

*Q.A.*

**SWISSAIR**

SCHWEIZ. LUFTVERKEHR A.-G.  
S. A. SUISSE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE  
SWISS AIR TRANSPORT CO. LIMITED

8021 ZÜRICH, 13. August 1968

TELEPHON (051) 83 56 11

DIREKTION

111

An die  
Direktion des  
Eidgenössischen Luftamtes  
Bundeshaus Inselgasse

3003 B e r n  
-----

Pendente und bevorstehende luftverkehrspolitische Probleme  
-----

Sehr geehrter Herr Direktor,

Im Hinblick auf Ihre Kontakte in Buenos Aires mag Ihnen die nachstehende Uebersicht nach Ländern dienlich sein.

Australien:

Mit der Eröffnung einer Swissair-Linie nach Singapur (April 1969) gewinnt der Abschluss eines Luftfahrtabkommens Schweiz - Australien an Aktualität. Bisher hat uns Australien dank der Pool-Abmachung zwischen Qantas und BOAC erfolgreich hingehalten und einseitigen Vorteil genossen. Jede Gelegenheit, die Australier an den Verhandlungstisch zu bringen, sollte nun ausgenützt werden. Wir selber nehmen in dieser Sache mit den schweizerischen Grossbanken und der ALUSUISSE Verbindung auf.

Brasilien:

Ein dritter Südatlantikkurs der Swissair wird auf 1970, spätestens 1971, aktuell werden. Daneben haben wir das Anliegen, dass unsere Quote für den Verkehr in 5. Freiheit südlich von Brasilien erhöht werde (gegenwärtig 1'200 Passagiere, beide Richtungen zusammengenommen, für das zweite Halbjahr 1968).

Chile:

Wir planen die Einführung eines zweiten Kurses nach

L + A 15.08 R	
Nr. 140	
Dir.	X
AIB	X
RD	X
GL	X
AS	
UAF	
LP	
FM	
APA	
UAB	
FS	
FP	
AIS	
<i>Qe</i>	X

*Handwritten notes and signatures in blue and red ink.*

*Handwritten notes in red ink: "Q.A.", "Chile bei...", "Komm bei..."*

*Handwritten notes in blue ink: "ferner Uruguay", "VAR."*



SWISSAIR

- 2 -

Santiago ab 1. November 1968 (jetzt dreht dieser Kurs in Buenos Aires um). Die Eingabe ist bei der chilenischen Luftfahrtbehörde pendent, und es besteht Aussicht auf baldige Bewilligung.

#### Elfenbeinküste:

Ein zweiter Wochenkurs nach Abidjan, mit Endpunkt in Accra, ist auf September 1969 geplant. Die Eingabe ist pendent. Unterstützung dieses Anliegens wäre wertvoll. Solche Linien müssen unbedingt schrittweise aufgebaut werden; ein einziger Kurs pro Woche kann auf die Dauer keine befriedigende Lösung darstellen. Dementsprechend bestehen auch keine Bedenken gegen eine verstärkte Bedienung der Schweiz durch die Air Afrique.

#### Frankreich:

Pendent ist die bekannte Angelegenheit Lyon. Intern ist allerdings darauf hinzuweisen, dass wir die entsprechende Kapazität nicht dauernd in Reserve behalten können. Zur Zeit sind deshalb unsere F-27 anderweitig voll eingesetzt.

#### Ghana:

Ab September 1969 soll der eine der beiden Wochenkurse über Abidjan statt über Lagos geführt werden. Schwierigkeiten sollten indessen nicht auftreten, da auch diese Route durch das Luftverkehrsabkommen gedeckt ist.

#### Griechenland:

Pendent ist unser Anliegen, mindestens einen Wochenkurs nach Ost- und Südafrika über Athen zu führen. Olympic Airways ist dazu negativ eingestellt. Das Luftverkehrsabkommen lässt an sich jede beliebige Transitroute der Swissair über Athen zu.

#### Grossbritannien:

Das Ungleichgewicht in den Verkehrsrechten britischer und schweizerischer Gesellschaften bildet ein Problem, das uns ständig beschäftigt. Nach früheren schlechten Erfahrungen sind wir aber in den letzten Jahren einer Auseinandersetzung aus dem Wege gegangen, weil die

SWISSAIR

- 3 -

Ergiebigkeit von Hongkong immer noch zunimmt und Grossbritannien uns mit diesem unentbehrlichen Punkt erpressen kann. Das Problem dürfte aber wieder sehr akut werden, wenn die BOAC ihre Routen über die Schweiz auf Boeing 747 umstellt. Dann ist vielleicht ein neuer Hosenlupf mit den Briten nicht zu vermeiden.

#### Indien:

Im Oktober 1968 findet eine Konsultation über den Anflug von Delhi durch die Swissair und über die weitere Erhöhung der gegenseitigen Frequenzen statt. Von den beiden Anliegen ist das zweite noch wichtiger als das erste.

#### Indonesien:

Dieses Land empfindet kein Bedürfnis, mit der Schweiz ein Luftfahrtabkommen abzuschliessen. Wir sollten uns aber weiterhin darum bemühen. Der Gedanke ist primär der, dass der Linienkopf der neuen Südostasien-Linie möglichst bald von Singapur nach Djakarta verschoben werden sollte. Die blossere Bereitschaft Indonesiens, der Swissair Flüge in 3. und 4. Freiheit zu gestatten, dient uns praktisch nicht, denn auf einer solchen Route müssen für einen wirtschaftlichen Betrieb auch angemessene 5. Freiheiten zur Verfügung stehen.

#### Iran:

In absehbarer Zeit wird die Swissair eine vierte Wochenfrequenz nach Teheran einführen wollen. Das Abkommen steht dem nicht entgegen, aber die Iranair dürfte Schwierigkeiten machen.

#### Kamerun:

Die Swissair gedenkt, Douala ab September 1969 mit einem Wochenkurs via Lagos anzufliiegen. Ein Luftverkehrsabkommen mit Kamerun ist paraphiert. Es sollte möglichst rasch unterschrieben werden.

#### Kanada:

In absehbarer Zukunft dürfte eine Konsultation fällig werden, in welcher es um folgende Anliegen gehen wird: Routenführung Schweiz - Montreal - Mexiko; 5. Freiheiten; Anflug von Toronto.

Kenia/Tansania/Uganda:

Das Luftfahrtabkommen mit den drei ostafrikanischen Ländern harret noch der Unterzeichnung. Nach dem Verhandlungsprotokoll vom Frühling 1967 muss die Swissair mit einem zweiten Wochenkurs auch Entebbe bedienen, darf aber mit zwei Kursen Nairobi nur einmal anfliegen. Möglicherweise werden wir uns dafür einsetzen müssen, dass uns eine Abweichung von dieser allzu starren Regelung gestattet wird. Die Frage ist aber noch nicht spruchreif, und es wäre verfrüht, hier jetzt schon irgend etwas zu unternehmen.

Libyen:

Verhandlungen über ein Luftfahrtabkommen sind im Prinzip geplant, doch bleibt dafür ein Datum zu fixieren.

Malaysia:

Ein Luftfahrtabkommen wurde paraphiert und muss noch unterschrieben werden.

Marokko:

Mit diesem Land könnten gelegentlich Besprechungen fällig werden über die 5. Freiheit nach Las Palmas und Dakar.

Mexiko:

Das Luftfahrtabkommen Schweiz - Mexiko gewährt keinerlei 5. Freiheit. Bei günstiger Gelegenheit sollte hierauf zurückgekommen werden.

Nigeria:

Hier ist die Situation der Swissair immer noch etwas prekär. Die Ankündigung, wir müssten einen der beiden Wochenkurse von Lagos nach Kano verlegen, ist offiziell noch nicht zurückgezogen worden, und das unterschriebene Luftfahrtabkommen ist noch nicht ratifiziert. Die Bereinigung der Lage muss beharrlich weiterverfolgt werden; wir bemühen uns ständig darum. - Zudem besteht die Absicht, ab September 1969 den einen der beiden Wochenkurse von Lagos nach Douala statt nach Accra weiterzuführen. Nach Abkommen sollten

SWISSAIR

- 5 -

keine Schwierigkeiten bestehen, solange keine 5. Freiheit verlangt wird (was nicht die Absicht ist). Wir werden aber eine Eingabe machen müssen.

Norwegen:

Die Anerkennung der Swissair als "Oslo Carrier" - mit dem Recht, norwegische Seeleute zu Vorzugsbedingungen zu befördern - ist immer noch pendent. Wir erwarten den Bescheid des norwegischen Transportministeriums.

Pakistan:

Wir haben eine Konsultation betreffend die Frequenzerhöhungen beantragt, die aus Gründen der Besatzungsrotation unvermeidlich werden.

Paraguay:

Es ist möglich, dass wir Ihnen bald einmal den Antrag stellen werden, Verhandlungen über ein Luftfahrtabkommen mit Paraguay einzuleiten. Die Opposition Brasiliens ist behoben, und in Paraguay selber hat die Schweizerische Bankgesellschaft bereits Vorarbeit geleistet. Indessen kommt es noch darauf an, wie sich unser Routenplan mit der Einführung eines dritten Wochenkurses über den Südatlantik gestalten wird. Mit nur zwei wöchentlichen Flügen kommt ein Anflug von Asuncion nicht in Frage.

Philippinen:

Pendent ist immer noch die Konsolidierung unserer 5. Freiheit zwischen Manila und Tokio.

Portugal:

Dieses Land verletzt immer noch unser Luftfahrtabkommen bezüglich der Stopover-Rechte nach Brasilien. Die Zukunft der Route Schweiz - Lissabon - New York könnte davon abhängen, ob Portugal bereit ist, uns wieder mehr Frequenzen als die gegenwärtigen drei pro Woche zuzugestehen.

Senegal:

Die Eingabe für eine neue Routenführung Schweiz - Dakar -

SWISSAIR

- 6 -

Monrovia musste auf diplomatischem Wege eingereicht werden, weil eine solche Routenführung im Abkommen nicht vorgesehen ist. Die neue Linie sollte bereits ab 1. November 1968 funktionieren. Seitens der Swissair wurde das Gesuch an das Luftamt am 4. Juli 1968 eingereicht. Eine Reaktion der senegalesischen Behörden liegt noch nicht vor. Wir fragen uns, ob in der amtlichen Prozedur auf der schweizerischen Seite nicht zu viel Zeit verloren wurde. Jedenfalls ist diese Angelegenheit dringlich.

#### Singapur:

Ein Luftfahrtabkommen ist paraphiert und sollte möglichst bald unterschrieben werden, da die Linieneröffnung bevorsteht.

#### Südafrika:

Der zweite Wochenkurs der Swissair, der ab Frühling 1970 in Frage kommt, wird praktisch nur zwischen Swissair und South African Airways auszuhandeln sein.

#### Thailand:

In den nächsten Jahren kann sich auch hier die Frage einer Frequenzerhöhung stellen. Ein konkretes Begehren unsererseits liegt aber noch nicht vor.

#### Türkei:

Die türkische Fluggesellschaft ist wesentlich aggressiver geworden, und wir müssen damit rechnen, dass die weitere Erhöhung unserer Frequenzen Schwierigkeiten bereiten wird.

#### Tunesien:

Die Abstimmung der Flugprogramme und Frequenzen zwischen Swissair und Tunis Air führt ständig zu Reibereien. Auf einem der beiden Wochenkurse ist uns zudem die 5. Freiheit zwischen Tunis und Tripoli nicht gewährt worden, weil Tunis Air einen Parallelflug hat. Mit solchen Problemen werden wir uns in Tunesien wohl dauern herum-schlagen müssen.

SWISSAIR

- 7 -

UdSSR:

In absehbarer Zeit wird vermutlich zwischen der Schweiz und der Sowjetunion eine Konsultation fällig, worin zu behandeln wären: Frequenzerhöhungen, 5. Freiheit, neue Routenführungen. Die Angelegenheit ist aber noch nicht spruchreif.

Ungarn:

Die Ratifikation des Luftfahrtabkommens steht noch aus.

U.S.A.:

2  
Sk

Auch mit diesem grossen Partner werden gelegentlich neue Gespräche fällig werden, nämlich über die Bewilligung neuer Landrechte, allenfalls auch über eine Swissair-Route nach Mexiko und über IT-Charter. Die Situation ist aber hier ebenfalls noch nicht reif für einen Verhandlungsantrag. Beim CAB läuft noch ein Verfahren über die allfällige Zertifizierung einer zusätzlichen amerikanischen Gesellschaft für den Verkehr mit der Schweiz.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Direktor, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Dr. H. Haas

Beilage: 2 Kopien dieses Schreibens