneinander abgrenzen und damit die Aufsichtsaufgaben des Luftamtes wesentlich erleichtern werden (Art. 101).

Die Verknappung an Erdöl, die in Verbindung mit dem 4. Nahostkrieg geschaffen wurde, wirkte sich auf die Versorgung des Luftverkehrs mit Treibstoff besonders kritisch aus. Die Liniendienste mussten gegen Jahresende stark abgebaut werden. Die Bezugsmöglichkeiten auf ausländischen Flughäfen gingen zum Teil drastisch zurück, und ebenso drastisch stiegen an einzelnen Orten die Lieferpreise. Wohin die desintegrierenden Wirkungen im internationalen Luftverkehr schliesslich führen werden, war am Ende des Berichtsjahres noch nicht annähernd zu übersehen. Dazu ist freilich festzuhalten, dass diese Verknappung der Lieferströme, die in ihrer Plötzlichkeit primär auf politisch bedingtem Handeln beruht, sich voraussichtlich aus der Verknappung der Vorräte in absehbarer Zeit und in schlechender Form ohnehin geltend gemacht hätte. Das Bewusstsein, dass hier der weiteren Entwicklung gewisse Grenzen gesetzt sind, wurde durch diese Erscheinungen in einer weiteren Öffentlichkeit geschärft. Der Wille, einerseits bisheriger Verschwendung Einhalt zu gebieten, andererseits weitere Möglichkeiten der Energiegewinnung zu entwickeln, mag dadurch entscheidend gefördert werden; insofern könnte die unversehens ausgebrochene Krise schliesslich doch überwiegend heilsame Wirkungen entfalten.

##### b) Linienverkehr

Das Luftamt war auch im Berichtsjahr wieder stark mit Tariffragen beschäftigt. In diesem Bereich ist immer auszugehen vom grundlegenden Unterschied, den das Luftfahrtgesetz macht (Art. 30):

Der Linienverkehr wird einer behördlichen Tarifkontrolle unterworfen, während im Nichtlinienverkehr die Festsetzung der Beförderungspreise in das Belieben der Unternehmen gestellt bleibt. Der Bereich der Tarifkontrolle ist damit enger als in vielen andern Ländern.

Im internationalen Linienverkehr werden die Tarife unter Vorbehalt der behördlichen Genehmigung an den Verkehrskonferenzen des Internationalen Luftverkehrs-Verbandes (IATA) ausgehandelt und festgesetzt. In den letzten Jahren

ist es immer schwieriger und mühseliger geworden, allseits annehmbare Kompromisse zu finden. Im Berichtsjahr sind einige Fortschritte erzielt worden, aber noch konnten nicht alle Lücken geschlossen werden; über das Ganze gesehen, ist die Tarifstruktur nach wie vor kompliziert und unübersichtlich geblieben, und in wichtigen Verkehrsgebieten stehen wesentliche Tarife immer noch unter den Selbstkosten der meisten Unternehmen. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass auseinanderklaffende Interessen der Unternehmen und divergierende Tendenzen der Aufsichtsbehörden unter einen Hut gebracht werden müssen. Sie wurde in letzter Zeit noch verschärft durch die Überkapazitäten und die Wettbewerbsintensivierung, die aus dem Übergang auf die neuen Grossraumflugzeuge entstanden waren, durch die Verlagerung amerikanischer Charterkapazitäten aus Südostasien auf den Nordatlantik, durch die allgemeine Kostensteigerung, durch die andauernden Währungswirren und in allerjüngster Zeit durch die Verknappung und Verteuerung der Treibstoffe (wobei das letztgenannte Element den Verständigungswillen freilich auch gefördert hat).

Die Tatsache, dass es der IATA so schwer fällt, die sich stellenden Tarifprobleme befriedigend zu lösen, führt zwangsläufig dazu, dass sich die Aufsichtsbehörden vermehrt in die Bearbeitung einschalten müssen; dies geschieht in Europa auch im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC). Umso wichtiger ist es, die Tätigkeit der Aufsichtsbehörden auf gewisse allgemeine Richtlinien auszurichten. Wir sehen sie wie folgt:

- Die beschränkten personellen Mittel erlauben es dem Luftamt in der Regel nicht, in Einzelheiten einzusteigen, sondern es muss sich auf das Grundsätzliche beschränken. Gerade deshalb aber ist es für uns besonders sinnvoll und zweckmässig, wenn die Funktion der IATA auf dem Tarifgebiet bewahrt und gefestigt wird.
- Es ist ganz unerwünscht, dass Verständigungen, die an den Tarifkonferenzen erzielt werden, in der Folge durch die Aufsichtsbehörden mit Vorbehalten und Regierungsaufträgen zur Wahrung kurzfristiger Unternehmensinteressen wieder unterhöhlt werden. Zurückhaltung in diesem Punkt ist besonders angebracht.
- Bezüglich der Höhe, in welcher die Tarife angesetzt werden, sind einerseits die Interessen der Kunden zu berücksichtigen, die nicht mehr als die Selbstkosten mit angemessenen Zuschlägen zahlen sollen, andererseits die Notwendigkeit, langfristig auf volle Eigenwirtschaftlichkeit des Luftverkehrs unter Einbezug der Infrastruktur auszugehen.
- Der langfristigen Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des eigenen Unternehmens ist gebührende Beachtung zu schenken; zugleich aber ist dieses Interesse abzustimmen auf das Interesse der Kundschaft an Einfachheit und Transparenz des Systems. Die gegenwärtige Komplexität des Systems sollte nach Möglichkeit abgebaut werden.
- Zurückhaltung ist angebracht sowohl gegen Kampftarife, insbesondere im Verhältnis zum Nichtlinienverkehr, als auch gegen Verkehrsförderstarife. Beide tendieren auf eine Unterschreitung der Selbstkosten, mit ungewissen Auswirkungen auf das Gesamtbild der Tarifentwicklung. Das Wettbewerbsproblem Linien-/Nichtlinienverkehr sollte auf andere Weise gelöst werden können, und die Verkehrsförderung im Sinne einer Nachfragesteigerung wird im Blickwinkel des Umweltschutzes und der Treibstoffverknappung ohnehin immer zweifelhafter.

Im Linienverkehr besteht kein Zweifel, dass die staatliche Tarifkontrolle aufrechterhalten werden muss. Immer drin-

gender aber wird die Frage, ob diese Kontrolle nicht auf den Charterverkehr auszudehnen sei, und zwar vor allem aus zwei Gründen:

- Die Tätigkeit von zwei Unternehmensgruppen, die unter grundlegend verschiedenen Wettbewerbsbedingungen auf ein und demselben Markt arbeiten, wirft schwierige Ordnungsprobleme auf.
- Wenn in einem Land Tarifkontrolle besteht, im andern nicht, so führt dies im bilateralen Verhältnis naturgemäss dazu, dass die Kontrolle über die Unternehmen des Landes mit freiheitlicher Struktur tatsächlich durch die Aufsichtsbehörde des andern Landes ausgeübt wird.

Die Frage ist aufgeworfen; da aber eine Änderung des bestehenden Zustandes nur mit einer Gesetzesänderung erwirkt werden könnte, wird die Antwort zu gegebener Zeit von den eidgenössischen Räten gegeben werden müssen.

Bei der Swissair erhöhte die Generalversammlung am 27. April das Aktienkapital von Fr. 386 238 300.— auf Franken 422 130 100.—; sie konnte wieder einen sehr erfreulichen Abschluss genehmigen. Die Flugzeuge DC-10-30, die vor Jahresende bereits auf dem Nordatlantik eingesetzt worden waren, bedienten ab 1. April auch Nairobi—Johannesburg und ab 24. Juli Kinshasa—Johannesburg. Ende Jahr stand die Hälfte der acht bestellten Flugzeuge dieses Musters im Einsatz. Neue Destinationen wurden nicht angefliegen; dafür wurden bei einzelnen Strecken die Frequenzen und die Direktverbindungen vermehrt. Die Dienste nach Santiago wurden auf einen Wochenkurs vermindert. Die Flüge nach den kriegführenden Ländern wurden während der Kriegshandlungen im Nahostkonflikt vom 6. bis Ende Oktober eingestellt; die darauffolgenden Treibstoffverknappungen führten zu starken Reduktionen im gesamten Flugprogramm. Nach eingehenden Studien beschloss der Verwaltungsrat am 5. Juli die Bestellung von zehn Flugzeugen des Musters DC-9-50 zum Einsatz auf den europäischen Kurz- und Mittelstrecken ab 1975 (Ersatz der CV-990 Coronado). Am 20. September beschloss der Verwaltungsrat eine Reorganisation des Unternehmens auf den 1. Januar (Zentrale Dienste: Generalsekretariat, Bauwesen, Personal und Organisation, Planung; Bereiche: Finanzen und Beteiligungen, Technik und Operation, Aussenorganisation, Marketing).

Die Zahl der ausländischen Linienunternehmen, welche die Schweiz bedienen, erhöhte sich im Laufe des Jahres um eine auf 56. An neuen Diensten sind zu verzeichnen:

- |                             |                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|
| — Friedrichshafen—Zürich    | Ostfriesische Lufttransport GmbH |
| — Athen—Thessaloniki—Zürich | Olympic Airways                  |
| — Clermont-Ferrand—Genf     | Rousseau Aviation                |

Der während vieler Jahre von verschiedener Seite vorgebrachte Wunsch auf eine Verbindung zwischen Lyon einerseits, Genf und Zürich andererseits kam seiner Verwirklichung insoweit etwas näher, als am 10. Dezember der Air France eine Konzession für die Linie Lyon—Zürich erteilt werden konnte. Der Linienbetrieb der Deutschen Luft Hansa zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz musste als Folge des Streiks der deutschen Fluglotsen von anfangs Juli bis gegen Jahresende stark reduziert werden.

### c) Nichtlinienverkehr

Im Juli schloss die Heliswiss Schweiz. Helikopter AG mit dem libyschen Verkehrsministerium einen Vertrag über die Schulung einer grösseren Gruppe von Helikopterpiloten auf dem Flugplatz Locarno. Daraus entstand eine Angelegenheit, die erhebliches Aufsehen erregte und schliesslich zum Verbot führte, das der Bundesrat am 24. Oktober gestützt auf Art. 102 der Bundesverfassung erliess.

Am 18. Oktober 1973 richtete das Luftamt an alle Inhaber einer allgemeinen Betriebsbewilligung ein Schreiben betreffend Flüge in Kriegsgebiete; darin wurde folgendes ausgeführt:

«Die allgemeine Betriebsbewilligung für die Durchführung gewerbmässiger Flüge wurde Ihnen gestützt auf die Bestimmungen von Art. 157 der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz (LFV) erteilt. Danach sind solche Flüge an die Voraussetzung der sicheren und ordnungsgemässen Durchführung geknüpft. Eine sichere Durchführung ist jedenfalls nicht gewährleistet bei Flügen in Kriegsgebiete und deren unmittelbare Nachbarschaft. Sie ist gleichermaßen in Frage gestellt, sobald in einem Gebiet jederzeit mit dem Ausbruch kriegerischer Handlungen gerechnet werden muss. Ihre allgemeine Betriebsbewilligung deckt derartige Flüge nicht.»

In der Folge stellte das Luftamt fest, dass eines der fraglichen Unternehmen nach Erhalt dieses Schreibens ohne Sonderbewilligung Flüge nach Tel Aviv ausgeführt hatte. Am 9. November erliess es eine Verfügung, durch welche die Hohheitsgebiete der Staaten Israel, Ägypten, Syrien und Libanon für die Zeit vom 10. bis zum 25. November vom Geltungsbereich der Allgemeinen Betriebsbewilligung dieses Unternehmens ausgenommen wurden. Gegen die Verfügung wurde am 14. November Beschwerde erhoben. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wies sie am 19. November ab, indem es ausführte:

«... ist das Eidgenössische Luftamt beim Erlass seines Schreibens vom 18. Oktober 1973 zu Recht vom Art. 157 LFV ausgegangen. Demgemäss wird schweizerischen Unternehmen eine allgemeine Betriebsbewilligung erteilt, wenn die Voraussetzungen für einen sicheren und ordnungsgemässen Betrieb erfüllt sind. Die Voraussetzungen für einen sicheren und ordnungsgemässen Betrieb können auch dann nicht als vorliegend erachtet werden, wenn die sichere Durchführung von einzelnen Flügen in Kriegsgebiete und deren unmittelbare Nachbarschaft nicht gewährleistet ist. Muss in einem Gebiet jederzeit mit dem Ausbruch kriegerischer Handlungen gerechnet werden, so ist die Sicherheit der Flüge und somit insbesondere die Sicherheit der beförderten Personen in Frage gestellt. In dem hier fraglichen Zeitpunkt lag in bezug auf den israelischen Luftraum und auf den Flughafen Lod ein derart erhöhter Gefahrezustand vor und war die Lage in militärischer und politischer Hinsicht derart prekär, dass eine Einschränkung der allgemeinen Betriebsbewilligung nicht umgangen werden konnte. Mit Rücksicht auf diese bestehende Gefährdung musste deshalb von den betroffenen Luftfahrtgesellschaften eine Einschränkung des Betriebes in Kauf genommen werden...

Die am 9. November 1973 verfügte Administrativmassnahme konnte mit Rücksicht auf die schweren Sicherheitsrisiken und auf vorsätzlich erfolgte Missachtung der Anordnung nicht leicht ausfallen, was auch der Grund für den sich aus den Umständen ergebenden sofortigen Vollzug darstellte. Diese Massnahme steht in Übereinstimmung mit Art. 92 des Luftfahrtgesetzes...

Eine beim Bundesgericht eingereichte Verwaltungsbeschwerde ist noch hängig.

Am 14. November setzte der Bundesrat den Art. 34 der Novelle 1971 zum Luftfahrtgesetz auf den 23. November in Kraft; dieser ermächtigt das Luftamt ausdrücklich, gewerbmässige Flüge schweizerischer Unternehmen im Ausland aus politischen oder aus Gründen der Betriebssicherheit einzuschränken oder zu untersagen. In Anbetracht der Lage im Nahen Osten, die auch nach Einstellung der offenen Feindseligkeiten sehr gespannt blieb, erliess das Luftamt gestützt auf diesen Art. 34 am 26. November eine Verfügung an die Inhaber einer Allgemeinen Betriebsbe-

willigung für den internationalen Bedarfsverkehr, mit der die Hoheitsgebiete der in den Nahostkrieg verwickelten Staaten vom Geltungsbereich ausgenommen sowie das Vermieten oder Verchartern von Luftfahrzeugen an Luftverkehrsunternehmen dieser Staaten untersagt wurde. Beschwerden wurden nicht erhoben; die Verfügung stand Ende Jahr noch in Kraft.

Die Ende 1972 von den Luftfahrtbehörden der USA, Kanada und der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) beschlossene Einführung des neuen Konzeptes der ABC-Flüge (Advance Booking Charter) hat vorerst nicht den erhofften Erfolg gebracht. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in der von den USA und einigen europäischen Staaten verfügten vorläufigen Beibehaltung der bisherigen Affinitätscharterflüge, welche einfacher zu organisieren und durchzuführen sind und bei denen keine Vorausbuchungszeit von 90 Tagen vorgeschrieben wird. Gegen Ende des Jahres wurden die dreiseitigen Gespräche über den Charterverkehr auf dem Nordatlantik wieder aufgenommen; ob sie den Weg für bilaterale Charterabkommen öffnen oder zu einer multilateralen Übereinkunft führen werden, soll das Jahr 1974 zeigen.

Am 31. Dezember 1973 wurden 64 Inhaber von Allgemeinen Betriebsbewilligungen (schweizerische Unternehmen) für gewerbmässige Flüge im nicht regelmässigen Luftverkehr gezählt (gegenüber 59 im Vorjahr). Die Entwicklung der schweizerischen Unternehmen des Nichtlinienverkehrs mit Grossflugzeugen zeigt folgendes Bild:

— Balair (Basel)

11 132 Flugstunden

412 160 Etappenpassagiere

Aktienkapital: 32 Mio Franken

Betrieb einer durch den Bund erworbenen Fokker F-27 zugunsten der UNTSO. Sie ersetzt die bisher im Auftrage und auf Kosten des Bundes im Nahen Osten eingesetzten DC-3 und Falcon Jet; Verlängerung des mit dem Bund abgeschlossenen Bereitstellungsvertrages um ein Jahr für die bisher schon in Katastrophenfällen eingesetzte DC-6 A/B; Einsatz einer DC-9 und DC-6 (neben zwei DC-8 der Swissair) für den Transport von Verwundeten und Kriegsgefangenen zwischen Kairo und Tel Aviv.

Flotte am Jahresende:

1 F-27 (Schweizerische Eidgenossenschaft), 1 DC-6, 1 DC-9, 1 DC-8/55, 1 DC-8/63

— SATA (Genf)

9 211 Flugstunden

275 162 Etappenpassagiere

Aktienkapital: 9 Mio Franken

Inbetriebnahme einer 4. (eigenen) und 5. (gemieteten) Caravelle. Verlust einer CV-640 durch Unfall bei Tromsø am 17. Juli.

Flotte am Jahresende:

4 Caravelle SE-210-10-R, 1 Caravelle SE-210-6-R

— Phoenix (Basel)

3 880 Flugstunden

167 388 Etappenpassagiere

Aktienkapital: 2 Mio Franken

Allgemeine Betriebsbewilligung befristet auf 31. März 1974.

Flotte am Jahresende:

1 BAC 1/11, 1 B-707

Die schweizerischen Unternehmen führten 8800 Charterflüge aus, zusätzlich 1846 in Form von Städteflügen (hin und zurück doppelt gezählt; Vorjahr 7362/1228). An ausländische Unternehmen wurden Bewilligungen für 9973 Flüge erteilt, für 44 Flüge verweigert (mangels Gegenrecht).

Die zunehmende Zahl von Städte- und Gasterbeiterflügen bot Anlass, die in der Statistik erfassten Flug-Kategorien zu vermehren. Die Neuerung ist auf 1. Januar 1974 in Kraft getreten und ermöglicht eine genauere Erfassung der einzelnen Arten von Nichtlinienflügen, damit auch eine bessere Beurteilung ihrer Bedeutung.

## 5. Luftfahrtpersonal

Die Anzahl der neu ausgestellten Ausweise für Flugpersonal hat sich gegenüber dem Vorjahr wesentlich vermindert (3216 gegen 3777). Die Verminderung betrifft vor allem die Lernausweise (1708 gegen 2018), die Privatpiloten (738 gegen 790) und die Fallschirmspringer (135 gegen 213). Dazu beigetragen haben dürfte vor allem die Erhöhung der Schulungskosten und die Verminderung der Aufgebote in die fliegerische Vorschulung. Die Gesamtzahl der gültigen Ausweise ist trotzdem von 12 565 auf 12 722 gestiegen.

Bei den Ausweisen für Bodenpersonal ist ebenfalls eine Verminderung der Neuausstellungen festzustellen (148 auf 120).

Zur Kaderausbildung führte das Luftamt zwei Kurse für Motorfluglehrer (23 Teilnehmer) und zwei Kurse für Segelfluglehrer (15 Teilnehmer) aus; gegenüber dem Vorjahr hat sich die Anzahl der Teilnehmer nicht unerheblich vermindert (Vorjahr 26 bzw. 28); die Erklärung dürfte vor allem in der neuerlangten Kurskostenbeteiligung liegen. Für Motorfluglehrer wurde ferner je ein Kurs für Instrumentenflug, für Navigation und für Weiterausbildung organisiert, dazu ein Kurs für Fallschirmsprunglehrer.

Die Kurse für die fliegerische Vorschulung wurden im gewohnten Rahmen durchgeführt. Bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule beendigten 18 Linienpiloten ihre Grundausbildung.

Wegen Übertretungen luftrechtlicher Vorschriften wurden 213 (183) Untersuchungen eingeleitet. Davon wurden 29 (22) eingestellt, 94 (103) durch Strafverfügung erledigt und 13 (4) dem Richter oder den ausländischen Luftfahrtbehörden überwiesen, während in 10 (0) Fällen eine Verwarnung ausgesprochen wurde. In 67 (44) Fällen ist der Entscheid noch ausstehend. 104 Personen, die Flüge oder Fallschirmabsprünge ohne gültige Ausweise oder ohne die erforderlichen Bewilligungen ausführten, wurden mit Bussen bis zu Fr. 80.— bestraft. Andere Verstöße wurden mit Bussen bis zu Fr. 180.— geahndet. Erstmals kam auch ein Fall von Angetrunkenheit beim Führen eines Flugzeuges zur Beurteilung. Der Fehlbare wurde mit einer Busse von Fr. 800.— bestraft; zudem wurde ihm der Führerausweis für eine bestimmte Zeit entzogen. Dieselbe Massnahme kam auch in einigen Fällen von unerlaubter Tieffliegerei zur Anwendung.

## 6. Flugmaterial

Nachdem im Vorjahr die Baumusterprüfung des Schul- und Reiseflugzeugs AS-202 Bravo der Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein und des Segelflugzeugs B4/PC-11 der Pilatus Flugzeugwerke AG Stans hatten abgeschlossen werden können, wurde das erste in den USA, das zweite in Frankreich und in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen.

Für die Lärmbekämpfung wurden umfangreiche Arbeiten geleistet: Massnahmen zur Lärmverminderung an Luftfahrzeugen; Erstellung eines vom Bund finanzierten Propellerlärm-Prüfstandes bei der Firma Pilatus; Studien für Schalldämpfungsanlagen an Flugmotoren; Ingenieurarbeiten im Zusammenhang mit der Triebwerkmodifikation B-707.

Muster- und Musterteilprüfungen wurden für 5 Motor- und 3 Segelflugzeuge sowie für 13 Amateurluftfahrzeuge und Hängegleiter abgeschlossen. Übernahmeprüfungen wurden durchgeführt an 9 Flugzeugen über 15 t Höchstabfluggewicht, an 96 Leichtflugzeugen, an 7 Helikoptern, an 39 Segelflugzeugen und an gegen 500 Fallschirmen.

## 7. Flugplätze

An den Ausbau der Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel wurden Bundesbeiträge von insgesamt 73 Mio Franken ausgerichtet. Die Arbeiten an der 5. Ausbaustufe des Flughafens Genf und der 4. Ausbaustufe des Flughafens Zürich wurden programmgemäss fortgesetzt. In Zürich zeichneten sich freilich — wegen Kostenüberschreitungen, Bauteuerung, Kreditbeschränkungen — Finanzierungsschwierigkeiten ab.

Im Bereich der Flugfelder ist folgendes zu registrieren:

- 8. Januar: Betriebsbewilligung Flugfeld Davos (beschränkt auf Zubringerdienste im Winter).
- 1. Mai: Baubewilligung Helikopterflugfeld Grindelwald (Beschwerde pendent).
- 31. August: Betriebsbewilligung Helikopterflugfeld Lauterbrunnen.
- 17. Oktober: Entzug der Betriebsbewilligung Helikopterflugfeld Muraz (Konkurs der Flughelhalterin).
- 17. Dezember: Baubewilligung Helikopterflugfeld Gstaad/Im Grund (zur Verlegung des Flugfeldes Gstaad/Klösterli an einen lärmässig günstigeren Ort).

Die Beschwerden gegen die 1971 erteilten Baubewilligungen für die Helikopterflugfelder Bernex und Vevey blieben hängig.

Am 13. August wurde als Gebirgslandeplatz Unterrothorn (VS) bezeichnet, womit die Beschwerde gegen die Bezeichnung von Rotenboden erledigt werden konnte. Hingegen blieb die Beschwerde in Sachen Arpille/Arolla hängig.

Am 5. September wies der Bundesrat nach längerem Instruktionsverfahren die Beschwerden ab, die gegen die am 4. Dezember 1969 für das Flugfeld Kestenholz erteilte Baubewilligung erhoben worden waren (Beschwerdeentscheid EVED 24. August 1970). Der Entscheid wurde mit verschiedenen Vorbehalten zugunsten der Raumplanung und des Gewässerschutzes verknüpft. Zur Gefährdung der Grundwasserverhältnisse führte der Bundesrat folgendes aus:

«... dass es sich lediglich um eine sehr ungewisse und entfernte Gefahr handelt, und dass nur im Falle einer besonders unglücklichen Verkettung von Umständen schwerwiegende irreparable Folgen eintreten würden. Zudem lässt sich diese Gefahr bei grundsätzlicher Bewilligung des Flugfeldes durch geeignete Vorkehrungen zwar nicht völlig beseitigen, aber doch ganz wesentlich vermindern. Aus diesen Gründen gelangt der Bundesrat zur Auffassung, dass es eine sachlich nicht unbedingt gebotene und deshalb zu grosse Härte darstellen würde, wenn in Fällen wie den vorliegenden Gesuche um die Bewilligung von Flugfeldern aus Gründen des Gewässerschutzes abgewiesen würden.»

Die im Instruktionsverfahren vorgenommenen Fluglärmmessungen hatten Resultate ergeben, die sich bei zwölf Flügen auf eine Bandbreite von 50—59 Dezibel erstreckten; bei drei Flügen wurden Werte von 60—64 und nur bei einem Flug solche von 68—70 Dezibel ermittelt. Dazu wurde im Beschwerdeentscheid folgendes ausgeführt:



«Vergleichsweise sei erwähnt, dass in einem andern vom Bundesrat beurteilten Beschwerdefall die Fluglärmmessungen Werte von 54—58 Dezibel ergaben. In dem betreffenden Entscheid führte der Bundesrat aus, Lärm von 70 Dezibel und mehr stelle eine Belästigung dar. Diese sei für das öffentliche Interesse an der Vermeidung von Lärm relevant; jedoch handle es sich nicht um einen Lärm, der in jedem Falle wegen Beeinträchtigung wichtiger öffentlicher Interessen verhindert werden müsste. Die im vorliegenden Fall registrierten Dezibelzahlen sind im grossen und ganzen erheblich niedriger als diejenigen des zum Vergleich herangezogenen Beschwerdefalls. Da zudem keine Gründe ersichtlich sind, welche es als geboten erscheinen lassen würden, die Toleranzgrenze in dem gegenwärtig zu beurteilenden Fall besonders niedrig anzusetzen, kann die Beschwerde auch nicht um der Lärmbekämpfung willen gutgeheissen werden.»

Eine andere wesentliche Interessenabwägung wurde wie folgt vorgenommen:

«... Die Auffassung der Regionalplanungsgruppe deckt sich im vorliegenden Fall nicht vollständig mit nationalen Belangen. Im Interesse unserer Luftwaffe und des Verkehrs hat der Bund für einen ausreichenden fliegerischen Nachwuchs zu sorgen. Eine Mindestzahl von Flugplätzen stellt hierfür eine unerlässliche Voraussetzung dar. Die Interessen der Regionalplanung kollidieren hier mit Bundesaufgaben, die im Bereiche der Landesplanung zu berücksichtigen sind. Nicht nur der Bund hat die Regionalplanung zu beachten, sondern auch die regionalen Gruppen haben auf die Bundesaufgaben Rücksicht zu nehmen.»

Für die Flughäfen Zürich, Genf und Basel wurde eine neue Verkehrsprognose ausgearbeitet, die bis ins Jahr 1985 reicht.

## 8. Flugsicherung und Luftfahrtinformation

Das Luftstrassen-Navigationssystem wurde verbessert durch den Ersatz des NDB Hochwald durch ein VOR und die Ergänzung des VOR Passeiry mit einem DME. Die Flughafen-Navigationssysteme wurden verbessert in Zürich durch Inbetriebnahme eines ASMI (Aerodrome Service Movement Indicator) und in Genf durch Ausrüstung der Poste 05 mit einer ILS-Anlage. Die Inbetriebsetzung der letzteren hat sich andererseits noch etwas verzögert.

Die im Vorjahr für den Raum Zürich getroffene Regelung der Segregation zwischen Segelflug und kontrollierten Flügen wurde auf Grund der Erfahrungen überarbeitet, um eine optimale Luftraumausnutzung zu erzielen. Im Südtessin wurden die VFR-Flüge eingeschränkt, um eine klare Situation im Verkehr mit den dortigen Flugplätzen und mit der Verkehrsleitung Mailand zu schaffen.

Die allgemeine Zunahme der Meldungen von Fastzusammenstößen veranlasste die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Anregung, solche Vorkommnisse daraufhin zu prüfen, ob sich im Flugsicherungssystem Modifikationen aufdrängten. Eine konferenzielle Behandlung der Vorkommnisse in der Schweiz führte zu keinen Änderungsanträgen, doch wurden die Melde- und Behandlungsverfahren verbessert und normiert. Es ist in Aussicht genommen, diese Konferenz inskünftig einmal jährlich durchzuführen.

Im Luftfahrthindernisdienst wurden insgesamt 1035 Objekte behandelt (Vorjahr 698).

Das Gebührensystem der Eurocontrol, an welchem auch die Schweiz teilnimmt, trat am 1. November in seine zweite Zweijahresperiode ein; auf diesen Zeitpunkt wurde der Deckungssatz von bisher 15 auf 30 % der gesamten Kosten für die Anlagen und Dienste der Streckenflugsicherung erhöht.

Mit der Inkraftsetzung der Novelle 1971 zum Luftfahrtgesetz gehen sämtliche Kosten der Flugsicherung auf den Bund über. Zur Überwälzung der dem Bund damit neu anfallenden Aufwendungen für die örtliche Flugsicherung, die bisher von den Haltern der Flughäfen Zürich, Genf und Bern getragen wurden, wurde auf den gleichen Zeitpunkt — 1. Januar 1974 — eine neue eidgenössische Flugsicherungsgebühr eingeführt.

Der Koordinationsstelle für Schiessen und Flugsicherung (KOSIF) wurden etwas über 1000 militärische Schiessen gemeldet. Die Arbeitsgruppe für die Integration von ziviler und militärischer Flugsicherung (ATC-80) setzte ihre Studien fort und erstattete einen ersten Zwischenbericht.

Der Luftfahrtinformationsdienst tauscht zur Zeit mit 102 Mitgliedstaaten der ICAO Nachrichten aus. Das Luftfahrthandbuch (mit ergänzenden NOTAM Klasse II) erreicht nun eine Versandauflage von über 4800 Exemplaren. Das NOTAM-Büro auf dem Flughafen Zürich steht mit 60 ausländischen Büros in regelmässiger Verbindung; es verbreitete über das feste Flugfernmeldernetz gegen 1100 NOTAM Klasse I und erhielt seinerseits über 60 000 fremde NOTAM derselben Klasse.

## 9. Umweltschutz

Mit dem Inkrafttreten der Novelle 1971 zum Luftfahrtgesetz, der Luftfahrtverordnung vom 14. November und der Verordnung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 23. November über die Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze ist die Rechtsgrundlage geschaffen, auf der ein altes Postulat der Lärmbekämpfung erfüllt werden kann. Nach dem Grad der zu erwartenden Lärmbelastung werden um diese Flugplätze herum drei Zonen verschiedener Landnutzung gebildet. Das Erstellen der Zonenpläne wird noch geraume Zeit in Anspruch nehmen; für die Planauflage ist in der Luftfahrtverordnung eine Frist gesetzt, die für die Flughäfen Zürich und Genf am 31. Dezember 1977, für die übrigen konzessionierten Flugplätze am 31. Dezember 1980 abläuft.

Die Novelle zum Luftfahrtgesetz enthält auch das früher viel diskutierte Verbot ziviler Überschallflüge im schweizerischen Luftraum (Art. 14.1).

Die Nachtflugsperre auf den Landesflughäfen hat ihre Einführungszeit hinter sich; nach einigen Anlaufschwierigkeiten hat sie sich eingespielt. Über die beim Bundesrat eingereichten Beschwerden war am Jahresende noch nicht entschieden.

Auf den Flughäfen Zürich und Genf wurden neue Abflugverfahren erprobt, die den Eigenschaften der Strahlflugzeuge der neuen Generation (B-747, DC-10 usw.) Rechnung tragen.

Die Lärmmessungen an Flugzeugen unter 5700 kg Abfluggewicht wurden fortgesetzt. Im Laufe des Jahres wurden 178 weitere Lärmzeugnisse ausgestellt, wodurch sich die Gesamtzahl auf 764 erhöhte; dies entspricht rund 75 % des Bestandes an solchen Flugzeugen. Das in der Schweiz entwickelte Messverfahren stiess auch im Ausland und bei der ICAO auf grosses Interesse.

Bei den Flugfeldern blieb die Lage nach wie vor kritisch; der damit bei den Mitarbeitern des Luftamtes verbundene Arbeitsaufwand ist erheblich.

## 10. Anschläge, Unfälle und Sicherheit

Im Januar beschäftigte sich die 20. Tagung des Rechtsausschusses der ICAO in Montreal mit der Vorbereitung eines Abkommens über Massnahmen gegen Staaten, die Anschläge gegen die Luftfahrt unterstützen. Ohne dass sich

der Ausschuss auf eine Vorlage hätte einigen können, empfahl er dem Rat der Organisation, zur weiteren Bearbeitung des Problems eine ausserordentliche Vollversammlung und auf den gleichen Zeitpunkt an den gleichen Ort eine diplomatische Konferenz einzuberufen. Der Rat der ICAO entsprach den Empfehlungen und lud auf den 28. August nach Rom ein. Die beiden Konferenzen gingen am 21. September wieder auseinander, ohne das gesetzte Ziel erreicht zu haben. So wie ein grosser Teil der Anschläge in unmittelbarer Verbindung mit dem Nahost-Konflikt steht, so waren die Vorarbeiten und die Konferenzen gekennzeichnet durch nahöstlich geprägte wirtschaftliche und politische Interessen und Affinitäten. Während in den technischen Massnahmen gegen Anschläge und in den Massnahmen gegen individuelle Täter in Den Haag und in Montreal eine tragfähige, gemeinsame Grundlage gebildet und ein Abkommen geschlossen werden konnte, war dies im empfindlicheren Problemfeld der Massnahmen gegen Staaten eben nicht der Fall.

Gestützt auf internationalen Erfahrungs- und Informationsaustausch wurden Art und Umfang der Sicherheitsmassnahmen auf den Flughäfen und in Flugbetrieben laufend der Bedrohungsanlage angepasst. Bei den Bodensicherheitskontrollen auf den Flughäfen wurden fortwährend Waffen und gefährliche Gegenstände in grosser Zahl sichergestellt; wieviele geplante Anschläge allenfalls dadurch vereitelt wurden, lässt sich natürlich nicht sagen. Am 1. Dezember brachte ein junger Mann ein Flugzeug der Swissair, das in Zürich mit Destination Genf—Abidjan gestartet war, in seine Gewalt; in Genf konnte er nach mehrstündigen Verhandlungen durch die Polizei festgenommen werden; er gab an, er habe mit seiner Aktion die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Hungersnot in gewissen Gebieten Afrikas leiten wollen.

Der schweizerische Luftverkehr mit Grossflugzeugen blieb ohne schweren Unfall, wenn man vom Verlust einer CV-660 der SATA absieht, die am 17. Juli bei Tromsø eine Bruchlandung erlitt, ohne dass dabei Personen zu Schaden gekommen wären. Am 10. April stiess ein britisches Charterflugzeug vom Typ Vickers Vanguard beim Anflug auf den Flughafen Basel-Mühlhausen bei schlechtem Wetter bei Hochwald (SO) gegen ansteigendes Gelände. Dabei wurden 108 Insassen getötet und 36 verletzt, während ein Insasse die Katastrophe unverletzt überlebte. Ein schweizerischer Helikopter stürzte zufolge unzureichender Sicherung der Last in den Alpen ab; der Pilot wurde getötet. Alle weiteren schweren Unfälle ereigneten sich im privaten Flugwesen; sie blieben zahlen-, ursachen- und schadenmässig praktisch gleich wie im Vorjahr (bei einer Zunahme des Luftfahrzeugbestandes von rund 7%). Im Segelflug reduzierten sich die Unfälle auf die Hälfte. Die tödlichen Unfälle sind wiederum fast ausnahmslos der Missachtung kritischer Wetterverhältnisse oder die Betriebsgrenzen der Luftfahrzeuge zuzuschreiben. Zur Unfallbekämpfung wurden verschärfte Verkehrs-, Betriebs- und Ausbildungsvorschriften vorbereitet, die 1974 in Kraft treten werden. Drei schwere Unfälle ereigneten sich bei Fallschirmabsprünge. Der Such- und Rettungsdienst hatte sich mit 16 vermissten gemeldeten Flugzeugen zu befassen, in elf Fällen zusammen mit Nachbarländern. Sechs Aktionen wurden unnötigerweise durch Unterlassung der Landemeldung oder durch Landung auf Ausweichplätzen ausgelöst.

## 11. Interna

Der Personalbestand betrug am Jahresende 139 Personen (137). Die räumliche Unterbringung wurde neu geordnet; die Büros an der Aarberggasse wurden aufgegeben; die Sektionen Flugplätze und Flugsicherung sowie Inspektoren

der Sektion Flugmaterial wurden an Aussenstellen in Bern untergebracht. Insgesamt stellte sich die Situation zu Jahresende wie folgt:

— Bern:

Inselgasse (Hauptsitz)  
Bundeshaus-Nord (Vervielfältigungszentrale)  
Theaterplatz 8 (Sektion Flugplätze und Inspektoren FM)  
Florastrasse 8 (Sektion Flugsicherung)

— Flughafen Zürich:

Sektion Flug- und Unterhaltsbetriebe; Dienststellen der Sektionen Flugmaterial und Flugsicherung

— Flughafen Genf:

Flugfunkvermessungsdienst der Sektion Flugsicherung

— Dübendorf (Fliegerärztliches Institut):

Mitarbeiter für Nachwuchs-Selektion

Einzelne Inspektoren der Sektion Flugmaterial sind zudem in Zürich und Lausanne stationiert.

Am 1. März konnte eine Vereinbarung mit der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr unterzeichnet werden, welche die Koordination von Helikoptereinsätzen zu zivilen Zwecken regelt.

Nach längerer Vorbereitungsdauer erliess das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 28. Februar eine Verfügung, mit welcher die Tätigkeit von Bediensteten des Luftamtes in Luftfahrtbetrieben und Fliegerschulen geregelt wurde.

Auf Ende Mai trat Inspektor Karl Bernhard in den Ruhestand; er hatte sich während 26 Jahren für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit der Kleinflugzeuge in der Westschweiz eingesetzt. Auf den 1. Januar 1974 wählte der Bundesrat dipl. Ing. Herbert Weibel, Chef der Abteilung Bodenorganisation, und Fürsprecher Rolf P. Künzi, Chef der Abteilung Luftverkehr, zu Vizedirektoren.

Im Eigenverlag des Luftamtes erschienen im Laufe des Jahres die folgenden Veröffentlichungen:

— W. Eichenberger:

Aérodynamique et Mécanique du vol (2. Auflage)

— W. Ledermann:

Funktelefonieverfahren in deutscher Sprache für Führer von Segelflugzeugen (2. Auflage)

— Turbulente Nachströmung/Turbulence de sillage

— Piloten . . . Achtung! Die Strömung reisst ab!/Pilotes . . . attention au décrochage!

## 12. Zur Statistik

Neu aufgenommen wurde eine grafische Darstellung der Entwicklung des Linien- und des Nichtlinienverkehrs (Tabelle 9); diese Darstellung gibt auch Aufschluss darüber, wie sich die beiden Verkehrsarten in den letzten elf Jahren anteilmässig zueinander verhielten. Erstmals wird für das Berichtsjahr eine Aufstellung der Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf wiedergegeben (Tab. 8). Weggelassen wurden die Tabellen Flugsicherung/Luftstrassenverkehr und Verteilung der Baukosten der Flughäfen; diese Tabellen werden in der Regel nur alle zwei Jahre abgedruckt. Im Rahmen dieser Wechseltabellen erscheinen dieses Jahr wiederum die Liste der von der Schweiz abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen (Tab. 27) und die Übersicht über die Entwicklung des internationalen Linienverkehrs (Tab. 25). Am Schluss des Tabellenteils findet sich wie letztes Jahr das Organigramm des Luftamtes.

Bern, den 15. März 1974

Eidgenössisches Luftamt  
Der Direktor:

**Prof. Dr. W. Guldemann**

# Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1973)  
(Etat: 1<sup>er</sup> juillet 1973)



- (red line) — Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen  
Swissair et en partie entreprises étrangères
- (black line) — Ausländische Unternehmungen allein  
Entreprises étrangères seules



# Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1973)  
(Etat: 1<sup>er</sup> juillet 1973)



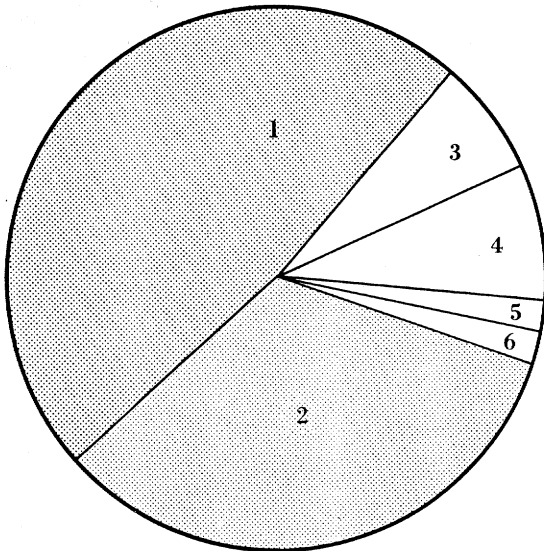
Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen  
Swissair et en partie entreprises étrangères

Ausländische Unternehmungen allein  
Entreprises étrangères seules

3. Gewerbmässiger Passagierverkehr Schweiz-Ausland v. v. nach Verkehrsarten und Flughäfen <sup>1</sup>  
 Traffic commercial de passagers Suisse-étranger et vice versa, selon le genre de trafic et les aéroports <sup>1</sup>

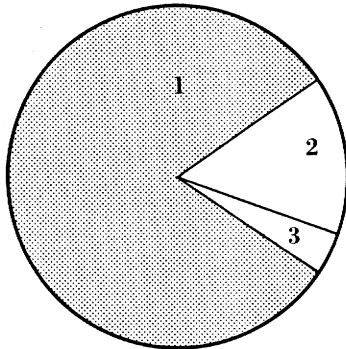
Anteil in Prozenten / Part en pour-cent  
 1972 1973

Schweiz <sup>2</sup>  
 Suisse <sup>2</sup>



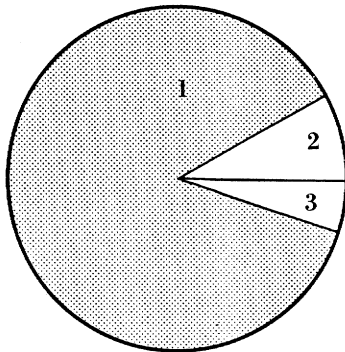
1	Linienverkehr Swissair Trafic de lignes de Swissair	48	48
2	Linienverkehr ausländischer Unternehmungen Trafic de lignes des entre- prises étrangères	33	33
3	Pauschalflugreiseverkehr schweizerischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises suisses	7	7
4	Pauschalflugreiseverkehr aus- 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 <sup>3</sup>



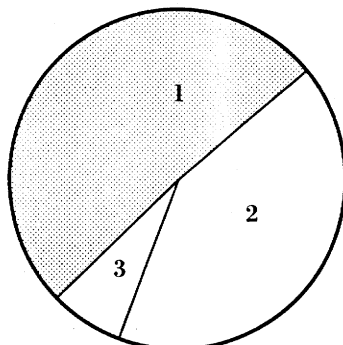
1	Linienverkehr Trafic de lignes	82	81
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	15	15
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	4

Genève <sup>3</sup>



1	Linienverkehr Trafic de lignes	88	87
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	8	8
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	4	5

Basel-Mülhausen <sup>3</sup>



1	Linienverkehr Trafic de lignes	45	51
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	48	42
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	7	7

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

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

# 1. Gewerbmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1973 in halbfetter, Ergebnisse 1972 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1973 en mi-gras, résultats 1972 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vois-étapes	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Passagier-km Passagers-km	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres
1	2	3	4	5	6	7
<b>A. Linienverkehr — Traffic de lignes</b>						
<b>1. Swissair</b>						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . . Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	14 262 13 617	790 941 702 931	19 934 18 777	2 629 068 2 472 651	153 851 952 136 515 745	4 046 254 3 742 283
b) Schweiz—Ausland v. v. . . . . . Suisse—étranger v. v.	61 521 59 650	3 842 692 3 436 970	81 374 72 434	63 673 596 61 297 470	5 586 589 713 4 801 794 890	194 692 002 165 261 459
c) Auslandsetappen <sup>1</sup> . . . . . Étapes à l'étranger <sup>1</sup>	9 926 9 772	518 473 434 844	26 511 21 831	15 458 592 14 940 088	1 014 981 563 812 117 741	60 437 165 49 261 185
d) Total Swissair . . . . .	85 709 83 039	5 152 106 4 574 745	127 819 113 042	81 761 256 78 710 209	6 755 423 228 5 750 428 376	259 175 421 218 264 927
<b>2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères</b>						
a) Inlandsetappen . . . . . Étapes internes	3 044 3 033	103 226 99 844	3 707 2 712	642 038 679 203	21 836 348 22 595 971	676 565 579 318
b) Ausland—Schweiz v. v. <sup>2</sup> . . . . . Étranger—Suisse v. v. <sup>2</sup>	69 826 68 447	3 646 163 3 341 688	121 859 111 720	66 266 460 64 319 094	4 273 349 142 3 930 554 067	191 222 560 175 354 620
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	72 870 71 480	3 749 389 3 441 532	125 566 114 432	66 908 498 64 998 297	4 295 185 490 3 953 150 038	191 899 125 175 933 938
<b>3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.</b>						
a) Swissair (1b) . . . . .	61 521 59 650	3 842 692 3 436 970	81 374 72 434	63 673 596 61 297 470	5 586 589 713 4 801 794 890	194 692 002 165 261 459
b) Ausländische Unternehmen (2b) . Entreprises étrangères (2b)	69 826 68 447	3 646 163 3 341 688	121 859 111 720	66 266 460 64 319 094	4 273 349 142 3 930 554 067	191 222 560 175 354 620
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2b) . . . . . Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2b)	131 347 128 097	7 488 855 6 778 658	203 233 184 154	129 940 056 125 616 564	9 859 938 855 8 732 348 957	385 914 562 340 616 079
<b>B. Pauschalflugreiseverkehr<sup>3</sup> — Trafic de voyages à forfait<sup>3</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	6 712 6 599	685 176 625 640	43 42	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	6 713 6 274	649 529 595 367	65 115	* *	* *	* *
3. Total Pauschalflugreiseverkehr . . . . Total trafic de voyages à forfait	13 425 12 873	1 334 705 1 221 007	108 157	* *	* *	* *
<b>C. Übriger Nichtlinienverkehr<sup>4</sup> — Autre trafic hors des lignes<sup>4</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	59 914 76 465	268 413 239 981	33 295 42 425	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	5 822 4 547	307 455 207 251	7 971 6 216	* *	* *	* *
3. Total übriger Nichtlinienverkehr . . . . Total autre trafic hors des lignes	65 736 81 012	575 868 447 232	41 266 48 641	* *	* *	* *
<b>D. Zusammenzug<sup>5</sup> — Récapitulation<sup>5</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	152 335 166 103	6 105 695 5 440 366	161 157 155 509	81 761 256 78 710 209	6 755 423 228 5 750 428 376	259 175 421 218 264 927
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	85 405 82 301	4 706 373 4 244 150	133 602 120 763	66 908 498 64 998 297	4 295 185 490 3 953 150 038	191 899 125 175 933 938
3. Gesamttotal . . . . . Total général	237 740 248 404	10 812 068 9 684 516	294 759 276 272	148 669 754 143 708 506	11 050 608 718 9 703 578 414	451 074 546 394 198 865
4. Zu- oder Abnahme in % . . . . . Augmentation ou diminution en %	—4,3	+11,6	+6,7	+3,5	+13,9	+14,4

<sup>1</sup> Vollständig im Ausland liegende Etappen. Die angeführten Zahlen geben die addierten Etappentotale wieder

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

<sup>3</sup> Flüge, bei denen zusätzlich zur Beförderung wesentliche Leistungen am Reiseziel eingeschlossen sind

<sup>4</sup> Nur Transportflüge

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

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

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

<sup>3</sup> Vols pour lesquels sont comprises, en plus du transport, des prestations essentielles à l'endroit de destination

<sup>4</sup> Vols de transport seulement

<sup>5</sup> 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 ni pour l'autre trafic hors des lignes

## 2. Linienverkehr — Trafic de lignes 1952—1973

Jahr Année	Länge des Linienetzes Longueur du réseau des lignes km 1. VII.	Etappenflüge Vois-étapes	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste t	Passagierkilometer — Passagers-kilomètres			Passagier- Tonnenkilometer Passagers tonnes- kilomètres	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres	Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres		
						Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung Utilisation %			Ausgeladene Utilisées	Angebotene Offertes	Aus- lastung Utilisation %
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
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	25 771	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	965 594	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	127 984	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	288 926	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
1973	226 949	85 709	81 761	5 152 106	127 819	6 755 423	11 969 290	56	600 223	259 175	859 398	1 631 935	53
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
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	593 517	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	393 994	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	986 743	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
1973	451 835	72 870	66 908	3 749 389	125 566	4 295 185	8 321 157	52	373 681	191 899	565 580	1 128 107	50

<sup>1</sup> Swissair-Linien, die teilweise auch von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

<sup>2</sup> Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

<sup>3</sup> Verkehr von der Schweiz nach dem ersten Etappenort im Ausland und umgekehrt

<sup>1</sup> Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

<sup>2</sup> Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

<sup>3</sup> Trafic depuis la Suisse jusqu'à la première escale à l'étranger et vice versa



#### 4. Gewerbmässiger Verkehr auf den Landesflughäfen — Traffic commercial sur les aéroports nationaux

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel <sup>1</sup>		
	1972	1973	Diff. %	1972	1973	Diff. %	1972	1973	Diff. %
<b>A. Linienverkehr — Trafic de lignes</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	86 818	90 032	+ 4	57 921	59 058	+ 2	16 332	16 560	+ 1
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	4 404 714	4 916 594	+12	2 654 691	2 882 865	+ 9	460 797	507 258	+10
b) Direkter Transit — Transit direct	336 212	338 834	+ 1	355 550	408 712	+15	32 600	44 242	+36
c) Total . . . . .	4 740 926	5 255 428	+11	3 010 241	3 291 577	+ 9	493 397	551 500	+12
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	101 583	110 133	+ 8	27 881	32 030	+15	11 250	13 009	+16
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	6 188	6 786	+10	4 771	5 025	+ 5	1 632	1 569	— 4
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	17 136	18 481	+ 8	18 138	18 986	+ 5	4 979	6 961	+40
<b>B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	6 644	7 012	+ 6	3 193	3 532	+11	2 813	2 387	—15
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	639 769	730 963	+14	192 533	226 737	+18	254 609	216 549	—15
b) Direkter Transit — Transit direct	16 505	9 434	—43	25 566	31 577	+24	1 056	735	—30
c) Total . . . . .	656 274	740 397	+13	218 099	258 314	+18	255 665	217 284	—15
<b>C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	7 313	8 704	+19	4 413	5 443	+23	3 074	3 208	+ 4
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance . . . . .	2 132	1 942	— 9	973	862	—11	1 112	1 180	+ 6
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	157 661	218 626	+39	94 238	141 978	+51	41 190	40 138	— 3
b) Direkter Transit — Transit direct	18 209	27 430	+51	13 804	14 032	+ 2	5 032	4 118	—18
c) Total . . . . .	175 870	246 056	+40	108 042	156 010	+44	46 222	44 256	— 4
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance . . . . .	9 174	8 616	— 6	1 336	1 021	—24	1 535	1 689	+10
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	2 435	3 792	+56	1 051	583	—45	1 337	1 967	+47
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	8	13	+63	10	7	—30	18	8	—56
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	487	735	+51	501	198	—60	403	589	+46
<b>D. Zusammenzug — Récapitulation</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	100 775	105 748	+ 5	65 527	68 033	+ 4	22 219	22 155	— 0,3
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	5 202 144	5 866 183	+13	2 941 462	3 251 580	+11	756 596	763 945	+ 1
b) Direkter Transit — Transit direct	370 926	375 698	+ 1	394 920	454 321	+15	38 688	49 095	+27
c) Total . . . . .	5 573 070	6 241 881	+12	3 336 382	3 705 901	+11	795 284	813 040	+ 2
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	104 018	113 925	+10	28 932	32 613	+13	12 587	14 976	+19
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local . . . . .	6 196	6 799	+10	4 781	5 032	+ 5	1 650	1 577	— 4
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	17 623	19 216	+ 9	18 639	19 184	+ 3	5 382	7 550	+40
<b>E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes</b>									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet . . . . .	120	125		78	78		29	32	
Total Schweiz — Suisse 1973 = 142 (Die Städte sind nur einmal gezählt — Les villes ne sont comptées qu'une fois)									
Total Schweiz — Suisse 1972 = 136									

<sup>1</sup> Schweizerisch-französischer Gemeinschaftsflughafen  
Die Zahlen umfassen den schweizerischen und den französischen Verkehr

<sup>1</sup> Aéroport commun franco-suisse  
Les chiffres englobent les trafics suisse et français

<sup>2</sup> Fracht und Post

<sup>2</sup> 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

5. Passagier-Linienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1973  
Trafic de lignes sur les aéroports nationaux 1946—1973

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	78 948	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	9 187	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	11 339	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	12 383	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	83 849	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
1973	90 032	4 916 594	338 834	5 255 428	359	59 058	2 882 865	408 712	3 291 577	344	16 560	507 258	44 242	551 500	323
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>															
1974	92 410	5 311 000	399 000	5 710 000	390	58 222	3 018 000	484 000	3 502 000	366	18 177	543 000	47 000	590 000	345
1975	94 560	5 794 000	426 000	6 220 000	424	59 507	3 292 000	524 000	3 816 000	399	19 527	596 000	59 000	655 000	383
1976	95 940	6 256 000	444 000	6 700 000	457	60 311	3 547 000	560 000	4 107 000	430	20 520	660 000	64 000	724 000	424
1978	99 520	7 280 000	480 000	7 760 000	530	62 511	4 120 000	638 000	4 758 000	498	22 956	797 000	86 000	883 000	517
1980	104 310	8 455 000	525 000	8 980 000	613	65 437	4 782 000	726 000	5 508 000	576	25 784	963 000	112 000	1 075 000	629
1982	108 500	9 573 000	607 000	10 180 000	695	68 094	5 411 000	846 000	6 257 000	655	28 255	1 143 000	143 000	1 286 000	753
1984	114 870	10 983 000	697 000	11 680 000	797	72 947	6 288 000	982 000	7 270 000	761	30 755	1 367 000	164 000	1 531 000	896
1985	119 350	11 839 000	761 000	12 600 000	860	75 688	6 777 000	1 060 000	7 837 000	820	32 147	1 494 000	176 000	1 670 000	977

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen  
Direkter Transit einmal gezählt  
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100  
<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960  
Transit direct compté une fois  
Indice: Total du trafic de passagers en 1961 = 100  
<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

## 6. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1973

### Trafic hors des lignes sur les aéroports nationaux 1946—1973

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	1 446	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	33 714	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	14 753	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	382 689	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
1973	13 774	940 973	36 864	977 837	1 860	8 113	367 694	45 609	413 303	1 364	4 415	254 998	4 853	259 851	337
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>															
1974	12 868	1 053 000	41 000	1 094 000	2 081	6 670	427 000	53 000	480 000	1 584	5 052	331 000	9 000	340 000	441
1975	13 977	1 240 000	44 000	1 284 000	2 442	7 316	516 000	57 000	573 000	1 891	5 115	343 000	11 000	354 000	459
1976	14 934	1 428 000	46 000	1 474 000	2 804	7 930	611 000	61 000	672 000	2 218	5 076	354 000	12 000	366 000	475
1978	17 267	1 895 000	50 000	1 945 000	3 699	9 321	839 000	70 000	909 000	3 000	5 047	373 000	16 000	389 000	505
1980	20 031	2 481 000	55 000	2 536 000	4 823	10 960	1 133 000	80 000	1 213 000	4 004	5 018	388 000	21 000	409 000	530
1982	22 974	3 164 000	63 000	3 227 000	6 138	12 725	1 476 000	93 000	1 569 000	5 179	4 831	392 000	27 000	419 000	543
1984	25 480	3 835 000	73 000	3 908 000	7 433	13 631	1 714 000	108 000	1 822 000	6 014	4 571	390 000	31 000	421 000	546
1985	26 421	4 130 000	79 000	4 209 000	8 006	14 151	1 849 000	116 000	1 965 000	6 485	4 437	386 000	33 000	419 000	543

**Anmerkungen:** Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen  
Direkter Transit einmal gezählt  
Unproduktive Flüge bis 1956 inbegriffen  
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100  
<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

**Remarques:** Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960  
Transit direct compté une fois  
Vols improductifs inclus jusqu'en 1956  
Indice: Total du trafic de passagers en 1961 = 100  
<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

## 7. Frachtverkehr auf den Landesflughäfen 1948—1973

### Trafic de fret sur les aéroports nationaux 1948—1973

Eigenverkehr in Tonnen — Trafic local en tonnes

Jahr Année	Zürich				Genève				Basel			
	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice
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	376	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
1973	110 133	3 792	113 925	633	32 030	583	32 613	472	13 009	1 967	14 976	683
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>												
1974			139 100	773			38 763	561			14 682	669
1975			160 100	889			44 616	646			16 150	736
1976			183 500	1 019			51 130	740			17 765	810
1978			237 400	1 319			66 157	958			22 085	1 007
1980			301 800	1 676			84 102	1 218			28 450	1 297
1982			378 000	2 100			105 309	1 525			37 953	1 731
1984			466 900	2 593			130 102	1 884			52 398	2 389
1985			517 400	2 874			144 153	2 087			62 354	2 843

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen  
 Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100  
<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus depuis 1960  
 Indice: Total trafic de fret en 1961 = 100  
<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

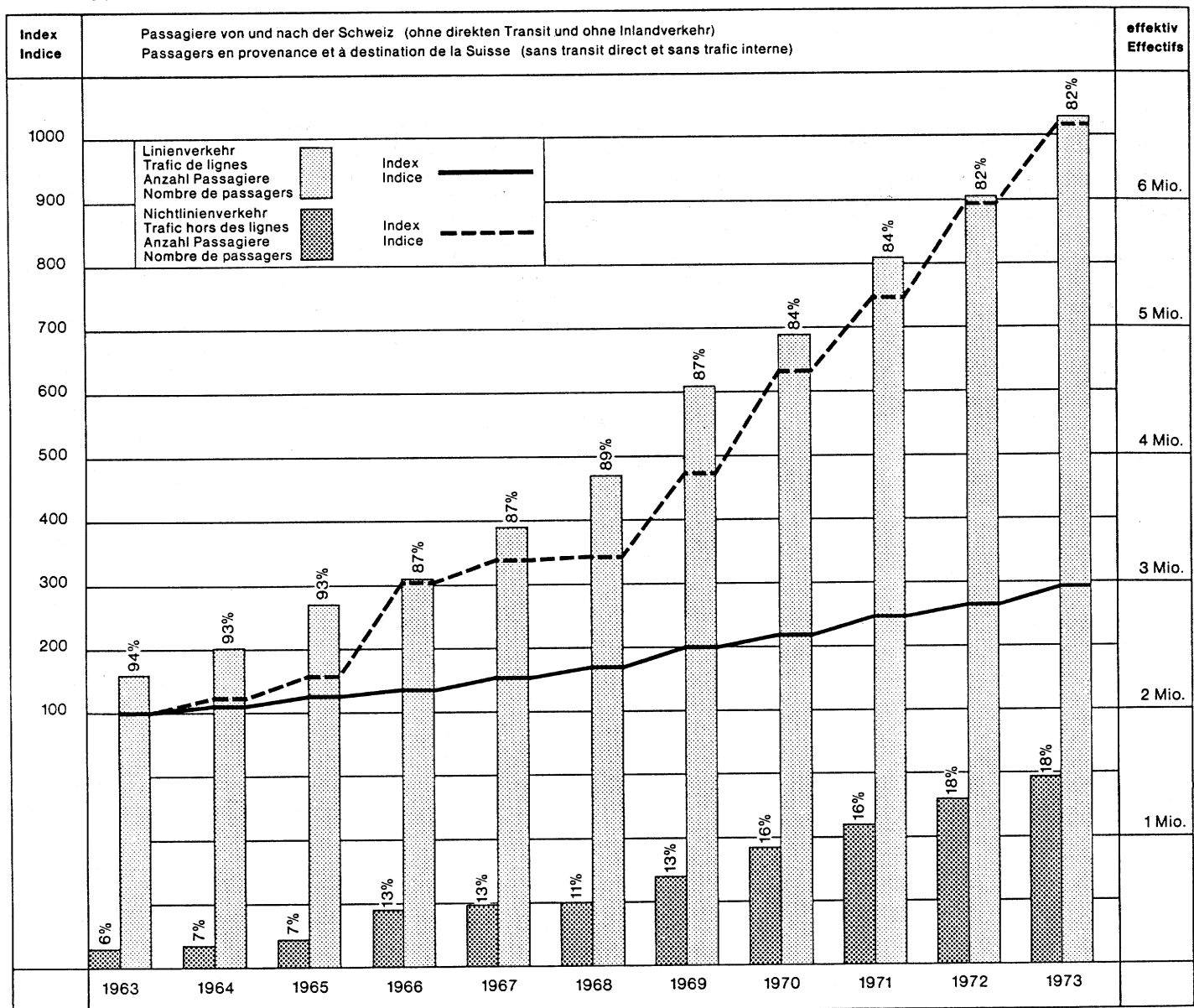
## 8. Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf im Jahre 1973

### Mouvements de nuit sur les aéroports de Zurich et de Genève en 1973

Zeit heures	Zürich		Genève	
	Linienverkehr	Nichtlinienverkehr	Trafic de lignes	Trafic hors des lignes
22.01—23.00	3 471	564	2 106	273
23.01—23.30	796	128	1 009	67
23.31—24.00	280	11	579	27
00.01—00.30	105	5	219	8
00.31—05.00	12	22	467	9
05.01—06.00	588	5	133	4

## 9. Entwicklung des Linien- und Nichtlinienverkehrs 1963—1973

Développement du trafic de lignes et du trafic hors des lignes de 1963 à 1973



## 10. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge — Aéronefs immatriculés en Suisse

Bestand am 31. Dezember — Etat: 31 décembre

	1970	1971	1972	1973
1. Flugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial				
Swissair .....	39	39	40	42
Balair .....	10	8	5	5
SATA .....	3	4	5	6
Phoenix .....	—	1	2	2
Übrige — Autres .....	1	1	1	—
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial .....	1	1	1	2
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial .....	260	259	279	335
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial .....	711	745	740	755
Total Flugzeuge — Avions	1 025	1 058	1 073	1 147
3. Hubschrauber — Hélicoptères .....	27	33	38	43
4. Segelflugzeuge — Planeurs .....	417	447	480	511
5. Ballone — Ballons .....	25	24	24	28
6. Motorsegler — Motoplaneurs .....	6	14	15	17
7. Girokopter — Gyrocoptère .....	—	—	—	1
Gesamttotal — Total général	1 500	1 576	1 630	1 747

# 11. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur					Segelflug — Vol à voile		
	Platzflüge <sup>1</sup> Vois autour de l'aérodrome <sup>1</sup>	Reiseflüge Vois de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vois d'école	Passagiere <sup>2</sup> Passagers <sup>2</sup>	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
<b>Flughäfen — Aéroports</b>								
Zürich .....	7 462	15 580	23 042	6 439	22 092	—	—	—
Genève .....	27 556	17 015	44 571	15 015	21 362	—	—	—
Basel .....	40 080	15 042	55 122	29 878	51 730	—	—	—
Bern .....	61 990	11 682	73 672	49 135	18 956	3 204	2 760	20
La Chaux-de-Fonds .....	19 444	3 520	22 964	2 986	8 592	1 150	1 092	43
Grenchen .....	50 820	5 933	56 753	33 879	18 351	7 070	3 491	11
Lausanne .....	32 256	6 156	38 412	24 896	10 772	—	—	—
Samedan .....	1 004	4 340	5 344	—	7 062	1 814	3 121	51
Sion .....	13 090	5 231	18 321	10 621	7 586	978	894	05
<b>Flugfelder — Champs d'aviation</b>								
Altenrhein .....	44 256	6 194	50 450	30 598	7 439	1 489	479	38
Amlikon .....	2 712	18	2 730	—	9	4 242	1 402	04
Ascona .....	3 702	2 286	5 988	2 810	3 222	—	—	—
Bad Ragaz .....	11 478	1 539	13 017	4 342	4 467	538	760	32
Bellechasse .....	1 864	—	1 864	—	—	982	682	54
Bex .....	8 998	11	9 009	3 928	1 539	978	968	03
Biel — Bienne .....	10 692	2 046	12 738	8 250	3 754	—	—	—
Birrfeld .....	62 256	6 595	68 851	52 025	8 118	10 979	4 885	57
Buttwil .....	16 542	528	17 070	12 902	511	1 694	768	35
La Côte .....	5 376	2 367	7 743	—	3 324	—	—	—
Courtelary .....	4 406	—	4 406	—	—	1 877	1 277	10
Dittingen .....	1 842	41	1 883	10	—	789	779	32
Ecuwillens .....	20 876	3 436	24 312	15 705	5 714	—	—	—
Fricktal-Schupfart .....	30 160	1 345	31 505	23 506	1 560	3 670	1 716	15
Gruyères .....	10 166	4 767	14 933	6 114	6 275	28	104	08
Hasenstrick .....	1 028	577	1 605	26	1 761	—	—	—
Hausen am Albis .....	3 940	127	4 067	1 128	614	794	1 106	45
Lachen (Wasserflugzeuge) ..	50	46	96	—	19	—	—	—
Langenthal .....	11 694	385	12 079	4 298	2 377	2 141	1 132	34
Locarno .....	36 090	5 148	41 238	30 944	5 651	1 157	472	01
Lommis .....	28 438	—	28 438	24 080	1 467	—	—	—
Lugano .....	26 944	7 949	34 893	20 038	26 024	56	57	46
Luzern-Beromünster .....	17 636	2 425	20 061	11 776	5 890	1 131	574	14
Montricher .....	—	—	—	—	—	3 982	2 805	12
Möttiers .....	3 330	62	3 392	2 322	1 632	—	—	—
Neuchâtel .....	18 018	2 655	20 673	9 698	10 047	2 113	1 070	06
Olten .....	10 480	1 898	12 378	6 688	2 451	1 161	789	17
Porrentruy .....	13 062	1 165	14 227	9 079	1 364	954	518	04
Schaffhausen .....	6 680	394	7 074	—	328	3 312	3 227	10
Schänis .....	15 158	—	15 158	—	—	7 428	6 477	27
Schwarzsee .....	216	50	266	112	130	—	—	—
Sézegnin .....	1 858	—	1 858	—	—	—	—	—
Sitterdorf .....	12 548	1 217	13 765	10 926	956	—	—	—
Speck-Fehraltorf .....	35 048	1 426	36 474	29 178	2 841	583	332	09
Thun .....	8 010	1 210	9 220	3 937	2 450	1 137	676	37
Triengen .....	14 196	4 604	18 800	12 194	2 757	—	—	—
Wangen-Lachen .....	9 004	2 811	11 815	6 429	2 196	—	—	—
Winterthur .....	1 322	16	1 338	20	10	1 655	459	51
Yverdon .....	6 198	1 440	7 638	3 787	1 059	—	—	—
Diverse .....	22 654	4 978	27 632	12 142	6 348	3 324	2 220	48
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 118	3 999	52
<b>Total 1973</b> .....	<b>792 630</b>	<b>156 255</b>	<b>948 885</b>	<b>531 841</b>	<b>290 807</b>	<b>74 475</b>	<b>51 088</b>	<b>52</b>
Total 1972 .....	786 756	140 475	927 231	529 631	265 629	77 998	49 305	01
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr .....	+0,7	+11,2	+2,3	+0,4	+9,5	—4,5		+3,6
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

<sup>1</sup> Starte und Landungen  
<sup>2</sup> Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

<sup>1</sup> Décollages et atterrissages  
<sup>2</sup> Sans équipage; sans élève-pilote

**12. Flugplätze des Nichtlinienverkehrs**  
**Aérodromes du trafic hors des lignes**

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1972	1973	1972	1973
Altenrhein .....	910	<b>1 346</b>	1 141	<b>1 251</b>
Ascona .....	1 302	<b>893</b>	1 496	<b>1 021</b>
Bad Ragaz .....	320	<b>406</b>	397	<b>649</b>
Bern .....	8 622	<b>7 084<sup>3</sup></b>	6 522	<b>7 100<sup>3</sup></b>
Biel — Bienne .....	1 013	<b>552</b>	1 563	<b>726</b>
Birrfeld .....	14 444	<b>16 198</b>	1 889	<b>1 683</b>
Blumental b. Mürren <sup>1</sup> .....	70	<b>26</b>	108	<b>32</b>
Buttwil .....	5 218	<b>3 424</b>	353	<b>164</b>
La Chaux-de-Fonds .....	698	<b>840</b>	1 399	<b>1 638</b>
Davos <sup>1</sup> .....	—	<b>24</b>	—	<b>64</b>
Ecuvillens .....	431	<b>496</b>	476	<b>576</b>
Erstfeld <sup>2</sup> .....	90	<b>186</b>	29	<b>43</b>
Feusisberg <sup>2</sup> .....	164	<b>150</b>	181	<b>182</b>
Fricktal-Schupfart .....	1 550	<b>1 568</b>	2 203	<b>2 251</b>
Grenchen .....	1 231	<b>1 146</b>	1 819	<b>2 005</b>
Gstaad <sup>1</sup> + <sup>2</sup> .....	1 056	<b>1 216</b>	697	<b>1 571</b>
Hasenstrick .....	1 494	<b>1 062</b>	2 601	<b>1 860</b>
Langenthal .....	880	<b>940</b>	1 663	<b>1 316</b>
Lauberhorn <sup>1</sup> .....	126	<b>110</b>	311	<b>185</b>
Lausanne .....	503	<b>370</b>	570	<b>410</b>
Lauterbrunnen <sup>2</sup> .....	—	<b>461</b>	—	<b>269</b>
Locarno .....	8 762	<b>14 266</b>	11 750	<b>12 427</b>
Lommis .....	408	<b>362</b>	461	<b>399</b>
Lugano .....	1 910	<b>3 810</b>	4 092	<b>8 178</b>
Luzern-Beromünster .....	3 667	<b>446</b>	1 931	<b>467</b>
Männlichen <sup>1</sup> .....	1 245	<b>1 307</b>	609	<b>619</b>
Neuchâtel .....	336	<b>382</b>	378	<b>479</b>
Otten .....	497	<b>302</b>	663	<b>336</b>
St. Moritz <sup>1</sup> + <sup>2</sup> .....	2 504	<b>970</b>	1 633	<b>1 014</b>
Samedan .....	1 854	<b>1 805<sup>4</sup></b>	3 367	<b>3 305<sup>4</sup></b>
Schwarzsee <sup>1</sup> .....	—	<b>96</b>	—	<b>70</b>
Sion .....	4 635	<b>4 428</b>	9 507	<b>9 326</b>
Sitterdorf .....	618	<b>778</b>	1 118	<b>1 341</b>
Thun .....	318	<b>320</b>	330	<b>341</b>
Wangen-Lachen .....	154	<b>306</b>	227	<b>407</b>
Yverdon .....	—	—	—	—
Zermatt <sup>2</sup> .....	3 320	<b>3 816</b>	4 261	<b>3 398</b>
Diverse .....	2 638	<b>2 946</b>	1 936	<b>1 522</b>
<b>Total</b>	<b>72 988</b>	<b>74 838</b>	<b>67 681</b>	<b>68 625</b>

**13. Gewerbmässige 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		
BE	Blümlisalp (nur für Ausbildung) (pour l'instruction seule- ment)	—	—	VS	Aeschhorn- Rothorn-gletscher .....
	Gstellihorn .....	69	172		Alphubel .....
	Gumm .....	44	86		Bec de Nendaz .....
	Hotel Steingletscher ...	—	—		Croix de Cœur .....
	Kanderfirn .....	118	301		Ebnefluh .....
	Rosenegg-West .....	—	—		Glacier de Breney .....
	Staldenhorn .....	104	260		Glacier du Trient .....
	Sustenlimmi .....	—	—		Grimentz .....
	Wallegg .....	291	646		Jungfrauoch .....
GL	Glärnischfirn .....	—	—		Langgletscher .....
	(nur vom 1. 11.—30. 6.) (du 1. 11. au 30. 6. seule- ment)	—	—		Monte Rosa-Grenzsattel
	Limmerfirn .....	—	—		Petit Combin .....
GR	Alp Secha .....	—	—		Rosa Blanche .....
	Alp Trida .....	—	—		Theodulgletscher .....
	Crap Sogn Gion .....	337	711		Unterthorn .....
	Fuorcla Schlattain .....	2	6		Wildhorn .....
	Fuorcla Surlej .....	37	111	VD	Col des Mosses .....
	Las Trais Fluors .....	—	—		Leysin .....
	Madrisahorn .....	—	—		BE/VS Petersgrat .....
	Piz Corvatsch .....	9	20		GL/GR Vorabgletscher .....
	Piz Rosatsch .....	—	—		GL/UR Clariden-Hüfifirn .....
	Piz Surlej .....	—	—		
	Vadret del Forno .....	—	—		<b>Total</b>
	Vadret Pers .....	2	4		<b>2 649</b>
					<b>9 712</b>
b) Verkehr nach Aussenlandeplätzen Trafic à destination de places d'atterrissage en campagne					
Flüge — Vols:		37 413			
Beförderte Personen: Passagers transportés:		21 062			
Beförderte Fracht in Tonnen: Fret transporté, en tonnes:		27 909			

<sup>1</sup> Winterflugfeld — Champ d'aviation d'hiver

<sup>2</sup> Helikopterflugfeld — Champ d'aviation pour hélicoptères

<sup>3</sup> Davon 312 Bewegungen mit 2926 Passagieren im Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air  
Dont 312 mouvements et 2926 passagers en trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

<sup>4</sup> Davon 154 Bewegungen mit 668 Passagieren im Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG  
Dont 154 mouvements et 668 passagers en trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

**Anmerkung:** Unproduktive Flüge nicht inbegriffen  
**Remarque:** Vols improductifs non compris

## 14. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Titres personnels et autorisations valables le 31 décembre	1972	1973
<b>1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des</b>		
Privatpiloten — Pilotes privés .....	2	3
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels .....	39	40
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 .....	2	1
Linienpiloten — Pilotes de ligne .....	4	4
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère .....	3	4
Segelfliegern — Pilotes de planeur .....	38	39
Fallschirmspringern — Parachutistes .....	6	5
Ballonfahrern — Pilotes de ballon .....	6	6
<b>Total .....</b>	<b>105</b>	<b>107</b>
<b>2. Flugpersonal — Personnel navigant</b>		
Privatpiloten — Pilotes privés .....	4 474	4 684
Berufspiloten (beschränkter Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes) ..	325	330
Berufspiloten — Pilotes professionnels .....	537	590
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe .....	102	106
Linienpiloten — Pilotes de ligne .....	598	608
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) .....	338	332
Segelflieger — Pilotes de planeur .....	1 900	2 006
Navigatoren — Navigateurs .....	47	33
Bordfunker — Radiotélégraphistes navigants .....	2	—
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants .....	205	203
Ballonfahrer — Pilotes de ballon .....	49	46
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels .....	70	79
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés .....	40	45
Fallschirmspringer — Parachutistes .....	618	628
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères .....	186	178
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur .....	2 818	2 632
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants .....	1	13
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves-pilotes de ballon .....	13	13
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère .....	6	8
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes .....	236	188
<b>Total .....</b>	<b>12 565</b>	<b>12 722</b>
<b>3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure</b>		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I .....	141	158
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II .....	478	437
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes .....	85	94
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs .....	31	33
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I ..	207	221
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II .	18	20
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne .....	79	92
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation .....	82	76
<b>Total .....</b>	<b>1 121</b>	<b>1 131</b>

**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

## 15. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1972	1973
<b>1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)</b>		
Einschreibungen — Inscriptions .....	1 508	1 387
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1 .....	265	237
Kurs 1 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 1 .....	199	165
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2 a) .....	177	192
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2 .....	116	124
<b>2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)</b>		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes .....	50	40
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen .....	27	28
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants .....	7	12
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen .....	7	12

a) Kurs 1 im Vorjahr bestanden — Cours 1 réussi l'année précédente



## 16. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1972	1973	2. Hypotheken — Hypothèques	1972	1973
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	47		52	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	12	16	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	3	3
Streichungen — Radiations	7	6	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	1	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	52	62	Eintragungen — Inscriptions	12	19
davon — dont:			Löschungen — Radiations	12	8
Flugzeuge — Avions			Pfandsummen — Hypothèques:		
bis — jusqu'à			unter — de moins de		
2000 kg	8	14	Fr. 100 000	3	6
2001—5700 kg	8	7	100 000—1 Mio	20	24
5701—9000 kg	—	1	1—10 Mio	11	15
über — de plus de			10 Mio	7	7
9000 kg	17	20	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio —		
Hubschrauber — Hélicoptères	13	13	Hypothèque maximale en mio	22	18,7
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Hypothekensumme insgesamt in Mio —		
Segelflugzeuge — Planeurs	6	7	Montant total des hypothèques en mio	160,6	178,5
Freiballone — Ballons libres	—	—			

## 17. 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 gewerbsmässigen Luftverkehr Dont accidents en trafic commercial		Mit Toten Avec morts		1972	1973	1972	1973
	1972	1973	1972	1973	1972	1973				
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	45	47	—	1	8	10	22	22	17	13
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	9	8	—	—	1	1	2	7	1	1
Hubschrauber — Hélicoptères	6	8	2	3	2	1	4	1	4	3
Segelflugzeuge — Planeurs	26	13	—	—	2	1	2	1	12	7
Motorsegler — Motoplaneurs	1	1	—	—	—	1	—	2	1	1
Ballone — Ballons	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>77</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>25</b>

### Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1973 auf einen Gesamtbestand von 1677 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von 152 000 (ohne die Stundenzahl des gewerbsmässigen Linien- und Nichtlinienverkehrs).

### Unfälle schweizerischer Flugzeuge über 9000 kg:

- Tel Aviv 8. 4. HB-IEG (Boeing 707): Bodenberührung eines Triebwerkes beim Landen
- Boston 16. 6. HB-IDK (DC-8): Kollision beim Rollen mit einem anderen Flugzeug
- Tromsø 17. 7. HB-IMM (Convair 640): harte Landung mit Fahrwerkbruch
- Zürich 11. 9. HB-IHA (DC-10): Landung mit nicht verriegeltem Bugradfahrwerk auf Schaumteppich

### Ausserdem sind zu erwähnen:

- der Absturz eines britischen Vanguard bei Hochwald am 10. 4.
- fünf Unfälle ausländischer Privatflugzeuge in der Schweiz (4 deutsche und 1 schwedisches Flugzeug)

### Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte, pour l'année 1973, à un effectif de 1677 aéronefs et à un nombre d'heures de vol de 152 000 (non compris les heures de vol du trafic de lignes et du trafic hors des lignes).

### Accidents d'avions suisses d'un poids supérieur à 9000 kg:

- Tel Aviv 8. 4. HB-IEG (Boeing 707): un réacteur touche le sol lors de l'atterrissage
- Boston 16. 6. HB-IDK (DC-8): collision avec un autre avion lors du roulement au sol
- Tromsø 17. 7. HB-IMM (Convair 640): atterrissage brutal provoquant le bris du train d'atterrissage
- Zurich 11. 9. HB-IHA (DC-10): atterrissage sur un tapis de mousse avec le train avant non verrouillé

### Il faut mentionner en outre:

- la chute d'un Vanguard britannique à Hochwald le 10 avril
- cinq accidents survenus en Suisse à des avions privés étrangers (4 appareils allemands et 1 suédois)

**18. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen 1969—1973**  
**Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1969—1973**

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation					Ausfuhr — Exportation				
	1969	1970	1971	1972	1973	1969	1970	1971	1972	1973
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 .....	6 609	6 560	7 445	10 010	11 247	510	507	487	548	723
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques ....	1 214	1 313	1 235	1 794	2 336	3 417	3 363	3 972	4 540	4 863
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	406	424	453	620	562	465	547	606	793	916
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelleteries, cuirs .....	579	595	820	890	1 088	155	185	178	151	197
Holz, Kork — Bois, liège ....	20	19	15	39	52	30	28	41	27	29
Papier — Papiers .....	2 749	2 806	2 981	3 049	3 056	791	903	851	1 043	1 079
Textilien — Textiles .....	1 247	1 140	1 201	1 675	1 862	1 930	1 983	1 729	2 124	1 827
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection .....	2 355	2 297	2 102	2 020	2 197	707	832	854	781	764
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies .....	233	304	274	310	260	623	574	680	567	318
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales .....	122	116	112	119	170	209	251	293	275	318
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières ....	1 650	1 122	912	1 306	1 880	644	503	409	473	596
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières ..	495	526	530	589	689	1 085	1 022	925	1 107	1 470
Maschinen — Machines ....	3 780	4 259	4 083	5 139	5 781	5 925	4 778	4 874	4 940	6 488
Beförderungsmittel — Matériel de transport .....	782	843	881	1 381	1 604	91	113	318	147	126
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils ....	2 325	2 741	3 017	3 240	3 667	1 608	1 715	1 347	1 416	1 617
Uhren — Montres .....	89	144	240	186	236	1 652	1 806	1 784	2 143	2 266
Übrige Waren — Autres marchandises .....	378	364	368	580	587	244	301	412	485	518
<b>Total .....</b>	<b>25 033</b>	<b>25 573</b>	<b>26 669</b>	<b>32 947</b>	<b>37 274</b>	<b>20 086</b>	<b>19 411</b>	<b>19 758</b>	<b>21 560</b>	<b>24 115</b>

**19. 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 1973  Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1973	Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1972	1973		1972	1973	1972	1973
<b>1. Schweiz—Europa Suisse—Europe</b>			<b>1. Europa — Europe</b>				
Frankreich — France .....	427 038	<b>462 545</b>	Grossbritannien — Grande-Bretagne .....	5 384	<b>5 576</b>	3 569	<b>3 716</b>
Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne .....	429 897	<b>451 430</b>	Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne .....	2 368	<b>2 722</b>	802	<b>949</b>
Grossbritannien — Grande-Bretagne .....	361 222	<b>389 968</b>	Frankreich — France .....	1 736	<b>1 846</b>	569	<b>769</b>
Spanien — Espagne .....	198 216	<b>226 856</b>	Spanien — Espagne .....	629	<b>670</b>	458	<b>578</b>
Italien — Italie .....	209 020	<b>221 924</b>	Niederlande — Pays-Bas .....	1 404	<b>1 511</b>	348	<b>450</b>
Österreich — Autriche .....	112 246	<b>133 092</b>	Schweden — Suède .....	387	<b>486</b>	324	<b>395</b>
Niederlande — Pays-Bas .....	105 698	<b>119 122</b>	Italien — Italie .....	503	<b>593</b>	290	<b>386</b>
Belgien — Belgique .....	90 331	<b>106 781</b>	Belgien — Belgique .....	594	<b>598</b>	304	<b>343</b>
Griechenland — Grèce .....	64 357	<b>79 208</b>	Griechenland — Grèce .....	91	<b>100</b>	183	<b>251</b>
Jugoslawien — Yougoslavie .....	44 115	<b>51 299</b>	Österreich — Autriche .....	299	<b>255</b>	253	<b>234</b>
Übrige Länder — Autres pays .....	283 154	<b>329 346</b>	Übrige Länder — Autres pays .....	1 124	<b>1 504</b>	1 314	<b>1 573</b>
Total .....	2 325 294	<b>2 571 571</b>	Total .....	14 519	<b>15 861</b>	8 414	<b>9 644</b>
<b>2. Nach Kontinenten — D'après les continents</b>			<b>2. Nach Kontinenten — D'après les continents</b>				
Europa — Europe .....	2 325 294	<b>2 571 571</b>	Europa — Europe .....	14 519	<b>15 861</b>	8 414	<b>9 644</b>
Nordamerika — Amérique du Nord .....	317 535	<b>354 784</b>	Nordamerika — Amérique du Nord .....	8 294	<b>9 580</b>	8 189	<b>7 793</b>
Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie .....	180 146	<b>195 654</b>	Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie .....	4 954	<b>5 576</b>	2 878	<b>3 663</b>
Afrika — Afrique .....	137 913	<b>156 543</b>	Afrika — Afrique .....	3 443	<b>3 606</b>	1 075	<b>1 705</b>
Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud .....	44 472	<b>49 625</b>	Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud .....	1 736	<b>2 652</b>	1 004	<b>1 310</b>
Total .....	3 005 360	<b>3 328 177</b>	Total .....	32 946	<b>37 275</b>	21 560	<b>24 115</b>

**20. 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	
	1972	1973	1972	1973		1972	1973	1972	1973
<b>1. Schweiz—Europa Suisse—Europe</b>					<b>2. Nach aussereurop. Destinationen D'après les destinations extra-européennes</b>				
Grossbritannien — Grande-Bretagne ..	155 098	<b>146 068</b>	24 048	<b>27 112</b>	Tunesien — Tunisie .....	27 738	<b>24 824</b>	320	<b>798</b>
Spanien — Espagne .....	117 397	<b>116 294</b>	34 003	<b>46 013</b>	Ferner Osten — Extrême-Orient .....	13 852	<b>23 216</b>	845	<b>587</b>
Kanarische Inseln — Iles Canaries .....	29 033	<b>36 156</b>	28	—	Ostafrika — Afrique orientale .....	16 911	<b>18 906</b>	46	<b>4</b>
Griechenland — Grèce .....	31 564	<b>34 913</b>	1 914	<b>4 423</b>	Marokko — Maroc .....	5 441	<b>8 842</b>	490	<b>504</b>
Skandinavien — Scandinavie .....	15 725	<b>25 705</b>	7 673	<b>9 408</b>	Südamerika — Amérique du Sud .....	2 362	<b>6 078</b>	1 033	<b>308</b>
Jugoslawien — Yougoslavie .....	13 973	<b>23 188</b>	666	<b>605</b>	Übriges Afrika — Reste de l'Afrique ...	5 741	<b>5 960</b>	667	<b>454</b>
Türkei — Turquie .....	14 665	<b>18 848</b>	1 136	<b>3 174</b>	Nordamerika — Amérique du Nord .....	2 013	<b>2 814</b>	37 758	<b>59 514</b>
Frankreich — France .....	14 283	<b>16 673</b>	5 665	<b>6 584</b>	Mittlerer Osten — Moyen-Orient .....	520	<b>466</b>	2 716	<b>2 086</b>
Deutschland — Allemagne .....	16 351	<b>15 933</b>	8 540	<b>12 356</b>	Total .....	74 578	<b>91 106</b>	43 875	<b>64 255</b>
Portugal — Portugal .....	7 606	<b>10 981</b>	424	<b>915</b>	Gesamttotal — Total général .....	542 047	<b>588 597</b>	136 806	<b>193 539</b>
Italien — Italie .....	6 367	<b>10 168</b>	2 863	<b>6 786</b>					
Übrige Länder — Autres pays .....	45 407	<b>42 564</b>	5 971	<b>11 908</b>					
Total .....	467 469	<b>497 491</b>	92 931	<b>129 284</b>					

**21. Nordatlantikverkehr 1972**  
**Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1972**

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1971 Variation par rapport à 1971 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
<b>1. Linienverkehr — Trafic de lignes</b>				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers .....	36 401	36 426	72 827	— 1,5
Frachtflüge — Vols de fret .....	5 438	5 625	11 063	— 1,4
<b>Total .....</b>	<b>41 839</b>	<b>42 051</b>	<b>83 890</b>	<b>— 1,5</b>
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe .....	758 990	761 218	1 520 208	— 5,0
Economy-Klasse — Classe économique .....	7 208 260	7 219 138	14 427 398	+ 8,1
<b>Total .....</b>	<b>7 967 250</b>	<b>7 980 356</b>	<b>15 947 606</b>	<b>+ 6,7</b>
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe .....	251 916	270 446	522 362	+ 12,4
Economy-Klasse — Classe économique .....	4 401 563	4 579 172	8 980 735	+ 27,1
<b>Total .....</b>	<b>4 653 479</b>	<b>4 849 618</b>	<b>9 503 097</b>	<b>+ 26,2</b>
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe .....	33,2	35,5	34,4	+ 5,4 <sup>1</sup>
Economy-Klasse — Classe économique .....	61,1	63,4	62,3	+ 9,3 <sup>1</sup>
<b>Total .....</b>	<b>58,4</b>	<b>60,8</b>	<b>59,6</b>	<b>+ 9,2<sup>1</sup></b>
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers .....	137 295	158 295	295 590	+ 16,8
Frachtflüge — Vols de fret .....	118 944	138 267	257 211	+ 6,0
<b>Total .....</b>	<b>256 239</b>	<b>296 562</b>	<b>552 801</b>	<b>+ 11,5</b>
<b>2. Nichtlinienverkehr — Trafic hors des lignes</b>				
Anzahl Flüge — Nombre de vols .....	4 476	4 344	8 820	+ 21,4
Beförderte Passagiere — Passagers transportés .....	668 964	660 244	1 329 208	+ 25,5
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes .....	10 047	6 675	16 722	+ 43,6

<sup>1</sup> Prozentpunkte

<sup>1</sup> Variations dans le pourcentage

Quelle: IATA-Statistik

Source: Statistique de l'IATA

**22. 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
1. Aer Lingus .....	X		
2. Aeroflot .....	X	X	
3. Aerolineas Argentinas .....	X		
4. Air Afrique .....		X	
5. Air Algérie .....		X	
6. Air-Alpes .....		X	
7. Air Canada .....	X		
8. Air France .....	X	X	X
9. Air India .....		X	
10. Air Inter .....			X
11. Air Zaïre .....		X	
12. Alitalia .....	X	X	
13. AUA, Austrian Airlines .....	X	X	
14. Avianca .....	X		
15. BAF, British Air Ferries Ltd .....			X
16. Balkan, Bulgarian Airlines .....	X		
17. Bayerischer Flugdienst .....	X		
18. BEA, British European Airways .....	X	X	X
19. BOAC, British Overseas Airways Corp. ....	X		
20. CSA, Ceskoslovenske Aerolinie .....	X	X	
21. DLH, Deutsche Lufthansa .....	X	X	
22. East African Airways Corp. ....	X		
23. Egyptair .....	X	X	
24. EL AL, Israel Airlines .....	X	X	
25. Finnair .....	X		
26. Iberia, Lineas Aéreas de España ..	X	X	
27. Iranair .....		X	
28. Iraqi Airways .....		X	
29. ITAVIA Aerolinee .....		X	X
30. JAT, Jugoslovenski Aerotransport ..	X		
31. KLM, Royal Dutch Airlines .....	X	X	X
32. Kuwait Airways .....		X	
33. LOT, Polskie Linie Lotnicze .....	X	X	
34. Luxair .....		X	
35. Malév, Hungarian Airlines .....	X		
36. MEA, Middle East Airlines .....	X	X	
37. Nigeria Airways .....	X		
38. Olympic Airways .....	X	X	
39. OLT, Ostfriesische Lufttransport GmbH ...	X		
40. PIA, Pakistan International Airlines ..		X	
41. Rousseau Aviation .....		X	X
42. Royal Air Maroc .....	X	X	
43. SAA, South African Airways .....	X		
44. Sabena .....	X	X	X
45. SAS, Scandinavian Airlines System ..	X	X	X
46. Saudi Arabian Airlines .....		X	
47. Seaboard World Airlines .....	X		X
48. Singapore Airlines .....	X		
49. TAP, Transportes Aereos Portugueses....	X	X	
50. Tarom, Romanian Air Transport ...	X		
51. TMA, Trans Mediterranean Airways ..			X
52. Tunis Air .....	X	X	
53. Türk Hava Yollari .....	X	X	
54. TWA, Trans World Airlines .....	X	X	
55. UTA, Union de Transports Aériens ..	X		X
56. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense ..	X	X	
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>12</b>

### 23. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1972

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs, ohne direkten Transit

#### Trafic sur les aéroports européens en 1972

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

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen in Tausend Mouvements en milliers	Passagiere in Tausend Passagers en milliers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. London (Heathrow, Gatwick) ...	329,9	23 601,4	445 323
2. Paris (Orly, Le Bourget) .....	261,0	15 558,0	282 030
3. Frankfurt .....	193,8	10 846,4	350 397
4. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	184,5	8 633,7	109 141
5. Kobenhavn .....	160,8	7 127,3	125 045
6. Palma .....	79,2	6 956,6	18 651
7. Madrid .....	101,2	6 472,4	87 146
8. Amsterdam .....	119,3	6 326,9	194 821
9. Berlin (Tempelhof, Tegel) .....	84,0	5 522,4	22 075
10. Zürich .....	100,8	5 189,6	104 018
11. Athenai .....	88,6	4 626,1	33 402
12. Düsseldorf .....	80,6	4 556,5	32 222
13. München .....	78,4	4 248,4	27 566
14. Milano (Malpensa, Linate) .....	88,8	4 142,7	82 333
15. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	90,6	3 951,7	39 090
16. Barcelona .....	57,2	3 496,2	38 982
17. Hamburg .....	69,2	3 436,4	28 022
18. Bruxelles .....	70,6	3 106,6	89 630
19. Genève .....	62,8	2 936,8	28 932
20. Oslo .....	57,0	2 693,3	20 774
21. Lisboa .....	41,4	2 403,5	26 157
22. Hannover .....	41,4	2 349,6	12 498
23. Istanbul .....	47,4	2 325,9	13 962
24. Manchester <sup>1</sup> .....	42,3	2 082,1	36 855
25. Glasgow (Prestwick, Abbotsinch) <sup>1</sup>	47,8	2 067,7	26 926
26. Stuttgart .....	38,1	2 004,1	28 437
27. Dublin .....	34,5	1 968,9	45 997
28. Helsinki .....	40,5	1 900,5	16 979
29. Nice .....	39,4	1 838,5	13 291
30. Wien .....	40,4	1 836,1	21 786
31. Praha .....	42,2	1 802,5	*
32. Marseille .....	37,5	1 753,5	12 784
33. Köln .....	31,6	1 672,3	12 301
34. Warszawa .....	34,3	1 334,3	11 921
35. Berlin (Schönefeld) .....	13,5	1 232,5	8 417
36. Jersey <sup>1</sup> .....	49,8	1 196,4	8 578
37. Beograd .....	33,8	1 155,2	8 404
38. Basel .....	22,2	756,6	12 587
39. Ankara .....	18,9	745,1	9 049
40. Luxemburg .....	10,2	615,3	11 061

<sup>1</sup> Jahr — Année 1971

### 24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1972

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs, ohne direkten Transit

#### Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1972

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

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen in Tausend Mouvements en milliers	Passagiere in Tausend Passagers en milliers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. New York (Kennedy, La Guardia, Newark) .....	768,2	41 712,8	1 117 570
2. Chicago .....	665,4	33 055,3	590 738
3. London (Heathrow, Gatwick) ...	329,9	23 601,4	445 323
4. Los Angeles .....	371,6	22 077,6	419 087
5. Atlanta .....	420,3	21 233,2	229 805
6. Paris (Orly, Le Bourget) .....	261,0	15 558,0	282 030
7. San Francisco .....	297,0	15 514,2	292 080
8. Washington (National, Dulles) ..	280,8	12 997,5	281 946
9. Miami .....	240,1	12 266,4	290 684
10. Dallas .....	294,3	11 632,6	93 404
11. Frankfurt .....	193,8	10 846,4	350 397
12. Boston .....	245,5	10 473,9	140 414
13. Tokyo <sup>1</sup> .....	154,5	10 362,0	181 465
14. Osaka <sup>2</sup> .....	74,3	9 517,6	89 543
15. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	184,5	8 633,7	109 141
16. Detroit .....	191,9	7 819,7	149 709
17. Philadelphia .....	173,2	7 460,9	112 883
18. Denver <sup>1</sup> .....	174,3	7 429,0	64 400
19. Kobenhavn .....	160,8	7 127,3	125 045
20. Palma .....	79,2	6 956,6	18 651
21. Honolulu <sup>2</sup> .....	113,1	6 882,1	97 026
22. Toronto <sup>2</sup> .....	110,5	6 723,3	93 726
23. Madrid .....	101,2	6 472,4	87 146
24. Amsterdam .....	119,3	6 326,9	194 821
25. Cleveland .....	147,9	5 561,8	98 706
26. Berlin (Tempelhof, Tegel) .....	84,0	5 522,4	22 075
27. Houston .....	164,8	5 492,1	61 258
28. San Juan .....	39,9	5 323,9	96 629
29. Zürich .....	100,8	5 189,6	104 018
30. Montreal <sup>2</sup> .....	152,6	4 907,9	104 453
31. Sydney .....	98,8	4 723,4	77 158
32. Athenai .....	88,6	4 626,1	33 402
33. Las Vegas .....	94,7	4 606,6	5 804
34. Düsseldorf .....	80,6	4 556,5	32 222
35. Mexico .....	113,0	4 322,7	49 342
36. Tampa .....	100,4	4 249,3	24 583
37. München .....	78,4	4 248,4	27 566
38. Milano (Malpensa, Linate) .....	88,8	4 142,7	82 333
39. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	90,6	3 951,7	39 090
40. Kansas City <sup>2</sup> .....	115,5	3 742,4	46 241

<sup>1</sup> Jahr — Année 1970

<sup>2</sup> Jahr — Année 1971

25. Internationaler Linienverkehr — Trafic international de lignes 1953—1972<sup>1</sup>

Jahr Année	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Flugstunden Heures de vol	Zahlende Passagiere Passagers payants	Passagierkilometer — Passagers-kilomètres			Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres					Durchschnittliche Anzahl der Nombre moyen de	
				Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Ausnutzung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Ausgelastete Utilisées	Angebotene Offertes	Auslastung Utilisation %	Passagier- kilometer pro Passagier Passagers- kilomètres par passagers	Flugkilometer je Stunde Kilomètres parcourus par heure
1953	579	1,7	8,8	14 605	24 343	60,0	1 356	499	1 855	3 033	61,2	1 660	341
1954	619	1,8	9,8	16 251	28 170	57,7	1 496	578	2 074	3 452	60,1	1 658	344
1955	691	2,0	11,6	19 288	31 934	60,4	1 764	670	2 434	4 020	60,6	1 663	346
1956	786	2,2	14,0	22 817	37 007	61,7	2 079	781	2 860	4 659	61,4	1 630	357
1957	880	2,4	16,2	27 053	44 168	61,3	2 453	871	3 324	5 495	60,5	1 670	367
1958	979	2,6	17,5	29 996	52 893	56,7	2 725	950	3 675	6 395	57,5	1 714	377
1959	1 029	2,7	20,1	34 691	58 216	59,6	3 146	1 124	4 270	7 150	59,7	1 726	381
1960	1 035	2,5	22,8	40 578	69 345	58,5	3 662	1 326	4 988	8 667	57,6	1 780	414
1961	1 079	2,3	24,5	44 034	85 097	51,7	3 970	1 557	5 527	10 724	51,5	1 797	469
1962	1 132	2,2	27,7	50 781	99 374	51,1	4 555	1 847	6 402	12 481	51,3	1 833	515
1963	1 206	2,3	31,4	57 750	112 842	51,2	5 182	2 118	7 300	14 201	51,4	1 839	524
1964	1 287	2,3	35,1	68 010	125 197	54,3	6 124	2 449	8 573	16 140	53,1	1 938	560
1965	1 431	2,5	40,1	78 691	144 489	54,5	7 075	3 163	10 238	19 085	53,6	1 962	572
1966	1 604	2,7	45,9	91 491	166 404	55,0	8 218	3 889	12 107	22 508	53,8	1 993	594
1967	1 840	3,0	50,8	104 330	194 560	53,6	9 392	4 482	13 874	26 857	51,7	2 054	613
1968	2 060	3,3	55,7	115 012	224 072	51,3	10 348	5 550	15 898	31 181	51,0	2 065	624
1969	2 343	3,6	64,5	133 703	262 405	51,0	12 063	7 172	19 235	37 319	51,5	2 073	651
1970	2 562	3,9	74,6	160 913	304 153	52,9	14 445	7 943	22 388	43 917	51,0	2 157	657
1971	2 550	4,0	79,0	170 000	337 000	50,5	15 410	8 210	23 620	48 350	48,9	2 152	638
1972	2 650	4,0	86,0	200 000	374 000	53,4	18 150	9 340	27 490	54 090	50,8	2 326	663
Jährliche Veränderung in % — Variation annuelle en %													
1953—54	+ 6,9	+ 5,9	+11,4	+11,3	+15,7	-2,3	+10,3	+15,8	+11,8	+13,8	-1,1	-0,1	+ 0,9
1954—55	+11,6	+11,1	+18,4	+18,7	+13,4	+2,7	+17,9	+15,9	+17,4	+16,5	+0,5	+0,3	+ 0,6
1955—56	+13,7	+10,0	+20,7	+18,3	+15,9	+1,3	+17,9	+16,6	+17,5	+15,9	+0,8	-2,0	+ 3,2
1956—57	+12,0	+ 9,1	+15,7	+18,6	+19,4	-0,4	+18,0	+11,5	+16,2	+17,9	-0,9	+2,5	+ 2,8
1957—58	+11,3	+ 8,3	+ 8,0	+10,9	+19,8	-4,6	+11,1	+ 9,1	+10,6	+16,4	-3,0	+2,6	+ 2,7
1958—59	+ 5,1	+ 3,8	+14,9	+15,7	+10,1	+2,9	+15,4	+18,3	+16,2	+11,8	+2,2	+0,7	+ 1,1
1959—60	+ 0,6	- 7,4	+13,4	+17,0	+19,1	-1,1	+16,4	+18,0	+16,8	+21,2	-2,1	+3,1	+ 8,7
1960—61	+ 4,3	- 8,0	+ 7,5	+ 8,5	+22,7	-6,8	+ 8,4	+17,4	+10,8	+23,7	-6,1	+1,0	+13,3
1961—62	+ 4,9	- 4,3	+13,1	+15,3	+16,8	-0,6	+14,7	+18,6	+15,8	+16,4	-0,2	+2,0	+ 9,8
1962—63	+ 6,5	+ 4,5	+13,4	+13,7	+13,6	-0,1	+13,8	+14,7	+14,0	+13,8	+0,1	+0,3	+ 1,7
1963—64	+ 6,7	0	+11,8	+17,8	+10,9	+3,1	+18,2	+15,6	+17,4	+13,7	+1,7	+5,4	+ 6,9
1964—65	+11,2	+ 8,7	+14,2	+15,7	+15,4	+0,2	+15,5	+29,2	+19,4	+18,2	+0,5	+1,2	+ 2,1
1965—66	+12,1	+ 8,0	+14,5	+16,3	+15,2	+0,5	+16,2	+23,0	+18,3	+17,9	+0,2	+1,6	+ 3,8
1966—67	+14,7	+11,1	+10,7	+14,0	+16,9	-1,4	+14,3	+15,2	+14,6	+19,3	-2,1	+3,1	+ 3,2
1967—68	+12,0	+10,0	+ 9,6	+10,2	+15,2	-2,3	+10,2	+23,8	+14,6	+16,1	-0,7	+0,5	+ 1,8
1968—69	+13,7	+ 9,1	+15,8	+16,3	+17,1	-0,3	+16,6	+29,2	+21,0	+19,7	+0,5	+0,4	+ 4,3
1969—70	+ 9,3	+ 8,3	+15,7	+20,4	+15,9	+1,9	+19,7	+10,8	+16,4	+17,7	-0,5	+4,0	+ 0,9
1970—71	- 0,5	+ 2,6	+ 5,9	+ 5,6	+10,8	-2,4	+ 6,7	+ 3,4	+ 5,5	+10,1	-2,1	-0,2	- 2,9
1971—72	+ 3,9	0	+ 8,9	+17,7	+11,0	+2,9	+17,8	+13,8	+16,4	+11,9	+1,9	+8,1	+ 3,9

<sup>1</sup> Internationaler Linienverkehr der Luftverkehrsgesellschaften von 124 Mitgliedstaaten der ICAO (ohne China und UdSSR)

<sup>2</sup> Prozentpunkte

Quelle: ICAO-Statistik

<sup>1</sup> Trafic international de lignes assuré par les compagnies des 124 Etats membres de l'OACI (sans la Chine ni l'URSS)

<sup>2</sup> Variations dans le pourcentage

Source: Statistique de l'OACI

**26. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1972**  
**Trafic international de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1972**

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

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcours 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Passagers-kilomètres			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres offertes	Auslastung der Tonnen- kilometer Utilisation des tonnes- kilomètres %
			Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			in Tausend — en milliers			in Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways .....	244 592	8 718 500	24 112 926	42 228 480	57,1	2 186 717	1 261 481	3 448 198	7 284 098	47,3
2. BOAC, British Overseas Airways Corp. ...	157 468	2 325 195	14 188 630	26 188 182	54,2	1 287 201	621 231	1 908 432	3 791 417	50,3
3. TWA, Trans World Airlines .....	116 444	2 549 521	12 964 617	22 349 712	58,0	1 176 185	422 795	1 598 980	3 226 273	49,6
4. DLH, Deutsche Lufthansa AG .....	132 955	4 281 979	9 093 082	16 471 370	55,2	838 783	677 465	1 516 248	2 576 014	58,9
5. Japan Airlines .....	100 731	2 135 256	9 539 767	17 417 839	54,8	892 276	564 377	1 456 653	2 714 313	53,7
6. Air France .....	133 613	5 531 062	11 108 548	19 839 801	56,0	999 932	441 727	1 441 659	2 541 607	56,7
7. KLM, Royal Dutch Airlines .....	93 166	2 850 779	7 796 453	15 123 326	51,6	716 695	478 955	1 195 650	2 305 095	51,9
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane .....	100 946	3 222 069	7 792 240	14 782 727	52,7	701 302	280 035	981 337	1 856 851	52,8
9. SAS, Scandinavian Airlines System .....	84 969	3 265 293	5 419 675	11 156 616	48,6	484 362	289 128	773 490	1 507 985	51,3
10. Air Canada .....	63 860	2 399 564	5 881 863	9 442 311	62,3	533 621	226 421	760 042	1 486 350	51,1
11. SWISSAIR .....	76 023	3 581 173	5 581 034	10 561 082	52,8	495 809	214 120	709 929	1 423 713	50,0
12. Qantas Airways .....	56 819	809 567	5 583 148	10 261 718	54,4	512 874	157 018	669 892	1 351 357	49,6
13. Iberia, Lineas Aéreas de España .....	73 186	3 155 263	5 536 175	10 639 749	52,0	491 218	133 505	624 723	1 328 938	47,0
14. Flying Tiger Line .....	21 370	—	—	—	—	—	601 313	601 313	872 428	68,9
15. Sabena .....	47 769	1 434 656	3 091 631	6 321 472	48,9	278 247	233 131	511 378	874 982	58,4
16. BEA, British European Airways .....	82 985	6 082 292	4 542 406	8 392 550	54,1	390 364	79 265	469 629	932 727	50,4
17. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense .....	40 076	420 593	2 556 362	4 342 161	58,9	233 451	186 567	420 018	718 584	58,5
18. EL AL, Israel Airlines .....	29 048	696 914	3 355 079	5 355 028	62,7	303 178	102 826	406 004	699 267	58,1
19. American Airlines .....	35 795	1 373 432	3 498 223	6 045 751	57,9	317 654	59 194	376 848	863 575	43,6
20. Air India .....	20 628	410 993	2 366 720	4 390 064	53,9	217 792	118 860	336 652	602 100	55,9
21. Canadian Pacific Airlines .....	29 308	604 525	2 920 475	4 603 901	63,4	265 865	65 308	331 173	589 661	56,2
22. UTA, Union de Transports Aériens .....	27 951	355 304	1 896 575	3 376 730	56,2	170 698	148 111	318 809	581 577	54,8
23. Northwest Airlines .....	21 129	332 157	1 460 908	5 001 843	29,2	131 482	140 143	271 625	824 134	33,0
24. SAA, South African Airways .....	24 948	381 228	2 307 096	4 952 272	46,6	202 223	66 197	268 420	673 350	39,9
25. Olympic Airways .....	29 538	825 144	2 457 283	4 373 550	56,2	218 872	42 204	261 076	479 034	54,5
26. TMA, Trans Mediterranean Airways .....	14 183	—	—	—	—	—	233 492	233 492	398 690	58,6
27. Aer Lingus .....	19 044	1 245 325	1 589 673	2 617 322	60,7	139 513	78 433	217 946	360 073	60,5
28. Braniff International Airways .....	23 792	702 005	1 827 893	3 642 766	50,2	165 831	48 828	214 659	441 708	48,6
29. Aerolineas Argentinas .....	25 084	441 663	1 501 969	3 263 344	46,0	144 462	65 089	209 551	447 134	46,9
30. Air New Zealand .....	20 005	432 412	1 490 127	2 536 637	58,7	142 827	32 715	175 542	312 815	56,1
31. Air Afrique .....	15 206	284 844	852 552	1 743 506	48,9	76 730	94 058	170 788	302 624	56,4
32. TAP, Transportes Aéreos Portugueses ...	20 023	618 757	1 531 158	2 935 800	52,2	137 804	24 837	162 641	395 360	41,1
33. Eastern Airlines .....	22 826	1 623 812	1 624 080	2 915 046	55,7	147 341	8 756	156 097	349 696	44,6
34. MEA, Middle East Airlines .....	19 700	743 767	1 220 900	2 530 330	48,2	111 896	38 330	150 226	323 435	46,4
35. China Airlines .....	16 814	416 330	1 141 284	2 104 582	54,2	104 071	40 041	144 112	263 506	54,7
36. Pakistan International Airlines .....	13 699	199 140	836 743	1 715 276	48,8	71 640	52 653	124 293	257 020	48,4
37. British Caledonian Airways .....	17 515	500 847	917 960	1 886 525	48,7	82 897	36 817	119 714	267 995	44,7
38. Philippine Airlines .....	15 501	188 376	918 114	2 124 166	43,2	83 894	32 132	116 026	253 106	45,8
39. Avianca .....	13 940	278 475	919 897	1 735 743	53,0	84 225	31 427	115 652	208 181	55,6
40. Aeronaves de Mexico .....	17 360	458 953	1 129 569	2 657 577	42,5	101 514	20 936	122 450	314 963	38,9
<b>Total .....</b>	<b>2 120 009</b>	<b>65 877 165</b>	<b>172 552 835</b>	<b>318 026 855</b>	<b>54,3</b>	<b>15 641 446</b>	<b>8 449 921</b>	<b>24 091 367</b>	<b>47 001 736</b>	<b>51,3</b>
<b>Total aller 107 IATA-Gesellschaften — Total des 107 compagnies IATA .....</b>	<b>2 417 000</b>	<b>76 053 000</b>	<b>189 756 000</b>	<b>352 477 000</b>	<b>53,8</b>	<b>17 193 000</b>	<b>8 875 000</b>	<b>26 068 000</b>	<b>51 205 000</b>	<b>50,9</b>

Quelle: IATA-Statistik — Source: Statistique de l'IATA

27. Von der Schweiz abgeschlossene zweiseitige Luftverkehrsabkommen  
Accords aéronautiques bilatéraux conclus par la Suisse

Stand am 1. Februar 1974 — Etat au 1er février 1974

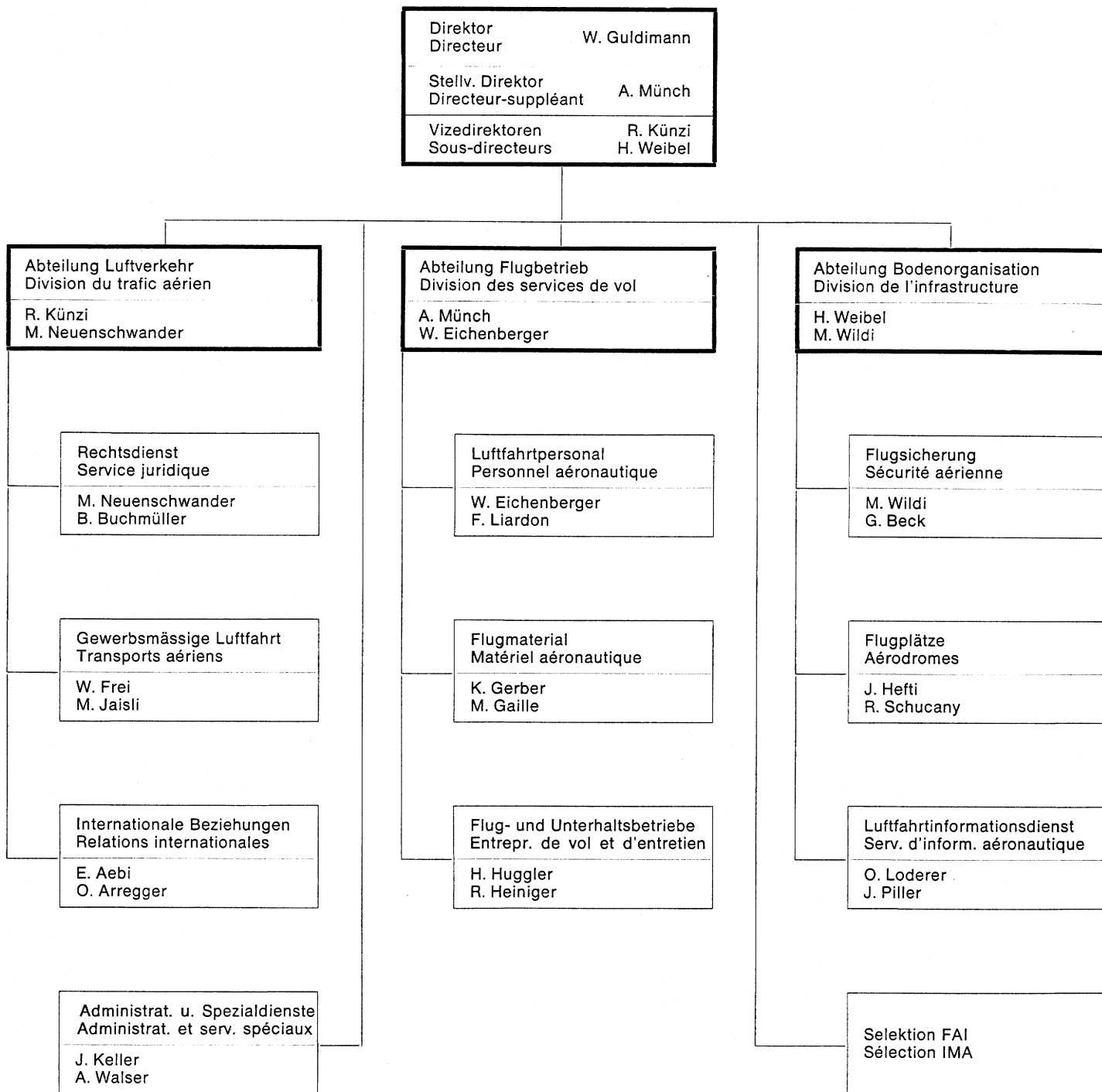
Staat — Etat	Unterzeichnung Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur
Ägypten — Egypte	14. 7. 1960	30. 4. 1962
Afghanistan — Afghanistan	27. 9. 1961	25. 8. 1963
Algerien — Algérie	18. 6. 1963	13. 6. 1967
Argentinien — Argentine	25. 1. 1956	7. 2. 1963
Belgien — Belgique	24. 3. 1960	27. 11. 1961
Birma — Birmanie	31. 10. 1960	20. 8. 1962
Brasilien — Brésil	16. 5. 1968	28. 7. 1969
Bulgarien — Bulgarie	19. 12. 1967	30. 4. 1969
Burundi — Burundi	10. 1. 1974	
Chile — Chili	5. 10. 1960	19. 1. 1967
China (Volksrepublik) — Chine (République Populaire)	12. 11. 1973	
Dänemark — Danemark	22. 6. 1950	11. 5. 1951
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2. 5. 1956	2. 6. 1957
Elfenbeinküste — Côte d'Ivoire	17. 11. 1962	21. 12. 1963
Finnland — Finlande	7. 1. 1959	13. 9. 1961
Gabun — Gabon	27. 1. 1972	21. 11. 1973
Ghana — Ghana	17. 5. 1961	12. 10. 1963
Griechenland — Grèce	26. 5. 1948	26. 5. 1948
Grossbritannien — Grande-Bretagne	5. 4. 1950	8. 6. 1951
Guatemala — Guatemala	5. 12. 1973 <sup>1</sup>	
Guinea — Guinée	1. 2. 1963	18. 1. 1964
Indien — Inde	24. 6. 1949	24. 6. 1949
Irak — Irak	31. 3. 1952	30. 6. 1956
Iran — Iran	30. 7. 1971	2. 12. 1973
Irland — Irlande	6. 5. 1948	6. 5. 1948
Israel — Israël	19. 11. 1952	13. 5. 1955
Italien — Italie	4. 6. 1956	31. 5. 1958
Jamaika — Jamaïque	22. 11. 1973 <sup>1</sup>	
Japan — Japon	24. 5. 1956	3. 4. 1957
Jugoslawien — Yougoslavie	28. 5. 1953	17. 5. 1955
Kamerun — Cameroun	11. 11. 1968	15. 11. 1969
Kanada — Canada	10. 1. 1958	9. 11. 1961
Kenia — Kenya	17. 4. 1967 <sup>1</sup>	
Kolumbien — Colombie	29. 11. 1971	
Kongo — Congo (Brazzaville)	24. 10. 1964	30. 7. 1968
Kuba — Cuba	13. 1. 1973 <sup>1</sup>	
Kuweit — Koweït	24. 1. 1968	27. 8. 1970
Libanon — Liban	3. 3. 1954	29. 3. 1955
Liberia — Libéria	31. 8. 1961	25. 7. 1963
Libyen — Libye	11. 6. 1971	20. 12. 1972
Luxemburg — Luxembourg	9. 4. 1951	27. 2. 1953
Malaysia — Malaisie	6. 9. 1968	4. 3. 1970
Marokko — Maroc		
(regelmässiger Verkehr — transport régulier)	5. 7. 1962	19. 3. 1964
(nicht regelmässiger Verkehr — transport non régulier)	5. 7. 1962	19. 3. 1964
Mexiko — Mexique	2. 6. 1966	4. 9. 1967
Niederlande — Pays-Bas	7. 3. 1949	7. 3. 1949
Nigeria — Nigéria	11. 10. 1965	
Norwegen — Norvège	30. 12. 1954	4. 4. 1957
Österreich — Autriche	19. 12. 1949	19. 12. 1949
Pakistan — Pakistan	17. 3. 1952	24. 7. 1953
Panama — Panama	21. 4. 1964	29. 3. 1966
Peru — Pérou	23. 11. 1956	18. 6. 1959
Philippinen — Philippines	8. 3. 1952	25. 11. 1953
Polen — Pologne	18. 5. 1961	13. 5. 1963
Portugal — Portugal	9. 12. 1946	9. 12. 1946
Rumänien — Roumanie	14. 7. 1967	17. 7. 1968
Rwanda — Rwanda	21. 1. 1974	
Saudi-Arabien — Arabie saoudite	9. 6. 1965	2. 11. 1967
Schweden — Suède	18. 10. 1950	16. 5. 1951
Senegal — Sénégal	23. 1. 1963	7. 9. 1964
Singapur — Singapour	28. 2. 1969	14. 5. 1971
Sowjetunion — Union soviétique	8. 6. 1967	17. 7. 1968
Spanien — Espagne	3. 8. 1950	3. 8. 1950
Sri Lanka — Sri Lanca	19. 5. 1966	1. 6. 1967
Südafrika — Afrique du Sud	19. 10. 1959	19. 9. 1961
Sudan — Soudan	18. 2. 1963	21. 9. 1964
Syrien — Syrie	26. 5. 1954	11. 5. 1955
Tansania — Tanzanie	17. 4. 1967 <sup>1</sup>	
Thailand — Thaïlande	13. 10. 1956	11. 7. 1957
Trinidad und Tobago — Trinité-et-Tobago	15. 12. 1971	14. 1. 1974
Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	10. 9. 1947	14. 4. 1948
Tunesien — Tunisie	21. 5. 1960	22. 11. 1962
Türkei — Turquie	16. 2. 1949	16. 6. 1949
Uganda — Ouganda	17. 4. 1967 <sup>1</sup>	
Ungarn — Hongrie	19. 7. 1967	22. 7. 1968
Uruguay — Uruguay	16. 9. 1960	
USA — Etats-Unis d'Amérique	3. 8. 1945	3. 8. 1945
Zaire — Zaïre	21. 1. 1970	13. 9. 1971
Zentralafrikanische Republik — République Centrafricaine	9. 3. 1973	
Zypern — Chypre	12. 3. 1966	3. 7. 1967

<sup>1</sup> Dieses Abkommen wurde paraphiert, aber noch nicht unterzeichnet

<sup>1</sup> Cet accord a été paraphé, mais pas encore signé



**28. 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.

Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1973  
Statistique du trafic aérien suisse 1973