

aeropers rundschau

I,1

9. Jahrgang

Nr. 92

Juni 1962

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt	6
Der Pilot	7
Grössenverhältnis von Airlines im Verhältnis zur Swissair	10
Zollfragen	11
Diverse Statistiken	13

Unfallbericht:

Fehlstart in New Haven, Connecticut, USA, 1. 3. 1958

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
Capt. R. Schilliger (abwesend)
Capt. K. Strickler (abwesend)
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215
Telefon: 84 76 61, intern 2337

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Herr W. Baltensperger, Pilot, wurde neu in die Aeropers aufgenommen; wir heissen ihn in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Kommissionsliste

Dieser Rundschau liegt die neue Vorstandszusammensetzung und Kommissionsliste bei. Ich danke allen Mitgliedern, welche sich zur Verfügung stellten. APB-Mitglieder wurden keine mehr bestimmt, da die entsprechenden Punkte von uns sowieso immer direkt vorgebracht werden und zudem eine andere Abwicklung des APB vorgesehen ist.

Ich bitte alle Mitglieder, die entsprechenden Kommissionen mit Material tatkräftig zu unterstützen.

Captain P. Robert

Am 25. Juni 1962 hat Capt. Robert mit SR 191 nach 27 jähriger Tätigkeit als Pilot im Luftverkehr seine erfolgreiche Fliegerlaufbahn beendet. Die Aeropers überreichte ihm anlässlich des von der Swissair organisierten Empfangs einen Blumenstrauss, und ich konnte ihm im Namen der Aeropers für seine Pionierleistung gratulieren. Wir wünschen Herrn Robert alles Gute für die Zukunft und wollen hoffen, dass wir weiterhin miteinander den Kontakt pflegen können.

Ein Brief der Direktion der Swissair

In der letzten Rundschau habe ich Ihnen unter Vertragsverhandlungen einige persönliche Ansichten mitgeteilt, zu denen ich prompt eine Antwort der Direktion erhalten habe.

Mit Einverständnis des Herrn Dr. Berchtold bringe ich Ihnen hier die Abschrift des entsprechenden Schreibens zur Kenntnis:

" Sehr geehrter Herr Sooder,

In der Mai-Nummer der Aeropers-Rundschau haben Sie einige persönliche Betrachtungen über die Vertragverhandlungen mit der Aeropers publiziert, die ich nicht unbeantwortet lassen möchte. Sie geben dabei der Geschäftsleitung einige Winke, wie eine gute Ausnützung der Besatzungen erreicht werden könne. Dass ein möglichst einheitlicher Flugzeugpark den Einsatz der Besatzungen erleichtert, ist eine Binsenwahrheit, die natürlich auch uns bekannt ist. Auch Sie dürften indessen wissen, dass die Beschaffung von Flugzeugen eine vielgestaltige und recht schwierige Angelegenheit ist, bei der wir Einheitlichkeit anstreben, aber auch vor allem kommerzielle und finanzielle Aspekte berücksichtigen müssen.

Die Erstellung der Flugpläne ist eine der schwierigsten Aufgaben, die unsere Geschäftsleitung zu lösen hat, und sie beschäftigt uns denn auch sehr intensiv. Wenn Sie aber bei Ihren Mitgliedern den Eindruck erwecken, dass wir es in der Hand hätten, die Flugpläne nach den Bedürfnissen der Besatzungen und gut ausgenützter Rotationen zu erstellen, dann vereinfachen Sie das Problem in einer unzulässigen Weise und leisten der Swissair keinen Dienst.

Der dritte Ihrer Ratschläge richtet an die Geschäftsleitung den Vorwurf, dass sie von der Hand in den Mund lebe, statt vor auszuplanen. Sie dürften indessen genau wissen, dass wir auf eine gründliche Vorausplanung grösstes Gewicht legen und diese auch mit aller Sorgfalt durchzuführen bestrebt sind. Nun kommt es aber immer wieder vor, dass die besten Pläne durch Einflüsse und Entwicklungen durchkreuzt werden, auf die wir keinen Einfluss haben. Dass gerade die Entwicklung der letzten Zeit durch solche Faktoren bestimmt war, die uns auf allen Gebieten grösste Schwierigkeiten brachten, dürfte eine notorische Tatsache sein. Sie leisten deshalb dem Unternehmen zwischen der Geschäftsleitung und den Mitgliedern Ihrer Vereinigung keinen Dienst, wenn Sie den Eindruck erwecken, als ob die Leitung der Swissair einfach " von der Hand in den Mund " lebe.

Ueber die Vertragsverhandlungen selbst möchte ich mich hier im einzelnen nicht äussern. Sie irren sich jedoch, wenn Sie glauben, dass es der Direktion einfach darauf ankomme, in jeder Situation willkürlich handeln zu können, wie es ihr gerade passt. Es gibt aber Dinge, die mit der pflichtgemässen Verantwortlichkeit der Leitung so untrennbar verbunden sind, dass man den letzten Entscheid hierüber keiner betriebsfremden Instanz überlassen könnte, die für das Unternehmen keine Verantwortung trägt. Dass Sie sich gegen Willkür schützen möchten, ist an sich verständlich, und wir sind denn auch bestrebt, Ihnen in dieser Hinsicht alle vertretbaren Garantien zu bieten. Die Frage ist dabei nur, ob nicht das, was Sie (vielleicht bezeichnenderweise) als " sogenannte Willkür " bezeichnen, in Wirklichkeit nicht pflichtgemässe Ermessungsentscheide sind, die von der Verantwortung für das Unternehmen nicht getrennt werden können.

In diesem Sinne sind wir durchaus bereit, mit Ihnen über eine für beide Teile tragbare Lösung weiterhin zu verhandeln. Der letzte mir vorgelegte Entwurf über die Behandlung von Qualifikations- und Disziplinarangelegenheiten erschien mir indessen nicht annehmbar, und wir können Fragen von so grundsätzlicher Tragweite nicht übers Knie brechen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
sig. Dr. W. Berchtold "

Vertragsverhandlungen

Ich möchte Sie hier nochmals eingehend orientieren, dass die laufenden Vertragsverhandlungen, welche im Jahre 1961 gestartet wurden, gemäss Arbeitsvertrag, Art. 41, Absatz 3, vorgenommen wurden, wobei wir wie die Swissair die Ihnen bekannten Punkte zu bereinigen haben. Eine materielle Verbesserung auf dem Salärsektor wurde von uns wegen der wirtschaftlichen Lage unserer Gesellschaft zu dieser Zeit nicht ins Auge gefasst.

Die vielen Bemerkungen, dass auf dem Salärsektor nun auch etwas geschehen müsse, sind uns bestens bekannt. Wir haben aber einer sicher guten Einsicht folgend ein persönliches Opfer gebracht, wenn wir auf eine uns schon nur aufgrund des steigenden Lebenskostenindex ohne Zweifel zustehende Erhöhung der Saläre verzichtet haben. Eine schon gemolkene Kuh kann man mit einem gewissen Apparat einfach nicht weiter melken, denn statt Milch Blut zu melken ist selbst für den Bauer nicht interessant, da die Kuh sonst Schaden leidet und eingehen kann.

Der Vorstand hat beschlossen, dass die nötigen Untersuchungen auf dem Salär-Sektor, nämlich die Bestimmung des Mittels der europäischen Gesellschaften, dieses Jahr neu vorzunehmen ist und per 1. 1. 1963 entsprechende Erhöhungen verlangt werden sollen. Alle diejenigen, welche aber nicht so lange warten können, möchte ich bitten, einen besser salariereten Posten, die ja in der heutigen Konjunktur massenweise vorhanden sind, anzunehmen. Vielleicht nach dem Motto: " Der Mensch lebt nur vom Geld allein " oder " man hat nie genug davon ".

Vorstand und Präsident

Verschiedentlich wird von Seiten der Swissair immer wieder festgestellt, dass der Vorstand nicht im Sinne der Mehrheit der Mitglieder vorgeht. Es wird sogar festgestellt, dass der Vorstand für eine vorhandene Vertrauenskrise verantwortlich sei und eine Machtprobe mit der Direktion anstreben möchte. Von Seiten unserer Mitglieder aber hört man das Gegenteil, da ist von einem Teekränzchen die Rede.

Um diesen zwei Seiten das Wasser abzugraben, habe ich beschlossen, in Zukunft vermehrte Umfragen durchzuführen, um mit meiner vorhandenen Energie haushälterisch umzugehen.

Eine erste Umfrage dieser Art werden Sie nächsten erhalten. Ich bitte Sie, diese in Ihrem Sinne zu beantworten und erwarte eine 98 prozentige Stimmbeteiligung.

Chefpiloten, Fluglehrer und Checkpiloten

Immer wiederkehrende Bemerkungen über obige Funktionäre, die uns zu Ohren kommen, veranlassen mich, dieses Problem erneut aufzugreifen. In der Rundschau wurde ebenfalls schon verschiedentlich darüber geschrieben. (Nr. 66, 90,91)

Mich beschäftigt dieses Problem sehr stark, denn für einen Piloten ist eine solche zusätzliche Belastung, wenn er sie täglich mit sich herumschleppt und sich nicht davon lösen kann, nicht erträglich. Wenn dieses Problem nicht anders gelöst werden kann, scheue ich mich nicht, eines Tages von der Aeropers eine Abstimmung durchzuführen, wobei dann das Kader von den Untergebenen über verschiedene Punkte inkl. Charakter beurteilt werden soll.

Vorerst habe ich diese Aktion aufgeschoben, denn ich hoffe, dass es sich noch anders lösen lässt und zwar wie folgt:

Ich erwarte, dass alle Mitglieder, welche etwelche Bemerkungen in dieser Angelegenheit anzubringen haben, d.h. welche Anstände hatten oder welche nicht korrekt behandelt wurden, mir schriftlich oder mündlich davon Mitteilung machen. Das von mir gesammelte Material werde ich dann persönlich an entsprechender Stelle der Swissair vorbringen, ohne dass dabei die Quelle genannt werden muss.

Ich hoffe nun, dass ich in den Besitz dieser Unterlagen komme. Alle diejenigen aber, welche den Mut nicht aufbringen, für eine Verbesserung des Arbeitsklimas etwas zu unternehmen, denen kann keine Aktion der Aeropers etwas helfen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT.....

Vereinbarung über das einzuschlagende Verfahren bei Flugunfällen

Anlässlich der Vertragsverhandlungen haben wir der Swissair mitgeteilt, dass wir gern eine derartige Vereinbarung abschließen möchten. Der Vorstand prüft z.Zt. diese Materie und holt bei ausländischen Piloten-Vereinigungen die entsprechenden Abmachungen ein.

Unfall von Capt. Vuille

Bekanntlich hatte vor einiger Zeit Capt. Vuille einen schweren Autounfall. Capt. Vuille ist jetzt aus dem Spital entlassen, wird aber noch einige Zeit zu seiner vollständigen Genesung benötigen. Wir wünschen ihm alle weiterhin gute Besserung.

Aufenthaltsraum der Besatzungen in Genf

Wir haben seinerzeit die Swissair auf den "verlotterten" Zustand des Aufenthaltsraumes für Besatzungen in Genf aufmerksam gemacht und haben nun kürzlich folgenden Brief erhalten:

" Sehr geehrter Herr Präsident,

Mit Ihrem Schreiben vom 27.2.1962 haben Sie uns auf den nicht gerade gepflegten Zustand des Crewraums in Genf aufmerksam gemacht. Die Vertretung Genf hat uns nun kürzlich folgendes mitgeteilt:

" A dater de ce jour, le " crew room " se présente sous un aspect frais et agréable, les installations du matériel ont été améliorées et rationalisées. Après un transfert provisoire dans un autre local, nos équipages disposent maintenant d'une salle agréable et bien agencée, bien que demeurant de dimensions modestes, ce que nous ne pouvons hélas pas modifier dans l'état actuel des choses. "

Damit sind die von Ihnen beanstandeten Misstände behoben und wir hoffen, dass sich die Besatzungen in diesem Crewraum wieder wohlfühlen werden.

Mit freundlichen Grüßen
sig. A. Gehriger "

Inserenten Rundschau

Bekanntlich beabsichtigen wir ja die Rundschau gelegentlich drucken zu lassen, wobei die anfallenden Mehrkosten, wenn möglich sogar die gesamte Drucklegung, durch Inserenten bezahlt werden sollen. Ursprünglich war vorgesehen, eine Vereinbarung mit nur einem einzigen Inserenten zu treffen, doch haben sich die entsprechenden Verhandlungen zerschlagen.

Wir sehen uns deshalb gezwungen, verschiedene Inserenten zu suchen. Die Redaktions-Kommission bittet alle diejenigen unter Ihnen, die in Ihrem Bekanntenkreis allfällige potentielle Inserenten für unsere Zeitung haben, sich raschmöglichst mit dem Sekretariat in Verbindung zu setzen. Besten Dank zum voraus.

Deplacement Genf

Der Vorstand hat in enger Zusammenarbeit mit der Deplacement-Kommission beschlossen, bei der Swissair eine Deplacement-erhöhung in Genf zu verlangen. Die Deplacement-Kommission dankt an dieser Stelle allen Mitgliedern, welche ihr Belege zukommen liessen.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

DER PILOT

Eine überflüssige, unwahre, unliebe Erzählung im Stile Courthsmahler, die nicht unbeantwortet entgegengenommen werden darf. Doch lesen wir vorerst:

Der Pilot

Die Türe schwang ohne Unterlass. Passagiere, Reporter, Flugpersonal, Zuschauer und Kinder traten durch sie in die lichte, weite Halle des Flughafens. Auch eine ältere, schwarz gekleidete Frau schritt durch den gläsernen Engpass. Mit plötzlicher Heftigkeit geriet sie in eine andere Welt.

" Attention, please! Message for passengers by BOAC to Rome, Brazzaville, Johannesburg..." tönte eine wohlklingende Stimme aus dem Lautsprecher.

Verwirrt tastete die Frau nach ihrem Hut. Erst gestern hatte sie ihn gekauft - wegen ihres Sohnes. Sass er richtig? Zögernd folgte sie dem Strom der Menschen nach vorn, vorbei an Damen mit Pelzmänteln, asiatischen Gesichtern, hochgewachsenen Männern, bis zu den hohen Fenstern, die den Blick auf den Parkplatz der Flugzeuge freigaben. Aber sie erhaschte nur Bruchstücke von Wagen, Flügeln, Motoren und Menschen.

"Achtung, bitte! Abflug des Swissairkurses 505 nach Kairo, Karachi, Bombay, Bangkok, Hongkong und Tokio!

" Mein Gott, bald wird Stefan kommen " dachte sie. Sie trippelte zurück, und das längliche Paket, das sie in der rechten Hand hielt, schwang wie ein Glöckchen hin und her.

" Bitte, können Sie mir sagen, ob die Swissair-Maschine aus Kopenhagen schon eingetroffen ist?" fragte sie einen Uniformierten. Der Mann zuckte bedauernd die Achseln. " Je ne vous comprend pas, Madame. " Abersein dicker Daumen wies zu einem Schalter.

Mit kleinen, hastigen Schritten bahnte sie sich den Weg durch die Menschenmenge zur durchbrochenen Glaswand. Sie konnte kaum warten, bis der Schalterbeamte die zwei Personen vor ihr abgefertigt hatte.

" Sie wünschen? "

Dieser Mann mit der Brille schien ihr Vertrauen gewonnen zu haben. " Wissen Sie, mein Sohn ist Pilot", sagte sie, und legte das Päckchen auf den Tisch. " Er soll um diese Zeit mit der Maschine landen. Er kommt direkt aus Kopenhagen. Wo kann ich ihn treffen?"

Der Beamte schaute kaum auf. " Am besten, Sie warten dort" antwortete er einsilbig. Er nestelte in einem Fach seiner Schublade, zog einen Papierblock hervor und begann zu schreiben.

" Er hat nämlich heute Geburtstag" fuhr die Frau fort, " drum bin ich extra von St. Gallen hierhergereist. "

" So."

" Man hat mir gesagt, er werde um 16 Uhr 25 ankommen. "

" Dann müssen Sie sich beeilen. Ich befürchte, die Maschine ist schon vor 10 Minuten angesagt worden. "

" Aber es ist doch noch nicht halb fünf." " Sie ist eben früher angekommen. Rückenwind." Derweil er dies murmelte, schrieb er ununterbrochen.

" Was sagten Sie?"

" Rückenwind." - Er blickte auf, weil hinter der Frau jemand stand.

" Womit kann ich Ihnen dienen?" wandte er sich an den Fremden. Die alte Frau fühlte sich abgeschoben und entfernte sich. Bald hatte sie herausgefunden, an welcher Türe die Uniformierten ein- und ausgingen. Geduldig wartete sie dort.

" Landung des TWA-Flugzeuges aus Neuyork", sagte eine Stimme neben ihr, aber es war nicht die junge, hübsche Frau, die das gesprochen hatte, sondern die Ansagerin im Lautsprecher.

Jedesmal, wenn sich die Türe öffnete, hob sie mit leichter Bewegung ihre Rechte mit dem länglichen Paket, aber ihr Sohn war es nicht, andere Männer und Frauen in schmucken Uniformen gingen ein und aus. Sie würde Stefan schon von weitem erkennen, obgleich sie ihn schon lange nicht mehr gesehen hatte. Seit er als Verkehrspilot auf der Strecke flog, fand er sich fast nie mehr bei ihr ein. Sie konnte es begreifen, dass er sich in ihrer erbärmlichen Zweizimmerwohnung nicht wohl fühlte. Trotzdem hätte sie gewünscht, er würde sie nicht ganz vergessen. Doch heute, an seinem 26. Geburtstag, wollte sie ihn mit seinem Lieblingsgebäck, einem Birnweggen, überraschen. Sie hatte ihn selbst gebacken und sorgfältig in feines Papier gewickelt.

Da- plötzlich erschien er. Die goldbestickte Mütze sass keck auf seinem Kopf. An den Ärmeln seiner blauen Uniform funkelten breite Tressen. Er blickte um sich, beinahe geblendet vom vollen Licht der weiten Halle. Er schlängelte sich durch die Leute ihr entgegen, machte noch ein paar Schritte und blieb wie angewurzelt stehen.

Ein Leuchten glitt über die zerfurchten Züge der alten Frau.

" Stefan, mein Stefan ", murmelte sie. Sie streckte ihm das Paket mit dem Seidenband entgegen - doch die junge Frau mit der Perlenkette neben ihr, war ihr zuvorgekommen. Sie eilte auf den Piloten zu, umarmte und küsste ihn.

Die alte Frau hörte, was sie sich sagten, so nahe stand sie bei ihnen.

Stefans unruhiger Blick kehrte zu seiner Mutter zurück, die er schon vorhin erkannt hatte. Mit einem plötzlichen Entschluss ergriff er den Arm seiner Begleiterin und sagte: " Komm, gehen wir gleich!"

Langsam sank die erhobene Hand der alten, schwarzgekleideten Frau. Das Päcklein baumelte wie eine welke Blume.

Bald sah sie das Paar nicht mehr, denn die Tränen schoben einen Vorhang zwischen sie und ihren davoneilenden Sohn.

E.W.

Nun lieber Pilot, diese traurige Begebenheit ist nicht meiner Phantasie entsprungen noch nehme ich an, dass Du sie verschuldet hast. Aber sie ist erschienen in der angesehenen evangelischen Monatszeitschrift " Leben und Glauben " vom 2. Juni 1962. Der Stefan könnte also ich sein, oder Du, diesmal sicher kein Ausländer, weil jene ja die Birnweggen gar nicht gerne haben.

Was mich an der Geschichte bedrückt: Haben wir in der Swissair auf einem so kleinen Flecken wie dem Schauplatz unserer Tragödie so viele herzlose, unanständige Menschen beisammen: Den Uniformierten, den Mann mit der Brille, den Schaltenbeamten, den Beamten, den Piloten, die junge hübsche Frau, die Frau mit der Perlenkette?

Alle sind der Mutter von Stefan mit der erbärmlichen Zweizimmerwohnung und des Sohnes Lieblingsgebäck am Arm unfreundlich, lieblos, abweisend, unhöflich ja feindlich gesinnt.

Ich kann und will es nicht glauben, dass dem so ist, sonst müsste ich mit dem Autor einig gehen und dann wäre diese Kritik eben keine.

Wenn ich zurück denke, wie meine 76 jährige Mutter mich letztes Jahr am Flugplatz abholte, so hat die Geschichte einige Parallelen: Auch sie war beeindruckt von der Vielfalt der Flughafenatmosphäre, auch sie hat am Schalter nachgefragt, wann ihr Sohn aus New York ankommen werde, auch sie hat in jedem Gesicht, das an ihr vorbei ging und zu einem Uniformierten gehörte, jenes ihres Sohnes zu erkennen geglaubt, auch sie hat ihn dann kommen gesehen und - dann haben sie sich begrüsst, wie es sich zwischen Mutter und Sohn geziemt, währenddem die junge Frau dabei stand und sich mitfreute. Solche Begrüßungen kann man im Flughafen täglich sehen, und ich möchte behaupten, dass jeder SWISSAIR Angestellte und im Besonderen das fliegende Personal und im Speziellen die Piloten, ihren Eltern kein solches Nicht-Wiederssehen-Wollen bereiten, wie es unser Pilot in " Leben und Glauben " hat tun müssen. Deshalb ist diese Geschichte frei erfunden, unerschön uns gegenüber, unglaublich unwahr und eine Entgegnung wert.

Damit könnte man es eigentlich bewenden lassen, doch der Erzähler dieser Geschichte, E.W., ist uns allen bestens bekannt. Wir kennen ihn vielleicht näher, wenn wir seine Fliegerbücher gelesen haben, seine schriftstellerische Tätigkeit in Jugendschriften kennen, und nicht zuletzt durch das Gemeinschaftswerklein zur Werbung unseres Nachwuchses von Swissair und Abt. für Flugwesen " Ich werde Pilot ", wo er als Mitarbeiter zeichnet.

Die Tatsache nun, dass es sich beim Verfasser von " Der Pilot " um die gleiche Persönlichkeit handelt, die im Werben um die Jugend als Nachwuchs für unser Ziel: Pilot! grosse Verdienste hat, brachte mich in Harnisch.

Wieso muss es sich bei Stefan um einen Swissair-Piloten handeln? Hätte es sich bei einem militärischen Hunter-Piloten noch schlechter gemacht? Ist Stefan gar nur ein Volkspilot und keine militärische Aquisition? Was könnte man aus " schmucken Uniform, goldbestickter Mütze,.. an den Aermeln seiner Uniform funkelten breite Tressen, " ableiten? Sind vielleicht Neid und Wunschtraum die Eltern dieser Begebenheit?

Je länger ich zu ergründen versuche, was der Verfasser mit dieser Story zu erreichen versucht, denn das will man doch, wenn man etwas schreibt, desto unergründlicher erscheint mir der Grund. Vielleicht hat die gemeinsame Piloten-Nachwuchs-Werbekommission die Antwort bereit, was meint der Aeropers-Vertreter dazu? Bis ich eines Besseren belehrt werde, behalte ich meine eigene Meinung: Wenn innerhalb dieser Kommission die Ehrfurcht vor dem andern gleich schlecht gedeiht, wie jene von Stefan gegenüber seiner Mutter gedieh, so schäme ich mich für den schweizerischen Flieger-Nachwuchs!

Eine überflüssige, unwahre, unliebsame Erzählung.....

Hü

GRÖSSENVERHÄLTNIS VON AIRLINES IM VERHÄLTNIS ZUR SWISSAIR IM JAHRE 1961

Aufgrund von Angaben über angebotene Passagier-Sitz-Kilometer im Jahre 1961 (Aviation Week, April 30., 1962) ergibt sich nachfolgendes Grössenverhältnis der führenden Airlines. Da uns das Verkehrsvolumen der Swissair am besten bekannt ist, habe ich das Verhältnis relativ zur Grösse SWISSAIR=1 festgelegt.

1.	United	7,65		
2.	American	5,94		
3.	Pan Am	5,77		
4.	TWA	5,69		
5.	Eastern	5,51		
6.	Air France	3,21	1.	in Europa
7.	BOAC	3,12	2.	" "
8.	TCA	2,33		
9.	Delta	2,25		
10.	KLM	2,07	3.	" "
11.	SAS	1,65	4.	" "
12.	Northwest	1,58		
13.	BEA	1,44	5.	" "
14.	Alitalia	1,29	6.	" "
15.	Braniff	1,28		
16.	Lufthansa	1,22	7.	" "
17.	Swissair	1,00	8.	" "
18.	Sabena	0,997	9.	" "
19.	Qantas	0,81		
20.	Canadian Pacific	0,70		

Bei dieser Zusammenstellung fällt auf, dass die United bei den amerikanischen Airlines mit Vorsprung allein an der Spitze steht. Das ist der Fall, seit die Capital Airlines in der United aufgegangen sind. Weitere " Mergers " sind im Gange zwischen American und Eastern Airlines, und falls diese Fusion zustande kommen sollte, sollen bereits gestartete Fusionsverhandlungen zwischen Pan Am und TWA weitergeführt werden.

H.R.C.

ZOLLFRAGEN

1. Spirituosenhandel

Das Zirkular von Herrn Gehriger über die Einfuhr von Spirituosen und der darin abgedruckte Brief der Oberzolldirektion hat begreiflicherweise viel Staub aufgewirbelt. In meinem Brief, den ich in der Folge der Oberzolldirektion gesandt habe, stand u.a. folgendes:

"... Wenn wir die annähernd 6000 Flaschen (5479 Verzollungen à üblicherweise 1 Flasche) auf die Gesamtheit der Besatzungsmitglieder von ca. 1000 verteilen, so ergibt sich durchschnittlich pro Besatzungsmitglied die Einfuhr von 1 Flasche pro 2 Monate. In der Annahme, dass nur etwa 50% der Besatzungen Spirituosen einführen, was ungefähr der Wirklichkeit entsprechen dürfte, ergibt sich 1 Flasche monatlich pro Besatzungsmitglied. Aufgrund dieser Ueberlegungen müssen wir die Behauptung, dass ein grosser Teil der Einfuhren für Drittpersonen bestimmt sei, und die Besatzungsmitglieder die eingeräumten Vergünstigungen zu Unrecht beanspruchen, zurückweisen....."

Eine Kopie dieses Briefes wurde mit entsprechendem Kommentar auch der Swissair zugesandt.

Im übrigen vermute ich, dass die Oberzolldirektion auf Druck des Spirituosenhändlerverbandes zu ihrem Schreiben veranlasst wurde.

2. Einsprachefrist bei falschen Zollltarifen

Gemäss einer Bestimmung der Zollverordnung ist die Einsprachefrist auf 60 Tage beschränkt. Massgebend ist das auf der Zollquittung durch die Kassenmaschine aufgedruckte Datum.

Ich bitte Sie deshalb, bei Reklamationen sofort nach Erhalt der Zollquittung an mich zu gelangen, da ich sonst nach Ablauf dieser Frist nichts mehr unternehmen kann.

3. Sherry Hering

Sherry Hering ist zollfrei. (Alkoholgehalt 24%). Bei gleichzeitiger Verzollung von zwei und mehr Flaschen jedoch wird die 2te und folgende Flasche zum Likörtarif (der mit dem für hochgradige Alkoholgetränke wie Whisky, Gin etc. identisch ist) verzollt, da dieser von 20%-75% gilt.

4. Berechnung der Wust

Wie schon früher bekanntgegeben, wird die Wust auf die nächsten Fr. 5.- des Warenwertes abgerundet. Wenn z.B. für eine Ware ein Wert von Fr. 44.95 angegeben wird, so werden zur Berechnung der Wust nur Fr. 40.- eingesetzt.

In diesem Sinne

K. Schmidli

" Miss Olsen, when I dictated this newsletter to you I spoke of Head Office as ' the Nerve Centre ' - what the devil d'you mean by printing it as ' the Nervous Centre ' ?

Wait a minute, though - come to think of it.... "

* *

Die Leistungen der Fluggesellschaften im Jahre 1961

118 Fluggesellschaften beförderten im Jahre 1961 mehr als 98 Millionen Passagiere und leisteten damit 68,6 Bio Passagiermeilen. Sie flogen 6,2 Millionen Flugstunden und beschäftigten 407.608 Angestellte.

Auszug aus der Airline Statistik 1961

Airline	Pax	Pass.Meilen (Bio)	Lade-Flug Faktor Std.	Anzahl Angest. Flz.	Anzahl Angest.	Pass. pro Angst.	Pass.Meilen pro.Angst. Flz.	Angst.pro Flz.		
Aer Lingus	746365	0,179384	65	35919	22	2720	274	5950	124	
Air France	3593000	3,180000	58	--	144	22500	159	141333	156	
Alitalia	1528175	1,158774	54,3	83287	45	6409	238	180804	142	
American	8094000	6,057681	61,4	381603	182	23688	343	256000	130	
BEA	4355442	1,538888	62,5	182803	106	14251	306	107985	134	
BOAC	852941	2,654272	57,5	163655	74	20574	295	121416	295	
Eastern	9025055	4,757086	52,1	485271	215	17564	514	270843	82	
ELAL	164499	0,384416	57,9	19899	8	2044	80	188070	255	
Iberia	1117981	0,494638	57,5	67563	43	4444	252	111305	103	
KLM	1398000	2,005000	53,6	178400	72	18065	77	110988	251	
<u>DLH</u>	1553368	1,158109	55	115000	37	<u>11981</u>	130	96662	324	= 80 km Def
Pan Am	3794680	6,191743	59,3	267788	109	22886	166	270547	210	
Sabena	806409	0,846482	48	102586	89	9286	87	91354	104	
SAS	1964797	1,363682	49,7	123210	48	12360	159	110330	258	
Swissair	1460463	0,857255	51,3	76171	34	<u>7458</u>	196	114944	219	= 5 km Def
TWA	5521223	5,243246	55,1	314303	130	19616	281	267294	151	

NORDATLANTIK STATISTIK 1961

Airline	Anzahl Flüge	Sitzangebot	Beförder- te Passa- giere	Sitz- auslas- tung	Fracht Ton.	Post Ton.
Air France	2515	318901	158739	49,8	5170,4	609,0
Air India	356	46274	14949	32,3	369,3	50,0
Alitalia	1487	168942	86738	51,3	3272,9	432,8
BOAC	3272	395706	188626	47,7	4602,1	1248,2
Lufthansa	2032	219724	123224	56,1	5498,0	1050,3
El Al	610	73332	42797	58,4	910,0	80,8
Iberia	342	35146	10725	30,5	240,5	59,5
Irish	619	75341	44787	59,4	472,9	54,1
KLM	2456	221643	112536	50,8	8999,6	336,3
Pan Am	7323	759005	403602	53,2	11606,9	7874,9
Quantas	203	18656	9542	51,1	102,1	3,0
Sabena	1190	149897	61988	41,4	2647,1	244,0
SAS	1875	239550	115031	48,0	3099,2	517,9
Swissair	3589	412072	207630	50,4	5480,4	4763,9
TWA	3589	412072	207630		1191241	
Total	30281	3286294	1654306	50,3	64395,5	21052,7

Prozentuale Verteilung der USA-Europa Passagiere 1961

Pan Am	24,4 %
TWA	12,6 %
BOAC	11,4 %
Air France	9,6 %
Lufthansa	7,4 %
SAS	6,9 %
KLM	6,8 %
Alitalia	5,2 %
Swissair	4,4 %
Sabena	3,7 %
Irish	2,7 %
El Al	2,6 %
Air India	0,9 %
Iberia	0,6 %
Quantas	0,6 %

AUSZUG AUS DEN OPERATIONSKOSTEN 1961 VERSCHIEDENER FLUGGESELLSCHAFTEN
UND DEN ENTSPRECHENDEN FLUGZEUGTYPEN (Nur USA Verkehr / Kosten in Cents p.Meile)

Airline	707			720			CV-880			DC-8		
	AAL	CAL	TWA	AAL	EAL	UAL	DAL	NEA	TWA	DAL	EAL	UAL
Flugstunden	66236	22342	49331	52739	8565	46038	21674	16329	37397	16846	28458	99064
Auslastung	60,6	46,0	52,5	76,5	52,4	64,6	60,0	50,6	65,5	68,9	56,8	60,2
Anzahl Passagiere p.Meile	72,4	52,9	63,5	69,5	55,6	67,6	49,6	49,1	57,8	82,4	66,4	69,9
Anzahl Sitze per Meile	119,3	115	121,3	103,7	105,9	105,6	82,6	96,8	88,2	119,5	116,9	116,2
Kosten per Sitz-Meile	1,56¢	1,37¢	1,64¢	1,75¢	1,34¢	1,87¢	2,36¢	2,38¢	2,29¢	2,01¢	1,75¢	1,59¢
Kosten per Pass.-Meile	2,56¢	2,98¢	3,13¢	2,61¢	2,55¢	2,93¢	3,94¢	4,68¢	3,50¢	2,92¢	3,09¢	2,65¢
Ø Flugstrecke/ St.l.	1587	954	1711	1099	-	622	682	797	707	850	837	1047
Ø Geschw. Airborne MPH	486,2	473,6	457,7	475,9	457,4	439,6	468,2	447,8	475,5	438,4	455,7	461,2
Verbrauch in Std. in Gal.	2217	2267	2275	2158	2217	2245	2154	2021	2250	2368	2501	2414

Kostendurchschnitt der einzelnen Flugzeugtypen

(Nur USA Verkehr)

Typ	Anzahl Fluggesell- schaften	Kosten per Sitz-Meile in cents	Kosten per Pass.-Meile in cents
707	6	1,676	3,065
720	7	1,685	3,112
880	3	2,343	4,040
DC-8	5	1,728	3,07
Electra	6	2,338	4,251
Viscount	3	2,543	4,700

A.S.

* * *

ROMANTISCHE FRAUEN - SACHLICHE MÄNNER

Eine romantische Hostess sieht durchs Metropolitan-Cockpitfenster einen wunderschönen Abendstern, ganz genau in Flugrichtung.

" Are we going to fly right up to that beautiful star?" meint sie mit Herzklopfen und erwartungsvoll. Darauf der australische Copilot: " Ah, I believe it would be rather cold up there, don't you think so? "

Dann der Schweizer Captain: " Und usserdäm hetted mir glaub-i nöd gnueg Moscht.....".

(Aus " Punkt " Nr. 3, Juni 1962)

1958 Fehlstart in American Convair 240
1.3. New Haven. Connecticut Airlines N 94313

Aus dem Untersuchungsbericht des CAB (USA)

Hergang:

Drei Besatzungsmitglieder führten mit fünf Passagieren den flugplanmässigen Kurs Boston - New Haven - Bridgeport - New York durch. Nach einem " Fünfminuten-Stop " in New Haven war man im Begriff wieder zu starten. Das Flugzeug war bereits einige hundert Meter gerollt, als das Fahrwerk eingezogen wurde, die Maschine auf dem Bauch ausrutschte und ca. 300 m vor Pistenende zum Stillstand kam. Um den linken Motor und linken Aussenflügel brach Feuer aus und verursachte beträchtliche Beschädigungen. Zwei Passagiere erlitten leichte Verletzungen.

Untersuchung:

Der Co-Pilot führte den Start aus während der Captain auf dem linken Sitz die Aufgaben des " assisting pilot " übernahm. Die errechnete Geschwindigkeit des Flugzeuges im Moment der Bodenberührung durch die Propeller war ungefähr 93 Kts., d.h. 7 Kts. unter V_1 .

Alle Startbedingungen hinsichtlich Gewicht, Ladeverteilung, Piste usw. waren mehr als erfüllt. Es wurde festgestellt, dass zu einem Startabbruch keine Veranlassung bestand. Hingegen zeigte es sich, dass das Fahrwerk-Sicherungs-Solenoid dauernd unter Strom war, was normalerweise bei ausgefahrenem Fahrwerk und unter dem Gewicht des Flugzeuges am Boden nicht der Fall ist. Dadurch wurde die Funktion des Sicherungs-Solenoids illusorisch. Die Abdeckung des linken Fahrwerkschalters, der das Solenoid steuert, war entfernt, und man entdeckte, dass die Schalterschafthaltung fehlte. Dadurch konnte der Schalterschaft ein wenig aus seiner Normalstellung bewegt werden, was zur Folge hatte, dass die Schalterkontakte geschlossen blieben und somit das Solenoid auch am Boden unter Strom blieb. Weder dem Captain noch dem Co-Piloten war dieser gefährliche Zustand bekannt.

Der Captain sagte aus, dass er vor V_1 Feuerausbruch festgestellt habe, die Feuerwarnung gehört und gesehen habe und sich deshalb entschloss, das Flugzeug auf die schnellste Art zum Stehen zu bringen (to scuttle the aircraft).

Der CAB konnte diese Aussage aus wenigstens drei Gründen nicht akzeptieren:

1.) Der Captain war seit mehr als zwei Jahren PIC auf CV-240 und wies 4660 Flugstunden auf diesem Flugzeugtyp auf, wovon 1320 als Captain. Offensichtlich war ihm trotz dieser grossen Erfahrung die genaue Funktion des Fahrwerkeinziehsystems nicht bekannt, da ja unter normalen Bedingungen das Fahrwerk nicht eingezogen werden kann, solange das Flugzeuggewicht auf dem Fahrwerk lastet.

2.) Mehrere Zeugen bestätigten die Untersuchungsergebnisse, dass vor dem Einziehen des Fahrwerks kein Feuer vorhanden war.

3.) Ein normaler Startabbruch, im Moment als das Fahrwerk eingezogen worden war, wäre vollauf im Rahmen des Möglichen gewesen. Mehr als genug Piste stand noch zur Verfügung.

Der CAB kam zum Schluss, dass der Captain - anstatt absichtlich, wie er aussagte, - unabsichtlich das Fahrwerk zu früh eingezogen hatte, was hätte verhindert werden können, wenn nicht durch falsche Pilotentechnik die Hand zu früh an den Fahrwerkhebel gelegt worden wäre.

Die Gesellschaft bestrafte den Captain, indem sie ihm während sechs Monaten nicht als PIC fliegen liess.

Wahrscheinliche Ursache:

Unzweckmässiges Handeln des Captain resultierte in unbeabsichtigtem Einfahren des Fahrwerks vor V_1 , ermöglicht durch einen defekten Fahrwerk-Sicherungsschalter.

Ungenügende Inspektion durch die Gesellschaft trug dazu bei.

* * *

