

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 56 (1964)

Heft: 7-8

Artikel: Mit Ueberschall dem Bankrott entgegen : ein Weg zur Sanierung des Weltluftverkehrs

Autor: Killer, Friedrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354141>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

daß wir uns aus personellen und finanziellen Erwägungen heraus hauptsächlich auf *eine* Hochschule beschränken sollten. Auf die Schaffung einer bundeseigenen Hochschule könnte hingegen verzichtet werden, da sich eine gesamtschweizerische Lösung auch mit einem großzügigen Ausbau des verwaltungswissenschaftlichen Zweiges der Hochschule St. Gallen erreichen ließe.

Markus Schelker, Basel

Mit Ueberschall dem Bankrott entgegen

Ein Weg zur Sanierung des Weltluftverkehrs

Im internationalen Luftverkehr wird ununterbrochen alles größer: die Maschinen, die Geschwindigkeit, die Zahl der Fluggäste – und das Defizit! In der Tat, der Weltluftverkehr ist ein Schulbeispiel dafür, daß unsere Gesellschaft mit den vielgerühmten Wundern des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts nicht fertig zu werden weiß, daß wir uns von den Maschinen beherrschen lassen, statt sie zu unseren Sklaven zu machen. Nur durch Riesensubventionen kann ein Betrieb aufrechterhalten werden, der immer noch von einer geheimnisvollen Aura des Abenteurers und des Ungewöhnlichen umgeben ist, obgleich er heute, mehr als ein halbes Jahrhundert und zwei Weltkriege nach den ersten Motorflügen der Gebrüder Wright längst beinahe so nüchtern und normal sein sollte wie der städtische Straßenverkehr. Bloß beinahe allerdings, weil sich das Wetter nicht regeln läßt, weil Schnee und Eis, Sturm und Nebel den Flugverkehr immer noch ernstlich gefährden und daher mit Einhaltung des Flugplans nie und auf keiner Linie der Welt mit absoluter Sicherheit zu rechnen ist.

Aber das Wetter ist durchaus nicht die einzige und bei weitem nicht die größte der Schwierigkeiten im interkontinentalen Luftverkehr. Eine der größten – vielleicht sogar die größte – aller dieser Schwierigkeiten geht auf das völkerrechtliche Souveränitätskonzept zurück, nach welchem jeder unabhängige Staat alleiniger Eigentümer des Luftraumes über seinem Gebiet ist. Zu den Folgen dieses Konzeptes gehört u. a., daß jeder Flug in diesem Luftraum eine Bewilligung zur Voraussetzung hat, daß so gut wie jeder Staat Einrichtung und Aufrechterhaltung einer nationalen Luftverkehrslinie als Demonstration seiner Souveränität – also aus Prestigegründen – für unerläßlich hält und daß sich jeder Staat für berechtigt erachtet, bei der Erstellung der Flugpreise mitzureden.

Diese letzte Vorstellung führte zur Gründung der «International Air Traffic Association» (Internationale Luftverkehrsvereinigung,

abgekürzt IATA), einem Preiskartell. Und die Höhe der Flugpreise richtet sich, wie dies bei allen derartigen Kartellen der Fall ist, nach den Kosten und Kalkulationen des am wenigsten leistungsfähigen Betriebes. Hier regulieren übrigens die Kartellbestimmungen nicht nur die Flugpreise, sondern ausnahmslos alle Leistungen der Luftverkehrsgesellschaften bis hinunter zu Dicke und Höchstgewicht der Schinkenscheibe auf dem belegten Brötchen des Fluggastes. Und die Einhaltung aller dieser oft recht komplizierten Bestimmungen ist leicht zu erzwingen, weil ja jeder Staat jedem Verstoß gegen sie durch Verbot von Ueberfliegen und Landung begegnen kann.

Flugzeuge werden nach Maß gemacht

Der Weltluftverkehr hat jedoch nicht nur mit völkerrechtlich bedingten, sondern auch mit anders gearteten Schwierigkeiten zu kämpfen. Da die Minimumflugpreise durch das Kartell vorgeschrieben sind, beschränkt sich der Konkurrenzkampf der verschiedenen Gesellschaften im wesentlichen auf das Gebiet der Technik. Alle gehen – mit Recht oder Unrecht – von der Ueberzeugung aus, daß die Fluggäste die Entscheidung darüber, wen sie auf einer gegebenen Route mit ihrer Kundschaft beehren sollen, von den Eigenschaften der jeweils verwendeten Flugzeugtypen abhängig machen; und daß sie unabänderlich jene Luftverkehrsgesellschaft wählen, die über das neueste, am elegantesten und glanzvollsten ausgestattete und vor allem schnellste Flugzeug verfügt. Ob es zugleich auch das sicherste sei, kann nicht nur er viel weniger beurteilen.

Nun sind aber die riesigen Verkehrsflugzeuge unserer Tage keine Massenprodukte und nicht ohne weiteres beim nächsten Händler erhältlich, sie werden vielmehr nach Maß gemacht. Lange, lange bevor nämlich der Zeichner den ersten Strich zu Papier bringt und der Mathematiker die erste Gleichung konzipiert, wird eine Spezifikation ausgearbeitet, die nichts anderes als eine Zusammenstellung der Anforderungen an das zu bauende Flugzeug ist. Sie enthält u. a. Angaben über die gewünschte Zahl der Sitzplätze, die erforderliche Reise- und Höchstgeschwindigkeit, Flughöhe, Reichweite, Start- und Landestrecke usw. Da sind Tausende von Kompromissen zu schließen, Tausende von komplizierten Berechnungen anzustellen, Tausende schwieriger Zeichnungen zu fertigen, weshalb von der ersten Formulierung der Ideen für die Neukonstruktion bis zum ersten Probeflugzeug meist fünf bis zehn Jahre vergehen.

Die Entwicklungskosten dieser Millionenobjekte gehen in die Millionen (nicht nach Schweizer Franken, sondern nach Dollars und englischen Pfunden gerechnet!) und können von keiner Flugzeugfabrik aus eigenen Mitteln aufgebracht werden. Des Kapitalsmangels wegen kann auch heutzutage keine Flugzeugfabrik der Welt

riskieren, zuerst die neue Maschine zu bauen und sich dann erst um Abnehmer umzusehen. Darum müssen Verkehrsflugzeuge neuer Bauart, schon wenn sie noch auf dem Papier stehen, Jahre vor dem ersten Probeflug, vom Reißbrett des Konstrukteurs weg fix bestellt und zum Teil vorausbezahlt werden, was für den Auftraggeber natürlich mit einem großen Risiko verbunden ist.

Verkehrsluftfahrt im Teufelskreis

Und wenn dieses Risiko auch dadurch ein wenig gemildert ist, daß so gut wie alle Verkehrsflugzeuge ursprünglich, etwas anders ausgestattet, als Militärflugzeuge verwendet und ausprobiert wurden und auch jetzt noch werden, so ist es doch immer noch groß genug. Das hat sich zum Beispiel im Falle des britischen Düsenflugzeugs des Typs «Comet» gezeigt, bei dem erst nach monatelangem praktischem Einsatz in der Verkehrsluftfahrt und nach einigen argen Unfällen, die den Tod aller Fluggäste und den Totalverlust der Maschinen zur Folge hatten, die Notwendigkeit konstruktiver Aenderungen erkannt wurde, durch die man der Gefahr einer Ermüdung gewisser Metallbestandteile vorbeugte!

Auf die um diese Zeit, in den Jahren 1956 bis 1958, erfolgte Umstellung des interkontinentalen Luftverkehrs auf Düsenflugzeuge ist — mindestens teilweise — die gegenwärtige Krise zurückzuführen, die vielleicht am besten charakterisiert werden könnte durch die Aussage: Es gibt zuviel Plätze für zu wenig Fluggäste! Mit anderen Worten: Die gegenwärtig verwendeten Düsenverkehrsflugzeuge sind zu groß.

Die Größe von Düsenflugzeugen ist jedoch eine Funktion der erstrebten Wirtschaftlichkeit. Der Treibstoffverbrauch von Düsenmotoren ist verhältnismäßig groß, und der daher in großen Mengen mitzuführende Treibstoff ist eine nicht zahlende Last. Soll aber eine halbwegs befriedigende Wirtschaftlichkeit im Betrieb so einer Maschine erzielt werden, muß die nicht zahlende Last in ein halbwegs günstiges Verhältnis zur zahlenden Last gebracht werden. Aus dieser Tatsache ergibt sich sozusagen von selbst eine gewisse Mindestgröße für Düsenflugzeuge. Da nun von den Einnahmen der Luftverkehrsgesellschaften auf die Beförderung von Post und Frachtgut weniger — in manchen Fällen sehr viel weniger — als 20 Prozent entfallen, spielt der Erlös aus dem Passagierverkehr die entscheidende Rolle.

Nach einer von dem Europarattrapporteur *Duynstee* zusammengestellten Tabelle stieg in den zehn Jahren von 1951 bis 1961 die Zahl der von europäischen Luftverkehrsgesellschaften beförderten Passagiere von rund 4 auf rund 18 Millionen, also auf das Viereinhalbfache, während sich die Gesamteinnahmen bloß vervierfachten. Aber die wirkliche Katastrophe besteht darin, daß sich — wie nach-

stehende Aufstellung zeigt – die Ausnützung der verfügbaren Flugplätze wesentlich verschlechterte!

Gesellschaft	Ausnützung der verfügbaren Sitzplätze in %	
	1951	1961
Air France	69	55
BOAC und BEA	66	51
Alitalia	68	54
KLM	63	50
Swissair	63	51

Und damit ist der Weltluftverkehr in einen Teufelskreis hineingeraten – denn: Wenn mehr Menschen fliegen sollen, muß das Fliegen billiger werden; es kann aber nur billiger werden, wenn mehr Menschen fliegen! Weshalb es denn auch unter den Fachleuten zwei ganz entgegengesetzte Standpunkte gibt. Nach dem einen ist dem Defizit der Luftverkehrsgesellschaften nur durch Erhöhung der Flugpreise abzuhelpfen, während es nach dem anderen nur durch eine beträchtliche Ermäßigung und die dadurch zu erzielende Steigerung der Zahl der Flugreisenden zu beseitigen wäre. Beide Gruppen aber scheinen die Tatsache zu übersehen, daß die Gesundung des Weltluftverkehrs nur durch eine Steigerung der Zahl der Fluggäste um nicht weniger als 10 bis 12 Millionen herbeigeführt werden könnte!

Millionenwerte wandern ins Alteisen

Zu dem eben gebrauchten Wort «Defizit» sei übrigens bemerkt, daß eine objektive Beurteilung der finanziellen Gebarung von Flugverkehrsgesellschaften ungemein schwierig, ja fast unmöglich ist, weil die Subventionierung der verstaatlichten, aber auch der privatwirtschaftlichen Unternehmungen die verschiedensten, auch durch einen Wirtschaftsdetektiv kaum zu entdeckenden Formen annehmen kann. So weist zum Beispiel die Deutsche Lufthansa für das Jahr 1961 weder Verlust noch Gewinn aus, was darauf zurückzuführen ist, daß die Gesellschaft von der Bundesrepublik in jedem Geschäftsjahr eine Subvention in Höhe ihres jeweiligen Verlustes – also ganz einfach die volle Defizitdeckung – erhält. Dagegen weisen die Alitalia für das gleiche Geschäftsjahr einen Gewinn von 3,7 Mio Dollar und die Swissair einen solchen von 100 000 Dollar aus, während die Verluste der britischen BOAC mit 45 Mio, die der holländischen KLM mit 24 Mio und die der skandinavischen SAS mit 17,5 Mio Dollar ausgewiesen werden.

Aus allen Geschäftsberichten aber gehen ziemlich eindeutig zwei Tatsachen hervor: Erstens daß die weitaus überwiegende Mehrheit aller Fluggäste der ersten oder Normalklasse (es gibt vielfach auch eine Spar- oder Touristenklasse!) aus Reisenden «auf Spesenkonto», das ist aus hohen politischen Mandataren und Staatsbeamten, aus In-

dustriearbarnen, Handelsherren und anderen Vertretern der Managerechicht, besteht. Und zweitens, daß trotz den höheren Preisen auch bei diesen Flügen entstehende Defizit vom Steuerzahler, in erster Linie also von dem vielbesagten «Kleinen Mann», gedeckt wird!

Da die Luftverkehrsgesellschaften, wie gesagt, von dem Axiom ausgehen, daß angesichts gleich hoher Flugpreise vor allem Schnelligkeit, und erst in zweiter Linie Komfort, Sicherheit und andere Erwägungen die Wahl des Passagiers bestimmen, fühlten sich alle Gesellschaften vor einigen Jahren gezwungen, die damals eben herauskommenden Düsenverkehrsflugzeuge in Dienst zu stellen. Und das bedeutete, daß durchaus gesunde, durchaus verwendbare Flugzeuge mit Kolbenmotoren oder Turbopropellertriebwerk, die noch eine weitere Lebenszeit von 10, 15 und 20 Jahren in sich hatten, zu Alteisen verschrottet wurden, daß Millionen sozusagen über Nacht abgeschrieben werden mußten, weil es auf der ganzen Welt nur sehr, sehr wenig Abnehmer für gebrauchte Verkehrsflugzeuge gibt.

Von der beinahe tödlichen Krankheit, die sich die Luftverkehrsgesellschaften der Welt durch dieses Vorgehen zuzogen, haben sie sich noch nicht erholt. Und schon sind die Regierungen der Groß- und Uebergroßmächte, die ja letzten Endes die wirklichen Entscheidungen treffen, im Begriff, den nächsten Schritt auf der abschüssigen Bahn zum Bankrott zu tun: Frankreich und Großbritannien arbeiten gemeinsam an dem Projekt eines Verkehrsflugzeugs, dem vorläufig der Name «Concorde» («Eintracht») gegeben wurde und das mehr als doppelte Schallgeschwindigkeit (2,2 Mach, wobei «Mach» die Einheit der Schallgeschwindigkeit ist) erreichen soll. Und in den USA wird an einer Maschine mit dreifacher Schallgeschwindigkeit gearbeitet. (Was in Sowjetrußland auf diesem Gebiet geschieht, ist unbekannt.)

Der Gott «Geschwindigkeit»

Alle Arbeiten an Ueberschallflugzeugen haben natürlich vor allem militärische Möglichkeiten im Auge, zumal da der Militärluftfahrt trotz den raschen Fortschritten in der Raketentechnik noch manche Verwendungs- und Arbeitsgebiete bleiben werden. Wie ja überhaupt die Entwicklung der Militär- und zivilen Verkehrsluftfahrt manche komplimentäre Züge aufweist, die sich keineswegs auf die sehr oft zu beobachtende Teilung der Entwicklungskosten eines neuen Flugzeugtyps beschränken: Jedes neue Navigationsgerät – und diese Geräte werden immer kostspieliger – wird zuerst in der Militärluftfahrt erprobt, und das gleiche gilt von den verschiedenen Geräten und Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit des Startes, des Fluges und der Landung auch bei Nacht und Nebel. Ja, fast jeder Verkehrspilot von heute wurde ursprünglich zum Militärlieger ausgebildet, wodurch die Verkehrsluftfahrt einen beträchtlichen Teil der nicht geringen Ausbildungskosten ihres Personals

erspart. (Was übrigens auch eine Art der versteckten und nicht leicht feststellbaren Subventionierung ist!)

Die Regierungen der Großstaaten meinen offenbar, bei ihren Bürgern und Wählern einen guten Eindruck durch den Hinweis darauf erwecken zu können, daß die für immer schnellere Militärflugzeuge aufgewendeten Entwicklungskosten auch der Verkehrsluftfahrt und ihren ebenfalls immer schnelleren Flugzeugen zugute kämen. Aber stimmt das, kommen sie ihr wirklich zugute, muß die Verkehrsluftfahrt wirklich immer schnellere und schnellere Maschinen haben? Nun, obwohl durchaus nicht alle Menschen den Gott «Geschwindigkeit» anbeten, ist diese Frage keineswegs mit einem eindeutigen Ja, aber auch nicht mit einem eindeutigen Nein zu beantworten, dazu sind die Dinge im Weltluftverkehr viel zu kompliziert.

Man könnte sich zum Beispiel vorstellen, daß sich die eine oder andere Luftverkehrsgesellschaft gelegentlich der Umstellung auf Düsenflugzeuge vor fünf, sechs Jahren gesagt hätte: Wir haben noch durchaus leistungsfähige, nicht allzu alte Maschinen mit Kolbenmotoren oder Turbopropellertriebwerk. Wir wollen diese Maschinen nicht verschrotten lassen, sondern sie weiter verwenden und werden keine Düsenflugzeuge kaufen. Und weil sie langsamer als diese sind, werden wir eben billiger sein als die anderen Gesellschaften mit ihren neuen Flugzeugen!

Flugzeuge, die die Sonne überholen

Es ist jedoch praktisch ganz und gar unmöglich, derartige Ueberlegungen in die Tat umzusetzen, das würde von der IATA verhindert werden. Kein einziges Kartellmitglied wäre bereit, sich der Konkurrenz eines anderen auszusetzen, das mit langsameren Flugzeugen und billigeren Flugpreisen operiert. Denn kein Mensch kann abschätzen, was da herauskäme: Es könnte ja doch Leute geben, die sich zwar kostspielige, schnelle Flugreisen nicht leisten können, jedoch sehr froh wären, in langsameren, weniger nickelglänzenden, weniger komfortablen Maschinen, selbst ohne Aperitif und Kaviarbrötchen vor dem Lunch und Champagner vor dem Dessert, aber dafür billig ihr Ziel zu erreichen.

Bei wirklich langen Flügen, zum Beispiel auf der stärkstbeflogenen und rentabelsten Route der Welt, der Ueberquerung des Atlantiks, spielt die Geschwindigkeit dennoch eine bedeutende Rolle. Käme es tatsächlich zu der für den Beginn der siebziger Jahre geplanten Einstellung der oben erwähnten englisch-französischen bzw. amerikanischen Ueberschallflugzeuge¹, dann würde die heutige

¹ Fachleute, insbesondere aber B. K. O. Lundberg, Generaldirektor des aeronautischen Forschungsinstituts in Schweden, haben viele und sehr gewichtige Bedenken gegen die Verwendung von Ueberschallflugzeugen in der Zivilluftfahrt. Eine vor kurzem im Londoner «Observer» zu diesem Thema erschienene Artikelserie war eine Weltsensation.

Flugzeit von etwa acht Stunden für die Strecke London–Neuyork auf ungefähr drei Stunden verringert werden. Der Fluggast könnte den Sonnenuntergang zuerst in England und dann ein zweites Mal in Amerika beobachten und müßte (oder könnte) zweimal Nachtmahl essen! (Letzteres klingt wie ein Witz, tatsächlich aber sind die infolge des überschnellen Ortswechsels jetzt sehr häufig entstehenden Magenverstimmungen bei Passagieren und Bemannung von Düsenflugzeugen bereits ein noch ungelöstes, psychosomatisches Problem geworden!)

Während jedoch die Fluggeschwindigkeit seit Beginn des zivilen Luftverkehrs, also seit Ende des Ersten Weltkriegs, von etwa 180 Stundenkilometern auf gegenwärtig rund 900 stieg (und den drei- bis vierfachen Wert bei Einsatz der Ueberschallflugzeuge erreichen würde), hat sich an der Beförderung der Fluggäste vom Stadtzentrum zum Lufthafen in diesen gleichen vier Jahrzehnten nichts geändert. Darauf ist es zurückzuführen, daß bei vielen Strecken die Fluggeschwindigkeit bloß eine untergeordnete Rolle spielt. Die Flugzeit London–Paris zum Beispiel wurde von den ungefähr 60 Minuten, die die vor Einstellung der Düsenmaschinen verwendeten Turbopropellerflugzeuge brauchten, auf etwa 50 Minuten herabgesetzt. Aber die Fahrten vom Flugzentrum in London bis zum Lufthafen und vom Pariser Flugfeld bis in die Stadt nehmen nach wie vor zusammengerechnet etwa drei Stunden – und bei starkem Straßenverkehr auch länger – in Anspruch. Und sollten innerhalb des nächsten Jahrzehnts wirklich Ueberschallflugzeuge in der Verkehrsluftfahrt eingesetzt werden, dann kann es sehr wohl zu dem geradezu absurden Zustand kommen, daß die Autofahrten an den Enden des Fluges London–Neuyork länger dauern als die Querung des Ozeans! Schon heute stellen zum Beispiel die modernen TEE-Züge in Mitteleuropa eine ernst zu nehmende Konkurrenz für Kurzstrecken, wie Schweiz–Paris, Brüssel, Frankfurt usw., dar.

Das Flugzeug als Massentransportmittel

Die Einrichtung einer wirklich leistungsfähigen Schnellverbindung zwischen Stadtzentrum und Flughafen wäre also kaum weniger wichtig als die Beschleunigung des eigentlichen Fluges. Und es ist absolut unverständlich, warum auf diesem Gebiet nichts geschieht, obwohl dies ununterbrochen von allen Interessenten am Luftverkehr gefordert wird.

Eine solche Schnellverbindung zwischen Stadtzentrum und Flughafen besteht bisher bloß in Brüssel. Aber selbst eine sehr schnelle Verbesserung der Zubringerdienste in allen wichtigen Luftknotenpunkten, so dringend nötig sie auch ist, könnte nur verhältnismäßig wenig zur Gesundung des todkranken Weltluftverkehrs beitragen. Für die unerläßliche, so schnell wie möglich zu beginnende Kur

gibt es wahrscheinlich kein Patentrezept. Aber die Erfahrungen einer IATA nicht angehörenden Gesellschaft, der isländischen Flugverkehrsunternehmung «Icelandic Airways», scheinen einen Hinweis auf einen denkbaren Weg zu geben.

Diese Gesellschaft hat sich die Tatsache zunutze gemacht, daß die USA mangels entsprechender Gesetze das Landen von Flugzeugen anderer Nationen wegen Nichteinhaltung von Kartellbestimmungen bis jetzt nicht verbieten können. Sie hat vor nicht ganz fünf Jahren einen Flugdienst Luxemburg-Reyjavik-Neuyork mit gut erhaltenen, von «Herrschaften abgelegten» Turbopropellerflugzeugen eingerichtet, berechnet Flugpreise, die einigermaßen unter den Kartellpreisen liegen, und ist stets auf Monate hinaus ausverkauft!

Es ist freilich fraglich, wie lange das noch so weitergehen kann, denn in den USA wurde eben ein Gesetzesentwurf eingebracht, der ein Landungsverbot in solchen Fällen ermöglichen wird. Immerhin darf auf Grund dieser Erfahrungen wohl angenommen werden, daß eine sichere und durchaus nicht zu unterschätzende Nachfrage nach billigen Flugplätzen besteht und daß es tatsächlich genug Menschen gibt, die sich angesichts der billigeren Flugpreise auch mit langsameren Flugzeugen abfinden würden.

Dies also scheint ein wirklich gangbarer Weg zur Sanierung des Weltluftverkehrs zu sein: Neben dem kostspieligen Schnelldienst müßte jede in der IATA zusammengeschlossenen Luftverkehrslinien der Welt einen zweiten, sehr billigen, wenn auch langsamen Flugdienst einrichten. Dieser zweite, langsamere Flugdienst könnte natürlich auch ein gemeinsames Unternehmen sein, an dessen Erträgnis alle Gesellschaften ihrer Investition entsprechend beteiligt wären. Eine derartige Poolgründung würde dazu führen, daß sich das Flugzeug von einem kostspieligen Beförderungsmittel für einige wenige Reisende auf Spesenkonto zu einem wirklichen Massenbeförderungsmittel entwickelt, dessen Betrieb nur geringen Aufwand erfordert. Man muß sich freilich ganz klar darüber sein, daß die tragfähige Massenbasis für den Weltluftverkehr nur dann geschaffen werden kann, wenn die Flugpreise nicht bloß um ein geringes niedriger als die heute üblichen sind, sondern höchstens einen kleinen Bruchteil davon betragen. Die technischen Möglichkeiten dazu sind vorhanden – man denke nur an die Schlitzflügel-Flugzeuge, die augenblicklich in verschiedenen Ausführungen in Großbritannien und in den USA ausprobiert werden. Die demokratischen Regierungen des Westens sollten, ja müßten den Willen zur Demokratisierung des Luftverkehrs aufbringen. Und wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg!

Friedrich Killer, London