

Über den Wolken Markus Müller über Entwicklung der Luftfracht und mögliche Gefahren

Luftfracht, der stumme Passagier

Luftfracht ist ein wichtiger Bestandteil des Luftfahrtgeschäfts und auf einigen Strecken entscheidend für die Rendite. Zu Beginn meiner fliegerischen Tätigkeit betrieb Swissair mit einer McDonnell Douglas DC-9-33F ein Frachtflugzeug. Die HB-IFW wurde 1984 nach fünfzehn Jahren an die Airborne Express unter der amerikanischen Immatrikulation N931AX verkauft. Es waren spezielle Flüge, nur schon, wenn man beim Öffnen der Cockpittüre in eine sitzlose Röhre blickte. Es war keine Kabinenbesatzung da, die den wachhaltenden Kaffee brachte, denn oft waren es Nachtflüge an Destinationen ohne Nacht-Lande- und -Startverbot. Das hiess am späten Abend in Zürich starten und am frühen Morgen wieder landen. Dazwischen Fracht ein- und ausladen in Mailand, Rom, Ankara, Manchester, Glasgow, Amsterdam oder im Mittleren Osten. Am nächtlichen Himmel war es ziemlich einsam. Erst gegen Morgen meldeten sich Propellermaschinen, welche Tageszeitungen herumflogen.

Als wir einmal bereits über England die Bewilligung erhielten, direkt Kurs auf den Chocolate Point, den Schokoladenpunkt, zu nehmen, schauten wir einander fragend an und suchten vergebens einen solchen Navigationspunkt in unserer Luftfahrkarte. Auf die etwas verlegene Nachfrage, ob er uns einen Kurs geben könne und überhaupt sagen könne, wo dieser Punkt liege, erklärte uns der Fluglotse, es sei die markante Ecke der Luftkontrollraumgrenze der Schweiz zu Frankreich. Zum Glück hatten wir einen Winkelmesser in der Pilotentasche, um uns nicht ganz bloss zu stellen und diese exklusiv für Schweizer Flugzeuge angebotene Abkürzung quer durch halb Europa, die auf keiner Karte existierte, zu fliegen. Einen Navigationscomputer gab es in der damaligen DC-9 nicht. Tagsüber wurde das Flugzeug oft zum Training von Jungpiloten eingesetzt. Landetraining in Kloten, Basel, im nahen Frankreich oder für längere Ausbildungssessions in Malta oder Maribor. Die Ladungen waren sehr unterschiedlich. Von Maschinen, Instrumenten, Lebensmitteln, Blumen oder Pharmazeutika bis zu Kisten mit staubenden und stinkenden Hühnern. Oft transportierten wir Banknoten für verschiedene Nationalbanken aus Schweizer Druckpressen oder Gold. Letzteres füllte dabei wegen



des grossen Gewichts der Goldbarren den grossen Frachtraum nur zu einem kleinen Teil. Wichtig war die gute Sicherung der Ladung, weil ein unbeabsichtigtes Verschieben und dementsprechend geänderte Schwerpunktage speziell in der Startphase tödlich gewesen wäre. Der Vorteil des Frachtflugzeugs war, dass der Frachtraum zugänglich war – etwa im Falle eines Feuers.

Mit dem Wachsen der Flugzeuge zu sogenannten Wide Bodies wurden die Frachträume unter dem Passagierbereich und die Frachtraumtüren viel grösser, sodass Paletten eingeladen werden können. Hunderte Koffer von Passagieren mussten nicht mehr mühsam in gebückter Haltung aufgeschichtet werden. Damit bekamen die Passagierflugzeuge viel mehr Frachtkapazität. Der Kombi-Jumbo, mit der Möglichkeit, den hinteren Teil des Passagierraums in einen Frachtraum umzubauen, konnte abgelöst werden, weil in der neuen Generation von Passagierflugzeugen fast alles geladen werden kann, vom Auto bis zu grösseren Tieren. Lamas in Buenos Aires, sechzehn Tonnen Rindfleisch in Rio oder 3015,4 Kilogramm Gold und 34 Kilo-

«Exklusiv für Schweizer Piloten erhielten wir die Bewilligung, quer durch halb Europa direkt zum <Schokoladenpunkt> zu fliegen.»

gramm polierte Diamanten entnehme ich aufbewahrten Ladeblättern.

Angst vor Rauch und Feuer fliegt mit

Piloten und Flight-Attendants üben in den jährlichen Refreshern das Löschen von Feuer an Bord. Im Training Center kann der Instruktor im Mockup ferngesteuert in der Küche, auf der Toilette oder im Handgepäckfach Rauchgeneratoren aktivieren und Gasfeuer entfachen. Mit Training und Ausrüstung ist man gegen auftretendes Feuer im zugänglichen Bereich gut gewappnet. Anders im Frachtraum, der in der Luft nicht zugänglich ist. In den Neunzigerjahren schreckte der Absturz einer DC-9 von ValuJet in Florida auf. Ein Brand im Frachtraum zehn Minuten nach dem Start verursachte starke Rauchentwicklung und das Feuer weitete sich rasch auf elektrische Leitungen aus. Als Lehre daraus rüstete Swissair die Frachträume ihrer MD-80 mit Rauchmeldern aus. Nach deren Ausflottung übernahm Crossair einige Flugzeuge. Zum Entsetzen und Unverständnis von uns Piloten und Technikern baute der neue Betreiber die Rauchmelder aus, um Gewicht zu sparen und ein paar Kilo mehr Fracht laden zu können sowie Wartungskosten zu sen-

ken. Der unbegreifliche Abbau von Sicherheit wurde in Kauf genommen mit der Ausrede, man fliege nicht übers Meer. Heutige moderne Verkehrsflugzeuge sind durchweg mit Rauchmeldeanlagen wie auch mit Löschvorrichtungen in den nicht zugänglichen Orten wie Frachträumen, Triebwerken oder Elektronikabteilen ausgerüstet. Die grossen Frachtmengen werden aber nicht in der Luft, sondern auf dem Meer verschoben. Unser Hotel während des Aufenthalts in Los Angeles ist in Long Beach nahe dem Containerhafen in der San-Pedro-Bucht. Auf 13 Quadratkilometern werden jährlich gegen acht Millionen Container abgefertigt und auf Sattel-schlepper umgeladen. Es ist neben dem unmittelbar daneben liegenden Hafen von L. A. der zweitgrösste Containerhafen der USA. 66 riesige Krananlagen entladen die Schiffe. Die Anlage ist aus der Luft in der Linkskurve nach dem Abflug von L. A. beeindruckend und auch aus der Nähe betrachtet ist der 24-Stunden-Betrieb faszinierend. Dazu bietet sich Gelegenheit von der daneben liegenden Strandsiedlung San Pedro aus. In unzähligen Open-Air-Restaurants werden frische Meeresfrüchte frisch zubereitet und serviert. In den grossen Vitrinen kann man sich den Fisch, die Muscheln, Krabben oder was immer einem gelüftet auslesen. Oder man wählt im Aquarium einen Lobster aus. Das Gewicht bestimmt den Preis. Man kann die Art der Zubereitung wünschen sowie die Zutaten auswählen. Neben dem vorzüglichen und preiswerten Essen ist die illustre Gäste-schar eine zusätzliche Unterhaltung. Darunter Hafenarbeiter, Arbeiter und Angestellte der umliegenden zahlreichen Industriebetriebe sowie viele Familien, oft mit mexikanischem Hintergrund. Kaum Touristen aber eben auch Swiss-Crew-Mitglieder.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige

Gehen Sie schon mal in die Ferien.

Wir kommen nach.

Lesen Sie die SN
in den Ferien online.
Einfach registrieren/
einloggen unter
www.shn.ch/abo



Abo umleiten oder unterbrechen? www.shn.ch oder Telefon 052 633 33 66