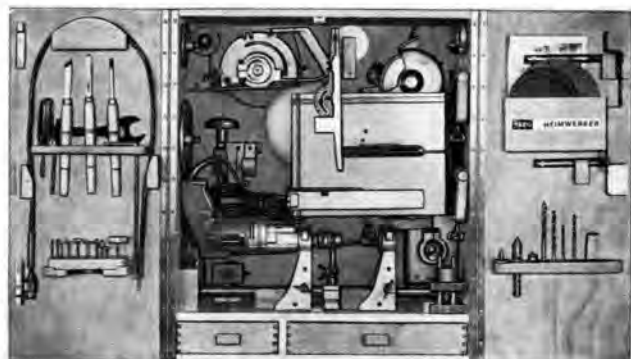




1954 → 2014

aeropers rundschau

November 1966



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen Holz-
kasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



H. BIERI-LÜTHY
Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



Uhren - Bijouterie
Zürich 1 ☞ Tel. 051/ 27 28 04

*Herren- und Damenuhren Marke VULCAIN
Grossuhren
Bijouterie*

Grosse Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften

aeropers rundschau 143

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt

| | Seite |
|---|-------|
| Liebe Rundschauler | 3 |
| Was uns beschäftigt | 4 |
| Le Coin des Romands | 6 |
| Zollfragen | 7 |
| Die amerikanischen Investmentgesellschaften (3. Teil) | 9 |
| Meine Amerikareise (4. Teil) | 12 |
| Ein Rekordjahr 1965 | 16 |

Redaktion:

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei Emil J. Haas
Forchstrasse 280, 8008 Zürich
Telefon 051 53 53 70



Cliché- *Sulzer*

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik 1954 → 2014
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051 / 270 370





Liebe Rundschauler

Vor etlichen Wochen haben mir einige Kollegen gesagt, dass die Rundschau an und für sich recht gut sei, jedoch viel zu «brav». Man sollte doch dies und das deutlicher schreiben, etwas angriffiger. Dass ich diese potentiellen Mitarbeiter der Rundschau aufgefordert habe, mitzumachen, versteht sich von selbst. Das Resultat? Glücklicherweise können wir die Rundschau noch «brav» weiterführen. Glücklicherweise nicht, weil keine Beiträge eingegangen sind, sondern desto trotz. Die Pointe ist selbst herauszufinden!

Nachdenklich stimmt mich immer ein wenig, wenn ich das Gefühl habe, dass man als Leitartikler herhalten muss, die Unzufriedenheit von andern an den Mann zu bringen. Die Rundschau steht nach wie vor jedem zur persönlichen Meinungsäusserung offen; auch wenn das Unterschreiben manchmal etwelche Überwindung erfordert. Nachdenklich macht mich auch, wenn ich von Leuten, welche kürzlich ihre Bekanntschaft mit dem neuesten Flugzeug unserer Flotte gemacht haben, hören muss, dass sie diesen

«Einführungskampf» mit gelegentlichem direktem Sprung auf den DC-8 entlöhnt sehen möchten.

Die Sucht nach Erfolg ist zu einem – ich möchte fast sagen – rücksichts- und zügellosen Rennen ausgeartet, bei dem einige Preise gewinnen wollen, die sie sich schon «bescheiden» selbst zugesprochen haben.

Wenn wir ein Haus bauen, beginnen wir mit dem Fundament und nicht mit dem Dach – Erfolge aber möchten im Handumdrehen erreicht werden.

Und in diesen Gedanken vergessen wir nur zu leicht die Gegenwart. Unzufrieden, ja verdrossen leben wir vielfach hin und murren, dass unsere Vorwärtsentwicklung nicht rascher vor sich geht.

Ueberzeugt bin ich jedoch absolut, dass jedermann Anerkennung braucht. Denn alle Eigenschaften können durch tote Gleichgültigkeit der Umgebung zugrunde gerichtet werden.

Glauben Sie nicht auch?

Mit freundlichen Grüssen
K. Strickler

Was uns beschäftigt

1. Kommentar Einsatzliste Oktober 1966

1. PILOTEN

1.1. Bestand

Am 1. 10. 1966 betrug der Bestand:

| | |
|----------------------|----------------|
| 313 Schweizer | = 71,14 % |
| 127 Ausländer | = 28,86 % |
| <u>440 Total</u> | <u>= 100 %</u> |
| Budgetierter Bestand | 445 |
| Effektiver Bestand | 440 |
| Unterbstand | - 5 |

1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine
Austritte: Pil. Calainho per 16. 9. 66
(Corrigendum: Irrtümlicherweise wurde in der Oktober-Rundschau Herr Daniele unter den Neu-Eintritten vermerkt; dieser hat aber die Swissair am 18. 8. 1966 verlassen.)

1.3. Ausbildung

| | |
|--------|--|
| DC-8 | Keine |
| CV-990 | 1 PiC-Anwärter im Upgrading |
| SE-210 | Keine |
| DC-9 | Es befinden sich 16 PiC-Anwärter im Upgrading und 6 Copi-Anwärter in Ausbildung. Seit 22. 9. 66 läuft der UK III/66 mit 6 PiC/ 6 Copi. |
| CV-440 | Die Klasse I/65 mit 16 Piloten fliegt als SC auf der Strecke. |

Am 1. 10. 1966 befanden sich total 5 Piloten in unproduktivem Einsatz.

1.4. DC-9-Einführung

Die Ablieferungsdaten der Flugzeuge Nrn. 3 und 4 haben weitere Veränderungen erfahren.

Der Beginn des Flight Trainings von UK III/66 wird vom 9. 11. auf den 17. 11. verschoben.

Der Theoriebeginn von UK IV/66 wurde inoffiziell auf Anfang Dezember, derjenige von UK I/67, d. h. DC-9 Nr. 5, auf Mitte Februar 1967 gelegt. Die geplanten kommerziellen Einführungsdaten für die nächsten Flugzeuge wurden wie folgt bekanntgegeben:

| | |
|------------|------------------|
| DC-9 Nr. 3 | 2. Dezember 1966 |
| DC-9 Nr. 4 | 11. Februar 1967 |
| DC-9 Nr. 5 | 1. Mai 1967 |

2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Navigatoren. Im Laufe des Monats Oktober beginnt die Selektion für Pilotenanwärter, an welcher ca. 12 Navigatoren teilnehmen werden.

Wie Sie oben lesen können, treten gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Einführungsprogramm der DC-9 weitere Verzögerungen ein. Dafür sind verschiedene Gründe verantwortlich; so lesen wir unter anderem:

A large number of otherwise complete jet airliners have been parked for weeks at Boeing and Douglas runways, awaiting delivery of engineers from Pratt & Whitney. Jackson R. McGowan, aircraft division vice president at Douglas, said that deliveries of all company planes are running late because of the engine delivery delays and "things are going to get worse before they get better". Pratt & Whitney announced several measures to step up production, but acknowledged that output had not increased sufficiently to match customer requirements. The engine builder blamed the delays on increases in commercial airline engine orders, increased emergency military orders related to Vietnam, late deliveries of subcontracted parts, manpower shortages, and necessary shop rearrangements now underway.

2. Krankenkasse

Es sind uns nun endlich sämtliche Unterlagen zugegangen, die wir für den angekündigten umfassenden Leistungsvergleich benötigen. Dieser dürfte bei Erscheinen dieser Rundschau bereits in Ihrem Besitz sein, ebenso ein erklärender Begleitkommentar sowie der Fragebogen. Wir haben diese Unterlagen absichtlich auf eine breitere Basis gestellt, damit auch wirklich jeder eine seinen Bedürfnissen gerecht werdende Versicherung wählen kann. Es ist klar, dass aus der Wahl auch eine Qual werden kann, weshalb wir Ihnen eine ganz spezielle Lösung zur Annahme empfehlen, die uns auf Grund der in der Aeropers heute herrschenden Verhältnisse am zweckmässigsten erscheint. Es ist aber auch klar, dass nur **eine** Lösung für alle gemeinsam verwirklicht werden kann, weil nur so Gewähr für einen umfassenden und preisgünstigen Versicherungsschutz,

kulante Regulierung und rationelle Arbeitsweise geboten werden kann. Wir bitten Sie daher **dringend**, die zugestellten Unterlagen eingehend zu studieren und Ihre Stellungnahme **umgehend** mittels beigelegten Fragebogens dem Aeropers-Sekretariat mitzuteilen. Die Frage der Krankenversicherung soll endgültig Ende dieses Jahres abgeschlossen werden.

In diesem Zusammenhang teile ich Ihnen noch mit, dass im Laufe der nächsten Wochen **Orientierungsabende** über diese Frage stattfinden werden, bei welcher Gelegenheit ein Arzt Ihnen Rede und Antwort stehen wird. Für das Datum dieser Orientierungsabende verweise ich auf die speziellen Einladungen.

3. Verbesserte AHV-Renten

Der Vollzug der durch die Bundesversammlung am 6. Oktober beschlossenen Erhöhung der AHV- und IV-Renten um 10 Prozent ist – ein Referendum dürfte kaum ergriffen werden – von den Ausgleichskassen ungesäumt in Angriff genommen worden, damit die Rentenbezüger im Januar 1967 erstmals in den Genuss der verbesserten Leistungen kommen. Die neuen Monatsansätze für Vollrenten betragen für die einfachen Altersrenten 138 (bisher 125) bis 394 (267) Franken, die Ehepaar-Altersrenten 220 (200) bis 470 (427) Franken, die Witwenrenten 110 (100) bis 236 (214) Franken, die einfache Waisenrente, Zusatzrente für die Ehefrau und Kinderrente 55 (50) bis 118 (107) Franken, die Vollwaisenrente und Doppelkinderrente 83 (75) bis 176 (160) Franken. Die verbesserten Leistungen gehen an rund 900 000 Bezüger; jeder sechste bis siebente Schweizer erhält somit eine AHV- oder IV-Rente.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. R. Schmid

Le Coin des Romands

Le 9 octobre 1966, le 7^e Comptoir de Martigny a fermé ses portes. Il aura été marqué par la présence de Swissair qui fut l'hôte du pavillon d'honneur.

Il est heureux de constater que les efforts conjugués de Swissair et d'Aéropers en vue de recruter, sur une large échelle, de nouvelles forces pour le personnel navigant, commencent à porter leurs fruits. L'exposition qu'abritait le pavillon d'honneur fut en effet consacré toute entière à «la Jeunesse et l'Aviation», Jeunesse et Aviation! Deux mots unis par un lien solide. Tout d'abord parce qu'ils évoquent la jeunesse de l'aviation, mais aussi et surtout parce que l'aviation offre

de nombreuses et intéressantes possibilités d'avenir à ceux et celles qui se sentent attirés par la merveilleuse aventure que constituent les carrières au sein du personnel navigant. Par des conférences et des films un vaste tableau de l'aviation commerciale et des professions qui s'y rattachent a pu ainsi être brossé.

Nous dirons pour terminer que cette heureuse initiative a pu être réalisée grâce à l'infatigable et toujours jeune **René Pellaud** qui, avec son équipe de pilotes, stewards et hôtesses valaisans, s'est dévoué sans compter à l'enseigne de «Jeunesse et Aviation». Nous les en remercions vivement. RS

Zollfragen

1. Die seit einiger Zeit neu eingeführten Formulare für die Zolldeklaration haben uns eine wesentliche Arbeitserleichterung gebracht. Trotzdem entsteht manchmal Mehrarbeit, weil gewisse Leute das Gefühl haben, die von uns erhobene Gebühr von Fr. —.20 gelte nur für die andern, und damit kurzerhand den schon eingesetzten Betrag auf dem Einzahlungsschein abändern. Wir bitten Sie, dies zu unterlassen, andernfalls wir zu entsprechenden Massnahmen gezwungen sind.

Unter das gleiche Kapitel gehören jene Spezialisten, die erst gemahnt werden müssen, bevor sie die Rechnungen bezahlen und dann erst noch keck mit dem ersten Einzahlungsschein bezahlen, um ja die Mahngebühr umgehen zu können.

2. Mit Datum vom 22. September 1966 wurde den Zollorganen in Erinnerung gerufen, dass Campari 27 % Vol. Alkohol enthalte und somit vollumfänglich zollpflichtig sei. Zeitweise wurde der Campari zollfrei durchgelassen, wahrscheinlich aus Unkenntnis von seiten der Zollbeamten.

Bei der Durchsicht einer Swissair-Weisung betreffend Zollvorschriften aus dem Jahr 1958 heisst es u. a.: «Alkoholgehalt über 25 % Vol.: Zollfrei $\frac{1}{4}$ Liter (Whisky, gebrannte Wasser, Vodka, **Campari** etc.). Demnach fällt eine Intervention bei der Zolldirektion dahin. Kaufen Sie deshalb

Ihren Campari in der Schweiz (Ladenpreis Fr. 13.50).

3. In Beantwortung einer Anfrage betreffend Strafverfolgung im Zollwesen teile ich Ihnen folgendes mit:

Zollvergehen: Zollübertretung, Bannbruch, Zollhehlerei, Zollpfandunterschlagung.

Strafen:

a) Zollübertretung

Busse bis zum zwanzigfachen Betrag des hinterzogenen oder gefährdeten Zolls. Beim Vorhandensein erschwerender Umstände wird das Höchstmass der angedrohten Busse um die Hälfte erhöht. Zugleich kann auf Gefängnis bis zu sechs Monaten erkannt werden.

b) Bannbruch

Er wird, sofern nicht besondere Erlasse andere Strafandrohungen enthalten, mit Busse bis zum sechsfachen Betrag des Inlandwertes der Waren bestraft.

Zudem kann die Ware konfisziert werden. Bei erschwerenden Umständen wird das Höchstmass der Busse um die Hälfte erhöht; überdies kann auf Gefängnis bis zu einem Jahr erkannt werden.

c) Zollhehlerei

Die für die Zollübertretung und den Bannbruch angedrohten Strafen finden auch für die Zollhehlerei Anwendung.

d) Zollpfandunterschlagung

Sie wird mit Busse bis zum vierfachen

Betrag des Inlandwertes der Ware oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten bestraft.

Strafbefreiung

Der Angeschuldigte wird von der Strafe befreit, wenn er nachweist, dass ihn kein Verschulden trifft und namentlich, dass er alle Sorgfalt angewendet hat, um die Vorschriften zu befolgen.

Verjährung

Die Zollvergehen verjähren nach zwei Jahren.

Strafverfolgung

Für die Ermittlung und Beurteilung der Zollvergehen ist massgebend das Bundesgesetz vom 30. Juni 1849 betreffend das Verfahren bei Uebertretungen fiskalischer und polizeilicher Bundesgesetze (Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege vom 15. 6. 34, BStP Art. 279–320).

Die Haussuchung muss unter Beizug von Gerichts- oder Gemeindebeamten oder in dringenden Fällen auch Polizeibeamten durchgeführt werden.

Dem Beamten sind auf Verlangen Belege und Warenstücke vorzuweisen.

Dies sind einige Auszüge aus dem Zollgesetz. Dazu kommen noch Bestimmungen

über die WUST, welche für uns eher von grösserer Bedeutung als die obengenannten Zollbestimmungen sind.

Wie Sie alle wissen, beträgt die WUST auf Waren, welche für den Eigenbedarf bestimmt sind, 3,6% des ausländischen Detailhandelswertes.

Besteht von seiten des Zolls der Verdacht des Wiederverkaufs solcher Artikel, so wird in der Regel bei der nächsten Einfuhr des entsprechenden Gegenstandes durch die verdächtige Person 5,4% Warenumsatzsteuer erhoben, was dem Tarif für Wiederverkauf entspricht. Ist der Betroffene mit dieser Massnahme nicht einverstanden, so muss er selbst innert 60 Tagen ab Verzollungsdatum Einspruch erheben und den Nachweis erbringen, dass die Ware tatsächlich für den Eigengebrauch bestimmt ist. Ist dieser Nachweis erbracht, so kann er Rückerstattung verlangen.

Mit freundlichen Grüssen

ZOLLKASSE

Klaus Schmidli, Fach 318

FIAT **850**



Genau der Richtige

Das 850 Coupé — ein wahres Bijou
Zum erstaunlich niedrigen Preis von

Fr. 7690.—*

* Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie gültigen Spezialpreis

FIAT Automobil-Handels-AG. 8048 Zürich

Freihofstrasse 25, Telefon 051 / 52 77 52 (intern Nummer 66, Herr B. Huber)

Die amerikanischen Investmentgesellschaften

Teil

Der Aufsatz betreffend die amerikanischen Investmentfonds in der Aeropers-Rundschau vom Juli und September 1966 führte zu zahlreichen Anfragen und Einwänden, und ich möchte mit einem sehr interessanten Artikel aus der «Finanz und Wirtschaft» vom 30. 7. 1966 die Probleme einer Kapitalanlage in Aktien oder Obligationen näher beleuchten.

Hiess es früher: «Willst Du gut schlafen, so kaufe Obligationen!» oder «Willst Du gut essen, kaufe Aktien». Heute hat sich an diesen Ratschlägen ziemlich viel geändert, denn der Obligationär hat allen Grund für schlaflose Nächte und der Aktionär wird eventuell auch nicht mehr so gut essen, es sei denn, er habe die Risikoverteilung nie aus den Augen gelassen. — Wie weit liegen doch die Zeiten zurück, in denen sich ein Kapitalanleger damit begnügen konnte, ein oder auch zweimal im Jahr einen mehr oder weniger kritischen Blick auf sein Portefeuille zu werfen! Man konnte sich an den Grundsatz des berühmten Bankiers Fürstenberg halten (der Ausspruch wird allerdings auch andern Bankiers zugeschrieben), dass sich mit dem Besitz von Obligationen gut schlafen lasse und dass Aktionäre gut essen könnten. Aber diese Zeiten sind seit zwei oder drei Jahrzehnten vorbei. Allerdings haben das viele

Kapitalanleger erst in den letzten 10 Jahren gemerkt und einige sogar erst vor zwei oder drei Jahren. Das waren insbesondere die vermeintlich so gut schlafen könnenden Obligationäre, für die es nichts anderes als «Festverzinsliche» gab, sei es aus Prinzip, sei es aus Unkenntnis anderer oder «Angst» vor anderen Anlagemöglichkeiten.

Obligationen?

Ihre Argumente lauteten: Ich weiss, was ich habe, denn tausend Franken (oder auch hunderttausend) bezahlte ich, empfang meine Zinsen und werde sie weiter empfangen und erhalte schliesslich meine tausend Franken auch wieder zurück. Eine zu schöne Rechnung, denn tausend Franken von 1939 sind heute noch etwa 450 Franken, gemessen an realer Kaufkraft. Kann man sagen, das sei doch eine Binsenweisheit für den Menschen unserer Zeit? Wahrscheinlich nicht, denn es gibt immer noch viele Investoren, die einen Grossteil ihres Vermögens in festverzinslichen Werten halten, wozu Hypotheken zählen. Es kommt hinzu, dass im Hinblick auf den weltweiten, starken Zinsanstieg der letzten Jahre Obligationen älterer Jahrgänge, das heisst mit zum Teil wesentlich niedrigeren Zinssätzen, als sie heute gelten, jetzt nur mit vielfach grossem Disagio verkauft werden können. Statt 100 % be-

kommt man 80 oder gar 70 %. Also besteht ein faktischer Zwang, die Titel bis zur Rückzahlung zu behalten. Schliesslich muss sich der Empfänger der Zinscoupons heute fragen, ob denn sein Ertrag nicht durch die jährliche Geldentwertung, die in der Schweiz zurzeit etwa 5 % beträgt, «aufgefressen» wird und er per Saldo keinen Ertrag hat.

Aktien?

Wenn man sich diese Misere mit den Festverzinslichen vor Augen führt und dabei an den entgangenen Schlaf denkt, dann müsste man sich sagen, dass Aktien das richtige Anlage-«Vehikel» bilden. Dank dem Eigentum an ihnen sollte man also «gut essen» können. Leider ist auch das ein Trugschluss geworden, bieten doch etwa unsere schweizerischen Dividendenpapiere heute eine Rendite von 3 %, und es ist erst wenige Jahre her, als diese sogar nur 1 % betrug. Man muss aber die Entwicklung — bevor weitere Betrachtungen anzustellen sind — zunächst einmal bis zum Jahre 1939 zurückverfolgen. Der Aktienindex der Schweizerischen Nationalbank belief sich Ende 1938 auf etwa 190 und Ende 1939 auf etwa 153, 1946 im Jahresmittel auf 231,9, 1958 auf 406,5, um schliesslich 1961 auf einen Rekordsatz von 987,9 zu steigen. Der Februar 1962 brachte mit 1180,4 das höchste Monatsmittel. Mitte Juli 1966 war der Aktienindex auf unter 500 gefallen. Von 1180 auf 500 ist ein tiefer Fall, der das ganze Risiko einer Kapitalanlage in Aktien zeigt, wenn sie zum falschen Zeitpunkt oder — was noch viel wichtiger ist — zu kurzfristig vorgenommen wurde. Denn der Aktienkäufer von 1939 hat immer noch eine Verdreifachung seines damals angelegten Vermögens zu verzeichnen (unter Berücksichtigung der Geldentwertung von rund 50 %). Sein Gewinn betrug zwischenzeitlich immerhin einmal das Siebenfache

der damaligen Investition. In anderen europäischen Ländern verlief die Entwicklung ähnlich, während an der New Yorker Börse die Kurse im Februar d. J. ihren absoluten Höchstpunkt erreichten, seither aber auch eine Rückbildung um rund 15 % eintrat.

Daraus folgt: wer Aktien kauft, muss genau wissen, was er will. Soll die Anlage kurzfristig und mit dem Ziel einer raschen Gewinnerzielung erfolgen, so sind erstens entsprechende Spezialwerte (von den Amerikanern auch «High Flyers» oder «Glamour Stocks» genannt) zu erwerben, natürlich die richtigen, wie ferner zweitens sich der Anleger eine Gewinnlimite — im «Normalfall» 20 oder 25 % — setzen und die Titel unbedingt verkaufen sollte. Anders wird der Daueranleger vorgehen, der auf viele Jahre und Jahrzehnte plant: Er wird nur beste Aktien auswählen, also möglichst Anteile von gutfundierten Grossunternehmen, und dann sollte er sich auf die Ueberwachung beschränken, bei Kursrückgängen nicht nervös werden, sondern sie vielmehr zu Zukäufen ausnützen, um einen besseren «Moyen» zu machen, d. h. den Einstandspreis zu reduzieren.

Obligationen und Aktien!

Eine Anlage in Obligationen allein kommt also heute nicht mehr in Frage. Man muss auch Aktien haben, vielleicht im Verhältnis 60 : 40, wobei es eine Frage des Temperaments wie des Gesamtvermögens und natürlich der Risikobereitschaft ist, den einen Sektor zu Lasten des anderen zu verstärken. Dass es heute sehr viel mehr Aktionäre wie vor 20 oder 30 Jahren gibt, hat verschiedene Gründe. Generell ist das «Gewicht» der Wirtschaft grösser geworden, also ihre Bedeutung insgesamt. Das zeigen Aussprüche wie die des UNO-Generalsekretärs U Thant, der kürzlich in Genf erklärte, dass heute Wirtschaftsprobleme

als mindestens so wichtig wie politische anzusehen seien. Bezeichnend war auch die Feststellung des VR-Präsidenten der Kreditanstalt an der letzten GV: «Eine wichtige Aufgabe wäre es zweifellos, die öffentliche Meinung unermüdlich über grundlegende Zusammenhänge des Wirtschaftslebens aufzuklären.»

Die Beteiligung des Kapitalanlegers an den Aktiengesellschaften drängt sich nicht zuletzt wegen der raschen und grossen Technisierung und Motorisierung unseres täglichen Lebens auf, verbunden mit dem Wunsch an der Beteiligung an den bedeutenden Fortschritten, die in der Wirtschaft auf allen Gebieten erzielt werden. Nur muss man sich bewusst sein, dass Aktien in jedem Fall der ständigen Ueberwachung bedürfen, denn gerade wegen des technischen Fortschritts können sehr schnell Schwerpunktverschiebungen von einem zum andern Unternehmen eintreten. Dazu kommt, dass man heute in Europa die amerikanische «Weisheit» von der grossen Bedeutung der Qualitäten der Gesellschaftsverwaltung immer deutlicher erkennt und berücksichtigt. Die gerade in der Schweiz so lange betriebene Politik des «Im-Hintergrund-Bleibens» massgeblicher Gesellschaftsleiter geht ihrem Ende entgegen. Die Aktionäre wie die Öffentlichkeit wollen wissen, wer eine Gesellschaft führt und wie sie geführt wird. Bezeichnenderweise bedeutet dies in den USA ein massgebendes Kriterium für die Beurteilung einer Aktie. Als Aktien wie Westing-

house Electric, General Dynamics oder Sperry Rand zurückfielen und lange Zeit einfach nicht mehr «kamen», gab man dem schlechten oder unzureichenden Management die Schuld (das hat sich bei den genannten Firmen übrigens inzwischen geändert).

Wenn nun gerade die Schweizer Aktien ihre Eigentümer seit Jahren enttäuschen, so liegen dafür viele Gründe vor, auf die wir fortlaufend in diesen Spalten zu sprechen gekommen sind und die wir hier in Schlagworten zusammenfassen: Mangelhafte Publizität (sie ist vielfach in den letzten Jahren besser geworden), zu geringe Ausschüttungen an die Aktionäre (verschiedene Unternehmen sind zu einer liberaleren Dividendenpolitik übergegangen, aber der Aktionär erhält immer noch zu wenig), eine psychologisch falsche Einstellung vieler Behördenvertreter – bis zum Bundesrat hinauf – wie auch leitender Persönlichkeiten der Wirtschaft gegenüber der Aktienbörse und ferner die Entwicklung auf dem Kapitalmarkt. Hier ergab sich in den letzten Jahren ein so starker Zinsanstieg, dass die Aktienkurse und die Anteile von Investmenttrusts, Immobilienzertifikate eingeschlossen, unter Druck geraten mussten. Der Zinsanstieg wird aber auch einmal sein Ende finden, und andererseits lässt es sich denken, dass die Aktie wieder verstärkt als Sachwert zur Geltung kommt, nicht zuletzt im Zusammenhang mit den anhaltenden Währungsdiskussionen. M.R.

Meine Amerikareise von Dr. R. Schmid

4. Teil

III. Wirtschaftspolitischer Exkurs

Die vielen im letzten Kapitel erwähnten Zahlen geben mir Gelegenheit, ein paar Gedanken zum Wirtschaftsleben Amerikas zu äussern und darzulegen, dass auch im «Land der unbegrenzten Möglichkeiten» wirtschaftspolitische Vorgänge sich abzeichnen und vollziehen, die wir auf dem alten Kontinent und in der Schweiz im besonderen bestens kennen und zum Teil schmerzlich verspüren. Gemeint ist die wirtschaftliche Hochblüte Amerikas, die in sich die Gefahr einer zunehmenden Inflation birgt. Nach der Ansicht verschiedener Wirtschaftsfachleute und Universitäts-Dozenten ist diese Gefahr bereits in ein akutes Stadium getreten. Das geht namentlich aus einer Umfrage hervor, die die New York's Chase Manhattan Bank bei 800 Spezialisten dieser Frage anstellte. Wir wollen aus dieser Umfrage lediglich folgende Punkte herausgreifen:

- 51 % der Dozenten der Wirtschaftswissenschaften und 54 % der Wirtschaftsfachleute erachten die Inflation als das vordringlichste Problem der Vereinigten Staaten.
- 86 % bzw. 94 % der Befragten sind der Ansicht, dass die Inflation bereits einen akuten Zustand erreicht habe.

Nach den Massnahmen befragt, wie diese Konjunkturerscheinung zu bekämpfen sei, antworteten sie wie folgt:

- Steuererhöhung:
Dozenten 34 %, Fachleute 28 %
- Kürzung der Bundesausgaben:
Dozenten 27 %, Fachleute 40 %
- Restriktivere Geldpolitik:
Dozenten 21 %, Fachleute 17 %
- Andere Massnahmen:
Kreditbeschränkung und Kreditkontrolle; Preis- und Lohnkontrolle
- Staatliche Einflussnahme auf die Lohn- und Preisverhältnisse:
50 % der Dozenten und 60 % der Wirtschaftsfachleute lehnten eine solche ab.

Immerhin gibt es einige Anzeichen dafür, dass sich der «business boom» etwas abkühlt. Die «U.S. News & World Report» schreibt dazu:

The automobile industry is cutting production to bring inventories more closely in line with sales, which have been falling from previous hectic pace.

Chevrolet plans to close three plants by July 1 for a model changeover. That's much earlier than plants usually shut down for model changes.

Other automobile companies have reduced the length of workweeks. They also are expected to shut down earlier than usual for model changeovers.

It's strongly indicated that the automobile industry this year will lag behind the record-breaking performance of 1965.

Manufacturers in general look for a **smaller sales gain** in months ahead.

Sales by manufacturers are expected to rise 1 per cent in the second quarter of this year, 1.5 per cent in the third quarter. That's the report of a survey made in May by the U.S. Department of Commerce.

Sales gains in the previous three quarters ranged from 2 to 4 per cent.

Inventory building by manufacturers also is due to slow down.

Additions to stocks at factories are expected to amount to 1.3 billion dollars during the second quarter, 1.6 billion during the third quarter. That compares with additions of 1.6 to 1.7 billion per quarter since mid-1965.

The country's producers foresee a slowing in the upward climb of the boom, but quite definitely look for no downturn in activity.

Investment programs of business firms, however, have stepped up a bit.

Outlays by business for new plant and equipment now are reported by the Commerce Department to be 60.8 billion dollars this year. That is a moderate increase from the 60.3 billion reported three months ago.

Latest estimate puts investments 17 per cent above last year. Investment rate is put at 58.8 billions a year for the first half of 1966, 61,6 billions in the third quarter and 63,9 billions in fourth quarter. That's assurance that the boom is not going to stumble this year.

Unemployment rose in May to 2.9 million, up 140.000 from April.

Unemployment rate, seasonally adjusted, climbed from 3.7 per cent of the civilian labor force to 4 per cent.

Increase in the number of jobless occurred mainly among women and young workers. Unemployment rate for teenagers rose from 12 to 13.4 per cent.

For men over 25, the unemployment rate held at 2.1 per cent, lowest since August 1953. **For married men**, the rate was 1.8 per cent.

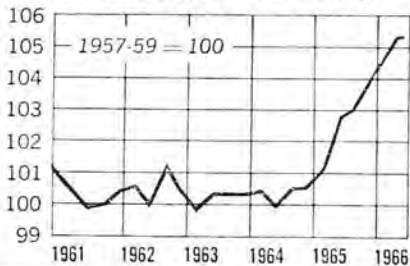
These figures suggest that full employment prevails for experienced male workers. Unemployment rate for this group can hardly drop much further."

Was die **Flugzeugindustrie** betrifft, berichtet Gardner Ackley, Chairman des von Präsident Johnson eingesetzten Council of Economic Advisers:

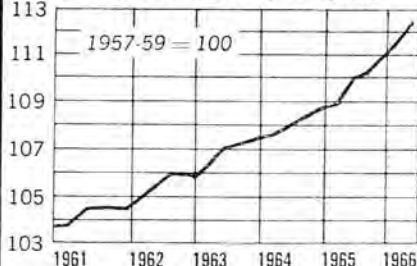
"Vietnam orders, coming on top of a newly healthy market in domestic aircraft and electronics parts, have made business in the aerospace industry almost too good. Total industry volume, which hit \$20.4 billion last year, originally was expected to rise to \$22 billion this year; now the industry predicts 1966 business totaling \$22.4 billion. But aerospace firms are plagued by rising material costs, production bottlenecks and skilled-labor shortage that has driven the average hourly wage up from \$3.13 a year ago to \$3.35. As a result, profit margins are slipping."

Zur Veranschaulichung dieser Ausführungen mögen die nachfolgenden graphischen Darstellungen dienen.

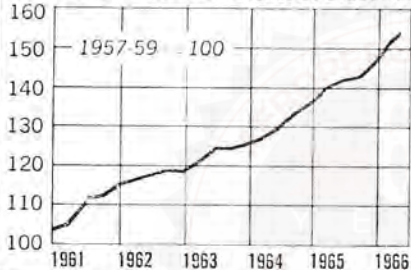
Wholesale Prices



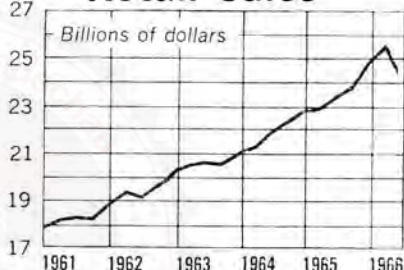
Consumer Prices



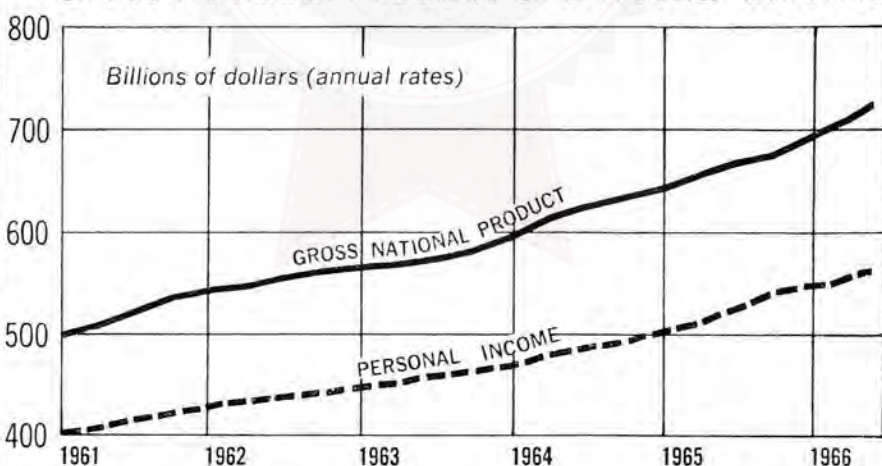
Industrial Production



Retail Sales



Gross National Product & Personal Income





**Kenner
kennen**

KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



Ein Rekordjahr 1965

Ein Jahresbericht in Diagrammen und Tabellen aus dem ICAO-Bulletin

Noch nie in der Geschichte der Luftfahrt wurde so viel Leistung angeboten, noch nie so viel Geld verdient, noch nie so viel investiert wie im Jahr 1965. Die der

ICAO angeschlossenen Fluggesellschaften produzierten letztes Jahr 199 Milliarden Passagierkilometer, nahmen 9,3 Milliarden Dollar ein, verdienten davon 890

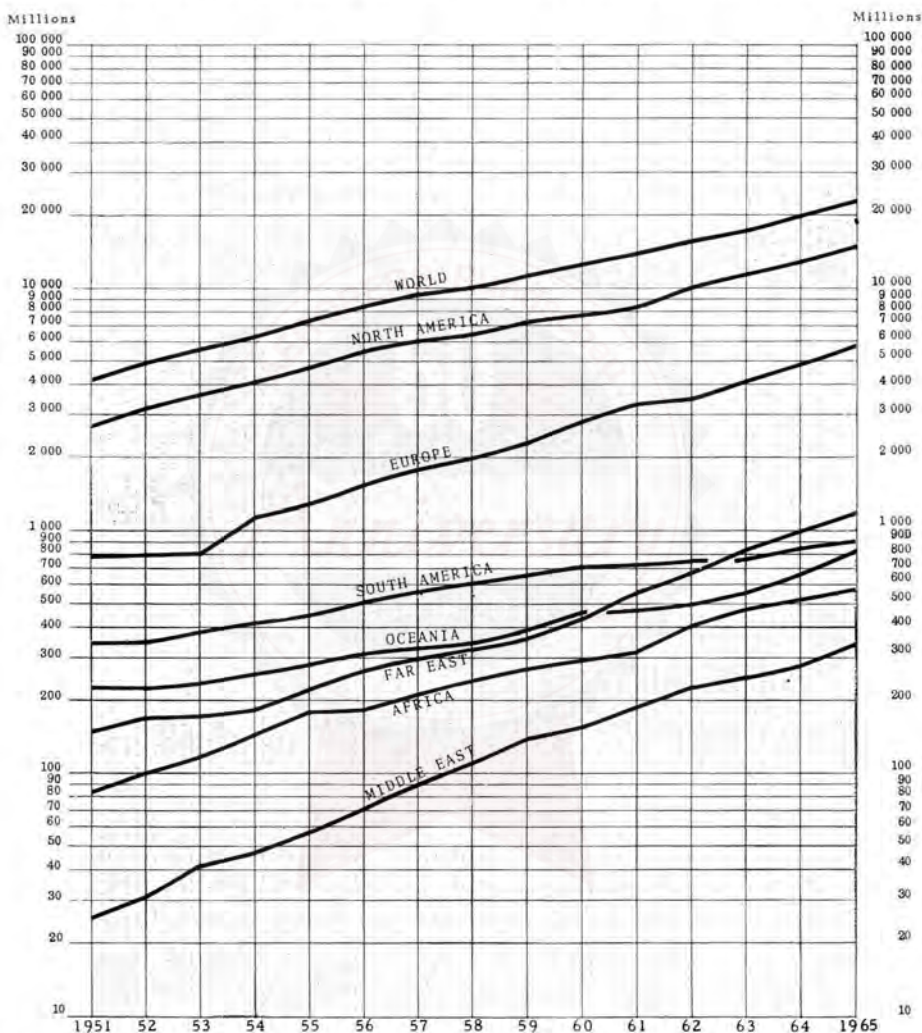


Diagram 1 Tonne-kilometers performed by airlines registered in the seven regions of the world 1951-1965

Millionen oder 9,5 Prozent rein und bestellten 876 neue Flugzeuge. Aber es wird nicht einfach selbstgefällig expandiert; man arbeitet für eine noch weitere Erhöhung der Sicherheit und sorgt vor für eine kostspielige und alles andere als restlos gelöste Zukunft. Der Boom von 1964 hat angehalten, eine Revolution ist aber ausgeblieben; Kräftigung der wirtschaftlichen Lage war für die Fluggesellschaften das Motto des Rekordjahres 1965.

In diesem logarithmischen Diagramm (1) ist die Steigung der jeweiligen Kurven der **Produktionssteigerung** gegenüber dem Vorjahr (und nicht der absoluten Produktionszunahme) proportional. Wie ersichtlich, ist sich die Expansionsrate des

Weltluftverkehrs über die vergangenen 15 Jahre hinweg ziemlich gleich geblieben und liegt bei etwa 14 Prozent im Jahr. Weit über dem Durchschnitt liegt dabei 1965 der **Frachtverkehr** mit einer Zunahme von 27 Prozent gegenüber 1964; der Anteil auf internationalen Strecken vergrößerte sich gar um 45 Prozent. Immer mehr davon — auf dem Nordatlantiksektor 52 Prozent — entfällt auf Nurfrachtflugzeuge. Die **Luftpost** wies 21 Prozent Zunahme auf.

Ferner zeigt die Tabelle, dass Afrika und Südamerika weniger als halb so stark wie der Weltdurchschnitt expandierten, der Mittlere Osten und Ozeanien (Australien, Neuseeland und Nachbarinseln) dafür weit stärker als dieser. Europa ver-

Finanzielle Betriebsergebnisse 1964 und 1965

| | 1964 Millionen Dollar | 1965 Millionen Dollar | Anstieg % |
|---|--------------------------|--------------------------|---------------|
| Erträge | | | |
| Passagiere | 6435 | 7350 | + 14,2 |
| Fracht | 772 | 899 | + 16,5 |
| Post | 352 | 381 | + 8,2 |
| Charter- und Sonderflüge | 375 | 512 | + 36,5 |
| Uebrige Verkehrserträge | 178 | 204 | + 14,6 |
| Betriebserträge total | 8112 | 9346 | + 15,2 |
| Kosten | | | |
| Flugbetrieb | 1935 | 2168 | + 12,0 |
| Material und Ueberholung | 1333 | 1481 | + 11,1 |
| Abschreibungen, Amortisation | 857 | 915 | + 6,8 |
| Andere Kosten | 3375 | 3892 | + 15,3 |
| Betriebsaufwand total | 7500 | 8456 | + 12,7 |
| Betriebsgewinn | + 612 | + 890 | + 45,5 |
| Betriebsgewinn in Prozent des Gesamtertrages | 7,5 % | 9,5 % | |

Diagram 2 Scheduled airlines estimated operating revenues and expenses for 1965

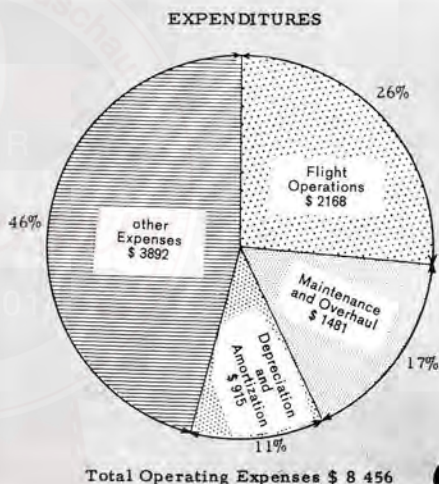
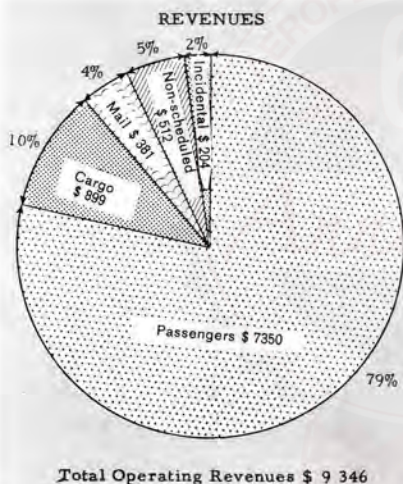
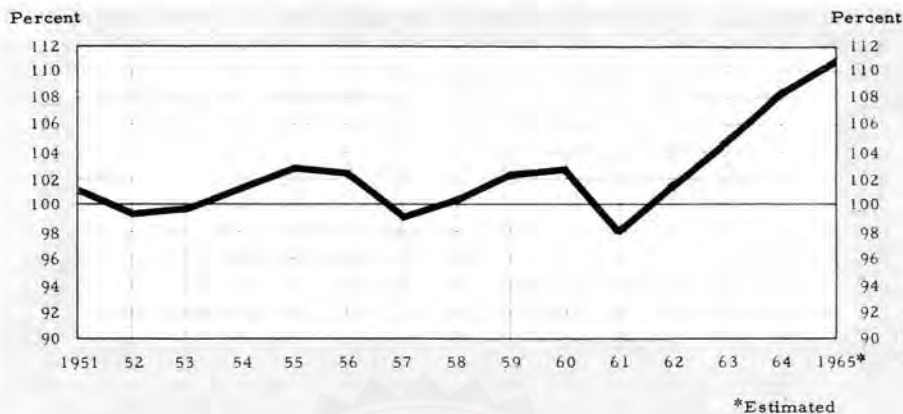


Diagram 3 Scheduled airlines operating revenues as a percentage of operating expenses 1951-1965

grösserte seine Leistung etwa durchschnittlich; Nordamerika ist weitgehend verantwortlich für den Weltdurchschnitt, indem es allein 61 Prozent der flugplanmässigen Tonnenkilometer der Welt produziert. Die Expansionsrate variiert auch nach einzelnen Zeitabschnitten.

Die Tabelle und die Diagramme (2+3)

über das finanzielle Ergebnis für 1965 beruhen auf Schätzungen, die aber erfahrungsgemäss recht genau sind (meistens unter 2 Prozent Fehler). Die Zahlen geben das Total aller ICAO-Fluggesellschaften an; ihr jeweiliger Prozentanteil, wie er im Diagramm 2 dargestellt ist, kann natürlich von Gesellschaft zu Gesellschaft sehr

verschieden sein. Es mag auffallen, dass der Frachtverkehr, der doch um 27 Prozent zugenommen hatte, nur 16,5 Prozent Mehreinnahmen einbrachte. Der Grund dafür liegt darin, dass der Frachttonnenkilometer 1965 8 Prozent weniger einbrachte als im Vorjahr. Charterflüge machen trotz einer massiven Zunahme um über ein Drittel nur knapp über 5 Prozent der Gesamteinnahmen aus; doch dürfte hier mit weiteren, ebenso massiven Produktionssteigerungen infolge

fortlaufender Einführung von grossen Strahlflugzeugen gerechnet werden. Auf der Kostenseite deutet der um nur 12,7 Prozent angestiegene Gesamtaufwand auf eine **Verbilligung des angebotenen Tonnenkilometers um 4,5 Prozent** hin. Am stärksten verkleinerten sich die Abschreibungskosten; dies zeigt an, dass die Zeit der übermässigen Abschreibungen auf Langstreckenjets nun vorbei ist. Im Weltdurchschnitt betragen die direkten Betriebskosten (Kosten für Flugbe-

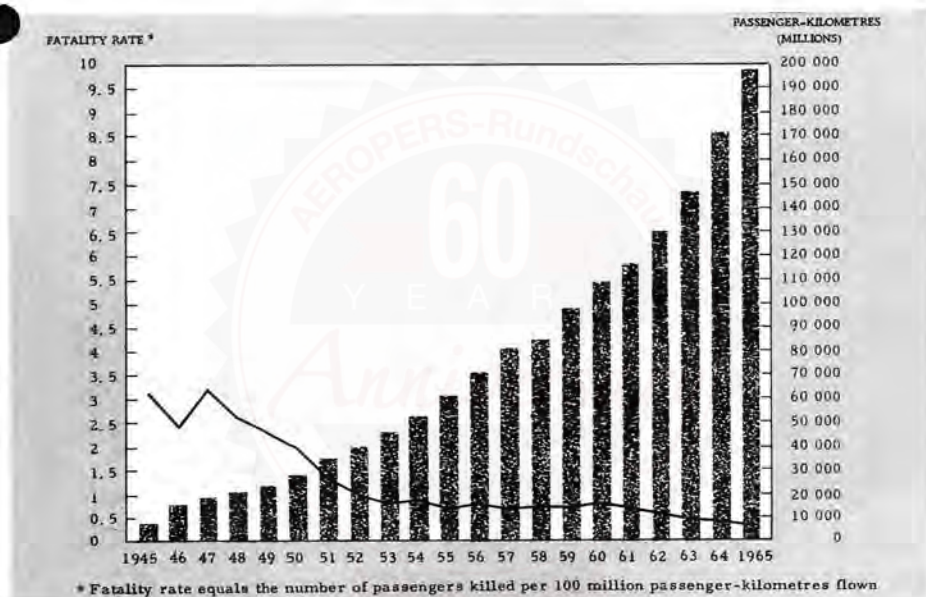


Diagram 4 Passenger fatality rate compared with growth in traffic 1945-1965

trieb, Unterhalt und Abschreibungen) 54 Prozent des Gesamtaufwands.

Die **Tarife** von 1964 wurden im grossen ganzen beibehalten. Billiger wurde die Fracht auf dem Nordatlantik. Anregungen für neue Tarife wurden vorgebracht, aber erst 1966 diskutiert.

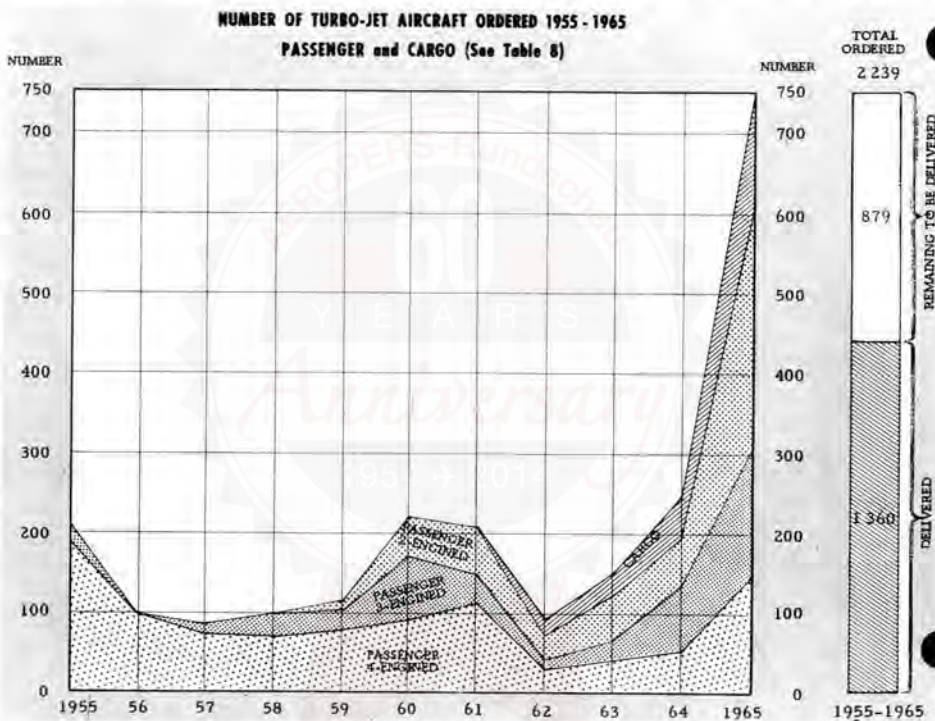
Verbessert wurden aber nicht nur Erträge, Gewinne und Efficiency, sondern auch die **Sicherheit**. Noch nie haben so

viele Leute so weit und so lang fliegen können, ohne theoretisch in einen Flugunfall verwickelt zu werden. Die Balken zeigen für jedes Jahr die geflogenen Passagierkilometer (Skala rechts); die Kurve zeigt an, wieviele Passagiere je hundert Millionen geflogene Passagierkilometer umkamen (fatality rate; Skala links). Einige Zahlen: 1950 betrug die fatality rate noch 1,97; 1952 bereits 0,97;

verminderte sich dann bis 1955 auf 0,67, stieg 1956 vorübergehend auf 0,78 an, pendelte bis 1960 zwischen diesem Wert und 0,63; senkte sich darauf um je 0,10 im Jahr bis auf 0,39 für 1964 und erreichte im Berichtsjahr einen Tiefstwert von 0,34 getöteten Passagieren auf 100 Millionen geflogene Passagierkilometer. (Diese Zahlen schliessen die Sowjetunion, Rotchina und alle Nicht-ICAO-Staaten aus.)

Wie in den Jahren vorher ereigneten sich verhältnismässig viele Unfälle deshalb, weil das Flugzeug in den Boden oder in einen Berg hineinflug, und zwar unter schlechten Sichtbedingungen. Ferner darf bemerkt werden, dass etwa die Hälfte der Unfälle in der Anflug- oder Landephase geschahen. Ebenfalls die Hälfte der Unfälle betrafen Charter- und Bedarfsflüge – wenn man bedenkt, dass

Diagram 5 Number of turbo-jet aircraft ordered 1955–1965; passenger and cargo



diese nur etwa ein Achtel des Verkehrsvolumens ausmachen, ist dies kein gutes Resultat. Genaue Statistiken sind freilich nur schwer zusammenzustellen.

Im Berichtsjahr allein wurden beinahe halb so viele Jets bestellt wie in den 10 Jahren zuvor. Weit voraus an der Spitze stand bei den reinen Passagierflugzeugen

die DC-9 mit 187 von total 741 Aufträgen – das sind 26 Prozent. Es folgte die Boeing 727 mit 143 Aufträgen (19 Prozent); mit den 54 «Quick-Change»-Versionen zusammen übertraf sie sogar die DC-9 und vereinigte 197 Bestellungen oder 27 Prozent des Totals auf sich. Es folgte die Boeing 707 mit 79 der reinen

Passagierversionen und 53 auch für Fracht verwendbaren Versionen, also insgesamt 132 oder 18 Prozent. Danach kommen das neue Kurzstreckenflugzeug von Boeing, die B-737, mit 86 Aufträgen (12 Prozent) und die DC-8 mit insgesamt 74 (10 Prozent). Die übrigen Jettypen weisen Neuaufträge von 22 (Caravelle)

bis 1 (Fokker F-28) auf – wenn wir von der Comet und der CV-880 und -990 absehen wollen, die ja nicht mehr in Produktion sind. Zu diesen 741 im Jahre 1965 neu bestellten Jets stossen 132 Turbopropflugzeuge (über die Hälfte davon Fokker/Fairchild F-27 Friendship, ferner 26 auf Allison- bzw. Dart-Turbinen

| | bestellt | | | noch nicht abgeliefert bis 31. 12. 65 |
|-------------------|----------|------|----------------------|---------------------------------------|
| | vor 1965 | 1965 | total bis 31. 12. 65 | |
| Jets | | | | |
| 4motorige | 917 | 220 | 1137 | 245 |
| davon Fracht* | 96 | 78 | 174 | 87 |
| 3motorige | 263 | 213 | 476 | 239 |
| davon Fracht* | 3 | 54 | 57 | 57 |
| 2motorige | 318 | 308 | 626 | 395 |
| Turboprop | | | | |
| 4motorige | 733 | 11 | 744 | 5 |
| davon Fracht* | 40 | 11 | 51 | 5 |
| 2motorige | 381 | 121 | 502 | 32+ |
| Total Jets | 1498 | 741 | 2239 | 879 |
| Turboprop | 1154 | 143 | 1297 | 223+ |

Anmerkungen: * «Fracht» bedeutet hier Flugzeuge, die entweder ausschliesslich als Frachter verwendet werden (vor allem Turboprop-Typen, wie die Argosy oder CL-44 D) oder sowohl zur Fracht- als auch zur Passagierbeförderung eingerichtet werden können (B-707 C, DC-8 F usw.).

Ferner: Die hier angegebenen Zahlen stützen sich auf die besten Informationen, die der ICAO (und dem Uebersetzer) zur Verfügung standen. Kleinere Abweichungen gegenüber anderen Quellen sind demnach nicht ausgeschlossen.

Da die nötigen Informationen fehlen, sind Flugzeuge, die nicht in ICAO-Staaten hergestellt werden, hier nicht berücksichtigt. Dies, obwohl einige ICAO-Fluggesellschaften sowjetische Flugzeuge bestellt und teilweise auch schon in Betrieb gesetzt haben.

umgebaute CV-240/340/440 unter den neuen Bezeichnungen CV-580 bzw. CV-600/640/640).

In dieser Tabelle fällt auf, wie rasch die Verdrängung der Propellerflugzeuge

durch Jets im Berichtsjahr fortgeschritten ist. Eine Aufstellung über Kolbenflugzeuge erübrigt sich; die Aufträge für Turboprop-Flugzeuge sind um ein knappes Achtel angestiegen; die Neuaufträge

für Jets aber machen beinahe die Hälfte aller bisherigen Aufträge in dieser Kategorie aus.

Zahlenmässig waren die Kolbenflugzeuge zwar Ende 1965 noch stark in der Ueberszahl (59,5 Prozent gegenüber 17,3 Prozent Turboprop-Maschinen und 23,2 Prozent Jets) — aber ihre Leistung an Tonnenkilometern wurde schon 1961 von den Jets allein bei weitem übertroffen. Im Berichts-jahr leisteten die 1320 in Betrieb stehenden Jets allein 76 Prozent des Weltangebots an Tonnenkilometern; die fast 3400 Kolbenflugzeuge nur 11 Prozent. Die restlichen 13 Prozent entfielen auf 986 Turbopropflugzeuge. Uebrigens: Ueber ein Drittel der heute noch im regelmässigen Streckeneinsatz stehenden Kolbenflugzeuge sind DC-3; von den zweimotorigen Kolbenflugzeugen sind mehr DC-3 als alles andere zusammen! (Genaue Zahlen: 1192 DC-3, 1024 andere zweimotorige und 1173 viermotorige Kolbenflugzeuge.)

Bemerkenswert ist ferner, dass über ein Drittel der viermotorigen Jets, die 1965 bestellt wurden, teilweise oder ganz für Frachtbetrieb vorgesehen sind; bei den dreimotorigen ist es ein Viertel (alles Boeing 727-C und -QC). Besonders im letzteren Fall ist das Bestreben deutlich, das immer kostspieligere Material so vielseitig wie möglich einzusetzen; meistens fliegen die Maschinen am Tag Passagiere und werden für die Nacht auf Frachtbeförderung umgerüstet (das dauert bei einer B-727 QC weniger als eine halbe Stunde!). Auch auf dem Langstreckenmarkt ist es, vor allem für Bedarfsfluggesellschaften, wünschenswert, wenn man seine Flugzeuge zwischen zwei Chartereinsätzen oder in der Nachsaison mal einen Frachtauftrag ausführen lassen kann. Doch auch eine Anschaffung als ausschliessliches Frachtflugzeug erweist sich in vielen Fällen als durchaus gerechtfertigt; dies umso mehr, als ja das

Frachtgeschäft zurzeit einen ausserordentlichen Boom verzeichnet (siehe oben).

Technisches

An technischen Neuentwicklungen standen die verschiedenen Projekte für Ueberschallverkehrsflugzeug im Vordergrund. Am meisten Publizität machte wohl die Concorde, die bekanntlich von BAC in England und Sud in Frankreich gemeinsam entwickelt und gebaut wird. Am meisten in Geheimnisse hüllt sich die der Concorde zum Verwechseln ähnliche sowjetische Tupolew 144; und am meisten unzufriedene Kommentare vermittelte die Presse über das amerikanische SST. Je zwei Firmen arbeiteten hier eifrig an recht verschieden konzipierten Zellen und Triebwerken. Die beiden Zellenfabrikanten schlugen in ihrer Grundidee genau entgegengesetzte Entwürfe vor. Lockheed hat ihre L-2000 ganz auf Einfachheit ausgelegt und sie mit einem riesigen Doppeldeltaflügel à la Saab Draken ausgerüstet, der die kleinste Flügelbelastung aller Nachkriegs-langstreckenflugzeuge aufweisen würde. Die Boeing 733 dagegen hat verstellbare Flügel à la F-111 mit Pfeilungen zwischen 30 und 72 Grad. Welches der beiden Flugzeuge und welches der beiden Triebwerke (Pratt & Whitney JTF 17 oder General Electric GE 4/J5) vom Luftamt endgültig auserkoren wird, das kommt erst Ende 1966 aus. Als Einführungsjahre muss für die Tu-144 mit 1968 gerechnet werden, für die Concorde mit 1971 und für das amerikanische SST mit frühestens 1973.

Gegen Ende des Jahres erschienen in der Presse erste technische Daten projektierte **Jumbo-Jets**. Douglas veröffentlichte verschiedene Versionen einer geplanten DC-10, sollte sich aber wenige Monate später stillschweigend in eine abwartende Haltung zurückziehen. Boeing

dagegen trat etwas forscher auf und verzeichnete mit ihrer B-747 für 490 bis 700 Passagiere mit dem Pionierauftrag der Panam im April 1966 einen ersten Erfolg. Während die B-747 für Langstrecken ausgelegt ist, sollen sogenannte **Airbusse** dereinst mit 200 bis 300 Passagieren Kapazität die Kurz- und Mittelstrecken bedienen. Schon lange arbeitet man in Frankreich, aber auch in England und Deutschland an Airbussen; man beabsichtigt, die europäischen Kräfte in einem Gemeinschaftsprojekt zusammenzulegen — aber vorangekommen ist man damit 1965 nicht.

Natürlich werden diese neuen Flugzeuge ungeheure Anforderungen an die **Flughäfen** stellen — die SSTs wohl vor allem an die Pistenlänge, die Jumbos an die Abfertigungsorganisation. Doch 1965 waren diese Sorgen noch nicht eben aktuell. Man hatte vielmehr nach wie vor seine liebe Mühe, den bestehenden Passagier- und Besucherandrang zu verdauen. Zwar liegen viele Flughäfen an einer Autobahn und sind so mit dem Auto rasch erreichbar — aber die vielen Autos brauchen Parkplätze. Die kann man zwar schaffen — aber mit dem Erfolg, dass sie teilweise unzumutbar weit vom Abfertigungsgebäude entfernt sind. Gegen 1960 begann man daher auf verschiedenen Flughäfen Parkhäuser zu erstellen, die oft viel grösser sind als diejenigen in der Stadt (u. a. wurden 1965 zwei Flughafen-Parkhäuser für 8000 und 15 000 Wagen geplant!). Um die unliebsamen Fragen der Parkplatzbeschaffung und auch der Verkehrsabwicklung zu umgehen, sucht man nach anderen Transportmitteln, die Stadt und Flughafen schnell und rationell verbinden sollen — Monorails (wie in Tokio), Züge (wie in London-Gatwick) und Untergrundbahnen stehen hier im Vordergrund, aber man denkt auch an Luftkissenfahrzeuge und an Riesenhelikopter, die gleich ganze

«lounges» zwischen Stadt und Flughafen hin- und herfliegen sollen.

Betriebliches

Erstmals in der Geschichte führten Flugzeuge auf planmässigen Passagierflügen **automatische Landungen** aus — freilich vorerst nur bei Schönwetterbedingungen. Diesem Schritt zur britischen Lösung der Allwetterlandung standen in Amerika Schritte gegenüber, einzelnen Fluggesellschaften Category-II-Landungen mit einzelnen Flugzeugtypen zu erlauben (z. B. der United mit DC-8). Uebrigens genehmigte die Luftfahrtindustrie als Ganzes die Definitionen der Landeminima, wie sie von der ICAO vorgeschlagen worden waren (Cat. I: bis hinunter auf 200 ft / 800 m; Cat. II: zwischen 200 ft / 800 m und 100 ft / 400 m; Cat. III: Minima unter Cat. II).

Bei den **Navigationshilfen** steuert man darauf hin, noch genauer navigieren zu können, ohne dabei von Bodenhilfen abhängig zu sein. Das Prinzip der Trägheitsnavigation (inertial navigation) machte dabei viel von sich reden. Doch bleibt abzuwarten, ob diese Methoden wirklich genau genug sind, um alle äusseren Hilfen unnötig zu machen.

Im **Betrieb** hat sich erwiesen, wie ausserordentlich zuverlässig die Strahltriebwerke im allgemeinen sind. TBOs (times between overhauls) von 6000 und mehr Stunden kommen vor — das ist zwei- bis dreimal soviel wie die TBOs der zuverlässigsten Kolbenmotoren! Demnach können bestimmte Triebwerke bis zu zwei Jahre lang in Betrieb stehen, bis sie zur Ueberholung ausgebaut werden müssen — ein beachtlicher Fortschritt, der nicht nur der Wirtschaftlichkeit, sondern auch der Sicherheit dienlich ist.

In Sachen Koordination und **Zusammenarbeit** zwischen den Fluggesellschaften ist nicht viel Sensationelles zu berichten. Die Gespräche über die Air Union der nationalen Fluggesellschaften der EWG-

Staaten (also der Air France, Alitalia, KLM, Lufthansa, Luxair und Sabena) verliefen ergebnislos. Wenig Erfolg zeitigten auch die Bestrebungen zur Schaffung einer Arab Air Transport Federation; zwar wurde der Beschluss zur Gründung einer solchen Federation gefasst, aber darüber hinaus ist nicht allzuviel verlautet. In Afrika zielt man darauf ab, zwischenstaatliche Fluggesellschaften zu schaffen. In Amerika kommen immer wieder Begehren von Fluggesellschaften auf, die andere übernehmen wollen – weitgehend darum, weil dann deren Verkehrsrechte auf sie übergehen. So konnte Braniff im Dezember 1965 die Hälfte der Panagra-Aktien kaufen; inzwischen hat auch die Panam ihre Hälfte verkauft und das CAB der Fusion zugestimmt. Ferner näherte sich die Eastern der peruanischen LANSA recht stark – sicher nicht nur, um der armen kleinen Fluggesellschaft etwas zu helfen. Notieren wir ferner, dass die Varig die internationalen Strecken und zwei DC-8 der Panair do Brasil übernahm, als diese am 9. Februar für bankrott erklärt wurde und von der Bildfläche verschwand.

Ein Meilenstein in der Geschichte des **Flugfunkverkehrs** wurde gesetzt, als am 26. Januar 1965 ein Flugzeug über dem Pazifik mit einer bis zu 6000 Meilen entfernten Bodenstation in Kalifornien über den Satelliten Syncom III Verbindung auf VHF aufnahm. Doch werden noch

viele Experimente und viel Entwicklungsarbeit notwendig sein, bis Satelliten routinemässig für den Flugfunk eingesetzt werden können (siehe Rundschau 9/66, Seiten 12 ff.). Zur Routine gehören heute viel eher überlastete Funkkanäle. Doch ist es möglich, dass neue Entwicklungen zu einer Entlastung des Sprechfunkverkehrs führen – man denkt hier etwa an das Secondary Surveillance Radar (SSR), das viele Gespräche mit den Verkehrsleitstellen erübrigt und so die Zahl der benötigten Kanäle herabsetzt.

Vielen Fortschritten, die im Laufe eines Jahres gemacht werden, kann man in einem Bericht dieser Art nicht ganz gerecht werden, weil sie Teilstücke einer längerwährenden Entwicklung darstellen und nicht sinnvoll isoliert werden können. Die meisten Entwicklungen, die grössten Fortschritte sind nicht Tagesereignisse, sondern ziehen sich über Jahre hinweg; es ist deshalb schwer zu entscheiden, was nun 1965 wirklich geleistet worden ist. Viel einfacher ist es hier, die Verkehrsstatistiken zu würdigen – und dabei wollen wir in dankbarer Anerkennung der stillen Entwicklungsarbeit hinter den Kulissen des Weltluftverkehrs darauf vertrauen, dass wir nicht nur in bezug auf Tonnenkilometer und Millionengewinne, sondern auch in bezug auf technischen Fortschritt auf ein Rekordjahr 1965 stolz sein dürfen.

uwe

Ein Knoten...



Fremde
Währungen und
Noten
Wechselstube
Kloten

SCHWEIZERISCHE

KREDITANSTALT

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18