



Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1974
Statistique du trafic aérien suisse 1974

Flugapparat von Jakob Degen

Nach einem zeitgenössischen Stich (Archiv Verkehrshaus der Schweiz)

Mit diesem von einem gasgefüllten Ballon getragenen Schlagflügelapparat gelangen dem Schweizer Jakob Degen (1761—1848), Uhrmacher in Wien, in den Jahren 1808 bis 1812 mehrere Aufstiegsversuche.

Appareil volant de Jakob Degen

D'après une gravure contemporaine (Archives de la Maison suisse des transports)

Grâce à cet ornithoptère supporté par un ballon rempli de gaz, le Suisse Jakob Degen (1761—1848), horloger à Vienne, réussit plusieurs tentatives d'ascension au cours des années 1808 à 1812.

Inhaltsverzeichnis

Table des matières

	Seite
Luftfahrt und Luftamt 1974	2— 8
Europäisches Liniennetz	17
Interkontinentales Liniennetz	18—19
Passagierverkehr Schweiz—Ausland	20
Tabellen:	
1. Gewerbsmässiger Luftverkehr	16
2. Linienverkehr	21
3. Verkehr auf den Landesflughäfen	22
4. Passagiere im Linienverkehr	23
5. Passagiere im Nichtlinienverkehr	24
6. Frachtverkehr	25
7. Nachtflugbewegungen	25
8. Luftfrachtverkehr nach Warengruppen	26
9. Ausländische Linienverkehrsunternehmen	26
10. Gewerbsmässiger Verkehr auf den Flugplätzen	27
11. Verkehr auf Aussenlandeplätzen	27
12. Privatflugwesen	28
13. Luftfahrtpersonal	29
14. Förderung des fliegerischen Nachwuchses	29
15. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge	30
16. Luftfahrzeugbuch	30
17. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge	30
18. Verkehrsströme im Linienverkehr	31
19. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr	32
20. Nordatlantikverkehr	32
21. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr	33
22. Verteilung der Baukosten der Flughäfen	34
23. Verkehr auf europäischen Flughäfen	35
24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt	35
25. Internationaler Linienverkehr (IATA)	36

	Page
La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1974	9—15
Réseau européen	17
Réseau intercontinental	18—19
Trafic de passagers Suisse—étranger	20
Tableaux:	
1. Trafic commercial	16
2. Trafic de lignes	21
3. Trafic sur les aéroports nationaux	22
4. Passagers du trafic de lignes	23
5. Passagers du trafic hors des lignes	24
6. Trafic de fret	25
7. Mouvements de nuit	25
8. Trafic de fret d'après les groupes de marchandises	26
9. Entreprises étrangères du trafic de lignes	26
10. Trafic commercial sur les aérodromes	27
11. Trafic sur les places d'atterrissage en campagne	27
12. Aviation privée	28
13. Personnel aéronautique	29
14. Formation aéronautique subventionnée	29
15. Aéronefs immatriculés en Suisse	30
16. Registre des aéronefs	30
17. Accidents d'aéronefs suisses	30
18. Courants dans le trafic de lignes	31
19. Courants dans le trafic hors des lignes	32
20. Trafic sur l'Atlantique-Nord	32
21. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes	33
22. Répartition des frais de construction des aéroports	34
23. Trafic sur les aéroports européens	35
24. Trafic sur les principaux aéroports du monde	35
25. Trafic international de lignes (IATA)	36

Zu beziehen beim Eidgenössischen Luftamt zum Preise von Fr. 5.—

Bei Verwendung von Zahlen aus der vorliegenden Statistik wird um Quellenangabe gebeten

En vente au prix de fr. 5.— à l'Office fédéral de l'air
En cas d'emploi des données fournies par la présente statistique, on est prié d'indiquer la source

1. Hauptereignisse

8. April: Über die Phoenix Airways AG in Basel wird der Konkurs eröffnet.
11. April: Der Firma Transvalair AG, Sitten, wird eine Allgemeine Betriebsbewilligung erteilt.
15. April: Der Bundesrat weist die Beschwerden gegen die Nachtflugregelung auf dem Flughafen Zürich ab.
17. August: Im Zusammenhang mit der Zypernkrise ordnet das Luftamt Einschränkungen der gewerbmässigen Flüge nach Griechenland, der Türkei und Zypern an; in der Folge führen Swissair, Balair und SATA Hilfsflüge für das Internationale Komitee vom Roten Kreuz aus.
11. September: Der Bundesrat weist die Beschwerden gegen die Nachtflugregelung auf dem Flughafen Genf ab.
24. September: In Montreal wird die 21. Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eröffnet.
25. September: Die USA verlangen Konsultationen, mit dem Ziel einer einschneidenden Verminderung des Angebots im Verkehr über den Nordatlantik.
20. Dezember: Das Bundesgericht schützt eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Firma SATA gegen die Anwendung von Art. 101 der neuen Luffahrtverordnung.

2. Rechtsetzung

Am 1. Januar 1974 traten die Novelle vom 7. Dezember 1971 zum Luffahrtgesetz, die Luffahrtverordnung vom 14. November 1973 sowie eine Reihe von Nebenerlassen in Kraft. Anwendungsprobleme ergaben sich namentlich bei den Bestimmungen über die Eintragung von Luftfahrzeugen von Handelsgesellschaften in das Luftfahrzeugregister, bei den Sonderbestimmungen über die Hängegleiter sowie den Vorschriften über die Sicherheits- und Lärmzonen.

Am 22. März wurde das neue Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht verabschiedet, welches auch strafrechtliche Bestimmungen des Luffahrtgesetzes und des Bundesgesetzes über das Luftfahrzeugbuch ändert (Inkrafttreten 1. Januar 1975).

Am 1. August erging eine Verordnung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Zusammenarbeit zwischen der zivilen Flugsicherung und dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Mit Datum vom 24. Oktober wurde die Verordnung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 6. Juli 1973 über Ausnahmen von den Einschränkungen des Luftverkehrs im Raume Zürich geändert (Freiballone).

Im Laufe des Jahres wurde eine Teilrevision des Luffahrtgesetzes in Angriff genommen, die vor allem die Ratifikation des Übereinkommens von Montreal vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt ermöglichen soll.

3. Internationale Beziehungen

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

- 8. Konferenz über die gemeinsame Finanzierung der Wetterstationen im Nordatlantik (NAOS) (Genf, 18. bis 25. Februar)
- 8. Flugsicherungskonferenz (ANC) (Montreal, 17. April bis 11. Mai)
- 21. Tagung des Rechtsausschusses (Montreal, 3. bis 23. Oktober)
- Konferenz über die wirtschaftliche Lage der Flughäfen und Streckenflugsicherungsdienste (Budapest, 19. bis 26. November).

Vom 24. September—16. Oktober fand in Montreal die 21. Vollversammlung der ICAO statt. Art. 50 des Übereinkommens von Chicago wurde — auf dem Parkinson'schen Ausweg — nach 1961 und 1971 zum drittenmal geändert und die Zahl der Ratsmitglieder von 30 auf 33 erhöht. Die Politisierung und Polarisierung machte weitere unerfreuliche Fortschritte.

Im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz bildete die Ordnung der Charterflüge über den Nordatlantik Gegenstand von vier Konferenzen (Dublin, Nizza, Madeira und Ottawa). Dazu kam erneut eine lange Reihe von Direktorenkonferenzen, Tagungen von ständigen Ausschüssen sowie von Unterausschüssen und Arbeitsgruppen.

Die bilateralen Abkommen über den Linienverkehr nahmen folgende Entwicklung:

- Neues Abkommen paraphiert: Kanada
- Neue Abkommen unterzeichnet: Burundi, Ecuador, Guatemala, Jamaika, Jordanien, Kuba, Rwanda
- Neues Abkommen in Kraft getreten: Kolumbien
- Bestehendes Abkommen geändert: Sudan
- Bestehende Abkommen durch neue Nebenvereinbarungen ergänzt: Pakistan, Philippinen, Sri Lanka, Zaire.

Die Sicherung der Verkehrsrechte für den Einsatz der DC-10-Flugzeuge der Swissair erforderte weitere Verhandlungen.

Im Frühjahr wurde gemeinsam mit der Handelsabteilung und dem Eidgenössischen Politischen Departement bei den amerikanischen Behörden zugunsten der Swissair und Balair in der Frage der Zuteilung von Flugtreibstoff vorgesprochen.

Im Juni fanden Besprechungen mit anderen europäischen Luffahrtbehörden im Hinblick auf eine koordinierte Erhöhung der Haftpflichtgrenzen für Fluggast Schäden statt.

Im Spätsommer musste zugunsten der Swissair in einem Verfahren wegen angeblicher Verstösse gegen die amerikanischen Antitrustgesetze interveniert werden.

Am 25. September ersuchten die amerikanischen Behörden um Konsultationen über die Anwendung des Luftverkehrsabkommens mit dem Ziel, das Angebot auf dem Nordatlan-

tik drastisch einzuschränken, um damit einen Beitrag an die Sanierung der in finanzielle Schwierigkeiten geratenen amerikanischen Linienunternehmen zu leisten. Ähnliche Begehren waren auch an Belgien, die Niederlande und die skandinavischen Länder gerichtet worden. Nach erheblichen Vorbereitungsarbeiten und verschiedenen Demarchen stand am Jahresende eine Vereinbarung zwischen der Swissair und der TWA in Aussicht; im Hinblick darauf waren die behördlichen Konsultationen schon während der vorausgegangenen Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften verschoben worden.

4. Gewerbsmässige Luftfahrt

a) Allgemeines

Im Laufe des Jahres entschärfte sich das Problem der Treibstoffversorgung. Die Bearbeitung der bei erneuten Krisenlagen zu treffenden Massnahmen und die Vorkehrungen, welche insbesondere auf Erhöhung der Lagerbestände und der Raffineriekapazitäten gerichtet waren, beanspruchten erhebliche Kräfte. Die massiven Preissteigerungen (gegenüber Sommer 1973 um rund das Dreifache) liessen auch den Anteil der Treibstoffe an den Gesamtkosten stark ansteigen (bei der Swissair 1973/74 von weniger als 10% auf über 20%).

Die Verkehrs- und Betriebsergebnisse der Unternehmen wurden darüberhinaus — in der Schweiz und im Ausland — durch die allgemeine Inflation, durch Währungsunruhen, durch den Ausbruch politischer Krisen, die Rückbildung der Konjunktur und andere kostensteigernde Einflüsse beeinträchtigt. Der Ausbruch der Zypernkrise am 14. August zwang mitten in der Sommersaison zu erheblichen Umstellungen und Einschränkungen im Verkehr nach Griechenland, der Türkei und nach Zypern (zum Teil auf Anordnung des Luftamtes, gestützt auf den neuen Art. 34 des Luftfahrtgesetzes). Andererseits konnten die Swissair, die Balair und die SATA für das Internationale Komitee vom Roten Kreuz Hilfsflüge nach Zypern ausführen.

Kurz vor Inkrafttreten des Art. 34 des Luftfahrtgesetzes (am 23. November 1973) hatte das Luftamt die Hoheitsgebiete der Staaten Israel, Ägypten, Syrien und Libanon für die Zeit vom 10.—25. November von der Allgemeinen Betriebsbewilligung der Firma Phoenix ausgenommen, nachdem diese in Missachtung einer Anordnung des Luftamtes Flüge nach Tel Aviv ohne Sonderbewilligung ausgeführt hatte. Eine dagegen erhobene Beschwerde war am 19. November vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement abgewiesen worden (s. 1973, S. 5). Hingegen schützte dann das Bundesgericht am 22. März 1974 eine entsprechende Verwaltungsgerichtsbeschwerde. In der Begründung wurde ausgeführt, die getroffene Administrativmassnahme habe sich unter Art. 92 des Luftfahrtgesetzes nicht rechtfertigen lassen; insbesondere deshalb, weil das entsprechende Rundschreiben des Luftamtes, das im Zusammenhang mit dem Nahostkrieg am 18. Oktober an alle Inhaber einer allgemeinen Betriebsbewilligung gerichtet worden war, eine blosser Empfehlung dargestellt habe und nicht eine Verfügungsverfügung gewesen sei.

Auf den 1. Januar 1974 hatte der Bundesrat die neue Luftfahrtverordnung in Kraft gesetzt, mit ihr auch die Bestimmungen des Art. 101, welche den Linien- und Charterverkehr klarer als bisher voneinander abgrenzen und damit die Aufsichtsaufgaben des Luftamtes wesentlich erleichtern sollten. Am 15. März 1974 verfügte das Luftamt gestützt auf diese Bestimmungen verschiedene Einschränkungen des von der Firma SATA unterbreiteten Sommerprogramms. Eine dagegen erhobene Beschwerde wurde vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 5. Juli abgewiesen.

Daraufhin reichte die Firma SATA Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht ein; dieses entschied am 20. Dezember zugunsten der Firma SATA, weil der Verfügung die notwendige Gesetzesgrundlage gefehlt habe. Die Begründung des Entscheides stand zum Jahresende noch aus.

b) Linienverkehr

Obwohl 1974 weltweit mehr Passagiere und Fracht befördert wurden als je zuvor, war die Zuwachsrate für den gesamten Verkehr die niedrigste seit 1958. Nach den ersten Schätzungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zeigt der Linienverkehr (inkl. USSR, aber ohne China) die folgende Entwicklung:

	Mio	1973/74 %	1972/73 %
Tonnenkilometer total	79 900	+ 5	+ 11
Passagiere	505	+ 3	+ 9
Passagierkilometer	642 000	+ 4	+ 11
Frachttonnenkilometer	19 650	+ 12	+ 17
Luftpost-Tonnenkilometer	2 860	— 1	+ 4

Die Tarife wurden, nicht zuletzt durch die Entwicklung der Treibstoffpreise bedingt, in mehreren Stufen erheblich erhöht (insgesamt bis zu 30%). Für die Fracht konnte eine weltweite Verständigung erzielt werden, während für einige Verkehrsgebiete eine Einigung über die Passagiertarife ausblieb. Besonders mühsam gestalteten sich nach wie vor die Verhandlungen für den Nordatlantik. Mangels Verständigung im Rahmen der IATA setzten die australischen Behörden auf den 1. Dezember neue Spezialtarife für den Verkehr zwischen Europa und Australien in Kraft; sie setzten Unternehmen, welche wie die Swissair Australien selber nicht anfliegen, in Nachteil und bilden ein gefährliches Präjudiz für die Zukunft.

Die Veränderungen der Wechselkurse des Schweizer Frankens insbesondere zum französischen Franken und zur italienischen Lira führten zu erheblichen Tariffdifferenzen zwischen der Schweiz und den betreffenden Ländern; das Luftamt ordnete auf den 1. Januar einen «Währungsrabatt» von 3—11% an und erhöhte diesen auf den 15. September auf 10—16%. Dadurch konnten die Differenzen, die zu einer starken Verkaufsabwanderung ins Ausland geführt hatten, einigermaßen ausgeglichen werden. Aus demselben Grund erliess das Luftamt am 30. Dezember eine Verfügung über Flugscheinverkäufe in der Schweiz, in der die Adressaten daran erinnert wurden, dass in unserem Land nur die offiziellen Frankenwerte angewandt werden dürfen. Bei der Swissair wuchs die DC-10-Flotte auf fünf Einheiten an, was eine erhebliche Ausweitung des Einsatzbereichs möglich machte. Die Coronado-Flotte wurde auf Jahresende aus dem Betrieb genommen. Das Nordatlantikprogramm musste zufolge der schwierigen Treibstoffzuteilung in Nordamerika reduziert werden. Der Verkehr mit Japan wurde auf den 1. April durch die Inbetriebnahme einer Express-Verbindung mit einziger Zwischenlandung in Bombay attraktiver gemacht. Auf dasselbe Datum konnte eine Verbindung Genf—Marseille in Betrieb genommen werden.

Zu Jahresende flogen 52 ausländische Linienunternehmen die Schweiz an (Ende 1973: 56). Den Betrieb nach der Schweiz stellten die folgenden Unternehmen ein:

- Air Alpes (Courchevel—Genf)
- Bayerischer Flugdienst (Innsbruck—Zürich)
- Nigeria Airways (Lagos—Kano—Zürich—Frankfurt)
- Union de Transports Aériens (Johannesburg—Kinshasa—Zürich—Paris)

Ferner haben die British Overseas Airways Corporation (BOAC) und die British European Airways (BEA) ihre Betriebe zusammengelegt und betreiben nun ihr Streckennetz

unter dem Namen British Airways. Libyan Arab Airlines eröffneten die Strecke Tripoli—Genf—London auf den 1. April 1974.

Im Herbst stellte die TWA ihre Direktverbindung nach Genf und Zürich ein, um die Schweiz nur noch mit einem Anschlusskurs Frankfurt—Zürich zu bedienen. Das Vorhaben der British Airways und der Pan American Airways, eine Linienverbindung Berlin—Zürich zu eröffnen, blieb während des Berichtsjahres zunächst einmal stecken.

Die Air France nahm auf den 1. April ihren Dienst Lyon—Zürich auf.

Die Tätigkeit von Ausländern bei den Vertretungen ausländischer Unternehmen in der Schweiz, die zum Teil in den Verkehrsabkommen ausdrücklich gewährleistet ist, stiess wegen der Stabilisierung der ausländischen Arbeitskräfte auf einige Schwierigkeiten. Dank allseitigem Verständnis konnten sie aber im allgemeinen befriedigend gelöst werden. Der Sonderfall der IATA in Genf wurde durch einen besonderen Beschluss des Bundesrates geregelt.

c) Nichtlinienverkehr

Zu Jahresende waren 63 schweizerische Unternehmen im Besitze einer allgemeinen Betriebsbewilligung (im Vorjahr: 64).

Am 18. März musste die allgemeine Betriebsbewilligung der Phoenix Airways AG zurückgezogen werden, weil die finanziellen Voraussetzungen für einen sicheren und ordnungsgemässen Betrieb nicht mehr als erfüllt angesehen werden konnten. Am 8. April wurde über das Unternehmen in Basel der Konkurs eröffnet. Die Abwicklung führte auf schwierige Rechtsfragen, insbesondere das Verhältnis zwischen Hypothekarforderungen schweizerischen und Arrestforderungen französischer Rechts betreffend.

Am 11. April 1974 wurde der Firma Transvalair AG in Sitten eine allgemeine Betriebsbewilligung zur Durchführung von Flügen im nichtregelmässigen Frachtcharterverkehr erteilt (mit einem Flugzeug Canadair CL-44).

Die Entwicklung der schweizerischen Unternehmen des Nichtlinienverkehrs mit Grossflugzeugen zeigt folgendes Bild:

Balair (Basel)

Flugstunden: 10 962 h

Etappenpassagiere: 391 594

Fracht in t: 867

Aktienkapital: 32 Mio Franken

Flotte am 31. Dezember: 1 F-27 (Schweiz. Eidgenossenschaft), 1 DC-6, 1 DC-9/33, 1 DC-8/55, 1 DC-8/63

Weiterführung des Vertrages mit dem Bund zum Betrieb der Fokker F-27 zugunsten der UNO im Nahen Osten. Durchführung von Hilfsflügen während der Zypernkrisis im Auftrage des Bundes und des IKRK.

Phoenix Airways (Basel) (bis 18. 3.)

Flugstunden: ca. 395 h

Etappenpassagiere: 20 464

Aktienkapital: 2 Mio Franken

Flotte: 1 BAC 1/11, 1 B-707 (Passagier/Frachtversion)

Transvalair (Sion) (ab 11. 4.)

Flugstunden: 1541 h

Beförderte Fracht in t: 3294

Aktienkapital: 4,5 Mio Franken

Flotte am 31. Dezember: 1 CL-44 (Frachtversion)

SATA (Genf)

Flugstunden: 9350 h

Etappenpassagiere: 314 204

Fracht in t: 684

Aktienkapital: 15 Mio Franken

Flotte am 31. Dezember: 4 Caravelles SE-210-10-R (eigene), 1 Caravelle SE-210-6-R (gemietet), 1 DC-8/63 (Passagier/Frachtversion)

Die schweizerischen Unternehmen führten 6527 Charterflüge aus, davon 1042 in Form von Städteflügen, hin und zurück doppelt gezählt (Vorjahr 8800/1846); an ausländische Unternehmen wurden Bewilligungen für 8516 Flüge erteilt, für 17 Flüge verweigert (Vorjahr 9974/44).

5. Luftfahrtpersonal

Die Anzahl der neu ausgestellten Ausweise für Flugpersonal hat sich gegenüber dem Vorjahr wieder leicht vermehrt (3320/3216); erneut ist eine fühlbare Verminderung der neu ausgestellten Privatpilotenausweise festzustellen (649/738), die vermutlich auf schlechtes Wetter und Kostenerhöhungen zurückzuführen ist. Angestiegen ist die Anzahl der neu ausgestellten Lernausweise (1750/1708), sowie der Ausweise für Segelflieger (269/221) und für Fallschirmspringer (174/135). Die Gesamtzahl der gültigen Ausweise für Flugpersonal ist leicht angestiegen (12 857/12 722). Auffällig ist die starke Vermehrung bei den Segelfliegern (2162/2006).

Bei den Ausweisen für Bodenpersonal sind gegenüber dem Vorjahr keine wesentlichen Änderungen festzustellen, weder bei den neu ausgestellten Ausweisen (110/120) noch bei der Gesamtzahl der gültigen Ausweise (1175/1131).

Zur Kaderausbildung führte das Luftamt zwei Kurse für Motorfluglehrer (16 Teilnehmer, im Vorjahr 23) und zwei Kurse für Segelfluglehrer aus (9 Teilnehmer, im Vorjahr 15). Ferner wurden die folgenden Kurse durchgeführt:

— Motorflug: Weiterausbildung
 Navigation

 Helikopter-Fluglehrer

— Segelflug: Kunstflug (zwei Kurse)
 Weiterausbildung
 Instrumentenflug

— Fallschirmspringer: Kurs für Fallschirmsprunglehrer

Die Kurse für die fliegerische Vorschulung wurden im gewohnten Rahmen durchgeführt. Bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule beendeten 36 Linienpiloten ihre Grundausbildung (im Vorjahr 18).

Wegen Übertretungen luftrechtlicher Vorschriften wurden 207 (213) Untersuchungen eingeleitet. Davon wurden 40 (29) eingestellt, 84 (94) durch Strafverfügung erledigt und 10 (13) dem Richter oder ausländischen Luftfahrtbehörden überwiesen. 29 (10) ausgesprochen geringfügige Verstösse wurden nach summarischer Prüfung durch Verwarnung erledigt. In 44 (67) Fällen steht der Entscheid noch aus.

63 (104) Personen, die Flüge oder Fallschirmabstürge ohne gültigen Ausweis oder ohne die erforderliche Bewilligung ausführten, wurden mit Bussen bis zu Fr. 180.— bestraft. Andere Verstösse wurden bis zu Fr. 400.— gebüsst. Erstmals wurde in Anwendung der neuen Art. 90bis und 100ter des Luftfahrtgesetzes in einem Fall von Angetrunkenheit beim Führen eines Flugzeuges durch den ordentlichen Strafrichter eine Busse von Fr. 2000.— verhängt und dem fehlbaren Piloten der Ausweis für unbestimmte Zeit entzogen. Auch in extremen Fällen von unerlaubter Tieffliegerei wurden Ausweise entzogen.

6. Flugmaterial

Übernahmeprüfungen wurden durchgeführt an 9 Flugzeugen über 15 t Abfluggewicht, 86 an andern Motorflugzeugen, 10 an Helikoptern und 47 an Segelflugzeugen. Zu-

standsprüfungen waren unterworfen 508 Motorflugzeuge unter 15 t, 27 Helikopter, 236 Segelflugzeuge, 6 Motorsegler, 3 Ballone und 324 Fallschirme.

Der Reiz des Neuen und die Ausnützung geschäftlicher Möglichkeiten führten im Berichtsjahr zu einer starken Ausweitung im Betrieb von Hängegleitern; zugleich war freilich auch eine Anzahl schwerer Unfälle zu verzeichnen. Der Bestand an zugelassenen Hängegleitern belief sich zu Jahresende auf ungefähr 450. Die Frage nach Art und Umfang der amtlichen Aufsicht erhielt damit eine sehr konkrete Bedeutung.

Sie stellt sich in ähnlicher Weise bezüglich Bau und Betrieb von Amateurluftfahrzeugen; auch wenn die Vorgänge auf diesem Gebiet weniger öffentliches Aufsehen erregen, so hat doch diese Tätigkeit in den letzten Jahren stark zugenommen und ebenso waren schon Unfälle zu verzeichnen. Zur Zeit stehen 12 Motor- und 2 Segelflugzeuge dieser Kategorie im Betrieb; weitere Luftfahrzeuge, darunter auch Helikopter, sind im Bau.

Für die Beantwortung der einleitend gestellten Frage ist von folgenden Elementen auszugehen:

- Technisch gesehen handelt es sich in beiden Fällen um Luftfahrzeuge, die grundsätzlich der Aufsicht des Bundes unterworfen sind.
- Es liegt eine sportliche Betätigung oder eine Freizeitbeschäftigung vor, die mit einer gewissen Unfallgefahr verbunden ist; dieser Gefahr ist in erster Linie der daran interessierte Personenkreis ausgesetzt, während das Risiko von Drittpersonen stark im Hintergrund steht. Im Hinblick auf diese Risikoverteilung könnte man sagen, es handle sich um Tätigkeiten, die irgendwo zwischen dem Autofahren und dem Bergsteigen liegen.
- Die personellen Kräfte der Aufsichtsbehörde sind stark eingeschränkt und müssen auf Aufgaben hoher Priorität konzentriert werden.

Das führt auf die folgenden Grundsätze:

- Die in Frage stehenden Tätigkeiten bedürfen einer gewissen Ordnung und Regelung, doch besteht kein Anlass, sie generell zu verbieten oder abzuwürgen.
- Im Rahmen der gesetzlichen Aufsichtsaufgaben handelt es sich um etwas Sekundäres; weit wichtiger ist zum Beispiel die Aufsicht über den gewerbsmässigen Luftverkehr.
- Der Schutz von Dritten und von Schülern ist wichtiger als der Schutz der unmittelbar Interessierten.

Das ist die Grundlage, auf welcher die Gestaltung der Aufsicht zur Zeit bearbeitet wird. Es ist leicht vorzusehen, dass das Ergebnis zwischen zwei Extremen liegen muss:

- Auf der einen Seite kann es nicht in Frage kommen, dass sich der Bund jeglicher Aufsicht entschlägt, denn damit kämen schützenswerte Interessen zu kurz.
- Auf der andern Seite fällt es auch nicht in Betracht, diese Geräte wie normale Luftfahrzeuge zu behandeln, denn damit würde Wichtigeres zu kurz bzw. noch mehr zu kurz kommen, als dies wegen der beschränkten Mittel schon heute der Fall ist.

Für die konkrete Regelung zeichnen sich die folgenden Möglichkeiten ab:

- Beschränkung der Zulassung auf Muster, die gewisse Grobanforderungen erfüllen (z. B. Grössen- und Leistungsgrenzen oder ausländische Musterzulassung).
- Beschränkung des Betriebes auf bestimmte Räume oder bestimmte Personenkategorien (z. B. bei Amateurluftfahrzeugen auf den Erbauer oder Halter, bei Hängegleitern auf die Inhaber eines Ausweises).
- Delegation oder Überlassung bestimmter Aufsichtsaufgaben an geeignete Organisationen.

Wie immer die Regelung im einzelnen aussehen wird, so ist auch in Zukunft mit einer gewissen Anzahl von Unfällen

zu rechnen, Will man das nicht in Kauf nehmen, so wird man entweder für weitergehende Einschränkungen oder ausgedehntere Aufsicht sorgen müssen. Das letztere würde entweder auf Kosten anderer Aufgaben gehen oder einer entsprechenden Personalvermehrung rufen.

Innerhalb der grundsätzlichen Prioritätsordnung können und müssen dann die Schwerpunkte der Aufsicht nach den festgestellten Mangelhäufigkeiten verlegt werden.

7. Flugplätze

Der Ausbau der Landesflughäfen erhielt Bundesbeiträge von insgesamt 54 Millionen. Die Arbeiten an der 5. Ausbaustufe des Flughafens Genf und der 4. Ausbaustufe des Flughafens Zürich wurden programmgemäss fortgesetzt. In Zürich verzichtete der Regierungsrat aus Lärmschutzgründen vorläufig auf die Verlängerung der Westpiste um 300 Meter. In Genf wurde die Piste 05 ebenfalls mit ILS ausgerüstet; damit sind Instrumentenanflüge aus beiden Richtungen möglich geworden (Inbetriebnahme am 12. September). Bei den Regionalflugplätzen wurde als Vorbedingung der Erteilung einer Betriebskonzession die Zonenplanaufgabe für das Birrfeld abgeschlossen, in Sion die Hartbelagpiste verstärkt.

Im Bereich der Flugfelder ist folgendes festzuhalten:

- 17. Januar: Grossbrand in Speck-Fehraltorf; Hangar mit sechs Flugzeugen zerstört.
- 13. Februar: Baubewilligung Helikopterflugfeld Gstaad-Inn Grund (Ersatz für Gstaad-Klösterli).
- 30. Mai: Übernahme des Flugfeldes Lugano-Agno durch die Stadt Lugano.
- 13. November: Abweisung der Beschwerde gegen die 1971 erteilte Baubewilligung des Helikopterflugfeldes Bernex (GE) durch den Bundesrat (unter Kostenaufgabe von über Fr. 5000.—).
- 2. Dezember: Baubewilligung Helikopterflugfeld Gampel.

Die Beschwerde gegen die 1971 erteilte Baubewilligung für ein Helikopterflugfeld Vevey (Nestlé) ist noch immer hängig.

Am 14. August wies der Bundesrat die Beschwerde gegen die Nichtbezeichnung eines Gebirgslandeplatzes bei Arpille (VS) ab; damit wurde die Bezeichnung des Landeplatzes Arolla (VS) rechtsgültig.

Am 15. Mai und 11. September wies der Bundesrat die Beschwerden gegen die Nachtflugordnung auf den Flughäfen Zürich und Genf ab (s. u. Ziff. 9).

Die Änderung des Pistensystems auf dem Flughafen Zürich ruft einer Anpassung der Einflugwege, damit die Aufnahmefähigkeit, die durch den laufenden Ausbau auf rund 60 Bewegungen in der Stunde erhöht wird, möglichst voll ausgenützt werden kann. Während der Einflug aus Nordwesten (mit Verlegung des Funkfeuers nach Etzgen) keine besonderen Schwierigkeiten verursachen sollte, werden im Raume Nordosten je nach der Führung des Einflugweges die Bevölkerung in Stadt und Kanton Schaffhausen, die Segelflieger im Kanton Schaffhausen, die Bevölkerung und die Benutzer der Flugplätze im angrenzenden Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und der Militärflugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf berührt.

Die Festlegung der Einflugwege ist nach Art. 8, Abs. 7, des Luftfahrtgesetzes Sache des Eidgenössischen Luftamtes, das vorgängig die Regierungen der interessierten Kantone anzuhören hat. Der vorliegende Fall zeigt die praktische Bedeutung dieser Vorschrift. Nach einer Aussprache mit

den Behörden der Stadt und des Kantons Schaffhausen bestellte das Luftamt unter Beizug der interessierten Stellen eine Arbeitsgruppe, die eine Lösung erarbeiten soll. Damit ist freilich nur ein Aspekt der Integrationsaufgabe berührt, die sich für die Flughäfen allgemein stellt und die einer ganzheitlichen Betrachtungsweise ruft. Andere Aspekte desselben Problemkreises können wie folgt angedeutet werden:

- Die Ein- und Ausflüge bilden ein dreidimensionales System, das sich in die Topographie der engeren Umgebung einfügen muss. Massgebend dafür sind die Hindernisflächen, die im einzelnen durch internationale Normen definiert sind (Anhang 14 zum Übereinkommen von Chicago vom 4. Dezember 1944). Die entsprechende Beschränkung des Grundeigentums findet ihren Niederschlag in den Sicherheitszonen, für die nun nach Art. 60 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1974 die Zonenpläne bis Ende 1977 öffentlich aufzulegen sind.
- Eine ähnliche Funktion erfüllen die Lärmzonen, die durch die Novelle vom 17. Dezember 1971 im Luftfahrtgesetz verankert wurden. Sie sollen sicherstellen, dass das Land in der Umgebung eines Flughafens auf eine Art und Weise genutzt wird, die der Lärmbelastung entspricht. Nach Art. 68 der Luftfahrtverordnung sind die Zonenpläne für Zürich und Genf ebenfalls bis Ende 1977 öffentlich aufzulegen.
- Ein Letztes ergibt sich aus der Funktion der Flughäfen, den Umschlag zwischen Flugzeug und Bodenverkehrsmitteln zu besorgen. Zu diesem Zweck müssen sie an Schiene und Strasse angeschlossen werden. Seit je wurde darauf geachtet, dass die Anschlüsse an das Netz der Nationalstrassen rechtzeitig vorgenommen wurden; mit der Erstellung von Bahnhöfen auf den Landesflughäfen — in Zürich bereits in Angriff genommen — sind wir nun in eine neue Phase der Integration eingetreten.

8. Flugsicherung und Luftfahrtinformation

Die Verhandlungen über die Saläransprüche der Flugverkehrsleiter gingen weiter, konnten aber im laufenden Jahr nicht abgeschlossen werden. Parallel dazu wurden die Vorbereitungen auf eine mögliche Krisenlage fortgesetzt.

Am 24. Juni 1974 beschloss der Bundesrat, zugunsten anderer Satellitenvorhaben auf die Beteiligung der Schweiz am Projekt Aerosat (Navigations- und Überwachungssystem über dem Nordatlantik) zu verzichten.

Die Projektierungsarbeiten für neue Flugsicherungsgebäude auf den Flughäfen Zürich und Genf wurden fortgesetzt; die Raumprogramme wurden überholt und für Zürich neben dem Projekt Hagenbuck auch eine Erweiterung des bestehenden Gebäudes wieder in Erwägung gezogen.

Am 1. Januar trat die Verordnung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 23. November 1973 über die Festsetzung der Flugsicherungsgebühren in Kraft; damit werden die Gebühren der örtlichen Flugsicherung als Teil der Landegebühren vom Flugplatzhalter erhoben.

Im Luftfahrthindernisdienst wurden rund 1400 Objekte behandelt (Vorjahr rund 1000); die Erhöhung erklärt sich aus der neuen Bestandesaufnahme. Der Koordinationsstelle für Schiessen und Flugsicherung (KOSIF) wurden 6739 militärische Schiessen gemeldet (Vorjahr 6211). Eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Dr. Othmar Bloetzer untersuchte die Zweckmässigkeit der Organisation; in der Folge nahm man in Aussicht, die Funktion im Frühjahr 1975 auf die Radio-Schweiz zu übertragen.

Mit dem Vermessungsflugzeug des Luftamtes, Grumman G-159 «Gulfstream» HB-LDT, wurden 225 Flüge ausgeführt

(gegen 260 Flugstunden), unter anderem auch für Vermessungen in Belgien.

Die Versandauflage der Nachträge zum Luftfahrthandbuch und der zugehörigen NOTAMS ist auf 6200 angewachsen. In Zusammenarbeit mit der Landestopographie wurden 70 Luftfahrtskarten veröffentlicht, darunter die ICAO-Karte 1 : 500 000 2253/B/Schweiz in 7. Auflage und die Luftfahrthinderniskarte 1 : 300 000 in 9. Auflage.

Die dem Luftamt gemeldeten Fastzusammenstösse im kontrollierten Luftraum geben im Vergleich zwischen den Vorkommnissen im Ausland und denjenigen über Schweizergebiet einen Anhaltspunkt für die Qualität der schweizerischen Verkehrsleitung. Wenn man die Zahlen noch in Beziehung bringt mit den Flugzeugbewegungen, die in den Kontrollzonen Zürich und Genf abgewickelt wurden, so ist eine ziemlich stetige Verbesserung zu erkennen:

Jahr	Gemeldete Vorkommnisse		Flugzeugbewegungen in schweizerischen Kontrollzonen	Flugzeugbewegungen je Vorkommnis
	im Ausland	über Schweizergebiet		
1966	17	12	269 000	22 400
1967	29	14	306 000	21 800
1968	39 (+2)	11	329 500	29 800
1969	35 (+1)	12	377 600	31 400
1970	31	17	422 400	24 800
1971	23	13	450 000	34 600
1972	45	19	474 858	25 000
1973	47	20	494 706	24 800
1974	45	11	501 779	45 500

9. Umweltschutz

Auf den Flughäfen Zürich und Genf wurde die Vorbereitung der Lärmzonenpläne fortgesetzt. Von mehreren Gemeindebehörden in der Nachbarschaft des Flughafens Zürich waren verschiedene Einwendungen grundsätzlicher Art erhoben worden; daher wurde eine Gesamtüberprüfung eingeleitet.

Am 23. März 1972 hatte das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement durch eine Änderung der Konzession der Flughäfen Zürich und Genf einschränkende Bestimmungen über den Nachtflugbetrieb erlassen (Nachtflugsperre). Dagegen war sowohl aus Kreisen des Umweltschutzes wie aus solchen der Luftfahrt Beschwerde erhoben worden. Am 15. Mai wies der Bundesrat die den Flughäfen Zürich betreffenden Beschwerden ab. Der einlässlichen Begründung sind u. a. die folgenden grundsätzlichen Erwägungen zu entnehmen:

«... hat sich ein Konsens der politischen Bundesbehörden gebildet, wonach zwar dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung weitgehend Rechnung zu tragen ist, aber dabei keine Lösungen gewählt werden dürfen, welche sich rücksichtslos über wichtige Bedürfnisse des Luftverkehrs und vitale wirtschaftliche Interessen der sich demselben widmenden Gesellschaften hinwegsetzen. Der Bundesrat erachtet sich nach wie vor als an diesen Konsens gebunden. Er lässt sich dabei auch von der Überzeugung leiten, dass schnelle weltweite Verkehrsverbindungen für das Gedeihen der schweizerischen Wirtschaft und damit für den Wohlstand des Landes erwünscht sind. Übrigens wäre eine den geschäftlichen Notwendigkeiten der Luftverkehrsgesellschaften nicht Rechnung tragende Verwaltungspraxis auch rechtlich nicht zulässig. Dies ergibt sich — soweit die Swissair in Frage steht — vor allem aus Art. 103 des Luftfahrtgesetzes, wonach die internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, deren Führung vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als im allgemeinen Interesse liegend erklärt wird, von einer gemischt-wirt-

schaftlichen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft betrieben wird, an welcher der Bund sich finanziell beteiligt. Die sich in der Schweiz betätigenden ausländischen Linienverkehrsunternehmen dürfen nach den einschlägigen Staatsverträgen hinsichtlich der für den vorliegenden Beschwerdefall relevanten Fragen nicht ungünstiger behandelt werden als die Swissair. Aus den angeführten Gründen muss die Haltung der Behörden bei der weiteren Verfolgung des Ziels einer Verbesserung der Nachtruhe durch eine Verbindung von Hartnäckigkeit und Behutsamkeit gekennzeichnet sein. Das letztere Moment käme durch schematische Massnahmen wie eine Vorverlegung des Beginns der durch die angefochtene Verfügung statuierten Nachtsperre und ein Hinausschieben des Zeitpunktes, ab welchem am Morgen Landungen wieder zulässig sind, nicht zu seinem Recht. Der Bundesrat muss es deshalb grundsätzlich billigen, dass die Vorinstanz mit der Anordnung einer Nachtsperre nicht weiter ging, als es durch die angefochtene Verfügung geschehen ist. Die sachlichen Gegebenheiten bringen es mit sich, dass eine Verbesserung der Nachtruhe nur in mühsamer Kleinarbeit schrittweise verwirklicht werden kann ... Der Bundesrat lehnt somit eine Ausdehnung der Nachtsperre ab, weil er sie als viel zu grobes rechtliches Instrument für eine weitere Verbesserung der Nachtruhe betrachtet ...

... Die AEROSUISSE rügt die Verletzung von Art. 1 des Luftfahrtgesetzes, des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und des sich angeblich aus dem Luftfahrtgesetz ergebenden Grundsatzes, dass nur der Bund und nicht auch ein Flughafenhalter darüber entscheiden dürfe, bis zu welcher Grenze sich die Luftfahrt (einschliesslich des Bedarfs- und Privatverkehrs) zugunsten der Nachtruhe der Flughafenanwohner einzuschränken habe. Hiezu ist folgendes zu bemerken:

Art. 1 des Luftfahrtgesetzes soll nach Meinung der AEROSUISSE verletzt sein, weil sich aus diesem Artikel ergebe, „dass die am Luftverkehr Beteiligten unter den im Gesetz ausdrücklich vorgesehenen Vorbehalten gleiche Rechte und Pflichten haben“. Die Würdigung dieses Arguments hat von der Formulierung des Art. 1 auszugehen. Er lautet:

„Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge ist im Rahmen der Bestimmungen dieses Gesetzes und der übrigen Bundesgesetzgebung gestattet.“

Es ist offensichtlich, dass dieser allgemeine Grundsatz neben den spezielleren Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes nur eine geringe selbständige Bedeutung und jedenfalls nicht den von der AEROSUISSE behaupteten Gehalt hat. Deshalb besteht ein rechtliches Gebot der Gleichbehandlung der „am Luftverkehr Beteiligten“ nur soweit, als ein solches aus dem Prinzip der Rechtsgleichheit (Art. 4 BV) resultiert. Dieses besagt bekanntlich, dass die ungleiche Behandlung von Sachverhalten nur zulässig ist, wenn sie sich durch die Ungleichheit tatsächlicher Gegebenheiten begründen lässt. Solche Verschiedenheiten bestehen zwischen dem Linienverkehr und dem übrigen Luftverkehr sowohl in materieller, als auch in verwaltungstechnischer Hinsicht ...

... Das Argument, die dem Nichtlinienverkehr auferlegten Einschränkungen stünden in keinem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Verringerung der Fluglärmbelastung der Anwohner, kann offensichtlich keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben. Insbesondere trifft es nicht zu, dass das Nachtflugverbot mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit in allen Fällen unvereinbar ist, in denen der von einem Flugzeug produzierte Lärm bei der Erteilung des Lärmzeugnisses nicht als übermässig qualifiziert wurde ...

... Es ginge jedoch zu weit, wenn angeordnet würde, dass finanzielle Interessen von Luftverkehrsgesellschaften „in keinem Falle“ eine Rolle spielen dürfen. Eine generelle Bestimmung dieser Art wäre mit dem Grundsatz nicht verein-

bar, dass beim Vollzug der Gesetzgebung über die Luftfahrt in allen Fällen, in denen sich eine Interessenabwägung als notwendig erweist, auch die vitalen wirtschaftlichen Interessen der sich dem Luftverkehr widmenden Gesellschaften in den Kreis der anzustellenden Überlegungen einbezogen werden müssen ...»

Am 11. September wies der Bundesrat mit ähnlicher Begründung auch die den Flughafen Genf betreffenden Beschwerden ab (siehe französischen Teil).

Am 28. Oktober wurde der Bericht der Arbeitsgemeinschaft Sozio-psychologische Fluglärmmessungen, die seinerzeit vom Bundesrat eingesetzt worden war und in den Jahren 1971/72 unter dem Vorsitz von Prof. J. Grandjean Erhebungen über die Wirkung des Fluglärms auf die Anwohner der drei Landesflughäfen durchgeführt hatte, veröffentlicht. Auf zahlreichen Flugplätzen ergaben sich Lärmprobleme, mit denen sich Mitarbeiter des Luftamtes befassen mussten. An verschiedenen Orten konnten durch zeitliche und betriebliche Einschränkungen beidseits befriedigende Kompromisse erzielt werden. Besonders schwierig ist die Lage aber in Saanen, Lommis und Zermatt, wo noch keine Lösung gefunden werden konnte.

Die Lärmmessungen an Flugzeugen unter 5700 kg Abfluggewicht wurden fortgesetzt; an 100 Flugzeugen wurden Messungen durchgeführt, und 177 Flugzeugen wurden Lärmzeugnisse ausgestellt.

An den Arbeiten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) zur Weiterentwicklung der Vorschriften über die Bekämpfung des Lärms an der Quelle nahm das Luftamt aktiv teil. Der von der ICAO verabschiedete Nachtrag 2 zum Anhang 16 lehnt sich in seinen Empfehlungen zur Lärmzertifizierung kleiner Propellerflugzeuge stark an das schweizerische Recht an.

10. Anschläge, Unfälle und Sicherheit

In der Schweiz waren keine Anschläge gegen die Zivilluftfahrt zu verzeichnen. Hingegen wurde am 1. Dezember 1974 ein Versuch zur Entführung eines Flugzeuges der Swissair auf der Strecke Singapur—Colombo—Karachi—Genf durchgeführt, der Täter konnte nach der Landung in Karachi durch Sicherheitsbeauftragte und die Besatzung überwältigt und der Polizei übergeben werden.

Die Sicherheitsmassnahmen auf den Flughäfen wurden weitergeführt und der jeweiligen Bedrohungslage angepasst. In der Frage der Kostenteilung haben sich erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen Bund und Flughafenkantonen ergeben; in diesem Zusammenhang gewann die Frage an Gewicht, ob die Kosten durch Gebühren wieder eingebracht werden sollen.

Am 3. März ereignete sich bei Paris die bisher grösste Katastrophe der Zivilluftfahrt: An einer DC-10 der «Turkish Airlines» öffnete sich während des Startsteigfluges das Tor eines Frachtabteils; die explosionsartig entstehende Druckdifferenz zwischen Fluggastraum und Frachtabteil beschädigte den Boden des Fluggastrumes, wodurch darin eingebaute Steuerleitungen zerstört wurden. Das Flugzeug geriet in einen unkontrollierbaren Zustand und stürzte ab; 345 Menschen kamen ums Leben. Dieser Unfall beschäftigte auch das Luftamt in besonderem Masse; in internationaler Zusammenarbeit zwischen Behörden, Herstellern und Fluggesellschaften wurden Sofortmassnahmen zur Verhinderung einer Wiederholung ergriffen und die Lufttüchtigkeitsanforderungen überprüft.

Im schweizerischen Luftverkehr blieb die Anzahl der tödlichen Flugunfälle bei einem Zuwachs von rund 100 Luftfahrzeugen herkömmlicher Art und rund 450 neuartigen

Hängegleitern praktisch gleich gross wie in den Vorjahren. Drei schwere Unfälle ereigneten sich im Arbeitsflugwesen: Ein Helikopter kollidierte im Gebirge mit einer Hochspannungsleitung und stürzte ab; in Übersee verunglückten bei Sprühflügen zwei schweizerische Flugzeuge des Modells «Pilatus-Porter» durch Kollision mit Flughindernissen. Im gesamten übrigen gewerbmässigen Flugbetrieb waren keine Flugunfälle zu verzeichnen.

Im privaten Luftverkehr ereigneten sich Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt wurden, vor allem beim Betrieb von Motorflugzeugen und von Hängegleitern; die Segelflieger, die Ballonfahrer, die Motorsegler und die Fallschirmspringer blieben ohne solche Unfälle. Die Ursachen der schweren Motorflugzeugunfälle waren ähnlicher Art wie in den Vorjahren: Kollisionen mit dem Gelände im Sichtflug bei ungenügenden Sichtverhältnissen sowie Verlust der Kontrolle nach Überschreiten von Flugleistungsgrenzen.

Der intensive Einsatz von Hängegleitern des Typs «Rogallo» führte zu drei tödlichen und mehreren andern Unfällen. Soweit sich bis jetzt anhand quantitativer Vergleiche feststellen lässt, liegen die Risiken des Hängegleitersportes jedoch im Rahmen derjenigen anderer fliegerischer Tätigkeiten. Bei dieser Beurteilung des Risikos gehen wir allerdings davon aus, dass die vom Luftamt verfügten Betriebsauflagen strikte eingehalten werden, was bei den genannten schweren Unfällen nicht durchwegs der Fall war.

Der Such- und Rettungsdienst wurde während des Jahres zwanzigmal alarmiert. Gesucht wurden vier schweizerische, acht deutsche, fünf französische und je ein amerikanisches, italienisches und belgisches Luftfahrzeug. Vermisst blieb kein Luftfahrzeug.

11. Interna

Der Personalbestand blieb unverändert bei 139. Auf Jahresende trat Albert Wirthner nach über 35jähriger Tätigkeit im Luftamt in den Ruhestand; er hatte den Statistikdienst aufgebaut und ihm bis zu seinem Austritt vorgestanden.

Im Eigenverlag des Luftamtes erschienen die folgenden Veröffentlichungen:

- W. Eichenberger: Aerodynamik und Flugmechanik (2. Auflage) (Übersetzung aus dem Französischen)
- Unfallverhütungsblatt «Was nun?» (deutsch und französisch).

12. Zur Statistik

Gegenüber der letztjährigen Ausgabe sind verschiedene Tabellen verbessert und mit zusätzlichen Angaben versehen worden. So erfuhren vor allem die Tabellen über die Verkehrsströme eine Erweiterung, indem die Zahlen der abfliegenden Passagiere für die drei Landesflughäfen getrennt angegeben wird. Für den Verkehr Schweiz—Europa werden ausserdem nebst den Bestimmungsändern die wichtigsten Städte, für den Verkehr nach aussereuropäischen Destinationen die wichtigsten Länder aufgeführt. Die Aufstellung über die ausländischen Linienverkehrsunternehmen (Tab. 9) gibt neu die Anzahl der wöchentlichen Kurse an. In der letzten Jahr erstmals veröffentlichten Tabelle über die Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf werden auch die Zahlen des Vorjahres angegeben. Im Rahmen der in der Regel nur alle zwei Jahre erscheinenden Wechseltabellen wurden in dieser Ausgabe die Tabellen Flugsicherung/Luftstrassenverkehr (Tab. 21) und Verteilung der Baukosten der Flughäfen (Tab. 22) wieder aufgenommen. Weggelassen wurden dafür die Übersicht über die Entwicklung des internationalen Linienverkehrs sowie die Liste der von der Schweiz abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen.

Bern, den 12. März 1975

Eidgenössisches Luftamt
Der Direktor:
W. Guldmann

Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1974)
(État: 1^{er} juillet 1974)



- Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
Swissair et en partie entreprises étrangères
- Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules



Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1974)
(Etat: 1^{er} juillet 1974)



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

Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules ————

1. Gewerbsmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1974 in halbfetter, Ergebnisse 1973 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1974 en mi-gras, résultats 1973 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vois-étapes	Zahlenda Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcours	Passagier-km Passagers-km	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes-km
				in Tausend — en milliers		
1	2	3	4	5	6	7
A. Linienverkehr — Traffic de lignes						
1. Swissair						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . .	14 923	831 094	21 847	2 790	163 846	4 477
Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	14 262	790 941	19 934	2 629	153 852	4 046
b) Schweiz—Ausland v. v.	62 977	3 902 837	90 770	61 767	5 726 311	226 408
Suisse—étranger v. v.	61 521	3 842 692	81 374	63 674	5 586 590	194 692
c) Auslandsetappen ¹	9 809	577 302	27 363	15 558	1 216 584	64 024
Étapes à l'étranger ¹	9 926	518 473	26 511	15 458	1 014 981	60 437
d) Total Swissair	87 709	5 311 233	139 980	80 115	7 106 741	294 909
	85 709	5 152 106	127 819	81 761	6 755 423	259 175
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères						
a) Inlandsetappen	3 064	105 520	3 686	623	21 242	672
Étapes internes	3 044	103 226	3 707	642	21 836	677
b) Ausland—Schweiz v. v. ²	71 646	3 575 965	119 999	64 383	4 248 365	180 412
Etranger—Suisse v. v. ²	69 826	3 646 163	121 859	66 266	4 273 349	191 222
c) Total ausländische Unternehmen .	74 710	3 681 485	123 685	65 006	4 269 607	181 084
Total entreprises étrangères	72 870	3 749 389	125 566	66 908	4 295 185	191 899
3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.						
a) Swissair (1b)	62 977	3 902 837	90 770	61 767	5 726 311	226 408
	61 521	3 842 692	81 374	63 674	5 586 590	194 692
b) Ausländische Unternehmen (2b) .	71 646	3 575 965	119 999	64 383	4 248 365	180 412
Entreprises étrangères (2b)	69 826	3 646 163	121 859	66 266	4 273 349	191 222
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2b)	134 623	7 478 802	210 769	126 150	9 974 676	406 820
Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2b)	131 347	7 488 855	203 233	129 940	9 859 939	385 914
B. Pauschalflugreiseverkehr³ — Trafic de voyages à forfait³						
1. Schweizerische Unternehmen	5 385	585 026	—	*	*	*
Entreprises suisses	6 712	685 176	—	*	*	*
2. Ausländische Unternehmen	5 986	602 957	—	*	*	*
Entreprises étrangères	6 713	649 529	—	*	*	*
3. Total Pauschalflugreiseverkehr . . .	11 371	1 187 983	—	*	*	*
Total trafic de voyages à forfait	13 425	1 334 705	—	*	*	*
C. Übriger Nichtlinienverkehr⁴ — Autre trafic hors des lignes⁴						
1. Schweizerische Unternehmen	58 777	233 601	31 909	*	*	*
Entreprises suisses	59 914	268 413	33 338	*	*	*
2. Ausländische Unternehmen	4 760	213 536	5 601	*	*	*
Entreprises étrangères	5 822	307 455	8 036	*	*	*
3. Total übriger Nichtlinienverkehr . . .	63 537	447 137	37 510	*	*	*
Total autre trafic hors des lignes	65 736	575 868	41 374	*	*	*
D. Zusammenzug⁵ — Récapitulation⁵						
1. Schweizerische Unternehmen	151 871	6 129 860	171 889	80 115	7 106 741	294 909
Entreprises suisses	152 335	6 105 695	161 157	81 761	6 755 423	259 175
2. Ausländische Unternehmen	85 456	4 497 978	129 286	65 006	4 269 607	181 084
Entreprises étrangères	85 405	4 706 373	133 602	66 908	4 295 185	191 899
3. Gesamttotal	237 327	10 627 838	301 175	145 121	11 376 348	475 993
Total général	237 740	10 812 068	294 759	148 669	11 050 608	451 074
4. Zu- oder Abnahme in %	—0,2	—1,7	+2,2	—2,4	+2,9	+5,5
Augmentation ou diminution en %						

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

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

³ Flüge, bei denen zusätzlich zur Beförderung wesentliche Leistungen am Reiseziel eingeschlossen sind

⁴ Nur Transportflüge

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

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

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

³ Vois pour lesquels sont comprises, en plus du transport, des prestations essentielles à l'endroit de destination

⁴ Vois de transport seulement

⁵ 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 1954—1974

Jahr Année	Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes km 1. VII.	Etappenflüge Vols-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	Angebote Offerts	Aus- nutzung Utilisation %			Ausgeladete Utilisées	Angebote Offertes	Aus- lastung Utilisation %
						in Tausend — en milliers					in Tausend — en milliers		
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
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	11 576	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	324 074	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
1974	230 439	87 709	80 115	5 311 233	139 980	7 106 741	12 702 401	56	631 756	294 909	926 665	1 733 214	53
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
1954	155 295	16 297	13 362	441 791	11 573	376 786	646 203	58	36 553	12 241	48 794	80 052	61
1955	197 142	17 460	14 578	519 747	12 772	438 461	693 973	63	42 405	13 383	55 788	90 569	62
1956	221 298	20 230	16 612	598 517	14 773	505 390	817 548	62	48 295	14 941	63 236	103 288	61
1957	225 551	23 123	18 529	695 118	16 745	593 989	991 806	60	56 348	17 187	73 535	121 346	61
1958	285 917	30 059	24 444	794 419	18 289	700 333	1 309 808	54	65 961	19 757	85 718	146 694	58
1959	242 383	32 313	22 647	891 442	22 986	674 730	1 212 654	56	63 445	21 434	84 879	140 925	60
1960	247 951	35 118	26 693	1 077 997	30 343	865 991	1 600 204	54	81 459	31 327	112 786	189 657	60
1961	294 223	36 194	28 871	1 207 942	36 230	1 049 493	2 057 463	51	98 952	38 712	137 664	243 396	57
1962	271 584	36 995	27 856	1 293 974	44 539	1 129 919	2 170 108	52	106 471	41 190	147 661	258 581	57
1963	297 736	40 075	29 458	1 462 704	51 083	1 288 340	2 425 483	53	120 088	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	240 120	442 079	54
1967	344 240	51 962	43 660	2 265 196	69 648	2 246 542	4 284 209	52	195 449	84 762	280 211	548 728	51
1968	399 994	55 217	50 092	2 441 923	87 716	2 603 001	5 065 687	51	226 461	117 637	344 098	696 035	49
1969	357 421	62 163	56 238	2 853 545	103 933	2 969 039	5 910 194	50	258 306	144 034	402 340	799 524	50
1970	393 930	66 394	65 141	2 990 189	107 102	3 312 348	7 151 048	48	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
1974	409 785	74 710	65 006	3 681 485	123 685	4 269 607	8 351 207	51	371 456	181 084	552 540	1 137 737	49

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

² Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

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

¹ Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

² Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

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

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

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel ¹		
	1973	1974	Diff. %	1973	1974	Diff. %	1973	1974	Diff. %
A. Linienverkehr — Traffic de lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	90 032	93 929	+ 4	59 058	59 363	+ 0,5	16 560	17 060	+ 3
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local	4 916 594	4 976 678	+ 1	2 882 865	2 843 966	— 1	507 258	504 500	— 1
b) Direkter Transit — Transit direct	338 834	337 216	— 0,5	408 712	436 380	+ 7	44 242	62 483	+41
c) Total	5 255 428	5 313 894	+ 1	3 291 577	3 280 346	— 0,3	551 500	566 983	+ 3
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local	110 133	115 683	+ 5	32 030	33 740	+ 5	13 009	12 749	— 2
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local	6 786	7 117	+ 5	5 025	5 501	+ 9	1 569	1 670	+ 6
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	18 481	19 510	+ 6	18 986	19 491	+ 3	6 961	7 337	+ 5
B. Pauschalflugreiseverkehr — Traffic de voyages à forfait									
1. Bewegungen — Mouvements	7 012	6 415	— 9	3 532	2 823	—20	2 387	1 568	—34
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local	730 963	700 574	— 4	226 737	226 129	— 0,3	216 549	148 379	—31
b) Direkter Transit — Transit direct	9 434	4 758	—50	31 577	13 767	—56	735	350	—52
c) Total	740 397	705 332	— 5	258 314	239 896	— 7	217 284	148 729	—32
C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	8 704	7 946	— 9	5 443	4 946	— 9	3 208	2 607	—19
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance	1 942	1 674	—14	862	956	+11	1 180	948	—20
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local	218 626	182 531	—17	141 978	82 485	—42	40 138	33 142	—17
b) Direkter Transit — Transit direct	27 430	14 740	—46	14 032	9 873	—30	4 118	4 003	— 3
c) Total	246 056	197 271	—20	156 010	92 358	—41	44 256	37 145	—16
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance	8 616	7 581	—12	1 021	1 014	— 0,7	1 689	1 713	+ 1
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local	3 792	2 946	—22	583	445	—24	1 967	1 451	—26
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local	13	14	+ 8	7	4	—43	8	11	+38
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	735	505	—31	198	281	+42	589	443	—25
D. Zusammenzug — Récapitulation									
1. Bewegungen — Mouvements	105 748	108 290	+ 2	68 033	67 132	— 1	22 155	21 235	— 4
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local	5 866 183	5 859 783	— 0,1	3 251 580	3 152 580	— 3	763 945	686 021	—10
b) Direkter Transit — Transit direct	375 698	356 714	— 5	454 321	460 020	+ 1	49 095	66 836	+36
c) Total	6 241 881	6 216 497	— 0,4	3 705 901	3 612 600	— 3	813 040	752 857	— 7
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local	113 925	118 629	+ 4	32 613	34 185	+ 5	14 976	14 200	— 5
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local	6 799	7 131	+ 5	5 032	5 505	+ 9	1 577	1 681	+ 7
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct	19 216	20 015	+ 4	19 184	19 772	+ 3	7 550	7 780	+ 3
E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet	125	116		78	84		32	25	
Total Schweiz — Suisse 1974 = 131				(Die Städte sind nur einmal gezählt — Les villes ne sont comptées qu'une fois)					
Total Schweiz — Suisse 1973 = 142									

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

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

² Fracht und Post

² Fret et poste

Anmerkungen: Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt

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

4. Passagiere im Linienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974

Trafic de lignes sur les aéroports nationaux 1946—1974

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	58 997	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	557 684	75 470	633 134	66	8 113	107 228	29 722	136 950	80
1960	41 983	1 172 118	97 005	1 269 123	87	26 041	717 850	108 053	825 903	86	8 827	126 885	43 898	170 783	99
1961	46 321	1 344 428	121 084	1 465 512	100	27 937	839 412	116 513	955 925	100	7 949	138 526	32 353	170 879	100
1962	50 607	1 507 484	168 234	1 675 718	114	27 428	916 039	107 565	1 023 604	107	8 212	138 815	41 496	180 311	106
1963	53 556	1 666 821	186 945	1 853 766	126	30 934	1 017 259	127 374	1 144 633	120	9 729	162 842	42 977	205 819	120
1964	53 978	1 802 235	186 209	1 988 444	136	31 713	1 129 441	143 884	1 273 325	133	10 189	188 772	39 035	227 807	133
1965	57 157	2 062 472	219 905	2 282 377	156	35 167	1 240 347	182 416	1 422 763	149	9 232	158 933	31 205	190 138	111
1966	63 514	2 293 708	259 447	2 553 155	174	40 335	1 397 195	189 850	1 587 045	166	10 971	200 280	31 039	231 319	135
1967	70 726	2 608 045	285 779	2 893 824	197	43 534	1 604 369	173 847	1 778 216	186	12 761	253 747	30 172	283 919	166
1968	76 321	2 918 864	301 736	3 220 600	220	44 812	1 781 851	197 521	1 979 372	207	13 268	270 592	36 017	306 609	179
1969	83 320	3 390 664	339 577	3 730 241	255	49 696	2 109 050	230 198	2 339 248	245	13 958	317 916	31 572	349 488	205
1970	89 075	3 680 187	345 780	4 025 967	275	55 736	2 254 752	300 126	2 554 878	267	14 617	350 708	27 434	378 142	221
1971	88 849	4 165 176	350 120	4 515 296	308	55 334	2 483 611	311 782	2 795 393	292	15 306	410 088	18 103	428 191	251
1972	86 818	4 404 714	336 212	4 740 926	323	57 921	2 654 691	355 550	3 010 241	315	16 332	460 797	32 600	493 397	289
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
1974	93 929	4 976 678	337 216	5 313 894	383	59 363	2 843 966	436 380	3 280 346	343	17 060	504 500	62 483	566 983	332
Schätzungen/Estimations ¹															
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

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Indice: total du trafic de passagers en 1961 = 100

5. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974

Trafic hors des lignes sur les aéroports nationaux 1946—1974

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 Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice
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	38 714	6 857	45 571	87	1 146	15 322	9 537	24 859	82	3 468	59 033	15 861	74 894	97
1961	2 936	43 850	8 726	52 576	100	1 359	21 755	8 540	30 295	100	3 163	67 800	9 301	77 101	100
1962	3 399	56 356	9 981	66 337	126	1 047	19 706	8 851	28 557	94	2 431	59 011	8 466	67 477	88
1963	3 516	72 020	6 851	78 871	150	1 504	22 236	8 936	31 172	103	2 801	77 344	7 245	84 589	110
1964	3 817	91 655	10 552	102 207	194	1 575	30 290	10 024	40 314	133	2 948	81 638	7 681	89 319	116
1965	3 790	108 292	11 354	119 646	228	1 557	29 990	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
1974	12 687	875 524	19 498	895 022	1 702	6 813	307 600	23 640	331 240	1 093	3 227	179 808	4 353	184 161	239
Schätzungen/Estimations ¹															
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	6 486	4 437	386 000	33 000	419 000	543

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Unproduktive Flüge bis 1956 inbegriffen
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100

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

6. Frachtverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974

Trafic de fret sur les aéroports nationaux 1946—1974

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	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index
1946	453	76	529	3	275	84	359	5	83	135	218	10
1947	701	350	1 051	6	685	524	1 209	18	335	506	841	38
1948	975	287	1 262	7	860	502	1 362	20	528	291	819	37
1949	1 064	529	1 593	9	1 083	429	1 512	22	369	288	657	30
1950	1 794	628	2 422	13	1 223	300	1 523	22	273	102	375	17
1951	2 595	428	3 023	17	1 721	302	2 023	29	317	370	687	31
1952	3 042	389	3 431	19	1 835	162	1 997	29	435	131	566	26
1953	3 257	411	3 668	20	2 122	192	2 314	34	516	127	643	29
1954	4 033	421	4 454	25	2 014	191	2 205	32	631	79	710	32
1955	5 518	596	6 114	34	2 391	183	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	186	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
1974	115 683	2 946	118 629	659	33 740	445	34 185	495	12 749	1 451	14 200	648
Schätzungen/Estimations ¹												
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

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen
Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus depuis 1960
Indice: total trafic de fret en 1961 = 100

7. Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf

Mouvements de nuit sur les aéroports de Zurich et de Genève

Zeit heures	Zürich				Genève				
	Linienverkehr		Nichtlinienverkehr		Trafic de lignes		Trafic hors des lignes		
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	
22.01—23.00	3 471	2 982	564	426	2 106	2 045	273	202	
23.01—23.30	796	587	128	102	1 009	822	67	26	
23.31—24.00	280	132	11	5	579	496	27	29	
00.01—00.30	105	51	5	8	219	129	8	5	
00.31—05.00	12	8	22	22	467	452	9	9	
05.01—06.00	588	398	5	2	133	150	4	3	
Total Nacht Total nuit	22.01—06.00	5 252	4 158	735	565	4 513	4 094	388	274
Total Tag Total jour	06.01—22.00	84 780	89 771	13 039	12 122	54 545	55 269	7 725	6 539

8. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen 1971—1974

Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1971—1974

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation				Ausfuhr — Exportation			
	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974
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	7 445	10 010	11 247	10 524	487	548	723	657
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques	1 235	1 794	2 336	3 091	3 972	4 540	4 863	4 588
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	453	620	562	512	606	793	916	789
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelleteries, cuirs	820	890	1 088	1 058	178	151	197	156
Holz, Kork — Bois, liège	15		52	54	41	27	29	44
Papier — Papiers	2 981	3 049	3 056	2 775	851	1 043	1 079	1 083
Textilien — Textiles	1 201	1 675	1 862	1 691	1 729	2 124	1 827	1 709
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection	2 102	2 020	2 197	1 863	854	781	764	639
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies	274	310	260	238	680	567	318	291
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales	112	119	170	126	293	275	318	218
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières	912	1 306	1 880	1 987	409	473	596	482
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières	530	589	689	670	925	1 107	1 470	1 571
Maschinen — Machines	4 083	5 139	5 781	6 160	4 874	4 940	6 488	6 766
Beförderungsmittel — Matériel de transport	881	1 381	1 604	1 388	318	147	126	127
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils	3 017	3 240	3 667	3 757	1 347	1 416	1 617	1 778
Uhren — Montres	240	186	236	268	1 784	2 143	2 266	2 304
Übrige Waren — Autres marchandises	368	580	587	602	412	485	518	459
Total	26 669	32 947	37 274	36 764	19 758	21 560	24 115	23 661

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

Stand: 1. Juli 1974 — Etat: 1er juillet 1974

Unternehmen — Entreprises	Anzahl Kurse hin und zurück pro Woche Nombre de vols aller et retour par semaine			
	Zürich	Genève	Basel	Bern
1. Aer Lingus	6	2		
2. Aeroflot	3	1		
3. Aerolineas Argentinas	2			
4. Air Afrique		3	1*	
5. Air Algérie		3		
6. Air Canada	8			
7. Air France	37	51	6	
8. Air India		2		
9. Air Inter			16	
10. Air Zaire		1		
11. Alitalia	28	21		
12. AUA, Austrian Airlines	28	7		
13. Avianca	1			
14. BAF, British Air Ferries Ltd			5	
15. Balkan, Bulgarian Airlines	2			
16. British Airways	34	24	7	
17. CSA, Ceskoslovenske Aerolinie	5	2		
18. Dan-Air Services Ltd				3
19. DLH, Deutsche Lufthansa	69	18		
20. East African Airways Corp.	2			
21. Egyptair	2	1		
22. EL AL, Israel Airlines	7	4		
23. Finnair	7			
24. Iberia, Lineas Aéreas de España	11	21		
25. Iranair	2	4		
26. Iraqi Airways		2		
27. ITAVIA Aerolinee		7	7	
28. JAT, Jugoslovenski Aerotransport	13			
29. KLM, Royal Dutch Airlines	19	7	2*	
30. Kuwait Airways		1		
31. Libyan Arab Airlines		1		
32. LOT, Polskie Linie Lotnicze	3	3		
33. Luxair		1		
34. Malév, Hungarian Airlines	7			
35. MEA, Middle East Airlines	3	3		
36. Olympic Airways	8	4		
37. OLT, Ostfriesische Lufttransport GmbH	15			
38. PIA, Pakistan International Airlines		2		
39. Rousseau Aviation		10	10	
40. Royal Air Maroc	3	3		
41. SAA, South African Airways	2			
42. Sabena	14	6	5*	
43. SAS, Scandinavian Airlines System	19	6	6	
44. Saudi Arabian Airlines		1		
45. Seaboard World Airlines	4		2	
46. Singapore Airlines	2			
47. TAP, Transportes Aereos Portugueses	7	7*		
48. Tarom, Romanian Air Transport	4			
49. TMA, Trans Mediterranean Airways			8	
50. Tunis Air	1	3		
51. Türk Hava Yollari	7	2		
52. TWA, Trans World Airlines	9	7*		
53. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	3	3		
Anzahl Unternehmen — Nombre des entreprises	37	36	12	1

* einfache Kurse — vols aller simple

10. Gewerbmässiger Verkehr auf den Flugplätzen
Trafic commercial sur les aérodromes

Ohne Schul- und Schleppflüge — Sans vols d'instruction et de remorquage

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1973	1974	1973	1974
Regionalflugplätze — Aérodromes régionaux				
Bern-Belp	4 013	4 620²	7 100	8 223²
Les Eplatures	840	746	1 638	2 061
Grenchen	1 146	884	2 005	1 536
Lausanne-La Blécherette ..	370	225	410	250
Samedan	1 805	1 861³	3 305	3 255³
Sion	4 428	4 157	9 326	8 711
Flugfelder — Champs d'aviation				
Altenrhein	1 346	574	1 251	574
Ascona	893	1 231	1 021	1 170
Bad Ragaz	406	332	649	469
Biel-Kappelen	552	370	726	404
Birrfeld	1 962	1 664	1 683	1 526
Blumental b. Mürren ¹	26	40	32	116
Buttwil	210	354	164	426
Davos ¹	24	—	64	—
Ecuwillens	496	367	576	454
Fricktal-Schupfart	1 568	1 182	2 251	1 536
Hasenstrick	1 062	876	1 860	1 609
Langenthal	940	740	1 316	1 061
Lauberhorn ¹	110	78	185	176
Locarno	14 266	5 038	12 427	4 839
Lommis	362	381	399	389
Lugano	3 810	3 462	8 178	6 549
Luzern-Beromünster	446	632	467	475
Männlichen ¹	1 307	327	619	437
Neuchâtel	382	250	479	282
Olten	302	249	336	298
Schwarzsee ¹	96	32	70	126
Sitterdorf	778	668	1 341	1 174
Thun	320	304	341	371
Wangen-Lachen	306	236	407	343
Yverdon	—	—	—	—
Diverse	1 880	1 815	1 522	1 395
Helikopterflugfelder — Champs d'aviation pour hélicoptères				
Erstfeld	186	256	43	74
Feusisberg	150	—	182	—
Gstaad-Inn Grund ¹	1 216	1 276	1 571	1 624
Lauterbrunnen	461	1 176	269	1 615
St. Moritz	970	1 048	1 014	1 130
Zermatt	3 816	2 854	3 398	3 099
Total	53 251	40 305	68 625	57 777

¹ Winterflugfeld — Champ d'aviation d'hiver

² Davon 274 (312) Bewegungen mit 4019 (2926) Passagieren im Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air
Dont 274 (312) mouvements et 4019 (2926) passagers en trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

³ Davon 177 (154) Bewegungen mit 695 (668) Passagieren im Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG
Dont 177 (154) mouvements et 695 (668) passagers en trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

Anmerkung: Unproduktive Flüge nicht inbegriffen

Remarque: Vols improductifs non compris

11. 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- Rothornletscher
	Gstellhorn	44	173		Alphubel
	Gumm	12	44		Arolla
	Hotel Steingletscher	—	—		Bec de Nendaz
	Kanderfirn	34	40		Croix de Cœur
	Rosenegg-West	35	118		Ebneflüh
	Staldenhorn	53	193		Glacier de Breney
	Sustenlimmi	—	—		Glacier de Tsanfleuron ..
	Wallegg	125	456		Grimenz
GL	Glärnischfirn	1	1		Jungfrauoch
	(nur vom 1. 11.—30. 6. — du 1. 11. au 30. 6. seule- ment)				Langgletscher
	Limmerenfirn	—	—		Monte Rosa-Grenzsattel ..
GR	Alp Secha	—	—		Petit Combin
	Alp Trida	—	—		Rosa Blanche
	Crap Sogn Gion	84	248		Theodulgletscher
	Fuorcla Schlattain	—	—		Unterthorn
	Fuorcla Surlej	8	24		Wildhorn
	Las Trais Fluors	—	—	VD	Col des Mosses
	Madrisahorn	—	—		Leysin
	Piz Corvatsch	—	—		BE/VS Petersgrat
	Piz Rosatsch	—	—		GL/GR Vorabgletscher
	Piz Surlej	—	—		GL/UR Clariden-Hüfifirn
	Vadret del Forno	—	—		Total 1974
	Vadret Pers	—	—		Total 1973
					2 686
					2 649
					12 273
					9 712
b) Verkehr nach Aussenlandeplätzen Trafic à destination de places d'atterrissage en campagne				1973	1974
Flüge — Vols:				37 413	36 491
Beförderte Personen (Gratispassagiere inbegriffen): Passagers transportés (passagers transportés à titre gratuit inclus):				24 845	31 362
Beförderte Fracht in Tonnen: Fret transporté, en tonnes:				27 909	25 675

12. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur					Segelflug — Vol à voile		
	Platzflüge ¹ Vols autour de l'aérodrome ¹	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vols d'école	Passagiere ² Passagers ²	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
Flughäfen — Aéroports								
Zürich	6 610	16 147	22 757	5 405	26 087	—	—	—
Genève-Cointrin	30 846	17 144	47 990	16 049	22 514	—	—	—
Basel-Mülhausen	40 120	17 504	57 624	30 268	64 474	—	—	—
Bern-Belp	71 094	11 968	83 062	57 399	21 444	3 351	1 968	08
Les Eplatures	17 642	2 280	19 922	5 016	7 908	992	821	26
Grenchen	51 154	5 546	56 700	37 379	13 718	9 650	4 931	40
Lausanne-La Blécherette ...	29 376	5 761	35 137	23 381	9 251	—	—	—
Samedan	1 312	4 473	5 785	—	7 294	1 813	4 336	09
Sion	20 742	4 959	25 701	17 247	10 181	970	790	17
Flugfelder — Champs d'aviation								
Altenrhein	11 914	3 131	15 045	7 920	2 836	647	305	44
Amlikon	3 290	26	3 316	132	28	4 998	2 136	21
Ascona	4 440	2 517	6 957	3 508	3 601	6	10	29
Bad Ragaz	11 960	1 838	13 798	3 188	4 310	592	834	42
Bellechasse	2 036	—	2 036	—	—	932	783	57
Bex	12 684	20	12 704	5 161	2 045	1 128	885	54
Biel-Kappelen	10 530	1 928	12 458	7 464	3 752	—	—	—
Birrfeld	79 178	8 614	87 792	53 961	10 340	10 826	4 106	41
Buttwil	34 974	742	35 716	24 676	589	1 987	1 137	12
La Côte	5 488	3 387	8 875	—	2 964	—	—	—
Courtelary	5 442	—	5 442	—	—	2 542	1 730	50
Dittingen	1 974	40	2 014	—	—	1 073	811	06
Ecuvillens	14 562	3 483	18 045	10 428	4 703	—	—	—
Fricktal-Schupfart	24 808	1 366	26 174	19 318	1 717	2 802	1 783	26
Gruyères	7 226	4 037	11 263	6 072	3 422	—	—	—
Hasenstrick	758	414	1 172	66	1 178	—	—	—
Hausen am Albis	5 240	358	5 598	2 504	691	1 718	1 349	35
Lachen (Wasserflugzeuge) ...	46	44	90	—	20	—	—	—
Langenthal	8 796	281	9 077	3 067	1 940	2 113	1 162	16
Locarno	48 652	3 990	52 642	39 342	19 581	893	627	26
Lommis	25 102	1 440	26 542	20 654	2 755	—	—	—
Lugano	26 154	7 850	34 004	18 966	25 560	12	11	20
Luzern-Beromünster	17 940	2 238	20 178	11 728	5 534	589	370	32
Montricher	—	—	—	—	—	4 350	3 025	31
Môtiers	2 534	10	2 544	1 664	1 342	—	—	—
Neuchâtel	14 808	2 806	17 614	7 011	8 468	1 998	1 156	31
Ofren	8 240	1 831	10 071	4 156	2 884	1 325	832	09
Porrentruy	7 793	905	8 703	4 000	1 034	625	444	29
Schaffhausen	6 204	300	6 504	—	98	3 177	3 081	05
Schänis	13 998	—	13 998	—	—	8 436	8 368	03
Sézegnin	2 542	—	2 542	2 542	—	—	—	—
Sitterdorf	17 088	853	17 941	14 894	805	—	—	—
Speck-Fehraltorf	27 314	3 121	30 435	21 238	3 419	708	583	04
Thun	6 656	1 117	7 773	2 404	2 458	1 014	671	50
Triengen	7 200	2 278	9 478	5 674	1 717	—	—	—
Wangen-Lachen	8 618	3 193	11 811	5 744	1 852	—	—	—
Winterthur	988	5	993	—	8	2 198	835	32
Yverdon	6 584	626	7 210	3 563	856	—	—	—
Diverse	22 404	4 560	26 964	10 914	6 798	3 346	2 491	12
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 563	5 651	55
Total 1974	785 066	155 131	940 197	514 103	312 176	79 374	58 038	32
Total 1973	792 630	156 255	948 885	531 841	290 807	74 475	51 088	52
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr	—1,0	—0,7	—0,9	—3,3	+7,3	+6,6	+13,6	
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

¹ Starte und Landungen
² Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

¹ Décollages et atterrissages
² Sans équipage; sans élève-pilote

13. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre	1973	1974
1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des		
Privatpiloten — Pilotes privés	3	3
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels	40	39
Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten — Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments	5	5
IFR-Piloten — Pilotes de vol aux instruments	1	1
Linienpiloten — Pilotes de ligne	4	4
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère	4	5
Segelfliegern — Pilotes de planeur	39	39
Fallschirmspringern — Parachutistes	5	5
Ballonfahrern — Pilotes de ballon	6	7
Total	107	108
2. Flugpersonal — Personnel navigant		
Privatpiloten — Pilotes privés	4 684	4 749
Berufspiloten (beschränkter Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes) ..	330	321
Berufspiloten — Pilotes professionnels	590	611
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe	106	100
Linienpiloten — Pilotes de ligne	608	612
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)	332	338
Segelflieger — Pilotes de planeur	2 006	2 162
Navigatoren — Navigateurs	33	22
Bordfunker — Radiotélégraphistes navigants	—	—
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants	203	213
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	46	51
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels	79	81
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés	45	77
Fallschirmspringer — Parachutistes	628	626
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères	178	169
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur	2 632	2 557
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants	13	1
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves-pilotes de ballon	13	12
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère	8	9
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes	188	146
Total	12 722	12 857
3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I	158	175
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II	437	449
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes	94	90
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs	33	31
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I ..	221	231
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II ..	20	20
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne	92	105
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation	76	74
Total	1 131	1 175

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

14. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1973	1974
1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)		
Einschreibungen — Inscriptions	1 387	1 279
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1	237	251
Kurs 1 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 1	165	179
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2 a)	192	162
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2	124	114
2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes	40	70
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	28	35
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants	12	12
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	12	12

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

15. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge — Aéronefs immatriculés en Suisse
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre

	1971	1972	1973	1974
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			42	49
Balair	39	40	5	5
SATA	8	5	6	6
Transvalair	4	5	—	1
Übrige — Autres	—	—	—	—
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	2	3	2	2
	1	1	2	3
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial	259	279	335	297
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	745	740	755	838
Total Flugzeuge — Avions	1 058	1 073	1 147	1 201
3. Hubschrauber — Hélicoptères	33	38	43	47
4. Motorsegler — Motoplaneurs	14	15	17	25
5. Segelflugzeuge — Planeurs	447	480	511	549
6. Ballone — Ballons	24	24	28	30
7. Hänggleiter, Eintrag erst ab 1974 — Planeurs de pente, immatriculation dès 1974 seulement	—	—	—	446
Gesamttotal — Total général	1 576	1 630	1 747	2 298

16. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1973	1974	2. Hypotheken — Hypothèques	1973	1974
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	52		62	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	16	9	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	3	3
Streichungen — Radiations	6	7	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	1	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	62	64	Eintragungen — Inscriptions	19	14
davon — dont:			Löschungen — Radiations	8	9
Flugzeuge — Avions			Pfandsummen — Hypothèques:		
bis — jusqu'à			unter — de moins de		
2000 kg	14	14	Fr. 100 000	6	7
2001—5700 kg	7	9	100 000—1 Mio	24	25
5701—9000 kg	1	—	1—10 Mio	15	19
über — de plus de			10 Mio	7	8
9000 kg	20	19	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio	—	—
Hubschrauber — Hélicoptères	13	15	Hypothèque maximale en millions	18,7	34
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Hypothekensumme insgesamt in Mio	—	—
Segelflugzeuge — Planeurs	7	7	Montant total des hypothèques en millions	178,5	217,3
Freiballone — Ballons libres	—	—			

17. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge — Accidents d'aéronefs suisses

Luftfahrzeuge unter 9000 kg Aéronefs d'un poids inférieur à 9000 kg	Total Unfälle Total des accidents				Tödliche Unfälle Accidents mortels				Tote Morts		Zerstörte Luftfahrzeuge Avions détruits	
	Im gewerbsm. Luftverkehr Dans le trafic commercial		Im Privatflug- verkehr Dans l'aviation privée		Im gewerbsm. Luftverkehr Dans le trafic commercial		Im Privatflug- verkehr Dans l'aviation privée					
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974		
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	1	2	46	33	—	2	10	8	22	17	13	15
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	—	—	8	1	—	—	1	1	7	2	1	1
Drehflügler — Aéronefs à voilure tournante	3	3	5	3	1	1	—	1	1	4	3	2
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	1	—
Segelflugzeuge — Planeurs	—	—	13	8	—	—	1	—	1	—	7	5
Ballone — Ballons	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Hänggleiter — Planeurs de pente	—	—	—	5	—	—	—	3	—	3	—	5
Total	4	5	73	52	1	3	13	13	33	26	25	28

¹ Nicht inbegriffen sind 37 Bagatelunfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren.

Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1974 auf einen Gesamtbestand von 1775 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von 376 000 (ohne Hänggleiter).

Unfälle von Luftfahrzeugen über 9000 kg:

— Thulé 12. 4. HB-ICP (Caravelle) harte Landung mit Fahrwerkbruch

Ausserdem sind zu erwähnen:

— fünf Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz (3 deutsche, 1 französisches und 1 griechisches Flugzeug)

¹ Ne sont pas compris dans ce chiffre 37 accidents bagatelles qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire.

Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte, pour l'année 1974, à un effectif de 1775 aéronefs et à un nombre d'heures de vol de 376 000 (sans planeurs de pente).

Accidents d'aéronefs d'un poids supérieur à 9000 kg:

— Thulé 12. 4. HB-ICP (Caravelle) atterrissage brutal provoquant le bris du train d'atterrissage

Il faut mentionner en outre:

— cinq accidents survenus en Suisse à des aéronefs étrangers (3 avions allemands, 1 français et 1 grec)

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

Personenverkehr Abfliegende Passagiere Trafic de passagers Passagers partants	Zürich		Genève		Basel		Güterverkehr in Bruttotonnen In der Rangfolge der Ausfuhr 1974 Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1974	Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974		1973	1974	1973	1974
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe							1. Europa — Europe				
Frankreich — France	134 950	146 389	269 747	282 430	70 250	65 621	Grossbritannien — Grande-Bretagne	5 575,6	4 885,5	3 715,9	3 329,2
Paris	100 796	106 202	217 625	225 757	50 711	48 979	Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2 721,7	2 276,4	948,8	878,5
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	367 707	373 677	96 189	95 338	18 025	19 139	Frankreich — France	1 846,4	1 774,9	769,3	671,0
Düsseldorf	82 671	79 841	20 795	19 889	3 685	3 837	Spanien — Espagne	670,2	756,7	578,4	611,3
Frankfurt — Francfort	68 678	74 229	27 777	32 040	3 962	2 145	Niederlande — Pays-Bas	1 510,5	1 531,7	449,5	464,7
München — Munich	77 133	79 027	19 941	18 146	3 729	5 216	Belgien, Luxemburg — Belgique, Luxembourg	597,6	613,2	343,0	392,5
Grossbritannien — Grande-Bretagne	201 847	201 716	162 671	149 155	35 021	33 606	Schweden — Suède	486,2	412,2	395,0	340,2
London — Londres	175 512	176 055	150 322	138 347	30 005	29 464	Italien — Italie	592,8	542,6	386,1	333,7
Italien — Italie	131 132	131 142	86 016	82 356	14 997	15 101	Österreich — Autriche	255,3	334,6	234,4	259,8
Mailand — Milan	59 544	58 647	26 456	22 018	6 982	6 948	Portugal — Portugal	133,9	131,4	206,2	207,7
Rom — Rome	42 167	41 910	40 025	41 259	4 112	3 736	Griechenland — Grèce	99,7	77,5	250,8	192,9
Spanien — Espagne	120 530	110 282	114 499	106 810	11 717	11 254	Finnland — Finlande	87,8	63,4	157,8	149,6
Madrid	50 528	47 628	44 188	40 964	3 258	3 026	Norwegen — Norvège	34,9	45,4	179,2	147,2
Österreich — Autriche	120 636	121 095	14 678	13 453	5 881	6 019	Irland — Irlande	140,5	118,7	150,4	141,7
Wien — Vienne	92 084	93 427	13 283	12 025	5 282	5 310	Dänemark — Danemark	169,0	120,1	138,5	121,4
Niederlande — Pays-Bas	86 492	89 081	34 981	34 290	5 696	5 311	Jugoslawien — Yougoslavie	48,1	90,0	106,0	117,1
Belgien — Belgique	47 352	47 057	57 321	56 846	5 859	6 171	Ungarn — Hongrie	44,4	51,8	124,7	114,7
Griechenland — Grèce	53 277	40 935	28 941	24 855	3 410	2 998	Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	19,4	16,4	98,6	108,7
Dänemark — Danemark	35 748	40 833	15 567	14 918	2 864	2 891	Türkei — Turquie	191,7	243,0	82,8	87,2
Schweden — Suède	38 879	43 461	13 090	13 401	2 649	2 976	Rumänien — Roumanie	19,2	25,1	88,0	69,5
Jugoslawien — Yougoslavie	51 070	51 649	3 128	2 963	1 273	1 319	Bulgarien — Bulgarie	83,4	34,6	28,4	50,8
Türkei — Turquie	36 790	41 117	11 231	10 717	1 625	2 144	Sowjetunion — Union soviétique	451,6	247,2	43,0	48,0
Portugal — Portugal	28 051	26 619	16 216	14 664	2 013	2 094	Übrige Länder — Autres pays	81,6	53,8	169,6	214,0
Übrige Länder — Autres pays	121 482	131 244	28 642	32 403	6 310	9 022	Total	15 861,5	14 446,2	9 644,4	8 051,4
Total	1 575 943	1 596 297	952 917	934 599	187 590	185 666	2. Aussereuropäische Destinationen Destinations extra-européennes				
2. Aussereuropäische Destinationen Destinations extra-européennes							Nordamerika — Amérique du Nord	9 579,9	10 775,2	7 793,4	7 607,7
Nordamerika — Amérique du Nord	263 755	251 643	105 713	91 573	10 425	10 058	Vereinigte Staaten — Etats-Unis	8 306,0	9 351,0	6 603,0	6 401,7
Vereinigte Staaten — Etats-Unis	209 927	188 224	90 830	76 090	8 370	7 599	Kanada — Canada	1 003,0	1 316,7	999,8	987,9
Kanada — Canada	49 461	58 263	12 757	13 329	1 742	2 042	Mexiko — Mexique	270,9	107,4	190,6	218,1
Afrika — Afrique	83 039	97 513	79 205	91 564	7 059	8 724	Ferner Osten — Extrême-Orient	3 047,5	3 571,3	2 167,2	2 224,1
Ägypten — Egypte	10 367	14 260	7 442	12 739	235	618	Japan — Japon	1 194,8	998,7	933,2	955,4
Südafrika — Afrique du Sud	17 670	19 843	4 978	6 515	630	622	Australien — Australie	29,0	536,1	205,9	325,5
Tunesien — Tunisie	5 458	8 198	10 848	12 563	1 297	1 787	Indien — Inde	266,6	383,6	195,3	249,2
Algerien — Algérie	4 162	4 920	12 655	13 753	897	1 210	Hongkong — Hongkong	721,0	721,5	171,8	219,6
Marokko — Maroc	7 379	6 795	11 397	9 928	1 232	1 069	Afrika — Afrique	3 605,6	3 305,5	1 705,2	1 704,7
Mittlerer Osten — Moyen-Orient	79 745	91 269	35 394	39 153	3 440	4 016	Südafrika — Afrique du Sud	980,3	494,4	344,6	352,0
Israel — Israël	59 953	66 986	10 474	9 021	2 239	2 450	Algerien — Algérie	6,4	3,3	206,3	230,9
Iran — Iran	8 049	10 868	10 681	12 888	405	598	Nigeria — Nigéria	9,0	29,0	109,0	215,4
Libanon — Liban	5 456	6 215	8 016	10 049	378	521	Libyen — Libye	16,1	2,8	76,2	124,6
Ferner Osten — Extrême-Orient	50 187	53 647	42 100	40 910	2 294	3 111	Ägypten — Egypte	72,0	307,2	87,1	113,6
Japan — Japon	19 648	16 814	23 498	22 791	795	952	Mittlerer Osten — Moyen-Orient	2 528,5	2 566,6	1 496,2	1 619,1
Indien — Inde	8 610	9 941	6 976	5 224	383	393	Israel — Israël	1 652,8	1 755,9	492,3	668,5
Australien, Ozeanien — Australie, Océanie	8 229	7 610	2 757	3 172	486	780	Saudiarabien — Arabie saoudite	1,5	3,7	310,5	213,4
Südamerika — Amérique du Sud	34 194	37 614	16 920	16 517	1 672	2 478	Iran — Iran	383,5	371,1	175,9	192,4
Brasilien — Brésil	12 988	13 174	8 362	8 043	526	575	Libanon — Liban	157,9	113,1	143,6	163,3
Argentinien — Argentine	8 970	11 266	3 688	3 585	257	424	Arabische Emirate — Emirats arabes	207,1	237,3	181,2	133,3
Total	510 920	531 686	279 332	279 717	24 890	28 387	Südamerika — Amérique du Sud	2 651,8	2 043,4	1 310,3	1 453,6
Gesamttotal — Total général	2 086 863	2 127 983	1 232 249	1 214 316	212 480	214 053	Brasilien — Brésil	218,2	244,5	516,7	593,2
							Argentinien — Argentine	2 179,0	1 351,2	107,3	237,6
							Venezuela — Venezuela	13,0	94,4	252,3	214,2
							Total	21 413,3	22 317,0	14 472,3	14 609,2
							Gesamttotal — Total général	37 274,8	36 763,2	24 116,7	23 660,6

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

Abfliegende Passagiere Passagers partants	Zürich		Genève		Basel	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe						
Spanien — Espagne	87 815	92 662	45 001	38 336	29 491	25 869
Palma/Ibiza	45 724	56 906	25 788	23 382	24 093	22 497
Grossbritannien — Grande-Bretagne	75 894	59 313	35 166	38 159	62 120	22 816
London — Londres	71 044	56 586	34 323	37 825	47 967	20 987
Skandinavien — Scandinavie	16 169	12 104	16 178	21 282	2 766	2 179
Stockholm	3 907	2 725	10 558	11 303	265	992
Griechenland — Grèce	31 544	19 287	6 094	2 483	1 698	2 322
Athen — Athènes	19 167	10 034	3 895	1 879	1 697	2 322
Jugoslawien — Yougoslavie	21 645	20 559	1 516	272	632	—
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	19 181	18 472	2 491	1 605	1 560	196
Berlin	8 640	13 375	583	906	980	—
Frankreich — France	7 673	5 932	10 818	8 372	4 766	4 713
Italien — Italie	11 736	12 880	3 550	2 235	1 668	678
Türkei — Turquie	18 358	11 626	3 263	1 590	401	487
Portugal — Portugal	7 596	9 892	3 702	3 221	598	98
Übrige Länder — Autres pays	48 980	42 635	9 521	6 259	2 989	5 029
Total	346 591	305 362	137 300	123 814	108 689	64 387
2. Aussereurop. Destinationen Destinations extra-européennes						
Nordamerika — Amérique du Nord	34 047	34 943	26 316	12 133	1 964	1 459
Vereinigte Staaten — Etats-Unis	32 853	33 891	25 325	11 940	1 778	1 004
Afrika — Afrique	65 886	65 392	16 944	14 894	13 618	20 976
Tunesien — Tunisie	17 684	14 437	6 584	4 561	1 354	2 256
Kanarische Inseln — Iles Canaries	27 568	34 778	7 980	8 008	608	529
Marokko — Maroc	7 995	6 332	1 071	1 937	280	804
Ostafrika — Afrique orientale	7 258	5 215	368	77	11 284	17 006
Ferner Osten — Extrême-Orient	23 590	24 032	40	693	173	172
Thailand — Thaïlande	15 648	16 157	—	—	—	151
Sri Lanka — Sri Lanka	6 801	6 927	—	—	—	18
Südamerika — Amérique du Sud	6 319	7 186	20	117	48	251
Brasilien — Brésil	5 827	6 917	17	117	—	—
Mittlerer Osten — Moyen-Orient	2 148	1 362	382	652	22	8
Total	131 990	132 915	43 702	28 489	15 825	22 866
Gesamttotal — Total général	478 581	438 277	181 002	152 303	124 514	87 253

20. Nordatlantikverkehr 1973 — Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1973

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1972 Variation par rapport à 1972 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
1. Linienverkehr — Trafic de lignes				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers	37 000	36 944	73 944	+ 1,5
Frachtflüge — Vols de fret	5 641	5 955	11 596	+ 4,8
Total	42 641	42 899	85 540	+ 2,0
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe	782 543	781 188	1 563 731	+ 2,9
Economy-Klasse — Classe économique	7 909 706	7 890 982	15 800 688	+ 9,5
Total	8 692 249	8 672 170	17 364 419	+ 8,9
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe	266 042	271 449	537 491	+ 2,9
Economy-Klasse — Classe économique	4 638 693	4 852 840	9 491 533	+ 5,7
Total	4 904 735	5 124 289	10 029 024	+ 5,5
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe	34,0	34,7	34,4	—
Economy-Klasse — Classe économique	58,6	61,5	60,1	— 3,5 ¹
Total	56,4	59,1	57,8	— 1,8¹
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers	177 829	152 410	330 239	+11,7
Frachtflüge — Vols de fret	149 042	138 364	287 406	+11,7
Total	326 871	290 774	617 645	+11,7
2. Nichtlinienverkehr Trafic hors des lignes				
Anzahl Flüge — Nombre de vols	5 538	5 314	10 852	+23,0
Beförderte Passagiere — Passagers transportés	834 242	837 044	1 671 286	+25,7
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes	15 409	8 765	24 174	+44,6

¹ Prozentpunkte
Quelle: IATA-Statistik

¹ Variations dans le pourcentage
Source: Statistique de l'IATA

21. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr

21. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes

a) Festes Flugfernmeldenetz (AFTN)

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

Jahr Année	Zürich				Genève			
	Anzahl Übermittlungen			Zu- oder Abnahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre de transmissions			Augmentation ou diminution par rapport à l'année précédente %
	Eingang	Ausgang	Total		Entrée	Sortie	Total	
1964	929 200	1 640 700	2 569 900	+42,1	312 100	557 800	869 900	+11,7
1965	976 000	1 745 900	2 721 900	+ 5,9	335 800	668 900	1 004 700	+15,5
1966	1 048 450	1 905 200	2 953 650	+ 8,5	379 500	781 000	1 160 500	+15,5
1967	1 273 250	2 281 850	3 555 100	+20,4	399 950	838 800	1 238 750	+ 6,7
1968	1 207 850	2 117 900	3 325 750	- 6,5	427 250	818 850	1 246 100	+ 0,6
1969	1 299 100	2 240 200	3 539 300	+ 6,4	468 350	723 650	1 192 000	- 4,3
1970	1 378 250	2 300 400	3 678 650	+ 3,9	537 550	736 150	1 273 700	+ 6,8
1971	1 432 800	2 332 100	3 764 900	+ 2,3	557 800	720 000	1 277 800	+ 0,3
1972	1 535 600	2 392 800	3 928 400	+ 4,3	557 300	756 100	1 313 400	+ 2,8
1973	1 516 800	2 405 000	3 921 800	- 0,2	514 500	714 600	1 229 100	- 6,4
1974	1 479 000	2 162 700	3 641 700	- 7,1	504 000	671 500	1 175 500	- 4,4

b) Luftstrassenverkehr (Bezirksleitung/ACC)

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

Jahr Année	Zürich					Genève				
	Anzahl von kontrollierten Luftfahrzeugen		Übriger FIR Verkehr	Total	Zunahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre d'aéronefs contrôlés		Autre trafic dans la FIR	Total	Augmentation par rapport à l'année précédente %
	Von und nach Zürich	Transit				Au départ et à destination de Genève	Transit			
1964	71 800	40 060	3 480	115 340	9,5	35 980	57 210	4 260	97 450	12,6
1965	78 150	44 560	3 880	126 590	9,7	39 700	64 210	3 990	107 900	10,7
1966	88 200	50 800	5 250	144 250	13,9	46 740	72 970	6 530	126 240	17,0
1967	102 200	54 700	6 300	163 200	13,1	52 600	84 200	6 600	143 400	13,6
1968	109 000	61 200	5 900	176 100	7,9	56 000	89 200	5 200	150 400	4,9
1969	118 400	70 700	6 700	195 800	11,2	64 600	109 400	7 800	181 800	20,9
1970	127 500	83 300	7 000	217 800	11,2	72 100	123 000	9 500	204 600	12,4
1971	127 800	96 400	9 200	233 400	7,2	71 000	134 100	11 500	216 600	5,9
1972	126 400	99 100	9 500	235 000	0,7	73 200	154 300	12 400	239 900	10,8
1973	131 200	100 000	11 200	242 400	3,1	75 500	163 100	13 700	252 300	5,2
1974	132 900	101 900	11 900	246 700	1,8	75 200	166 100	13 800	255 100	1,1

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

Flughäfen — Aéroports	Nettoanteil Kanton 2 Part nette du canton	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil FIG 2 Part nette FIG	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil Swissair 2 Part nette de Swissair	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Beiträge Contribu- tions Winterthur Zürich	Bundeseigene Baukosten Frais de construction à la charge de la Confédération	Total Nettoanteile Kanton FIG, Swissair Parts nettes canton FIG, Swissair Kol. — Col. 1, 3, 5	Total Bundes- beitrag Subvention fédérale Kol. — Col. 2, 4, 6	Gesamtkosten Frais totaux Kol. — Col. 7, 8, 9, 10
	in Tausend Franken						en milliers de francs				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Zürich											
1. Baustufe — 1re étape de construction											
BB — AF 13.6.46; 29.9.49	51 559	20 629	13 884	6 484	602	—	8 300	4 479	66 045	27 113	105 937
Abrechnung — Décompte 25.10.65	53 766	20 684	15 460	6 517	3 424	—	8 300	4 399	72 650	27 201	112 550
2. Ausbaustufe — 2e étape d'agrandissement											
BB — AF 18.3.59	52 733	20 989	35 231	20 033	24 882	9 261	5 500	5 347	112 846	50 283	173 976
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	50 921	19 974	30 122	14 717	19 503	8 993	5 500	4 753	100 546	43 684	154 483
3. Ausbaustufe — 3e étape d'agrandissement											
BB — AF 13.10.65	7 209	2 946	57 597	17 398	10 542	2 791	—	—	75 348	23 135	98 483
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	6 766	2 816	54 636	19 755 ⁴	13 185	2 583	—	—	74 587	25 154	99 741
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 23.9.71	186 743	78 691	228 314	109 687	122 226	51 944	—	—	537 283	240 322	777 605
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	118 218	54 079	193 164	82 770	112 624	42 073	—	—	424 006	178 922	602 928
Total laut BB — Total selon AF	298 244	123 255	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	9 826	791 522	340 853	1 156 001
Total Ausgabenstand 1974 — Total dépenses fin 1974 ³	229 671	97 553	293 382	123 759	148 736	53 649	13 800	9 152	671 789	274 961	969 702
Genève											
1.—3. Ausbaustufe — 1re à 3e étapes d'agran- dissement											
BB — AF 21.6.45; 8.12.48 — BRB — ACF 26.10.54	25 663	11 140	—	—	—	—	—	423	25 663	11 140	37 226
Abrechnung — Décompte 30.6.56	25 076	10 899	—	—	—	—	—	460	25 076	10 899	36 435
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 30.9.57; 6.3.63	141 617	47 869	—	—	—	—	—	4 176	141 617	47 869	193 662
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	153 781	53 517 ⁵	—	—	—	—	—	3 330	153 781	53 517	210 628
5. Ausbaustufe — 5e étape d'agrandissement											
BB — AF 12.12.72	67 512	32 374	—	—	—	—	—	1 367	67 512	32 374	101 253
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	48 451	23 232	—	—	—	—	—	1 098	48 451	23 232	72 781
Total laut BB und BRB — Total selon AF et ACF	234 792	91 383	—	—	—	—	—	5 966	234 792	91 383	322 141
Total Ausgabenstand 1974 — Total dépenses fin 1974 ³	227 308	87 648	—	—	—	—	—	4 888	227 308	87 648	319 844
Basel											
1. Ausbaustufe — 1re étape d'agrandissement											
BB — AF 22.12.49; 1.10.63	62 141	25 051	—	—	—	—	—	—	62 141	25 051	87 192
Ausgabenbestand — Dépenses fin 1974 ³	84 115	29 756 ⁶	—	—	—	—	—	—	84 115	29 756	113 871
Gesamttotal laut BB — BRB											
Total général selon AF — ACF	595 177	239 689	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	15 792	1 088 455	457 287	1 575 334
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 ³	541 094	214 957	293 382	123 759	148 736	53 649	13 800	14 040	983 212	392 365	1 403 417

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

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

³ prov. Zahlen — montants provisoires

⁴ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 10. 1. 73

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

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

³ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 13. 1. 71

23. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1973

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

Trafic sur les aéroports européens en 1973

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) ...	342,8	26 093,8	501 265
2. Paris (Orly, Le Bourget)	260,0	16 567,8	322 353
3. Frankfurt	185,3	10 648,3	400 979
4. Roma (Ciampino, Fiumicino) ¹ ..	129,6	6 772,1	97 468
5. København	158,5	7 636,0	137 955
6. Madrid	104,3	7 365,2	92 906
7. Amsterdam	127,5	7 180,5	215 126
8. Palma	75,0	7 019,3	21 988
9. Zürich	100,3	5 853,2	113 925
10. Athenai	91,7	5 099,3	43 050
11. Berlin (Tempelhof, Tegel)	74,9	4 772,5	19 722
12. Milano (Linate, Malpensa)	90,6	4 711,7	96 718
13. Düsseldorf	76,2	4 477,7	32 585
14. Stockholm (Arlanda, Bromma) ..	90,8	4 162,2	46 736
15. München	70,5	4 023,7	28 304
16. Barcelona	59,5	3 900,2	46 415
17. Bruxelles	75,4	3 524,6	87 023
18. Genève	64,7	3 246,3	32 565
19. Luton	30,7	3 216,5	2 635
20. Hamburg	52,2	3 106,4	23 996
21. Oslo (Fornebu, Gardermoen)	59,9	2 867,6	21 524
22. Istanbul	53,9	2 865,6	17 345
23. Lisboa	44,0	2 712,1	36 054
24. Malaga	33,5	2 687,4	5 745
25. Manchester	48,8	2 574,2	42 475
26. Glasgow (Abbotsinch, Prestwick) ..	55,1	2 537,0	38 791
27. Helsinki	44,4	2 214,2	18 892
28. Dublin	35,1	2 122,5	45 849
29. Marseille	38,8	1 946,0	13 890
30. Nice	39,1	1 919,2	13 047
31. Stuttgart	35,3	1 893,6	25 691
32. Wien	42,2	1 873,0	25 372
33. Hannover	32,6	1 830,5	10 991
34. Praha	44,8	1 797,6	12 849
35. Köln	30,8	1 623,2	15 570
36. Warszawa	39,4	1 617,2	14 184
37. Jersey	59,9	1 439,4	14 076
38. Beograd	38,5	1 434,4	8 733
39. Berlin (Schönefeld)	14,7	1 346,8	8 700
40. Belfast	25,5	1 312,9	17 410

¹ Januar—September Janvier—septembre

24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1973

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

Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1973

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)	780,4	42 251,8	1 120 796
2. Chicago (O'Hare, Midway)	880,9	37 110,4	660 021
3. London (Heathrow, Gatwick) ...	342,8	26 093,8	501 265
4. Los Angeles	377,5	23 501,7	568 628
5. Atlanta	414,6	23 352,7	231 245
6. San Francisco	306,2	16 590,7	339 066
7. Paris (Orly, Le Bourget)	260,0	16 567,8	322 353
8. Tokyo	169,6	15 541,6	341 246
9. Dallas (Lovefield) ¹	323,5	6 668,4	70 106
10. Miami	249,1	12 822,2	326 526
11. Washington (Dulles, National) ..	268,4	12 651,3	71 761
12. Osaka	145,1	12 026,6	128 574
13. Boston	189,0	10 703,0	152 294
14. Frankfurt	185,3	10 648,3	400 979
15. Denver	212,5	10 377,0	91 901
16. Toronto	163,8	9 277,2	120 998
17. Honolulu	145,1	9 119,4	54 544
18. Roma (Ciampino, Fiumicino) ² ..	129,6	6 772,1	97 468
19. Detroit (Wayne County, City) ...	209,1	8 288,8	200 245
20. København	158,5	7 636,0	137 955
21. Philadelphia	176,8	7 457,9	123 649
22. Madrid	104,3	7 365,2	92 906
23. Amsterdam	127,5	7 180,5	215 126
24. Palma	75,0	7 019,3	21 988
25. Montreal	148,2	6 498,0	125 742
26. Houston (Hobby, Intercontinental)	141,6	6 014,3	73 973
27. Zürich	100,3	5 853,2	113 925
28. Cleveland	159,0	5 776,5	84 221
29. San Juan	69,5	5 527,6	91 990
30. Sydney	99,1	5 344,9	76 986
31. Las Vegas	103,8	5 219,5	7 890
32. Athenai	91,7	5 099,3	43 050
33. Tampa	103,9	4 848,6	28 071
34. Berlin (Tempelhof, Tegel)	74,9	4 772,5	19 722
35. Milano (Linate, Malpensa)	90,6	4 711,7	96 718
36. Mexico	73,7	4 618,3	58 124
37. Düsseldorf	76,2	4 477,7	32 585
38. New Orleans	116,2	4 413,5	41 285
39. San Diego	80,1	4 307,0	16 721
40. Stockholm (Arlanda, Bromma) ..	90,8	4 162,2	46 736

¹ Nur abfliegende Passagiere — Passagers embarqués seulement

² Januar—September Janvier—septembre

Quelle — Source: AEROPORT DE PARIS — Section études statistiques

Quelle — Source: AEROPORT DE PARIS — Section études statistiques

25. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1973
Trafic International de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1973

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

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Passagers-kilomètres			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres offertes	Auslastung der Tonnenkilometer Utilisation des tonnes-kilomètres %
			Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			in Tausend — en milliers			in Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	254 253	9 028 398	25 015 617	46 814 294	53,4	2 251 320	1 361 715	3 613 035	7 866 322	45,9
2. BOAC, British Overseas Airways Corp.	158 577	2 625 125	16 589 310	28 780 745	57,6	1 495 006	733 587	2 228 593	4 099 130	54,4
3. DLH, Deutsche Lufthansa AG	138 766	4 359 544	9 995 201	18 012 525	55,5	922 551	849 199	1 771 750	2 902 188	61,0
4. Japan Air Lines	98 204	2 353 775	11 168 891	18 643 390	59,9	1 043 233	704 812	1 748 045	2 932 440	59,6
5. Air France	136 044	5 804 988	12 333 414	21 320 453	57,8	1 109 876	509 440	1 619 316	2 766 787	58,5
6. TWA, Trans World Airlines	106 576	2 359 038	12 133 198	21 618 187	56,1	1 100 756	394 700	1 495 456	3 149 865	47,5
7. KLM, Royal Dutch Airlines	92 389	3 180 233	9 070 536	16 804 641	54,0	834 816	520 817	1 355 633	2 493 180	54,4
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	100 700	3 468 925	8 485 171	15 843 694	53,6	763 666	396 686	1 160 352	2 044 065	56,8
9. SAS, Scandinavian Airlines System	89 894	3 535 581	6 256 026	12 095 250	51,7	559 159	310 350	869 509	1 609 821	54,0
10. Qantas Airways	60 761	1 013 688	7 376 811	12 490 205	59,1	677 949	190 121	868 070	1 591 353	54,5
11. Air Canada	69 791	2 685 452	6 694 588	10 564 900	63,4	607 351	249 271	856 622	1 696 135	50,5
12. SWISSAIR	78 924	3 957 262	6 573 121	11 622 748	56,6	583 998	254 719	838 717	1 587 741	52,8
13. Iberia, Lineas Aereas de España	75 847	3 748 241	6 603 646	12 270 825	53,8	586 247	146 523	732 770	1 592 002	46,0
14. Flying Tiger Line	22 557	—	—	—	—	—	595 025	595 025	920 875	64,6
15. Sabena	46 147	1 561 484	3 709 627	6 587 503	56,3	333 860	247 608	581 468	888 682	65,4
16. BEA, British European Airways	86 322	6 498 206	5 150 343	8 986 283	57,3	448 707	84 641	531 348	999 014	53,2
17. Northwest (Orient) Airlines	30 904	906 509	3 415 019	7 682 528	44,4	309 819	214 609	524 428	1 271 323	41,2
18. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	46 472	496 854	3 109 989	5 118 275	60,8	284 685	233 245	517 930	886 734	58,4
19. Air India	22 732	516 324	3 018 049	5 317 754	56,8	277 568	160 842	438 410	740 443	59,2
20. EL AL, Israel Airlines	27 192	713 475	3 353 506	5 257 942	63,8	303 255	127 103	430 358	705 434	61,0
21. UTA, Union de Transports Aériens	26 902	386 854	2 172 568	3 852 371	56,4	195 531	194 306	389 837	693 918	56,2
22. TMA, Trans Mediterranean Airways	18 229	—	—	—	—	—	349 864	349 864	561 612	62,3
23. SAA, South African Airways	25 493	467 055	2 783 297	5 583 052	49,8	250 497	99 073	349 570	850 272	41,1
24. Olympic Airways	34 151	990 768	3 165 783	5 437 489	58,0	284 810	53 446	338 256	639 258	52,9
25. CP-Air, Canadian Pacific Airlines	29 935	598 576	2 966 909	4 809 280	61,7	269 946	65 823	335 769	636 514	52,8
26. Aerolíneas Argentinas	24 537	509 730	1 740 501	3 216 868	54,1	166 809	71 917	238 726	430 414	55,5
27. Aer Lingus — Irish International Airlines	19 649	1 334 942	1 724 371	2 599 791	66,3	151 388	86 718	238 106	366 605	64,9
28. Air New Zealand	21 361	538 891	1 931 151	3 052 437	63,3	185 670	50 254	235 924	418 038	56,4
29. Braniff International Airways	24 746	773 364	1 951 205	3 732 625	52,3	177 018	45 712	222 730	443 713	50,2
30. British Caledonian Airways	26 482	688 304	1 552 575	3 239 022	47,9	139 732	52 723	192 455	416 915	46,2
31. China Airlines	18 680	612 485	1 524 221	2 445 564	62,3	137 180	53 338	190 518	299 403	63,6
32. VIASA, Venezolana Internat. de Aviacion	18 066	389 862	1 191 770	2 742 464	43,5	115 539	74 329	189 868	426 177	44,6
33. Air Afrique	15 076	319 348	999 174	1 976 314	50,6	89 927	97 178	187 105	337 466	55,4
34. TAP, Transportes Aéreos Portugueses	21 420	684 040	1 653 561	3 136 554	52,7	148 820	37 184	186 004	416 840	44,6
35. American Airlines	22 914	596 551	1 718 039	3 431 339	50,1	154 437	26 614	181 051	457 192	39,6
36. Eastern Airlines	29 416	2 174 025	1 866 312	3 712 383	50,3	169 317	10 133	179 450	427 570	42,0
37. MEA, Middle East Airlines	21 921	818 986	1 419 207	2 816 080	50,4	130 088	45 016	175 104	360 901	48,5
38. PIA, Pakistan International Airlines	16 354	272 222	1 090 640	2 013 080	54,2	93 973	67 419	161 392	309 783	52,1
39. Philippine Airlines	15 257	230 978	1 144 782	2 262 922	50,6	104 679	40 009	144 688	277 168	52,2
40. Aeromexico	18 469	482 948	1 268 322	2 805 809	45,2	114 149	21 751	135 900	336 409	40,4
Total	2 192 110	71 683 031	193 916 451	348 697 586	55,0	17 571 332	9 827 820	27 399 152	51 849 682	53,0
Total von 98 IATA-Gesellschaften — Total des 98 compagnies IATA	2 524 000	84 027 000	214 366 000	388 462 000	55,2	19 400 000	10 289 000	29 689 000	56 667 000	52,4

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

Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1974
Statistique du trafic aérien suisse 1974