rundschau

Januar/Februar 1976

200

23. Jahrgang

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die «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 — Contents — Sommaires Seite/Page

Editorial 3
Liebe Mitglieder 9
INTERN
IFALPA-News 14
Rückblick auf die Monate November und Dezember 15
Neuaufnahmen 18
Aktuelles Interview: Verkehrshaus der Schweiz 20
Absturz ohne Risiko? 34
Man sollte . . . 35
Rotationsplanung 36
Crew Globetrotter 40
Gedanken zur Demontage eines Berufsbildes 41
Ein neuer «Wagner»: Die Notlage 43
Geld . . . 49
Commercial Pilot's Licence — Written Examination 51
Briefe an die Aeropers Rundschau 52

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. März 1976

Redaktions-Team:

P. Clausen (Vorsitz)
U. Baier, M. Cross,
H. Hürzeler, U. Marx,
W. Waeschle, F. Woodtly

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600

600-Watt-Motor und ausgereifte Electronic sorgen für konstante Kraft in allen Drehzahlbereichen.
Bei uns können Sie den neuen Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

«Schweiz»
Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

J. Häni-Baumgartner, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Rundschau und Parkinson?

EDITORIAL

Liebe Rundschauleser,

Ein leichtes Erstaunen beim Öffnen Ihres Postfaches ist sicher nicht zu verwundern: der neu gestaltete, andersfarbige Umschlag und das um einige Namen erweiterte Impressum deuten darauf hin, dass bei der Aeropers Rundschau diverse Änderungen eingetreten sind.

Neuerungen bei einer Zeitung, das heisst Umstellung, Wechsel, Ungewohntes; das heisst aber auch: beständige Leser, während mehreren Jahren an Erscheinungsform und Geistesrichtung einer Zeitschrift gewöhnt, fühlen sich auf einmal in einen Zustand der Unsicherheit und Ungewissheit gedrängt. Erfahrungsgemäss — und glücklicherweise — gilt es bei einem Neubeginn jedoch auch die positiven Aspekte zu berücksichtigen. Eigene Erwartungen werden ins Neue projiziert, und Hoffnungen auf Besseres, Interessanteres und Vielseitigeres entsteht. Eine gleichzeitig erwachende, unverhohlene Neugier kann dabei nicht verborgen bleiben. Daher möchte ich Sie, liebe Leser, gerne über die vorgesehenen Neuerungen informieren.

Zunächst einmal: Warum drängten sich bei der Aeropers Rundschau Änderungen auf?

Während den letzten drei Jahren zeichnete für die Produktion und für den deutschsprachigen Teil unserer Zeitung der sogenannte 1. Redaktor (der Schreibende) verantwortlich. Ihm zur Seite standen Malcolm S. Cross (für den englischen Teil zuständiger 2. Redaktor mit dem Kurzzeichen MSC) und als Dritter im Bunde unser Aeropers-Sekretär, Herr F. Woodtly. Mit der Einführung der aktuellen Interviews und der verschiedenen Artikel-Serien nahm der zeitliche Arbeitsaufwand jeweils auf Redaktionsschluss hin Formen an, die an dunkelste Mittelschulzeiten erinnerten. So kam es nicht selten vor, dass die gewöhnlich im letzten Moment eintreffenden Manuskripte in schlafloser Nachtarbeit redigiert, korrigiert und umgeschrieben werden mussten. Nachgeschickte Fotos waren noch zu plazieren und mit einer Bildlegende zu versehen, und der Umfang der vorgesehenen Ausgabe musste auf umständliche Weise abgeschätzt werden, um allfällig notwendige «Füller» bereit stellen zu können.

Nach der Abgabe der Manuskripte und einer ersten Besprechung mit dem zuständigen Facharbeiter stellte sich meistens ein Pendelverkehr zur Druckerei ein, der es zwar ermöglichte, ein zu spät eingegangenes «Man sollte . . .» noch rasch aus dem Englischen ins Deutsche zu übersetzen oder einen Beitrag, mit dem man nicht mehr gerechnet hatte, dennoch für die geplante Nummer zu berücksichtigen. Und war der Umbruch (Einteilung des Drucksatzes in Seiten) beendet, so erzielte man trotz optimaler Plazierung der Inserate ausgerechnet 49 statt der vorgesehenen 48 Seiten (aus drucktechnischen Gründen sind nur Seitenzahlen als Vielfache von 4 möglich). Wo gab es eine Stelle, die man kürzen konnte? Musste man sogar einen Artikel fallen lassen? Zusätzlicher Gang zur Druckerei; weitere Telefonate, um die Verfasser der betroffenen Artikel über die beabsichtigten Änderungen zu orientieren.

Eine Woche darauf folgte das «Gut zum Druck». Um Zeit zu gewinnen musste der Probeabzug unverzüglich korrigiert werden. Dabei durfte man nicht vergessen, den verbandspolitischen Präsidial-Artikel noch der aktuellen Sachlage anzupassen. Resultat: 7 Zeilen mehr als im Probeabzug, ein viertelseitiges Inserat herausnehmen, die Beiträge im Crew-Globetrotter etwas zusammenstauchen und den somit gewonnenen Platz für das zu verschiebende Kleininserat verwenden. Und hatte man endlich den verbindlichen Probeabzug zum Druckauftrag durchgearbeitet, so ging es nach einer kurzen Verschnaufpause von neuem los. Termine für zukünftige Interviews wurden vereinbart, «Bettelbriefe» an potentielle Hobby-Ecke-Autoren verschickt, beim Chefpilot um die Mitarbeit an einer Artikel-Serie angefragt usf.

Mit meiner Umschulung auf DC-10 und den damit verbundenen langen Auslandaufenthalten, wurde der hektische Zeitungsbetrieb immer problematischer. Obwohl mir meine Freizeitarbeit sehr viel Freude bereitete, drängte sich in zunehmendem Masse der Gedanke auf, die arbeitsintensive Einmann-Produktion aufzugeben und das erweiterte Redaktions-Team einzuführen.

Nicht nur bezüglich der Arbeitsaufteilung wird ein Wechsel zur Gruppenarbeit Vorteile bringen, sondern auch punkto Qualität kann noch einiges verbessert werden. Unnötig zu erwähnen: je grösser die Anzahl der kreativen Geister, je überlegter und durchdachter sollte das Blatt gelingen. Damit wären die zwei wichtigsten Gründe, die zu den Umstellungen bei der Rundschau geführt haben, aufgezählt: **Optimale Arbeitsaufteilung und Qualitätsverbesserung.**

Welches sind nun, abgesehen von der **Umstellung zum Redaktions-Team,** die weiteren Änderungen?

In zwangloser Reihenfolge und in Kürze aufgezählt:

— **Der neugestaltete, andersfarbige Umschlag.** Die Produktion des bisher verwendeten rot-weissen Glanzpapiers wurde eingestellt, weshalb wir uns gezwungen sahen, einen gleichwertigen Ersatz zu suchen. Wir hoffen, mit dem vorliegenden Heft — der Umschlagentwurf stammt vom Bieler Graphiker Martin Fontanelli — den Geschmack unserer Leser getroffen zu haben.

— **Das «Arbeitspapier Aeropers Rundschau».** Es enthält in kurz gefasster Form Richtlinien bezüglich Konzept und Produktion unserer Zeitung und kann im Aeropers-Sekretariat auf Verlangen eingesehen werden.

Daraus ergeben sich die weiteren Änderungen:

— Die neugeschaffene Rubrik **«Intern».** Dafür verantwortlich zeichnet in Zukunft das Aeropers-Vorstandsmitglied mit dem Vorsitz über das Ressort «Administration, Information, Presse, Planung». Mit seiner Amtsübernahme gehört der jeweilige Vertreter automatisch dem Rundschau-Team an. Zusammen mit der tatkräftigen Unterstützung unseres Aeropers-Sekretärs hoffen wir, die bis anhin etwas zu kurz gekommene Verbands-Information zu verbessern.

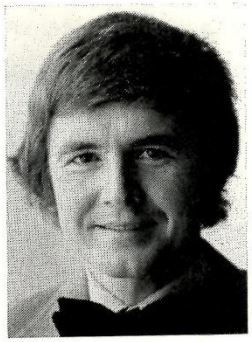
— **Der Produktionsleiter.** Er ist für die Zusammenstellung der laufenden Ausgabe verantwortlich. Er verhandelt mit der Druckerei, äussert Gestaltungswünsche und erledigt das «Gut zum Druck». Die arbeitsintensive Aufgabe des Produktionsleiters wird turnusgemäss auf die einzelnen Redaktions-Mitglieder verteilt.

— **Die Redaktionsadresse.** Die in Zukunft einheitliche Redaktionsadresse ist dem Impressum auf Seite 1 zu entnehmen. Zuschriften und Manuskripte gelangen auf diesem Weg am schnellsten in die Hände des jeweiligen Produktionsleiters.

— **Die sonstigen Organisationsprobleme.** Um eine reibungslose Produktion unserer Zeitung auch nach der Erweiterung des Redaktions-Teams zu gewährleisten, sind einzelne Bestimmungen (betreffs Aufgaben und Pflichten des Redaktoren, Zusammensetzung des Teams, Redaktionsschlussdaten, Termine für Redaktionssitzungen usf.) unumgänglich.

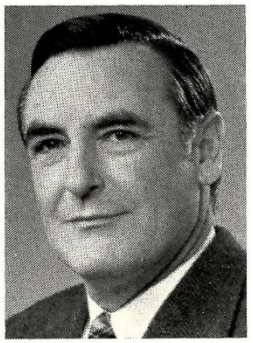
Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass die Neuerungen bei der Aeropers Rundschau, abgesehen von «Intern» und einigen Änderungen in der Aufmachung, doch eher organisatorischer Art sind. Es geht uns dabei — und kritische Leser könnten im ersten Moment auf diesen Gedanken kommen — nicht um eine Bestätigung Parkinsons, sondern um jenes absolute Minimum an Bestimmungen, das für die Produktion und die Herausgabe unserer Zeitschrift erforderlich ist und das bei einem späteren Redaktorenwechsel eine gewisse Kontinuität gewährleistet.

Unser neues Redaktions-Team



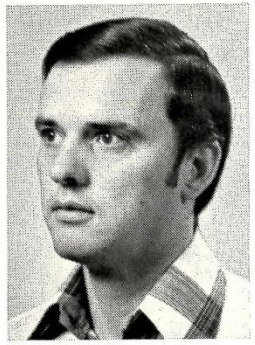
Peter Clausen

Urs Baier

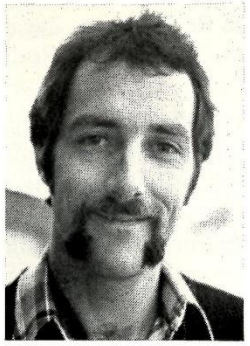


Malcolm S. Cross

Hano Hürzeler



Urs Marx



Werner Waeschle

Fred Woodtly

Abschliessend möchte ich mich noch in einer Angelegenheit an Sie wenden, die ich bewusst auf den Schluss aufgespart habe. Dem Inhalts-Konzept unserer Zeitung ist u. a. zu entnehmen, dass die Rundschau auch Ihnen die Möglichkeit geben soll, sich aktiv, in **Form von Leserbriefen und Artikeln, am Geschehen zu beteiligen.** Eine Zeitung wie die Aeropers Rundschau, deren Zielpublikum genau definiert und in seiner Quantität noch einigermassen überschaubar ist, kann sich nicht nur auf die Arbeit ihrer Redaktoren stützen. Ihr eigentliches Leben beginnt erst mit einem aktiven Echo aus den Reihen der Leserschaft. Und gerade bei uns bieten sich einige ausgezeichnete Gelegenheiten, Ihre Bereitschaft, liebe Leser, zum Mitdenken und Mitgehen zu manifestieren. Rubriken wie «Man sollte . . .», «Briefe an die Aeropers Rundschau», «Hobby-Ecke», «Crew-Globetrotter», aber auch selbständige Artikel zu irgend einem Thema ermöglichen es, die sonst nur im Verborgenen existierende Lesermeinung an eine breitere Öffentlichkeit zu tragen.

Nur: Wie oft schon ist im mannigfaltigen Blätterwald helvetischer Verbands- und Vereins-Gazetten an gleicher Stelle zur aktiven Mitarbeit aufgerufen worden — und mit welch mässigem Erfolg? Der blosse Aufruf scheint nicht mehr zu genügen, um der leise dahinschleichenden Leser-Lethargie entgegenzutreten. Der Wasserstrahl ist zu dünn, zu kraftlos, um das erstarrte Mühlrad wieder in Bewegung zu versetzen. Einmal mehr wird die Frage nach der Motivation laut. Motiviert sein ist aber nicht eine Sache des Könnens, sondern eine Sache des Wollens. Einem Redaktions-Team, das bestrebt ist, sein Blatt nicht nur als Informations- sondern auch als Diskussionsforum zu gestalten, muss es daher erlaubt sein, diesen Leserwillen bewusst herauszufordern. In Form von gezielten Aktionen, Umfragen, Problemstellungen usf. werden wir in Zukunft — wohlverstanden auf sympathische Art — versuchen, Sie etwas zu «reizen». Gerade Ihr Mitmachen, Ihr Mitdenken und Ihr Mitfühlen bereichern unsere Zeitung mit jenen unscheinbaren, aber wichtigen Nuancen, die eine monoton einseitige Publikation von vornherein ausschliessen. Und dies liegt nicht nur in unserem, sondern speziell auch in Ihrem Interesse, handelt es sich doch um — Ihre Aeropers Rundschau.

Herzlichst
Ihr Peter Clausen

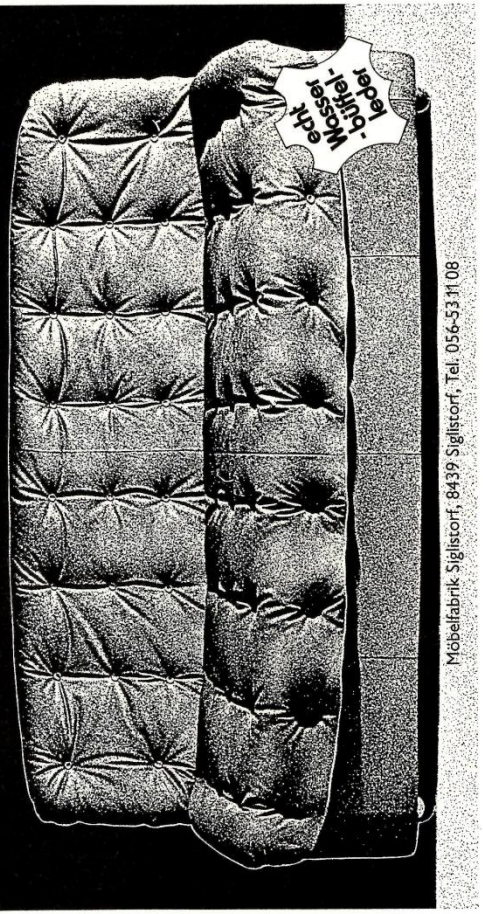
Erstmals in der Schweiz: Probierservice bei Ihnen zuhause!

Möbelfabrik Siglistorf Aktiengesellschaft präsentiert:

Kausch-Sitzleder in echt Wasserbüffel

Dank eigener Kleinserien-Produktion erstaunlich preisgünstig.
Alfred Kausch bringt diese und die nächste Woche sein neues Kausch-Line Programm persönlich zu Ihnen nach Hause. In Natura. Damit Sie selber sehen können, wie gut es in Ihren Raum passt. Kostenlos und unverbindlich.
Vereinbaren Sie mit ihm einen Besuch. Oder unterhalten Sie sich ganz einfach mit Ihm über den Probierservice.
Telefon 01-94 39 69

neues Telefon: 01-856 09 69



Aeropers-Mitglieder Spezial-konditionen

Möbelfabrik Siglistorf, 8439 Siglistorf, Tel. 056-53 11 08

Liebe Mitglieder

Anhand der Ausführungen unseres ersten Rundschauredaktors Peter Clausen können Sie erkennen, dass auf Jahresbeginn redaktionsintern personelle Umstellungen stattgefunden haben. Gleichzeitig hat unser Verbandsblatt auch äusserlich einen neuen Anstrich erhalten. Was bezüglich unserer Rundschau beim alten geblieben ist, ist deren Zweckbestimmung; nämlich Informationsquelle für unsere Mitglieder zu sein. Das Herausgeben einer Zeitschrift, und wenn dies auch nur sechs mal pro Jahr geschieht, nimmt viel Zeit in Anspruch und braucht recht viel Idealismus, besonders, wenn bezüglich Niveau des Blattes bestimmte Ansprüche gestellt werden. Es ist darum gut verständlich, wenn nach jahrelanger Tätigkeit für die Aeropers der Wunsch laut wird, andere Mitglieder zum Zuge kommen zu lassen. Ich darf erfreut feststellen, dass Peter Clausen für die Aeropers nicht verloren geht. Er wird weiter massgeblich an der Gestaltung unserer Rundschau beteiligt sein, hat aber intern eine Organisation geschaffen, die es ihm erlauben wird, die anfallende Arbeit aufzuteilen. Für unsere Vereinigung ist damit Gewähr geboten, auch weiterhin eine nicht nur in Mitgliederkreisen geschätzte Rundschau zu besitzen. An dieser Stelle möchte ich Peter Clausen herzlich danken für alles, was er in den letzten drei Jahren für die Aeropers geleistet hat. Mit seinen klar formulierten, treffenden «Editorials» und seinen interessanten Interviews hat er unserer Rundschau ein persönliches Gepräge gegeben und viel dazu beigetragen, das Ansehen unseres Berufsstandes zu fördern.

Im Zusammenhang mit diesen Umstellungen möchte ich die Gelegenheit beim Schopf packen, einige Gedanken zum Thema Information zu äussern. Immer wieder stellt der Vorstand fest, dass Kritik an irgendwelchen Vorkommnissen oder Beschlüssen aus der Verbandstätigkeit aus Mangel an Information geübt wird. Gerüchte und Halbwahrheiten werden schnell zum Anlass genommen, klare Meinungen zu haben und Urteile abzugeben. Ergibt sich dann die Gelegenheit, sich eingehender zu informieren, ist plötzlich wieder Verständnis da, hingegen wird den Aeropers-Verantwortlichen mangelnde Information zur Last gelegt. Dazu ist klar festzuhalten, dass es falsch wäre und zudem ein Ding der Unmöglichkeit, über jede einzelne Aktion des Verbandes detailliert zu berichten. Erstens fehlt uns die nötige Zeit dazu und im weiteren besteht die Möglichkeit, dass zu frühe Information sich negativ auf laufende Verfahren und Verhandlungen auswirken kann. Es ist sicher richtig, dann zu informieren, wenn klare Tatsachen bekannt oder Beschlüsse gefasst worden sind. Ebenso richtig ist meiner Meinung nach, dass eine Beschränkung der Information auf Dinge mit Bedeutung und allfälligen Konsequenzen für alle, die Wichtigkeit von Informationen unterstreicht. Eine Informations-

tätigkeit um ihrer selbst Willen, hat keinen Sinn. Ebenso wenig ist es nötig, die rege Tätigkeit der Verbandsorgane durch eine Informationsflut zu demonstrieren. Rechenschaft über unsere Tätigkeit geben wir im Jahresbericht ab. Gedankenaustausch in Gesprächen oder Diskussionen erweisen sich oft als sehr nützlich, besonders wenn diese spontan aus dem Bedürfnis nach mehr Detailinformation heraus erfolgen. Aber bereits eine Organisation von solchen Diskussionen erweist sich als unnütz, da immer wieder festgestellt werden muss, dass das Interesse dazu nicht vorhanden ist. Als Beispiel, das enttäuschende Ende des Aeropers-Stammes, der zuletzt aus Mangel an Interesse unter unseren Mitgliedern zum reinen Vorstandsstamm wurde.

Nichtsdestotrotz möchte ich einen erneuten Anlauf in Richtung bessere Information nehmen. In enger Zusammenarbeit mit unserer Rundschauredaktion wird der Vorstand versuchen, in der Rundschau vermehrt Beiträge über seine Tätigkeit zu bringen. Aufgaben und Organisation der einzelnen Kommissionen sowie nähere Auskunft über die verschiedenen Ressorts bieten genügend Themen, die Aeropers ihren Mitgliedern besser bekannt zu machen.

Nun habe ich noch eine wichtige Mitteilung bezüglich unserer Mitgliedschaft in der EUROPILOTE zu machen. Anlässlich seiner Januarsitzung hat der Vorstand den Beschluss gefasst, Ihnen werte Mitglieder, den **Austritt aus der EUROPILOTE** zu beantragen. Mit den Wahlgeschäften zur GV 1976 werden Sie also auch über unsere Mitgliedschaft in dieser Vereinigung zu befinden haben. Was hat den Vorstand bewogen, diesen Antrag ins Auge zu fassen? Dazu muss ich nun etwas weiter ausholen, nicht zuletzt, um Ihnen eine klare Meinungsbildung zu ermöglichen.

Gegründet wurde die EUROPILOTE im Jahre 1965 von den Franzosen, Italienern, Belgiern und Holländern, nachdem bereits ein paar Jahre zuvor die drei Erstgenannten eine lockere Interessengemeinschaft gebildet haben. Interessant vielleicht noch, dass die KLM-Piloten, obwohl zu den Gründern gehörend, seit 1967 den Status eines Beobachters innehatten und nun per 1. Januar 1976 wieder die Aktivmitgliedschaft erwarben. Gründe, eine solche Organisation der europäischen Pilotenvereinigungen zu schaffen, gab es deren viele. Ich möchte hier nur die wichtigsten erwähnen;

— Bildung eines Gegengewichtes zu den auf Managementebene eingegangenen Allianzen (z. B. Comité Montparnasse, KSS später KSSU, ATLAS).

— Koordination der typisch westeuropäischen Probleme im Rahmen der offensichtlich zu unbeweglichen IFALPA in Anlehnung an die amerikanische ALPA.

— Informationsaustausch im Hinblick auf eine ständige Hebung der Arbeits- und Lebensbedingungen für Piloten in Europa.

Die grosse Aktivität der Gründervereinigungen und die vielversprechende Zielsetzung der neuen Organisation hat 1967 zu einer bemerkenswerten Erweiterung des Mitgliederkreises geführt. British ALPA, Irish ALPA, DLH, SAS sowie FPAS und AEROPERS (damals noch nicht integriert), nahmen fürderhin an den Meetings teil, allerdings vorerst nur als Beobachter. 1968 haben die Iren die Vollmitgliedschaft erworben und 1969 sind dann noch die Skandinavier und auch die beiden vorderhand noch getrennten schweizerischen Vereinigungen FPAS und AEROPERS zum engeren Mitgliederkreis gestossen. Unser damaliger Aeropers-Sekretär, Dr. R. Schmid, war massgeblich daran beteiligt, unsere Mitglieder von der Notwendigkeit einer Teilnahme an diesem europäischen Geschehen zu überzeugen. Er hat sich persönlich sehr stark engagiert und sich weitherum einen Ruf als treibende Kraft für den EUROPILOTE-Gedanken erworben. Unter seiner Leitung wurde eine kleine Kommission gegründet, die einen sogenannten «european model contract» auszuarbeiten hatte, quasi ein Basisarbeitsvertrag, der den einzelnen Vereinigungen als Hilfe bei Verhandlungen dienen sollte.
Folgende weitere Aufgaben hat sich die EUROPILOTE im Jahre 1968 gestellt:

— Entwicklung einer gemeinsamen europäischen Einstellung zum Thema Cockpit Crew Complement;

— Entwicklung gemeinsamer FDR's mindestens was die Grenzwerte bezüglich duty time anbelangt;

— Erstellen einer Vergleichsübersicht bezüglich des Lebensstandards unter europäischen Piloten (Herleitung des europäischen Mittels für Salärverhandlungen);

— Erstellen einer Studie über Produktivität und deren Grenzen, auf europäischer Basis;

— Informationsaustausch über die verschiedenen Auswahl- und Ausbildungsverfahren von Piloten in Europa.

Dr. R. Schmid hat sich einmal treffend über die Zukunft der EUROPILOTE wie folgt geäussert: «Die Art und Weise, wie die Probleme angepackt und gelöst, d. h. auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden, wird über das Bestehen dieser europäischen Organisation entscheiden.»

Leider hat mit dem Ausscheiden von Dr. Schmid aus den Aeropers-Diensten sich auch unsere Aktivität auf europäischem Parkett stark reduziert. Und hier komme ich nun auf die Rolle zu sprechen, die die Aeropers in den letzten Jahren mehr und mehr in der EUROPILOTE gespielt hat. Die oben aufgezählten Aufgaben erwiesen sich je länger je mehr als

nicht lösbar wegen den oft extrem gegenteiligen Ansichten der einzelnen Verbände. Versuche, durch straffere Organisation und Änderung der Statuten, Policyentscheide möglich zu machen und diese nicht durch Einstimmigkeit, sondern Mehrheitsbeschlüsse verbindlich zu erklären, führte unsere Aeropers-Delegierten mit Billigung des Vorstandes in eine Art Opposition. Auch bestand die Gefahr einer Zweispurigkeit mit IFALPA policies. Die Aeropers hat immer auf ihrer Unabhängigkeit und Selbständigkeit als Berufsvereinigung bestanden. Immer mehr entwickelte sich die EUROPILOTE zu einem reinen Debattierclub. Bezeichnend ist dafür auch, dass die grossen europäischen Verbände wie BALPA und die deutsche Pilotenvereinigung bis heute nur den Statuts eines Beobachters innehaben wollen. Als typisch schweizerische Eigenheit wird immer wieder — zum Teil neidvoll — unser gutes, auf gegenseitigem Vertrauen beruhendes Verhältnis zu unserem Arbeitgeber bezeichnet. Den durchwegs mit gewerkschaftlichen Methoden britischer Provenienz operierenden europäischen Pilotenverbänden ist unsere Art, Probleme zu lösen, schwer verständlich. Dies hat uns zusätzlich den Anstrich des Aussenseiters verliehen. Erst die jüngsten wirtschaftlichen Entwicklungen haben einige Vereinigungen zur Erkenntnis geführt, dass nur enge Zusammenarbeit mit dem Vertragspartner die Lösung grosser Probleme ermöglicht. Die Aeropers war mit Ausnahme der Zeit von Dr. Schmid keine treibende Kraft in der EUROPILOTE. Um dies zu sein, müssten wir eine Tätigkeit entwickeln, die nicht unsern Möglichkeiten personeller und finanzieller Art entspricht. Unsere internationale Mitarbeit, besonders auf technischem, aber auch auf juristischem Gebiet und vielleicht noch in Security-Fragen spielt sich ausschliesslich im Rahmen der IFALPA ab.

Wertvolle Informationen, vor allem was Arbeitsbedingungen und Arbeitskonflikte anderer Verbände betrifft, können wir auch via IFALPA oder direkt von den Betroffenen selbst beziehen. Des weiteren sind die Aeropers-Verantwortlichen anlässlich von Generalversammlungen (Budgetdiskussionen) verschiedentlich aufgefordert worden, die Aeropers-Tätigkeit in internationalen Gremien zu überprüfen. Seit meinem Amtsantritt vor knapp zwei Jahren haben wir wertvolle Sitzungszeit diesem Thema gewidmet und uns und der EUROPILOTE eine letzte Chance eingeräumt. Klar haben wir unsere Meinung bezüglich Unabhängigkeit und Selbständigkeit gegen aussen vertreten, ebenso wie unsere Ansicht, dass das Ganze als eine europäische Region der IFALPA in deren Mutterschoss zurückgeführt werden müsse. Unsere Verbandsvertreter, die an den letzten Meetings der EUROPILOTE teilgenommen haben, sind mehr denn je davon überzeugt, wertvolle Zeit verschwendet zu haben und plädieren für unseren Austritt. Neueste Entwicklung innerhalb der EUROPILOTE ist das Zusammenrücken der Vereinigungen aus dem

EWG-Raum als Reaktion auf die politischen Zielsetzungen dieser Organisation, zu der die Schweiz bekanntlich nicht gehört. All diese Entwicklungen und Tatsachen haben schlussendlich zum eingangs erwähnten Vorstandsbeschluss geführt. Dass wir durch den Austritt aus der EUROPILOTE ca. Fr. 5 000.— an Mitgliederbeitrag einsparen, ist von sekundärer Bedeutung, soll aber nicht unerwähnt bleiben. Laut Art. 31, erster Abschnitt, Punkt 6, unserer Vereinsstatuten ist ein Stimmenmehr von mindestens der Hälfte aller stimmberechtigten Mitglieder erforderlich für einen Ein- oder Austritt des Vereins in resp. aus nationalen und/oder internationalen Organisationen. Ich hoffe, Ihnen, liebe Mitglieder, genügend Informationen und Tatsachen geliefert zu haben, dass Sie im Frühling Ihr Stimmrecht mit gutem Gewissen ausüben können.

Mit freundlichen Grüssen
Jeannot Amsler

Aus familiären Gründen
in Embrach zu verkaufen

5½-Zimmer-Eigentumswohnung

mit Cheminée, in 4-Familienhaus
Preis: Fr. 265 000.— (inkl. Garage)

Auskunft erteilt: E. Wuillemin, Schützenhausstr. 73, 8424 Embrach
Telefon 01/80 01 20

Planen und bauen Sie
heute Ihr Einfamilienhaus.

Es könnte sonst zu spät sein.

Als Architekt werde ich
Ihre Pläne realisieren.

IFALPA-News

intern

The Regional Concept of IFALPA's Operations in Europe

Recent events and developments have once again brought to the fore the need for a review of IFALPA's activities in the Europe area which can at best be described as lacking in coordination or at worst simply as a disaster area. The main reason for this is obvious. There is on no other portion of the world such a high concentration of large, fiercely competitive major airlines each endeavouring by fair means or foul to obtain for themselves as large a portion of the dwindling traffic market as the use of advertising and other inducements will allow.

Indeed, so large and various are these companies, that under the normal rules of supply and demand, this intense competition would quite naturally have eliminated long ago some of the less efficient ones on the quite reasonable economic grounds, that a normal commercial enterprise can last so long returning ever-increasing losses and no longer.

However, this natural elimination has not occured simply because the majority of the airlines concerned are in fact State owned and because of this, the «national» interests of maintaining that country's flag carrier in operation, despite in more than one case the fact that the carrier concerned had not made a profit in more than thirty years, are considered to the more important than the obvious economic impossibility of ever justifying this stand commercially.

This then, must be one of the most frustrating facts of life with which a commercial concern such as our own is faced and can in no way be described as fair competition.

We, however, are not concerned so much with this operational concept, but we are, or should be, very much more concerned with the general atmosphere existing in the various piloting groups, each with their own special problems in the area, because the interests of pilots in the European area are so diverse, the need for a regional office of IFALPA in Europe is essential if we are to be able to co-relate our efforts for the betterment of the profession in general and Europe in particular.

It is, of course, well known that IFALPA, headquartered in London, has in addition to our permanent representative at ICAO in Montreal, two regional offices, one in Bogota, Colombia, which with the assistance of

the Mexican pilots association distributes the various publications of IFALPA in the Spanish language, and the other in Hong Kong, which serves to purse IFALPA's interests troughout the Far East.

Perhaps the reader would quite reasonably be expected to ask «what about EUROPILOTE», but this is in no sense a regional office of IFALPA, but an entirely separate organisation whose views don't always coincide with those of the parent body. This is purely an industrial body whose main purpose is to perpetuate the existing economic poverty of their member airlines by constant calls for salary increases and industrial priviledges under the threat of «mutual action» etc., and it is purely because of this that our own Association has never been completely at ease since joining EUROPILOTE.

In the technical field alone, there is a tremendous scope for improvement, if a concerted effort made, and it is here that IFALPA itself has fallen short, and has at time, even appeared to have ignored the Europe area.

The only answer appears to be the formation of an IFALPA Regional Office, perhaps in Paris or Brussels on the same lines as those in Bogota and Hong Kong, or alternatively, for EUROPILOTE to be absorbed into IFALPA as a regional office, so that by either method, this important area can develop and make use of the facilities and expertise for which we joined IFALPA in the first place.

John Sterndale

Rückblick auf die Monate November und Dezember

Nachdem seit Erlass des totalen **Schnapseinfuhrverbotes** vor bald einem Jahr die Fragen nach den Gründen rechtlicher und sachlicher Art leider (und begreiflicherweise) kein Ende nehmen, sei hiermit nochmals kurz darauf eingegangen:

Bezüglich der Organisation der Zollverwaltung möge im Interesse eines besseren Verständnisses der Hinweis dienlich sein, dass die oberste Verwaltungsbehörde in Zollangelegenheiten der Schweizerische Bundesrat darstellt, der in allen ihm übertragenen Angelegenheiten im Rahmen erteilter Kompetenzen (Bundesgesetz über das Zollwesen vom 1. Oktober 1925 samt den dazugehörenden Vollziehungsverordnungen) selbständig entscheidet. Einer dieser besagten Entscheide stellt der Bundesratsbeschluss über Abgabenerleichterungen im Reisendenverkehr vom 9. Mai 1967 dar, welcher in Art. 1 Absatz 2, letzter Satz besagt,

dass Personen, die als Führer oder Begleiter gewerblich eingesetzter Fahrzeuge in die Schweiz einreisen, keinen Anspruch auf die im erwähnten Beschluss erlassenen Wertfreigrenzen (z. B. 7 dl alkoholische Getränke über 25 Grad Alkoholgehalt für Personen mit Wohnsitz innerhalb Europas resp. 1 Liter für Personen ausserhalb Europas) haben. Wie erwähnt, stammt dieser Beschluss bereits aus dem Jahre 1967. Es wurde ihm aber bezüglich der fliegenden Besatzungen keine Nachachtung verschafft, weil die zuständigen Zollorgane (Oberzolldirektion resp. Zollkreisdirektion) anhand von Artikel 11 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über das Zollwesen verfuhren, zumal nach dieser Bestimmung die Wertfreigrenze für alle Personen gar 1 Liter betrug. Diese Unausgewogenheit der beiden zitierten Bestimmungen wurde nun in der Zwischenzeit amtlich festgestellt und per 15. März 1975 «ausgemerzt», d. h. es wurde laut Amtssprache eine «Gesetzesharmonisierung» durchgeführt. Obwohl diese Massnahme bei den Betroffenen keinesfalls eine harmonische Aufnahme fand, muss sie dennoch grundsätzlich akzeptiert werden, zumal es an der Kompetenz zum umstrittenen Erlass nichts zu rütteln gibt. Dennoch bleiben einige Fragen nach wie vor offen. Bekanntlich musste die ebenfalls per 15. März 1975 eingeführte ½-Liter Wertfreigrenze für Spirituosen über 25 Grad Alkoholgehalt mittlerweilen wieder auf den bisherigen höheren Wert gesetzt werden, nachdem ein wahrer Proteststurm durch die Reisenden ausgelöst worden war und eine weitere Beschneidung der international üblichen Wertfreigrenzen dem schweizerischen Tourismus offensichtlich nur geschadet hätte. Sind wir damit bezüglich der Alkohol-Wertfreigrenze für die Reisenden wieder bei der alten Lösung angelangt, stellt sich zwangsläufig die Frage, ob der Bundesrat gewillt ist, für die fliegenden Besatzungen wenigstens eine Minimallösung anzubieten, zumal das verhängte totale Schnapseinfuhrverbot im Vergleiche zur früheren grosszügigen Möglichkeit als Radikalmassnahme erscheint. Im weiteren scheint fraglich zu sein, ob die den Besatzungen «abgeknöpften» Zollfränkli zu einer spürbaren Verbesserung des Bundeshaushaltes beitragen!

Schliesslich hat sich anhand jüngster Vorkommnisse die Frage ergeben, ob Besatzungsmitglieder, die sich ausschliesslich zu Trainigszwecken ins Ausland begeben müssen (SIM-Training B-747, Flugtraining DC-9) und damit keine Flugleistung innerhalb des Swissair-Streckennetzes erbringen, berechtigt sind, analog den für Passagiere geltenden Bestimmungen am Zoll (mit Service Ticket im Flughof) abgefertigt zu werden. Eine entsprechende Abklärung ist kürzlich dem Zollamt Zürich-Flughafen in Auftrag gegeben worden und wir hoffen auf eine positive Antwort, zumal hier die **Gleichstellung** zwischen dienstreisenden Swissair-Angestellten des Bodenpersonals und den zu reinen Trainingszwecken reisenden Cockpit-Besatzungen tangiert wird.

Ein weiterer Stein, an dem sich unsere Mitglieder resp. deren fahrbaren Untersätze im Verlaufe des vergangenen Jahres wahrlich oft gestossen haben, ist das **Parkhaus E** mit seinen engen, seitenplankenbewehrten Auf- und Abfahrten für insgesamt 12 Geschosse, von denen 9 im Normalfall bis auf den letzten Platz belegt sind, so dass die Kurbelei meistens bis zum 10. oder gar 11. Geschoss hinauf führt. Der Weg hinunter ist dann ebenfalls keine einzige Kurve geringer, und dies alles ca. 200 mal im Jahr für Kurzstrecken- und mindestens 100 mal für Langstreckenpiloten! Angesichts dieser häufigen Benutzungsfrequenzen drängt sich eine Neulösung auf, welche den ursprünglich gepriesenen Komfort endlich bietet, zumal unsere Mitglieder den besagten Komfort auch berappen müssen. Eine Umsiedlung der fliegenden Besatzungen beispielsweise ins Parkhaus F dürfte zweifelsohne eine Komfortverbesserung bringen und wird daher in unsere diesbezüglichen umfassenden Abklärungen miteinbezogen werden.

Ein weiteres Ärgernis des Jahres ergab sich aus der uneinheitlichen Anwendung der Verfügung der Finanzdirektion des Kantons Zürich über die besondere **Pauschalierung der Berufsauslagen** des fliegenden Personals der Swissair vom 1. November 1974 durch die verschiedenen Steuerkommissäre. Die Ursache hierzu liegt im Entzug der Jahrespauschale für die Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort, welche bisher 250 Fahrten ohne besonderen Nachweis betragen hatte und gemäss der zitierten Verfügung durch den Nachweis der effektiv angefallenen Fahrten ersetzt wurde. Nachdem alle Nachbarkantone eine Jahrespauschalierung beibehalten haben, hat sich der Personaldienst der Swissair in verdankenswerter Weise dazu bereit erklärt, bei den zuständigen Zürcher Behörden für eine möglichst gleichmässige steuermässige Belastung aller Piloten eintreten zu wollen. Selbstredend kann jeder Kanton aufgrund seiner Souveränität die Steuergesetzgebung selbst gestalten; hingegen findet diese freie Rechtsgestaltung u. a. am Grundsatz der Rechtsgleichheit aller Bürger (Art. 4 der Bundesverfassung) gewisse Einschränkungen.

Nachdem die **Auto-Testaktionen** der vergangenen Jahre bei unseren Mitgliedern regen Zuspruch gefunden haben, wurde mit der Firma AMAG AG in Kloten vereinbart, auch in diesem Jahr eine Testaktion durchzuführen, welche vom 15. bis und mit 20. März 1976 dauert. Als Testfahrzeuge stehen die beiden «Bestsellers» VW POLO und VW GOLF zur Verfügung. Ende Februar wird ein entsprechender Reminder versandt werden. Reservationswünsche können dem Sekretariat selbstverständlich auch heute schon mitgeteilt werden.

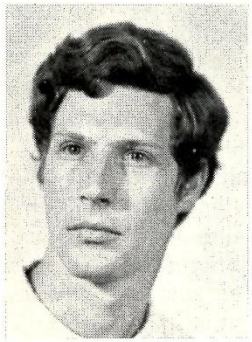
Abschliessend sei nochmals kurz auf den neu angeschaffenen **Anschlagkasten** hingewiesen, den Sie im Soussol bei den Crewfächern vorfinden. Dieser Glaskasten wurde primär in der Absicht erworben, kurzfristig und

formlos zusätzliche Informationen des Verbandes bieten zu können. Darunter fallen selbstverständlich keine privaten Werbeplakate mit kommerziellem Hintergrund, weshalb unser «Informationsminister» Capt. Urs Baier, diesbezügliche Anfragen abschlägig beantworten müsste. Wir danken für Ihr Verständnis!

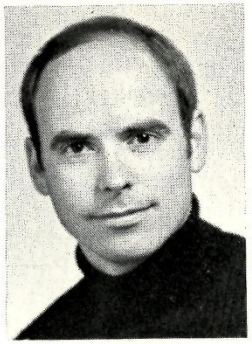
Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

Neuaufnahmen

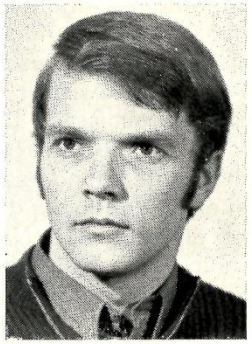
An den Vorstandssitzungen vom 26. November und 23. Dezember 1975 wurden die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



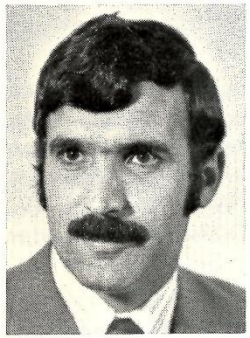
R. Baumberger,
Copi DC-9



Rolf Eickstädt,
Copi DC-9



Beat Küng,
Copi DC-9



R. Rinderknecht,
Copi DC-9

FF-Typenhaus 174

FF-Fertighäuser gibt es seit über 20 Jahren. Reiche Erfahrung, handwerkliche Facharbeit und komfortabler Innenausbau machen das FF-Fertighaus zum behaglichen Einfamilienhaus.

Beabsichtigen Sie ein Eigenheim zu bauen, so sollten Sie sich nähere Unterlagen ansehen.

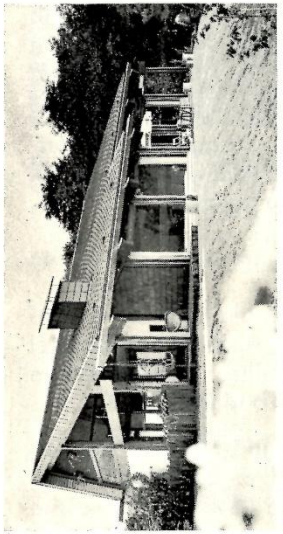
Es lohnt sich auch für Sie.

Gutschein Ae R 1/76

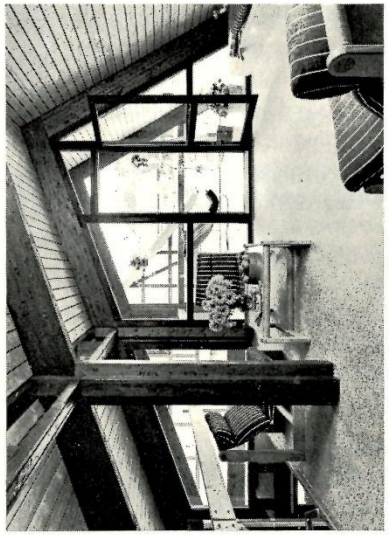
Für Farbprospekt

Name _____

Adresse _____



FF-Modulhaus 176-S



Dachgeschoss im Modulhaus

FF-Fertigbau L. Lamezan, Architekt
Reichensteinerstrasse 16
CH-4053 Basel, Telefon 061 23 18 50

Das aktuelle Interview: Verkehrshaus der Schweiz

Am 1. Juli 1959 wurde das Verkehrshaus Luzern offiziell eröffnet. Heute ist es das meistbesuchte Museum der Schweiz. Eine derart ungewöhnliche Entwicklung wäre ohne die dynamische und zielstrebige Persönlichkeit seines Direktors, Herr **Alfred Waldis,** kaum denkbar. Dabei war es — und nur wenige wissen davon — ein Spiel des Zufalls, das den damals (1956) in der Rechtsberatung der Kreisdirektion II SBB tätigen Bundesbahnbeamten auf diesen Posten brachte. Doch davon mehr in unserem Gespräch.

Es ist uns eine besondere Freude, Direktor Waldis zu diesem «Jubiläums-Interview» (200. Ausgabe Aeropers Rundschau) begrüssen zu dürfen. Gerade die Freunde des Verkehrshauses — und wer zählte sich nicht dazu? — werden diesen Artikel mit Interesse lesen.

AR: Herr Waldis, das Verkehrshaus der Schweiz ist ein Museum besonderer Art. Gezeigt werden Verkehrs- und Kommunikationsmittel aus den Anfängen bis in die Gegenwart. Wie lässt sich die Frage nach Sinn und Aufgabe eines Verkehrshauses beantworten?

W: Die Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten war seit jeher von grosser Bedeutung. Es gibt kaum ein anderes Gebiet, bei dem technische Vorgänge so vielfältig und tief in alle Bereiche des menschlichen Lebens eingreifen wie beim Verkehrswesen. Jedermann wird heute in einem bis anhin unbekannten Ausmass in das Verkehrsgeschehen einbezogen.

Sinn und Aufgabe des 1959 eröffneten Verkehrshauses bestehen nun darin, die Entwicklung und Bedeutung des Verkehrswesens aufzuzeigen und das Interesse für die Belange von Verkehr und Tourismus zu wecken und zu vertiefen. Als Museum hat es daher die wichtigen Zeugen der schweizerischen Verkehrsgeschichte zu sammeln, zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Gerade das Wissen um die Entwicklung der Verkehrsmittel und ihren weiten Weg von den Anfängen bis zu ihrem heutigen Stand, ist unerlässlich zum besseren Verständnis der gegenwärtigen Lage und bildet zudem auch die Voraussetzung zum Erkennen der Möglichkeiten künftiger Entwicklungen. Eine wertvolle Ergänzung hat das Verkehrshaus durch die Inbetriebnahme des einzigen Planetariums der Schweiz erfahren. Dieses grossartige Bildungsinstrument vermittelt eine anschauliche Darstellung der Bewegungen der Himmelskörper; darüber hinaus weist es auf die grossen Zusammenhänge im Kosmos hin und zeigt die Grenzen auf, die dem Menschen und seinem «Raumschiff Erde» gesetzt sind. Unterstützt wird das Verkehrshaus in dieser Aufgabe durch sein Verkehrsarchiv, das Dokumente, Fotos, Bücher und dergleichen aus der Verkehrsgeschichte sammelt, sowie durch die als Sektion angeschlossene «Schweiz. Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft», die sich der wissenschaftlichen Bearbeitung von Verkehrsproblemen widmet. Mit seinen vielen Sonderausstellungen und -veranstaltungen — jährlich finden über 100 Tagungen, Konferenzen und Kongresse statt — bildet das Verkehrshaus überdies eine neutrale Plattform, wo sich die am Verkehr und Tourismus interessierten Kreise begegnen.

Direktor Alfred Waldis im Gespräch mit Capt. H. Frey und Capt. W. Lüdi, die die HB-ICC auf einen Flugplatz in der Zentralschweiz überflogen haben.

AR: Wie sind Sie eigentlich Verkehrshaus-Direktor geworden? Können Sie uns die wichtigsten Stationen in der Geschichte des Schweizerischen Verkehrsmuseums kurz aufzählen?

W: Die Landesausstellung 1939 in Zürich gab, nachdem man bereits 1918 in Zürich ein Eisenbahnmuseum eröffnet hatte, dem Gedanken einer alle Verkehrsmittel umfassenden Ausstellungsstätte starken

Auftrieb. 1942 wurde in Zürich auf Initiative des dortigen Kreisdirektors der SBB, Dr. R. Cottier, der Verein «Verkehrshaus der Schweiz» gegründet. 1950 wurde, da die Limmatstadt kein geeignetes Gelände zur Verfügung stellen konnte, der Sitz des Verkehrshauses nach Luzern verlegt. 1952, aus Anlass ihres 50-jährigen Bestehens, verzichteten die SBB auf grössere Feierlichkeiten und schufen dafür einen Fonds von 1 Million Franken für die künftige Halle «Schienenverkehr». Die PTT hingegen liessen 1956 an der grossen Hospes-Ausstellung ihre beiden Hallen derart konstruieren, dass sie später in Luzern wieder verwendet werden konnten. 1958 gewährte die Eidgenossenschaft einen à Fonds-perdu-Beitrag von 1 Million Franken und ein rückzahlbares Darlehen von 400 000 Franken; ebenso stellte die Strassenverkehrswirtschaft einen Beitrag von über 1 Million für ihre Halle zur Verfügung. Am 1. Juli 1959 wurde das Verkehrshaus durch den Vorsteher des damaligen Post- und Eisenbahndepartementes, Bundesrat G. Lepori, eröffnet. Es umfasste zu jenem Zeitpunkt 3 Hallen Schienenverkehr, 1 Halle Strassenverkehr, 2 Hallen Post- und Nachrichtenwesen; die Schiffahrt, die Luftfahrt und der Fremdenverkehr konnten, dank eines Entgegenkommens der PTT, die eine ihrer Hallen zur Verfügung stellte, provisorisch ebenfalls zur Darstellung gebracht werden. 1969 wurde das Planetarium, das grosse Restaurant und das Bürohaus in Betrieb genommen, 1972 die Halle Luft- und Raumfahrt, 1974 die Abteilung Schiffahrt und die neugestaltete Halle Postwesen.

Zu den bedeutenden Stationen des Verkehrshauses gehören auch die zahlreichen Sonderausstellungen und Vorträge, die zum Teil sowohl in der Schweiz und in Europa Erst-Anlässe waren; ich denke hier an die erstmalige Vorführung eines Luftkissenfahrzeuges (1962), die erste Landung des englischen Senkrechtstarters «Harrier» (1968), das erstmalige Ausstellen von Original-Raumfahrzeugen sowie von Mondgestein, das erstmalige Auftreten von amerikanischen und sowjetischen Astronauten, die grosse Sonderausstellung «Weltraumtechnik und die Schweiz», «Sowjetische Raumfahrzeuge», «Energie».

An dieser Stelle ist auch die Schaffung des Plakat-Spiegels zu erwähnen, eine Auswahl von Plakaten aus der rund 10 000 Stück umfassenden Sammlung des Verkehrshauses, die regelmässig in verschiedenen Städten gezeigt wird.

Nun, wie ich Leiter des Verkehrshauses geworden bin? Da hat der Zufall mitgeholfen. Ich trat 1937 in den Dienst der SBB als Stationslehrling, kam 1942 auf die Kreisdirektion II in Luzern, wo ich auf verschiedenen Dienststellen tätig war, zuletzt im Rechtsdienst. Ende 1956 traf ich auf einer Fahrt mit dem Zug nach Bern den damaligen Stadtpräsidenten von Luzern, P. Kopp, der seinerzeit mein Lehrer war. Er hatte an einer Sitzung des Verkehrshauses teilzunehmen, an der u. a. die Wahl eines Direktors des künftigen Museums vorzubereiten war. Auf Grund meines Interesses und meiner Tätigkeit — ich betätigte mich neben meiner eigentlichen Aufgabe noch als Schulreferent der SBB, organisierte und leitete zahlreiche verkehrskundliche Studienreisen, schrieb für verschiedene Zeitungen und Zeitschriften verkehrstechnische und touristische Berichte — wurde ich bereits auf anfangs 1957 von den SBB beurlaubt und zum Leiter des Verkehrshauses berufen, um den Aufbau des dann 2½ Jahre später — 1. 7. 1959 — zu eröffnenden Museums an die Hand zu nehmen. Bereits kurz nach der Eröffnung veranlasste mich der ausserordentlich starke Besuch — wir waren schon im ersten Jahr zu dem am meisten besuchten Museum der Schweiz geworden — zur Ausarbeitung von Erweiterungsprojekten. Da ich jedoch von 1962–1964 sehr stark durch die Landesausstellung engagiert war, — mir wurde das Präsidium der Abteilung Luftfahrt im Sektor Verkehr übertragen — konnte ich mich erst 1965 wieder intensiv mit den Ausbauplänen befassen. Meine seit der Jugend vorhandene grosse Liebe für die Astronomie führte dann 1969 zur Verwirklichung des ersten Planetariums der Schweiz und die noch grössere Begeisterung für die Fliegerei drei Jahre später zur Schaffung der Halle Luft- und Raumfahrt.

Mitglied des Verkehrshauses der Schweiz:

3 Fragen — 3 Antworten

Was bietet die Mitgliedschaft?

Die Mitglieder erhalten:
- unbeschränkten, freien Eintritt ins Museum und Planetarium;
- die Veröffentlichungen des Verkehrshauses, insbesondere die regelmässig erscheinenden Schriften über aktuelle oder historische Belange aus dem Verkehrswesen;
- Mitteilungsblätter mit Beschreibungen von Ausstellungsgegenständen;
- Hinweise auf neuerschienene Bücher aus den verschiedenen Verkehrsgebieten;
- Möglichkeit zur Teilnahme an Vorträgen, Veranstaltungen und Studienreisen;
- Vorzugsangebote für die vom Verkehrshaus herausgegebenen philatelistischen Drucksachen.

Was kostet die Mitgliedschaft?

Der jährliche Mindestbeitrag beläuft sich auf
- 20 Franken für Einzelmitglieder;
- 10 Franken für Familienangehörige, die im gleichen Haushalt eines Einzelmitgliedes leben (diese Kategorie erhält keine Dokumentation);
- 100 Franken für Kollektivmitglieder.

Wie wird man Mitglied des Verkehrshauses?

Indem Sie die Beitrittserklärung einsenden, worauf Sie Ihre persönliche Mitgliederkarte und Publikationen usw. erhalten. Weitere Auskünfte erteilt die Direktion des Verkehrshauses der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern (Tel. 041 - 31 44 44).
Die Red.

AR: Wie hält das Verkehrshaus der Schweiz einem Vergleich mit gleichartigen Museen im Ausland stand?

W: Das Verkehrshaus der Schweiz ist das einzige Verkehrsmuseum auf der Welt, das alle Verkehrsmittel zu Wasser, zu Lande und der Luft, sowie das Post- und Fernmeldewesen, den Fremdenverkehr, die Raumfahrt und ein Planetarium enthält. Es darf in dieser Konzeption als das umfassendste und zugleich grösste Verkehrsmuseum bezeichnet werden. Mit seiner neuartigen Ausstellungstechnik, den Einbezug von Vergangenheit und Gegenwart in die Thematik, die Bildung einer eigentlichen Begegnungsstätte und Plattform für die Verkehrsträger, wurde es zum führenden Museum auf diesem Gebiet. Die Bedeutung, die das Verkehrshaus unter den Museen, sowohl in der Schweiz wie im Ausland einnimmt, kommt auch in den Besucherzahlen zum Ausdruck. Mit über 600 000 Besuchern ist es nicht nur das am meisten frequentierte Museum der Schweiz, sondern steht auch unter den Verkehrsmuseen an der Spitze. Es gibt übrigens nirgendswo ein Museum, das eine Besucherzahl aufweisen kann, die einem Zehntel der Landesbevölkerung entspricht. Das Gleiche gilt übrigens auch für das Planetarium.

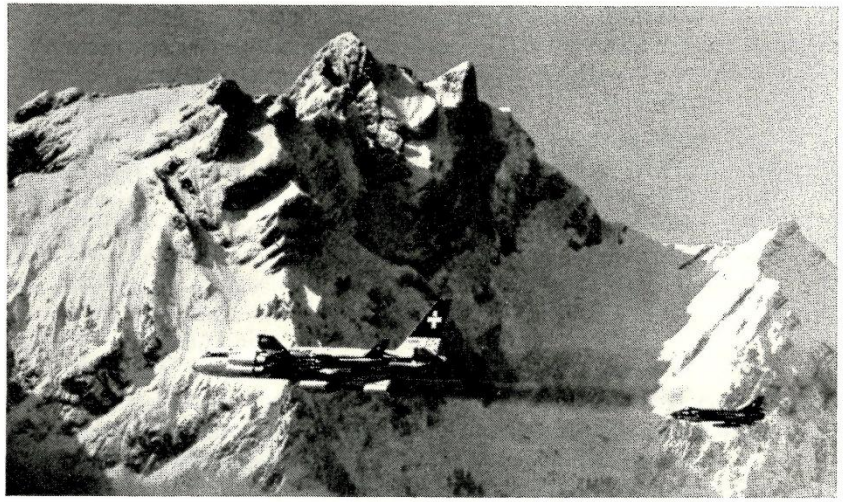
AR: Welche Verkehrsmuseen halten Sie für die wichtigsten?

W: Auf der ganzen Welt gibt es mehrere hundert Verkehrsmuseen; unter diesem Begriff versteht man jene Museen, die einzelnen oder mehreren Verkehrsgebieten gewidmet sind; dazu kommen noch jene technischen oder kulturhistorischen Museen, die Verkehrsabteilungen besitzen wie beispielsweise das Deutsche Museum in München, das Science Museum in London, das Museum of Science and Industry in Chicago.

Unter den eigentlichen Verkehrsmuseen gehören — auch hier nur eine kleine Auswahl — zu den bedeutenderen:

Deutschland: BRD Verkehrsmuseum Nürnberg, Postmuseum Frankfurt, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhafen; Deutschland: DDR Verkehrsmuseum, Dresden; England: British National Motor Museum, Beaulieu, National Railway-Museum, York, Royal Air Force Museum, London; Frankreich: Musée de l'Air, Paris, Musée National des Chemins de fer, Mulhouse; Ungarn: Verkehrsmuseum Budapest; Holland: Niederländisches Eisenbahnmuseum, Utrecht, Postmuseum, Den Haag; Japan: Verkehrsmuseum Tokyo; Canada: Canadian Railway Museum, St. Constant; USA: National Air und Space Museum, Washington, Dayton Air Force Museum.

AR: Konkurrenzieren sich die einzelnen Häuser, oder besteht eine Art internationale Vereinigung, die beabsichtigt, den Kontakt und die Zusammenarbeit unter den verschiedenen Museen zu fördern?



Die HB-ICC Coronado wird auf ihrem letzten Flug von 2 Huntern der Schweizerischen Flugwaffe eskortiert.

W: Wie die Kunst-, Naturhistorischen- oder anderen Museen sind auch die Verkehrsmuseen zu einem internationalen Verband zusammengeschlossen. Dieser Verband, der seit einigen Jahren von mir präsidiert wird, umfasst heute über 150 Museen auf allen Kontinenten. Zu den Hauptaufgaben des Verbandes gehören der Austausch von Erfahrungen und die Durchführung von jährlichen Zusammenkünften, an denen die besonderen Probleme der Verkehrsmuseen behandelt werden, die sich aus den Ausmassen der Objekte wie z. B. Flugzeuge und Lokomotiven, aber auch wegen der Aufbewahrung im Freien (Korrosion) ergeben. Eine weitere Aufgabe besteht darin, einen möglichst umfassenden Katalog aller in Museen ausgestellten Verkehrsmittel und Motoren zu erstellen; Anfänge sind beispielsweise für Flugzeuge gemacht.

AR: Ohne SBB, PTT und Swissair wäre das Verkehrshaus Luzern nicht denkbar. Welche Beziehungen haben sie zu diesen wichtigsten, schweizerischen Verkehrs-Institutionen?

W: Träger des Verkehrshauses ist ein Verein, dem heute bald 10 000 Mitglieder angehören, darunter 9000 Einzelpersonen aus allen Gegenden des Landes. Zu den wichtigsten Mitgliedern und damit Hauptträgern des Verkehrshauses sind naturgemäss die grossen Transportunternehmen wie SBB, PTT, Swissair, Privatbahnen, Strassenverkehrs- und Schiffahrtsorganisationen, Schweiz. Verkehrszentrale. Diese sind im Vorstand und Leitenden Ausschuss

durch Mitglieder der Geschäftsleitung vertreten; ihnen gehören auch Vertreter von Eidg. Behörden, insbesondere aus dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, des Kantons und der Stadt Luzern an.

Ausserdem bestehen für einzelne Ausstellungsgebiete besondere Kommissionen, die von Fall zu Fall eingesetzt werden. Als Beispiel sei die Ausstellungskommission Luft- und Raumfahrt erwähnt, die einige Jahre vor der Eröffnung der Halle geschaffen wurde, und die vom Direktionspräsidenten der Swissair, Dipl. Ing. Armin O. Baltensweiler, geleitet wurde. Dieser Kommission gehören jeweils Fachleute der einzelnen Sachgebiete an, im Falle Luft- und Raumfahrt z. B. Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt, Militäraviatik, Flughäfen, Flugzeugindustrie, Aero Club der Schweiz, Meteorologie; ihre Aufgabe bestand darin, die vom Verkehrshaus vorgelegte Konzeption auszuarbeiten und insbesondere die Detailbearbeitung, die Beschaffung und Auswahl des Materials vorzunehmen. Eine sehr wertvolle Unterstützung sowohl beim Aufbau eines Ausstellungsgebietes wie beim späteren Betrieb bilden die persönlichen Beziehungen.

AR: Unsere Zeit ist gekennzeichnet durch eine Verzögerung des wirtschaftlichen Wachstums. Wirkt sich eine Rezession auch auf das Verkehrshaus aus?

W: Diese Frage gibt mir Gelegenheit, einige Bemerkungen über die Führung des Verkehrshauses anzubringen: entgegen einer weitverbreiteten Auffassung ist das Verkehrshaus eine private Institution, ein Verein. Als einziges grösseres Museum auf der Welt muss es seinen Betrieb nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten führen. Ihm stehen zur Deckung des gesamten Aufwandes lediglich die Einnahmen aus den Eintritten und die Mitgliederbeiträge zur Verfügung: rund 70% aller Einnahmen entfallen auf die Einnahmen durch die Besucher, 15% auf Nebenerträge und 15% auf Mitgliederbeiträge.

Bei den Ausgaben — 1975 fast 4 Mio. Franken — entfallen über 50% auf Personalkosten, 16% auf Kapitalzinsen (das Verkehrshaus hat rund 8 Mio. Franken Darlehen zu verzinsen); mit den restlichen 34% sind sämtliche Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt des Materials und der Gebäude, Werbung, Steuern, Versicherungen, Strom usw. du decken. Hier nicht berücksichtigt sind gewisse Arbeits- und Naturalleistungen der grossen Verkehrsträger für ihre eigenen Ausstellungsobjekte.

Die Besucherzahlen haben vom ersten Betriebsjahr von 232 000 auf über 600 000 im Jahre 1975 zugenommen. Diese Besucherzahl

dürfte, selbst bei wirtschaftlich günstigeren Verhältnissen, kaum mehr wesentlich gesteigert werden können. Einen Ausgleich für die Einbusse bei den ausländischen Gästen schaffen wieder Schweizer, die vermehrt ihre Ferien in der Schweiz verbringen. Gesamthaft gesehen werden die Ausgaben aber weiterhin ansteigen, bedingt durch die Teuerung sowie die Zunahme des Aufwandes für den Unterhalt der Gebäude und der Ausstellungsobjekte. Bis jetzt konnte das Verkehrshaus immer eine ausgeglichene Rechnung vorweisen; da unserer Institution weder von der Öffentlichen Hand noch von Dritten eine Defizitgarantie gewährt wird, müssen wir mit allen Mitteln darnach trachten, sowohl die Ausgaben einzuschränken wie mit neuen Attraktionen zusätzliche Einnahmen zu verschaffen.

AR: Die Halle Luft- und Raumfahrt ist für unsere Leser von besonderem Interesse. Welches sind die Kriterien für die Programmgestaltung in dieser Abteilung?

W: Da bei der Eröffnung des Verkehrshauses im Jahre 1959 die Luftfahrt nur provisorisch und in bescheidenem Umfange vertreten war, war es von Anfang unser Anliegen, eine Ausstellung aufzubauen, bei der der jüngste Verkehrsträger seiner heutigen Bedeutung entsprechend zur Darstellung kommen sollte. Ich befasste mich daher schon 1962 mit dem Gedanken einer eigenen Halle für die Luftfahrt. Der Aufbau der Abteilung Luftfahrt an der EXPO gab mir Gelegenheit, bereits dort einige Ideen zu verwirklichen. Entscheidend aber war die Zusammenarbeit mit den Vertretern der verschiedenen Tätigkeitsgebiete der Fliegerei. Die bei der EXPO gewonnenen Erfahrungen und Beziehungen erleichterten in entscheidendem Masse die Verwirklichung unserer Halle Luft- und

Coronautic auf dem Vierwaldstättersee.

Raumfahrt. Zuerst galt es, eine Konzeption auszuarbeiten, die den besonderen schweizerischen Verhältnissen und den finanziellen Möglichkeiten Rechnung trug. Erschwerend fiel dabei ins Gewicht, dass in der Schweiz im Gegensatz zu andern Ländern, seitens der Flugzeugindustrie nur unwesentliche finanzielle Unterstützung erwartet werden konnte. Einen entscheidenden Anstoss gab die Swissair, indem die Geschäftsleitung einen Beitrag von 1 Mio. Franken gewährte; 1968 beschloss zudem das Parlament, dass sich der Bund mit einem à Fonds-perdu-Beitrag von 2 Mio. Franken und einem rückzahlbaren und verzinslichen Darlehen von 1,4 Mio. Franken am Bau der neuen Halle zu beteiligen hat. Die Stadt Luzern stellte wiederum das Land im Baurecht unentgeltlich zur Verfügung. Die gesamten Baukosten der Halle, die 60 m lang, 33 m breit und über 12 m hoch ist, belief sich auf rund 8 Mio. Franken. Grosse zusätzliche Kosten entstanden wegen des schlechten Baugrundes, mussten doch über 600 Pfähle in den Boden gerammt werden und besondere Massnahmen zum Abdichten des Untergeschosses getroffen werden, da dieses über 5 m ins Grundwasser zu liegen kam.

Die Ausstellungskonzeption sah die Aufteilung in verschiedene Sachgebiete vor, wie: Geschichte der Luftfahrt, Ballon und Luftschiff, die Swissair, der Nichtlinienverkehr, die Flughäfen, die Flugsicherung, die Militäraviatik, die private Luftfahrt (Aero Club), die Flugzeugindustrie.

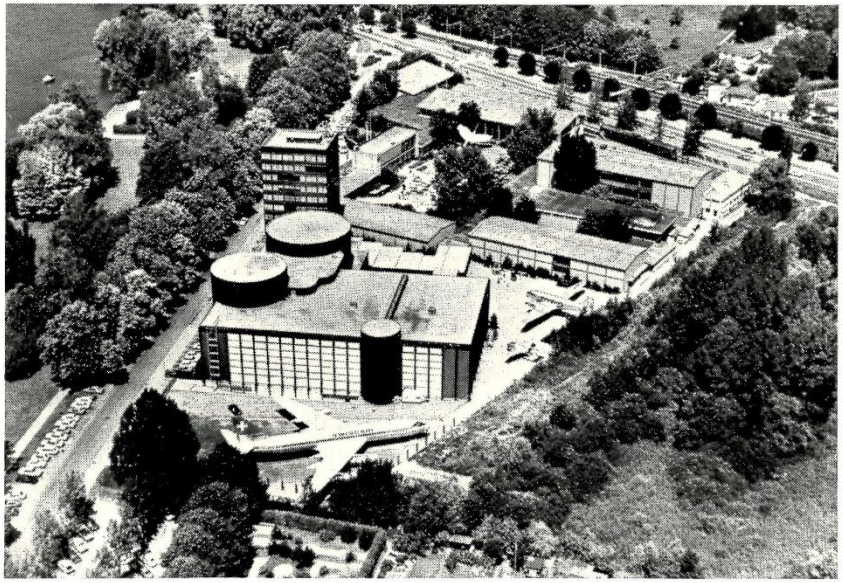
Bei der Gestaltung der Ausstellung ging man neue Wege, indem erstmals in einem Luftfahrtsmuseum die Mehrzahl der Flugzeuge aufgehängt wurde. Um sie trotzdem von allen Seiten zugänglich zu machen, weist die Halle verschiedene Galerien auf. Neben den 29 Originalflugzeugen sind die rund 100 Modelle zu erwähnen; einzelne, die Marktsteine in der Geschichte der Aviatik darstellen, sind im Massstab 1:10 gebaut, während die übrigen den Massstab 1:40 aufweisen. Im weitern enthält die Sammlung etwa 30 Motoren, vom ersten Rotationsmotor bis zum heutigen Strahltriebwerk. Eine wertvolle Ergänzung zu den Objekten bilden die verschiedenen Dioramen und audiovisuellen Anlagen.

Mit den Vorarbeiten für die Gestaltung der künftigen Halle Luft- und Raumfahrt habe ich, wie erwähnt, unmittelbar im Anschluss an die EXPO 64 begonnen. Bereits am 18. 12. 1964 fand mit den Vertretern der verschiedenen Gebiete der Aviatik eine erste Aussprache statt. Es wurde beschlossen, eine eigentliche Ausstellungskommission zu schaffen, deren Vorsitz der heutige Direktionspräsident der Swissair, Dipl. Ing. Armin O. Baltensweiler, übernahm. Die Swissair war zudem vertreten durch die Herren Dr.

R. Fretz, M. Virchaux, Chef des Public Relation und Presse-Dienstes; Albert R. Diener, Chef der Propaganda-Abteilung sowie Flugkapitän Richard Schilliger, der mir mit seinen Erfahrungen bereits vorher tatkräftig zur Seite stand und mir auch seither immer wieder wertvolle Anregungen gibt. Es ist mir ein Anliegen, an dieser Stelle den Mitgliedern der Ausstellungskommission sowie allen übrigen Freunden und Gönnern den aufrichtigen Dank für die grossartige Unterstützung auszusprechen; das Team-work war während der ganzen Zeit in jeder Beziehung hervorragend und darf als Beispiel einer idealen Zusammenarbeit bezeichnet werden.

Ohne eine derartige Begeisterung und nie erlahmenden Einsatz aller beteiligten Persönlichkeiten und Unternehmen hätte die Halle Luft- und Raumfahrt nicht verwirklicht werden können. Diese Halle gilt denn auch als die schönste ihrer Art und stellt zudem die grösste, ständige Schau über Luftfahrt auf dem europäischen Kontinent dar.

Nachdem bereits 1969 das Planetarium in Betrieb stand, war es naheliegend, auch die Raumfahrt als Weiterentwicklung der Fliegerei, in die ständige Ausstellung einzuschliessen. Dank der persönlichen Beziehung zur NASA war es möglich, wertvolle Originalgegenstände aus der Raumfahrt zu erhalten wie Original-Mercury-



Der vorläufige provisorische Standort der HB-ICC im Verkehrshaus.

und Gemini-Kapsel, Mondanzug von Apollo 14, Mondgestein, Raketenmotor u. a. Seither ist die Ausstellung ergänzt worden durch einen sowjetischen Sputnik.

Die Halle Luft- und Raumfahrt wurde am 1. Juli 1972 durch den damaligen Chef des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Roger Bonvin, eröffnet; an der Eröffnung nahm zudem eine grosse Zahl von Pionieren teil; stellvertretend seien genannt: die Schweizer Henri Pillichody und Henri Dufaux, die Deutschen Gerhard Fieseler und Erich Warsitz, der Franzose Maurice Bellonte, der Italiener Umberto Nobile, die Astronauten John Glenn und Neil Armstrong sowie der Chef der NASA, Dr. James Fletcher.

AR: Was wird dem Besucher in der Abteilung für Luft- und Raumfahrt im gegenwärtigen Zeitpunkt geboten?

W: An Flugzeugen sind vorhanden:

Bell 47 G-1 (1953)
Blériot XI (1913)
Bücker Bü-133 «Jungmeister» (1937)
C-35 (1938)
C-3603 (1944)
Chanute Hängegleiter (1933)
Comte AC-4 «Gentleman» (1930)
De Havilland DH-100 MK 6 «Vampire» (1950)
Dewoitine D-27 (1934)
Douglas DC-3C (1945)
Dufaux (1910)
Fieseler Fi-156 «Storch» (1943)
Fokker F-VIIa (1927)
Hanriot DH-1 (1918)
Messerschmitt 109-E (1939)
Morane D-3801 (1944)
N-20 «Aiguillon» (1952)
N-20 «Arbalète» (1951)
Nieuport 28 C-1 (1917)
North American P-51 D «Mustang» (1944)
Pou-du-Ciel (1934)
S-21 (1942)
Spyr III (1933)
WF-7 (1934)
Zögling (1941)
Messerschmitt Me 108 B «Taifun» (1938)
Piper Super Cub PA-18-150 (1957)
Helikopter Prototyp von Robert Stierlin, Cointrin, (1964)
CV-990 Convair «Coronado» (1962)

Neben den vorstehend erwähnten Originalflugzeugen geben mehrere audiovisuelle Anlagen einen Einblick in die Entwicklung der Aviatik und deren heutige Leistungen. So stehen folgende Tonbildschauen in Betrieb: Swissair, über die von ihr angeflogenen Städte und Länder, SLS über Aufgabe und Tätigkeit, Swissair-Berufe, die Flughäfen, Militäraviatik, Radio Schweiz über die Flugsicherung ergänzt mit Film. Ebenso werden von Zeit zu Zeit zusätzliche Fliegerfilme vorgeführt. Eine besondere Attraktion ist das Kosmorama, auf dessen 10 x 18 m grossen Leinwand mittels 36 Projektoren die Raumfahrt von den Anfängen bis zum Space Shuttle gezeigt wird. Auf grosses Interesse bei den Besuchern stösst das Cockpit der Caravelle und der «Coronado», dessen Inneres während der Saison besichtigt werden kann.

AR: Sind für die nächste Zukunft Erweiterungen oder Änderungen zu erwarten?

W: Für die nahe Zukunft wird es in der Abteilung Luftfahrt keine grösseren Veränderungen mehr geben. Während den nächsten Jahren ist das Untergeschoss der Halle Luft- und Raumfahrt mit der Ausstellung Schiffahrt und Fremdenverkehr belegt. Sobald diesen Sammlungen eine eigene Ausstellungshalle zur Verfügung steht, wird das Untergeschoss frei für die Luftfahrt. Es ist dann vorgesehen, dort weitere Flugzeuge und Motoren aufzustellen sowie einzelne Gebiete der Aviatik noch umfassender darzustellen. Auch wird zu gegebener Zeit eine Ju-52 im Verkehrshaus zu sehen sein, denn es wurde vereinbart, dass von allen Militärflugzeugen mindestens ein Exemplar für das Verkehrshaus reserviert bleiben soll. Ausserdem wird die Modellsammlung erweitert, damit eine möglichst lückenlose Übersicht über die in unserem Land verwendeten Typen — sowohl Zivil wie Militär — vorhanden ist.

AR: Wer ist für die Wartung der Originalflugzeuge verantwortlich? Ist dies ausschliesslich Aufgabe des Personals des Verkehrshauses? Wie werden die im Freien stehenden Flugzeuge vor schädlichen Umweltseinflüssen geschützt?

W: Die Wartung der ausgestellten Objekte, insbesondere der Lokomotiven und Flugzeuge, stellt für jedes Verkehrsmuseum ein Problem dar. Der sog. Kleinunterhalt der Fahrzeuge wird vom Verkehrshaus übernommen; grössere Unterhaltsarbeiten werden hingegen, da das Verkehrshaus weder über die erforderlichen Fachkräfte noch Einrichtungen verfügt, weitgehend von den Ausstellern wie z. B. SBB, Swissair und PTT ausgeführt. Eine wertvolle Mithilfe bilden jene Gruppen von Idealisten, die sich in der Freizeit für Unterhaltsarbeiten zur Verfügung stellen. Besonders zu erwähnen ist das sog. Fokker-Team der Swissair, das in vorbildlicher Weise sich des Fokker F-VIIa und der DC-3 annimmt.

Besondere Probleme hinsichtlich Korrosionsschutz stellen die im Freien aufgestellten Flugzeuge und Lokomotiven. Diese werden durch Fachleute mit Schutzanstrich versehen. Sehr wichtig ist die ständige Kontrolle besonders empfindlicher Teile, damit möglichst rasch eindringendes Wasser unverzüglich beseitigt werden kann.

AR: Neben einer Fokker F-IIa und einer DC-3 vermachte die Swissair dem Verkehrshaus Luzern am 20. März 1975 eine Convair CV-990 Coronado (HB-ICC). Wie kam es zu dieser ungewöhnlichen Schenkung?

W: Im Frühjahr 1974 erhielt ich eine Anfrage von der Swissair, ob im Verkehrshaus eine der auf Jahresende aus dem Dienst auszuscheidenden Coronados aufgestellt werden könnte. Ich war von dieser Möglichkeit sofort fasziniert, doch mussten, bevor eine Zusage erteilt werden konnte, zahlreiche Fragen abgeklärt werden, vor allem Platz und Transport. Als vorläufiger Standort kam der unmittelbar neben der Halle Luft- und Raumfahrt liegende Car-Parkplatz in Frage. Entscheidend war jedoch, wie der Transport bewerkstelligt werden konnte. Eine Demontage des Flugzeuges fiel wegen der hohen Kosten ausser Betracht. Glücklicherweise lagen das Verkehrshaus und ein geeigneter Militärflugplatz unmittelbar an den Ufern des Vierwaldstättersees. Aber auch dann noch waren für die Überfuhr des 36 m Spannweite und 44 m Länge aufweisenden Flugzeuges noch andere schwierige Hindernisse zu überwinden: die Durchfahrt unter der Achereggbrücke konnte nur bei einem bestimmten Wasserstand erfolgen, da lediglich ½ m Spielraum bestand; anderseits musste der See beim Verkehrshaus eine Minimaltiefe von 60 cm aufweisen, damit überhaupt bis 7 m ans Ufer gefahren werden konnte. Diese idealen Voraussetzungen waren anfangs Juni gegeben. Eine weitere Schwierigkeit bildete die Zufahrt beim Verkehrshaus, weil dort an exponiertester Stelle 9 Bäume gefällt werden mussten. Die Durchführung des Transportes selbst stellte ausserordentliche Anforderungen, die, neben dem Technischen Dienst der Swissair, nur durch den Einsatz des erfahrenen Motorlastschiff-Detachementes der Armee gelöst werden konnten. Dank des verständnisvollen Wohlwollens der militärischen Stellen und der Swissair wie auch der Behörden und der Bevölkerung von Luzern und insbesondere der minutiösen Vorbereitung und begeisternden Mitarbeit aller Beteiligten konnte die Aktion «Coronado» ohne jeglichen Zwischenfall durchgeführt werden.

Mit dem «Coronado» konnte das Verkehrshaus, als erstes Museum auf der Welt, ein modernes, viermotoriges Strahlverkehrsflugzeug ausstellen. Um den Besuchern den unmittelbaren Eindruck eines modernen Verkehrsflugzeuges zu geben, wird das Innere zu bestimmten Zeiten zugänglich gemacht. Allerdings muss hiefür eine bescheidene Gebühr erhoben werden, da die Bewachung des Flugzeuges, um Beschädigungen und Diebstahl von Gegenständen im Innern zu vermeiden, dauernd 3 Mann erfordert; zudem benötigt der Einsatz der bordeigenen Klimaanlage kostspielige Einrichtungen und einen aufwendigen Stromverbrauch. Es ist vorgesehen, den Coronado in besonderen Fällen für Empfänge und Sitzungen zu verwenden. Doch auch hier müssen zuerst noch Erfahrungen gesammelt werden.

AR: Verkehrsdienste werden ja nicht nur von Flugzeugen, Schiffen, Eisenbahnen und dergleichen geleistet. Vielmehr muss der Mensch in irgend einer Funktion in diese Dienstleistungen miteinbezogen werden. Wie werden beispielsweise die Berufe der Luftfahrt im Verkehrshaus dokumentiert?

W: Mit zu den Aufgaben des Verkehrshauses gehört es, dem Besucher auch einen Einblick in die Berufe des Verkehrs zu geben. Es ist eine Erfahrungstatsache, dass viele Jugendliche durch den Besuch eines Verkehrsmuseums in ihrer Berufswahl entscheidend beeinflusst worden sind. Bei allen Verkehrsträgern geben daher grafische Tafeln, statistische Angaben und insbesondere audiovisuelle Anlagen — Tonbildschauen und Filme — Aufschluss über die berufliche Ausbildung. Bei der Swissair ist die halbkreisförmig angeordnete Tonbildschau mit 5 Projektionsschirmen sowohl der Schweiz. Luftverkehrsschule wie den Berufen gewidmet. Ausserdem steht in diesem Raum den Besuchern Prospektmaterial zur Verfügung.

AR: Herr Waldis, während den letzten 19 Jahren haben Sie sich in unermüdlichem Einsatz an unzähligen Kommissionssitzungen, Vorträgen und sonstigen Veranstaltungen für die Belange des Verkehrshauses der Schweiz eingesetzt. Eine abschliessende Frage: Ist dieses gewaltige Arbeitspensum ohne einen Raubbau an der eigenen Gesundheit überhaupt zu bewältigen?

W: Damit das gesteckte Ziel erreicht werden konnte, war der Einsatz aller Kräfte und der jahrelange Verzicht auf vielerlei Annehmlichkeiten unvermeidlich. Es sei bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, dass man dem Verkehrshaus vor seiner Eröffnung keine grossen Chancen gab, und selbst in Luzern vertrat nahezu jedermann die Auffassung, dass ein derartig schön gelegenes Gelände für bessere Zwecke als für ein «verstaubtes Museum» verwendet werden könnte. Auch von der Notwendigkeit der Schaffung eines Planetariums und einer Halle Luft- und Raumfahrt musste die Öffentlichkeit durch unzählige Vorträge — ich habe mehr als deren 400 gegeben — und Zeitungsartikel überzeugt werden. Einen ähnlichen Einsatz erforderte der Aufbau des Vereins, als Träger des Verkehrshauses, der bei der Aufnahme meiner Tätigkeit 81 Mitglieder zählte und heute gegen 10 000 aufweist. Dass während dieser Jahre — bei der Eröffnung 1959 hatte ich lediglich zwei junge Mitarbeiter — die Gesundheit über Gebühr strapaziert wurde, liess sich eben nicht vermeiden. Einen Ausgleich fand ich und finde ich heute noch beim Bergsteigen und Klettern sowie auf Skitouren. Doch ohne die verständnisvolle Unterstützung durch den

Leitenden Ausschuss und den Vorstand, der Behörden und weitester Kreise der Öffentlichkeit sowie den vorbildlichen Einsatz meiner Mitarbeiter wäre es nicht möglich gewesen, dieses Ziel zu erreichen, auch selbst dann nicht, wenn man, wie ich, das Hobby zum Beruf und den Beruf zum Hobby hat.

AR: Herr Waldis, herzlichen Dank für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen
(Fotos: Verkehrshaus der Schweiz, Dubler, Clausen)

Absturz ohne Risiko?

In der Weltwoche (Nr. 3 vom 21. Januar 1976) erschien ein Artikel über die heutige Ausbildung von Linienpiloten.

Der Autor, Walter Senn, gliederte seinen Bericht in zwei Teile; eine sachliche Darstellung über den Einsatz moderner technischer Geräte (Simulatoren, Visulatoren usf.) in der Pilotenausbildung und ein Versuch, die daraus entstehenden, psychologischen Zusammenhänge (Stress, Angst usf.) aufzuzeigen. Verschiedene Anfragen unserer Leser deuteten darauf hin, dass gerade dieser zweite, (so auch Capt. Grünewald:) «etwas unglücklich geratene» Psychologie-Teil bei vielen Piloten eine gewisse Verwunderung und Verunsicherung auslöste.

Aus Termin- und Platzgründen war es nicht mehr möglich, in dieser Rundschau-Ausgabe näher auf den Bericht einzugehen. Zusammen mit Capt. G. Grünewald (OFSF) und Dr. K. Brändli (OFSR) werden wir aber in der nächsten Nummer auf die Thematik dieses Zeitungsartikels zu sprechen kommen; unter anderem gilt es, die darin enthaltenen, für eine Tages- oder Wochenzeitung leider unvermeidlichen Vereinfachungen (als Folge des Wissensgefälles zwischen Experten und Laien) zu berichtigen. Beim Normal-Leser mögen diese populär-wissenschaftlichen Zeitungsartikel sicher gut ankommen; für den Fachmann sind sie aber in ihrem Wahrheitsgehalt oft nicht mehr ganz zu verantworten.

Die Redaktion

Man sollte...

— sich fragen: MUSS ES SO SEIN?

Rotationsplanung

Der nachstehende Artikel, in der Folge auf das Interview «Langfristige Besatzungsplanung» in der letzten Rundschau, ist ein Beitrag zum Thema «Einsatz» und soll helfen, gewisse Zusammenhänge über FDR's und Rotationen besser zu verstehen. Wir danken Herrn A. Berbier, Chef Besatzungsplanung OPR, für seinen informativen Beitrag. Die Red.

«Rotation» — Umlauf, Umdrehung — das Wort findet in allerhand Fällen Anwendung. Praktisch jeder von uns kennt den Begriff «Rotieren» aus einem anderen Zusammenhang, für uns Besatzungsplaner jedoch ist die Rotation die Grundlage aller Berechnungsmodalitäten über Besatzungsbedarf und -bestand, Kosten- und Déplacementberechnungen, das, «was uns (oder Sie) bewegt».

Weltweit werden seit einiger Zeit Versuche angestellt, auch diesen Teil des Besatzungs-Einsatzes auf automatischem Wege zu erstellen, denn, so wird argumentiert, dies sei die einzig genau berechenbare Materie im Ganzen (wenigstens in der Planung).

Dem ist aber nur teilweise so. Nur in einem System des «Super-Liberalismus», wie ihn die Amerikaner kennen, und bei entsprechend grosser Masse kann eine Datenverarbeitung nutzbringend (was die Wirtschaftlichkeit anbetrifft) **und** sinnvoll (Verbesserung gegenüber der Handplanung) eingesetzt werden.

In diesem System nämlich, wo jede «Duty Hour», «Flight Hour» und «Rest Period» sich in klingender Münze ausdrücken lässt und wo keinerlei Konzessionen an die Beurteilung nach «good common sense» gemacht werden, lässt sich eine entsprechende Apparatur auch amortisieren. Wenn noch dazu kommt, dass die zu verarbeitende Menge für ein einzelnes menschliches Hirn zu unverdaulich ist, ist die Datenverarbeitung ein unentbehrliches Instrument.

In der Swissair hingegen kamen wir auch nach langem Studium der Materie und verschiedenen Anläufen zum Schluss, dass sich die automatische Erstellung nicht lohnt, weil

— die erzielten Resultate qualitativ nie dem «von Hand» erzielten Standard entsprachen,
— zeitlich mit den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten kein Gewinn erzielt werden konnte, und
— die hiefür aufzuwendenden Mittel personeller und materieller Natur sich niemals rechtfertigen liessen.

Obwohl also in nächster Zeit die Zuteilung (Assignment) der Einsätze auf automatischem Wege erfolgen wird, basiert dies nach wie vor auf manuell erstellten Rotationen.

Die Vorarbeit

Grundlage für optimale Crew Rotationen aus wirtschaftlicher und personeller Sicht ist und bleibt ein entsprechendes Flugprogramm. Übrigens liegen die beiden Ziele (wirtschaftlich und «zumutbar») unter Berücksichtigung der bestehenden FDR's oft nicht sehr weit auseinander. Deshalb beginnt die Vorarbeit auch lange zum voraus, im Verkehr mit den verschiedenen anderen Planungsstellen der Swissair (Planungsdienst, Verkehrsplanung), in der PPG (Produktionsplanungs-Gruppe) und der SWG (Scheduling Working Group).

Lange, bevor die heutige Spar-Euphorie geboren wurde, waren unsere Dienststellen immer bemüht, wirtschaftlich und personell optimale Lösungen zu suchen. Allerdings haben sich auch in diesem Sektor die Schwerpunkte ein bisschen geändert.

Wichtig ist es, in der vorbereitenden Phase vor allem, die Flugpläne so zu legen, dass sie technisch überhaupt in Besatzungseinsätze und -rotationen verarbeitet werden können. Dies trifft vor allem für die Langstrekken zu. Die ungünstigste Variante besteht immer darin, wenn ein einzelner Flug pro Woche an eine Station geplant werden soll.

Rotationstechnik

Falls sich ein Flug so lösen lässt, dass von der Homebase **A** zum «Final Destination Point» **B** ein Einsatz geplant werden kann, aber nicht zurück, ergibt dies einen Sling-Aufenthalt von 7 Tagen, sofern die Besatzung nicht mit Deadheading oder Fremd-Positionierung abgelöst wird.

Tab. 1	Tag	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	
	A/C	A—	B—	A								**3 Tage**
	Crew	A—	B	–	–	–	–	–	–	B—	A	**10 Tage**

Werden weitere Flüge in diese Region geplant, soll versucht werden, an gemeinsamen Landepunkten die Flüge miteinander zu verslingen, wodurch die variablen Kosten pro Flug gesenkt werden.

Tab. 2	Tag	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	
	A/C	A—	B—	A		A—	B—	A				**6 Tage**
	Crew	A—	B	–	–	–	B—	A			7	**13 Tage**
						A—	B	–	–	B—	A 6	

Die optimale (nicht maximale!) Variante liegt normalerweise bei 7 Bedienungen einer Station pro Woche.

1 Frequenz:	A/C-Tage	3	Crewtage*	10	Dépl./Hoteltage 7
2 Frequenzen:		6		13	7
7 Frequenzen:		21		28	7

* ohne Freitage

So einfach wie hier dargestellt ist es zwar normalerweise nicht oder nur auf dem Nordatlantik. Die meisten übrigen Langstrecken weisen nur partiell gemeinsame Anflugpunkte auf und sind entsprechend unregelmässig unterbrochen (Far East!)

Wirtschaftlichkeit

Sind nun einmal die rotationstechnischen Probleme unter Dach, beginnt natürlich — das braucht niemand zu verheimlichen — ein eifriges Suchen nach dem vom alten Testament so verschrieenen Mammon.

Die Fragen, die ich mit den Mitarbeitern dann jeweils wälze, sind etwa die folgenden:

— ist der Sling Tokyo notwendig oder kann dieser in einen «Doppelsling» Hongkong eingebaut werden?

— sind 5 Tage Aufenthalt Karachi nicht billiger als eine Fremdpositionierung mit SAS?

— kann der Sling Athen nicht besser mit Lokalkursen ausgeglichen werden?

— die 18 Stunden Layover Bombay sind zwar «nach Buch» ausreichend, aber gibt es keine elegantere Lösung?

— ergeben vielleicht 10–20 Minuten geplante Dutytime-Überschreitung (eines 10-, 11- und 12-Stundenwertes) nicht ein ausgeglicheneres Bild? usw.

Schlussendlich findet man, dass eine kleinere Flugplanverschiebung einen grossen materiellen oder personellen Gewinn ergibt oder einem Crew Router fällt während der Nacht das Ei des Columbus auf den Kopf. Es entsteht ein sogenannter «First Draft».

In dieser Phase intensivieren sich dann auch die Kontakte mit den Flottenchefs, nachher mit den Verbänden. Das ausgehandelte Produkt ist oft ein Kompromiss zwischen Wünschbarem und Möglichem.

Kurzstrecken

Etwas anders spielt sich das Vorgehen beim DC-9 ab. Die langfristige Vorarbeit kann vernachlässigt werden, die langfristigen Bedarfszahlen werden durch Index pro A/C festgestellt. Bis zur letzten Minute ändert

vieles und die Verarbeitung ist hauptsächlich das Resultat des fachmännischen Geschickes, der Wünsche oder Bedürfnisse von Einsatz, Flotte und Verbänden.

Ein Maschinen-Einsatztag kann auf verschiedene Art und Weise in Crew Assignments verwandelt werden:

A/C 1		A/C 2			A/C 2	
530	0655–0750	841	0830–1020		841	0830–1020
531	0915–1005	452	1105–1220		452	1105–1220
534	1100–1150		1250–1340			1250–1340
535	1240–1330	453	1420–1515		453	1420–1515
750	1415–1515		1545–1700	oder		1545–1700
751	1600–1705	708	1750–1855		708	1750–1855
840	1810–2000	709	1935–2040		709	1935–2040
		749	1935–2035		749	1935–2035
N-MAN			2055–2125			2055–2125

A/C 2 könnte auch in 2 Crewtagen gelöst werden:

841/452 — Sling — 453/708/709. Massgebend dafür sind allenfalls Bestandesgründe, wobei jedoch Kosten für den Sling beachtet werden müssen. Die Entscheidungskriterien können je nach Situation ändern.

Berechnungen

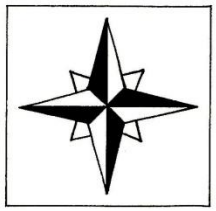
Selbstredend geschieht all das eingangs Geschilderte unter jeweils genauen Berechnungen von Dutytime, Flighttime, Layovertime, Nettoproduktivität (d. h. stundenmässige «Qualität» der Rotationen), um Vergleiche mit ursprünglicher Planung oder Statistik anzustellen.

Daneben sind auch Spezialitäten wie die Frage der Crewbunks (für enlargement), der Routenführung (mit oder ohne Navigatoren beim DC-8), Verfügbarkeit von Hotels und natürlich die Kosten einer Operation zu berücksichtigen.

Vor allem bei Sonderflügen, wo wir weniger an Verkehrsrechte gebunden sind, spielt die Kostenberechnung eine ausschlaggebende Rolle.
Diese Ausführungen tönen natürlich — weil recht theoretisch — sehr trocken. Aber die Tätigkeit selbst ist, wie auch von unseren Mitarbeitern immer wieder betont wird, recht interessant. Dies wird oftmals dadurch dokumentiert, dass auf diesem Gebiet jedermann ein Fachmann ist und oftmals spielen sich auch innerhalb der Firma erhitzte Gespräche zum Thema «Rotationen» ab.

A. Berbier

Crew Globetrotter



Tip für Urlauber

Kreditkarten (Diner's Club, American Express, usw.) sind sicher gut, nur Vorsicht, man sollte sich nicht zu sehr darauf verlassen. Im Westen Amerikas (Kalifornien, Arizona) wird Diner's Club fast nirgends angenommen (ausgenommen grössere Hotels und Autovermietungen).
November 1975 H. Robitzkat

Helsinki

Betrifft Fertigsauna der Firma PUUTALO. Die Firma ist umgezogen. Neue Adresse: Mannerheimstrasse 15, schräg gegenüber dem Hotel Hisperia. Interessenten verlangen Frau Himanka.
November 1975 H. Robitzkat

Für eine Stunde Sauna im Hotel Hisperia werden 25 FM pro Person verlangt! (SR-Vorzugspreis gilt nur bis 13.00 Uhr.) Die Zeit ist zu kurz, der Preis zu hoch, die Sauna allerdings recht schön.
November 1975 L. Zsindely, H. Robitzkat

Rom

Hostaria «La Maielletta», Via Aurelia Antica 270, Roma, Tel. 63 77 464. Sehr gemütliche Atmosphäre mit Folklore-Musikanten. Preis im normalen Rahmen. Gute Bedienung. Das Restaurant ist in ca. 15–20 Minuten zu Fuss vom Holiday-Inn zu erreichen.
8. Dezember 1975 Max Schönenberger

Gedanken zur Demontage eines Berufsbildes

Wirtschaftliche Rezession, wer hätte eine solche Entwicklung vor Jahren schon vorausgeahnt? Wir stehen heute vor der Tatsache einer Krise mit all ihren Erscheinungen wie Personalentlassungen, Massnahmen zur Kostensenkung — manchmal auch koste es, was es wolle — Investitionsbeschränkungen, Kampf an der Lohnfront und Widerstand gegen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen usw.

Auch die Swissair spielt heute auf der Klaviatur Kostensenkungen, Personalstop und weiterer flankierender Massnahmen. Eine spezifische Massnahme aus dem ganzen Paket scheint mir wertvoll genug, um zur Diskussion gestellt zu werden.

Bei unsern Berufskollegen im Cockpit, den Bordtechnikern, soll man heute an einem Überbestand leiden. Mit lang- und kurzfristigen Massnahmen versucht man diesen Überbestand abzubauen. So konnten vier Bordtechniker nach bereits bestandener Eignungsabklärung als Pilotenanwärter in die SLS übertreten. Für weitere 3–5 Bordtechniker fand man eine vorübergehende Beschäftigung im Bureau oder im Departement Technik. Zwei ältere Bordtechniker werden zu Navigatoren zurückgeschult. Aber für 5 Bordtechniker fand man anscheinend keine angemessene Beschäftigung.

Vor kurzem wurden die 15 senioritätsjüngsten Bordtechniker vor die Alternative gestellt, entweder alternierend einen mehrmonatigen Einsatz als Galley-Steward, oder aber eine Entlassung von 5 Leuten zu akzeptieren. Versucht man hier Personalkosten zu sparen? Eine Entlassung, dies nur nebenbei erwähnt, würde vorerst keine Einsparung ergeben, muss doch die Swissair gemäss Gesamtarbeitsvertrag eine Kündigungsabfindung von 24 Monatssalären ausbezahlen. Die Kostensenkung würde sich, so betrachtet, erst in etwa zwei Jahren auswirken, in einer Zeit, wo man die Entlassenen vielleicht wieder dringend brauchen könnte.

Dass die betroffenen jungen Bordtechniker, in Anbetracht der angedrohten Kündigung, dem Einsatz als Galley-Steward bei gleichbleibendem Lohn zugestimmt haben, scheint mir verständlich, fühlen sie sich doch von ihrem Verband verlassen und können sie der ihnen aufgezwungenen Lösung nur mit der Faust im Sack zustimmen.

Arbeitsplatzerhaltung in Ehren, aber die Beschäftigung als Galley-Steward scheint mir doch eher eine fragliche Lösung und keinesfalls eine der Ausbildung und den Neigungen entsprechende Weiterbeschäftigung. Die vorgesehenen Massnahmen treffen auch nur gerade die jüng-

sten Bordtechniker und zeigen deutlich, wie wenig solidarisch wir uns eigentlich verhalten. Ein Akt der Solidarität wäre beispielsweise eine Ablehnung der vorgesehenen Massnahmen, allenfalls auch ein Verzicht aller Verbandsmitglieder in irgendeiner Form, auch materiell, zugunsten der Erhaltung der Arbeitsplätze ihrer jüngsten Berufskollegen. Man könnte mir nach all dem Gesagten entgegnen, all dies sei eine reine Angelegenheit des Verbandes der Bordtechniker. Als Pilot und Flugkapitän habe ich aber ein persönliches Interesse, dass das Berufsbild der Bordtechniker intakt bleibt. Ich gehe wohl kaum fehl in der Annahme, dass der Einsatz und der Wille, mehr zu tun, als nur das Minimale, bei einigen Leuten verloren gehen wird. Um es mit einem oft zitierten Modewort zu sagen, die Motivation dürfte durch eine solche Lösung kaum gefördert werden.

Auch der Verband des Kabinenpersonals dürfte wenig Freude am getroffenen Entscheid haben, sieht er sich doch auch mit einigen Problemen konfrontiert.

Der Einsatz der Bordtechniker als Galley-Steward war ab Anfang Januar 1976 geplant. Doch gab es unverhofft Probleme, indem vier «bärtige» Bordtechniker nicht eingesetzt werden dürfen. Da sich aber die vier Herren standhaft weigerten, ihr männliches Statussymbol abzuschneiden und sich niemand bereit erklärte, dies zu befehlen, fand man eine salomonische Lösung des Problems. Die vier bärtigen Herren dürfen nicht als Galley-Steward eingesetzt werden. Die übrigen elf Bordtechniker werden nun ab Februar eingesetzt; eigentlich schade, dass sie nicht auch Bartträger sind. Ein amüsantes Detail, könnte man meinen. Aber bedenklich wird es dort, wo bereits die Tatsache genügt, dass jemand einen Bart trägt, um von vertraglich verankerten Senioritätsprinzipien abzuweichen.

Leider kann ich die betroffenen jungen Bordtechniker nur moralisch unterstützen.

Es stellt sich hier die Kardinalfrage: ist die ganze Angelegenheit ein Einzelfall? Keineswegs!

Auch bei uns Piloten hat man aus Rezessionsgründen, immerhin aber vertragskonform, vorzeitige Pensionierungen verfügt. Diese eher kurzsichtige Planung und Denkweise wird aber bereits demnächst dazu führen, dass vorgesehene Produktionen aus Bestandesgründen nicht erbracht werden können.

Es bleibt nur zu hoffen, dass man im Bestreben um Rationalisierung und Kostensenkung auf ein vernünftiges, humanes und gerechtes Mass zurückfindet.

Willy Grütter, Capt. DC-8

Ein neuer Wagner: Die Notlage

(Bericht über die Direktionssitzung der Konkordierten Caralpin-Gesellschaft mbH zum Jahresende 1975)

Am 12. 12. 75 hielt die Direktion der Konkordierten Caralpin-Gesellschaft (KoCaGes) die jährliche Vollsitzung ab.

Anwesend waren die Herren Brüttiseller, Präsident; Weber, Säckelmeister; Blau, Garagendirektor; Farb, Bauchef und Igel, Sekretär. Nachstehend das Protokoll:

Präsident Brüttiseller eröffnet die Sitzung im 79. Stock des neuen, abgeschriebenen Verwaltungsgebäude Balsthal neben der grossartigen, abgeschriebenen Grosscargarage Taubenmoos, dem Zentrum des Konkordatsverkehrsnetzes. Nach einleitenden, begrüssenden Worten über den Ernst der Lage folgt der bereits vom Vorgängerpräsident eingeführte, tiefe Seufzer und die traditionelle Wendung zum Säckelmeister.

Präsident: Herr Weber, wie schlecht steht es?

Weber: Traurig, traurig, traurig, traurig!

Präsident: Wie befürchtet . . . , können Sie Zahlen nennen?

Weber: Jawohl. Über die grosse Nordbrücke haben wir sinkende Tendenz, der Verkehr über die Südbrücke stagniert, Furka und Grimsel sind schon geschlossen und beim Gotthard, unserer wichtigsten Strecke, ist die Wattingerbrücke defekt, so dass unser grosser Saurermammutbus nicht darüber fahren kann und in der Garage stehen muss . . .

Blau: Jawohl, und der nimmt uns den ganzen Platz weg, so dass wir die kleinen VW-Busse, die dauernd im Einsatz stehen müssen nicht in der Haupthalle warten können!

Igel: Dann, Herr Säckelmeister, bringen wenigstens die VW-Busse etwas ein?

Weber: Leider nein, denn obwohl sie voll sind, müssen wir wegen dem Piasterkurs die Fahrkarten im Ausland zu billig verkaufen!

Igel: Aber die Mercedes und Magirus sieht man doch auch immer fahren, und die produzieren doch günstig?

Blau: Mit diesen haben wir aber viele Probleme mit den automatischen Landkartenrechnern, so dass, zusammen mit den Einschränkungen im Ennetbirgischen, immer die Fahrtenplanung geändert werden muss . . .

Präsident: Bitte, meine Herren, ich wollte eigentlich vom Säckelmeister Zahlen hören. Dass die Lage schlecht ist, weiss ich seit meinem Eintritt vor 27 Jahren, oder glauben Sie etwa, ich würde unseren Angestelltenboten nicht lesen?

Weber: In Zahlen ausgedrückt ist die Lage folgendermassen katastrophal: Erstes Halbjahr: minus 41,1 Zentrifugillionen Piaster und 14 Kreuzer, zweites Halbjahr nochmals minus 11,2 Zentrifugillionen und 3 Kreuzer. Summa summarum mit Zinsverlust minus 54 Zentrifugillionen und 2,27 Kreuzer!!!

Igel: Da haben Sie aber die Lage noch sehr milde ausgedrückt mit Ihrem vierfachen «traurig», ich hätte mindestens siebenmal erwartet!

Präsident: (Schlägt mit Faust auf Tisch: Bänngg! Feierlich) Meine Herren, so kann es nicht weitergehen, es muss etwas geschehen! Vorschläge bitte, aber rasch!

Weber: Wir müssen sofort die Kosten senken. Am besten Löhne, Gehälter, Kompetenzen, Unkosten, Steuern usw.

Igel: Sehr richtig, wir können wirklich nicht warten, bis unsere überflüssigen Mittel, die beiläufig nur 500 Zentrifugillionen bzw. eine halbe Bastilliarde betragen, angebraucht werden. Zudem haben wir immer die gesetzlichen Maximalabschreibungen gemacht, und wenn wir jetzt weniger abschreiben würden, würde ja der Buchwert unserer Anlagen wieder gegen 10% des Verkehrswertes ansteigen, und das darf nie, nie, nie geschehen!

Präsident: Aber wie werden wir das unseren Leuten klarmachen? Was sagen wir der Fahrergilde Strassenpers? Die haben zwar nicht gemeckert, als wir ihnen den vertraglichen Teuerungsausgleich vorenthalten haben, aber irgendwo könnte auch deren Lammgeduld eine Grenze haben . . .

Weber: Ach, das ist einfach. Nachdem die jahrelang nicht gemerkt haben, wieviel Geld da ist, werden sie es jetzt auch nicht merken. Zudem müssen wir nur zuerst mit den Speisecarkellnern verhandeln, die sowieso sofort umkippen, und dann mit dem Hinweis auf die grossen Fahrerlohnkosten gibt es sowieso die Möglichkeit des «divide et impera» . . .

Präsident: Ja was haben die denn nicht gemerkt, was für Geld da sein soll in den letzten Jahren? Ist denn überhaupt etwas da, nach all den schlechten Jahren und all dem minus, was Sie jetzt gerade gesagt haben?

Weber: Wenn wir uns über all die notwendigen Massnahmen geeinigt haben, wollte ich sowieso darauf zu sprechen kommen . . . Also, ich schlage vor: Kürzung aller Löhne um 10 000.— Piaster, das ist gut gegen den Sozialismus, Kürzung der Gehälter um den halben Betrag, Einfrierung der bereits um 20% von der Inflation abgefressenen Kompetenzen bis Ende 76, wie gesagt keine Teuerungsausgleiche, weil das sowieso die Teuerung anheizt (was nicht zugelassen werden kann, wie Sie, Herr Präsident, im letzten Jahresbericht geschrieben haben), Senkung der Petrolverdunstung in den Tanks durch minimale Füllung auf allen Strecken, dann geben die Fahrer auch weniger Gas . . .

Blau: Ja aber, wenn ein Car stecken bleibt, weil ihm dann auf der Strecke das Petrol ausgeht? Wer entlüftet die Einspritzpumpe und bringt einen Reservekanister?

Igel: Die Obersaurerfahrer Oechsle und Fein haben versichert, dass dies nicht wieder passieren wird. Man hat die Fahrer angewiesen, alle 30 Sekunden auf die Petroluhr zu schauen und nicht wieder bei der Hanseatischen Kraftomnibus-Gesellschaft zu tanken, wenn das Petrol nicht reicht, weil es ja dort zu teuer ist . . .

Blau: Ja aber, wenn es trotzdem passiert, ist es doch wesentlich teurer, und technisch gesehen, bringt es ja nur etwa 0,0002% Petrolersparnis . . .

Igel: Immer diese Techniker! Die wollen immer gute Ideen mit dem Hinweis auf das Materialistische abwürgen, dabei hat Napoleon schon gesagt, dass das Ideelle dem Materiellen dreifach überlegen ist, und diese 0,0002% machen bei der Vielzahl der Fahrten pro Jahr sicher 10 000.— Piaster aus!

Präsident: Aber meine Herren, wer wird sich denn gleich streiten, ich bin für alle Massnahmen, aber bitte mit Vorsicht durchführen und auch den Leuten sagen, sie sollen vorsichtig sein. Will sich noch jemand äussern? Also Beschluss: (Schreibt auf goldbetressten Papierblock vor sich ein paar Zeilen).

Präsident: Gut, dann wollen wir noch vom anderen Problem sprechen, was da war wegen dem Geld, was da oder nicht da ist . . .

Weber: . . . ja eben, weil da noch ein Problem ist, wie mit dem Bauchef, Herrn Farb, besprochen . . .

Farb: Jawohl, es ist nämlich so, dass ich sofort einen Erweiterungsbau für unseren Geldspeicher anlegen muss, sonst garantiere ich für nichts . . .

Präsident: Wieso? Ah . . . , ich verstehe, der Leerzustand ohne Geldgegendruck tut dem Speicher nicht besonders gut . . .

Weber: (lächelt) Nänei, Herr Präsident, der Speicher ist übervoll und läuft nächstens über . . .

Igel: Ja meine Herren, woher ist denn all dies Geld gekommen?

Weber: Sie haben ja selber von den überflüssigen Mitteln und den Abschreibungen gesprochen, was zusammen eine volle Bastilliarde, eintausend Zentrifugillionen Piaster ausmacht, die natürlich im Speicher liegen. Ja was glauben Sie denn, meine Herren, wem Sie die Finanzen der KoCaGes anvertraut haben? Das gegenwärtige Problem besteht nun darin, wie wir die in diesem Jahr verdienten Abschreibungen usw. von 175 bis 180 Zentrifugillionen verstauen, ohne dass der Speicher platzt.

Präsident: Also jetzt verstehe ich nichts mehr, denn wir haben doch immer nur «minus» und wieder «minus» gehört und plötzlich ist wieder zuviel Geld in unserem schon x-mal erweiterten Grossspeicher!

Weber: Aber, Herr Präsident! Das «minus» bezieht sich doch immer auf das Bruttoergebnis, den Cashflow, oder, in unserem Fall, weil wir bei **der** Inflationsrate und **den** steigenden Carpreisen sowieso kaum etwas abschreiben müssten, wenn Sie das vulgäre Wort gestatten, praktisch den BRUTTOGEWINN, den wir **geplant** haben!

Präsident: Aha, ich verstehe, als Techniker ist mir ja geläufig, dass minus mal minus plus gibt . . . , d. h. also, die minus 54 Zentrifugillionen und 2,27 Kreuzer gehen ab von . . . , äh, ja von was eigentlich?

Weber: Komisch, dass ich Ihnen das erklären muss, genau wie bei dem Fahrer, der das jeweils im Fahrtschreiber den anderen Fahrern erklären soll und es auch nicht begreift . . . , also wie ich schon sagte, das «minus» bezieht sich auf das Bruttoergebnis, das wir bescheiden geplant haben, und **wir haben schliesslich nur 10% vom Gesamtumsatz, nämlich 221 Zentrifugillionen,** geplant! Man muss doch bescheiden sein in einer Zeit der Rezession, in der die Carfabrikanten sogar **negativen Cashflow** machen und in die Betriebsreserven greifen müssen!

Igel: Ja sollten wir dann nicht etwas zuwarten mit den beschlossenen Massnahmen? Wenn soviel Geld da ist, wäre es vielleicht gut, die Teuerungszulage auszuzahlen, dann wäre der

übrigen Wirtschaft in Alpikon und Umgebung etwas geholfen und die Erweiterung des Geldspeichers könnte gespart werden . . .

Weber und Farb: (gleichzeitig) NEIN ! ! !

Farb: In der gegenwärtigen Wirtschaftslage können Sie es doch nicht verantworten, das wenige Bauen, was dem notleidenden Baugewerbe noch bleibt, stoppen zu wollen!

Präsident: Auf beschlossene Massnahmen kommen wir natürlich nicht zurück, aber es fällt mir gerade ein, dass dadurch noch zusätzlich Geld hereinkommen muss . . . , wir könnten doch dann den Speicher für die notleidende Bauwirtschaft gleich grosszügiger erweitern.

Weber: Aber natürlich nicht! Haben Sie das Buch über das Peter-Prinzip nie gelesen? Wir bauen damit ein neues Kostenkontroll-Unterverwaltungsgebäude mit etwa 300 Büros und füllen diese mit seitlichen Arabesken und frei schwebenden Gipfeln, oder wie man bei uns im Betrieb sagt, mit Planstellen für spezielle Aufgaben. Zudem darf ich an unsere neue, automatisch geldverschlingende Registrierfahrscheinbuchungsrechnerkasse erinnern, die beliebig erweitert werden kann . . .

Präsident: (schaut auf Uhr) Meine Herren, wir müssen ans Ende denken. Die Entscheide sind also klar. Vielleicht wäre es gut, wenn wir noch etwas für das Personal tun würden, damit es in diesen schlimmen Zeiten motiviert bleibt. Besonders, wenn die Massnahmen, zusammen mit dem Geldspeicherbau, bekannt werden . . . , ich könnte zum Beispiel dem Präsidenten der Fahrergilde Strassenpers wieder einmal eine Postkarte aus Hinterbruchingen schreiben . . .

Weber: Da bin ich dagegen, sonst schreiben wieder der Kreuz oder der Karrer im Strassenpersboten etwas Unverschämtes, wie damals, als wir die Kompetenz für das Mittagessen in Alpikon von 3 Piaster und 5 Kreuzer auf 3.10 angehoben haben . . .

Igel: Ja, und darauf haben die Kerle doch Eugen Onegin zitiert, der gesagt hat: Mit solcher Freiheit gab noch keine Hand den Menschen ringsum Seifenblasen . . .

Blau: Doch, der Herr Präsident hat recht, man muss etwas Mutiges für das Personal tun. Auf den Winter hin wäre es sicher schön, die Dienstjahre von 24 auf 21 abzusenken, welche zur Benützung der geheizten Toiletten berechtigen.

Farb: Aber bitte, das geht zu weit, sonst gibt es auch bei den geheizten Toiletten Schlangen, weil zuviele Berechtigte da sind!

Präsident: Also sagen wir 22, genehmigt, . . . haben wirs? OK, ich danke, meine Herren!

Dieses Protokoll wurde von unbekannter Hand an **Arnold Wagner** übermittelt. Nach Ansicht des Empfängers sind gewisse darin enthaltene Stellen symptomatisch für viele artverwandte Unternehmungen.

Crewhouse-Traum(a) im Jahre der Frau

Schleicht durch offne Tür die Hostess an mein Bette
Und behauptet, schlaflos noch zu sein
Und sie fragt, ob ich beiläufig Wünsche hätte?
Und ich sage, um sie reinzulegen: NEIN!

AWF

Filteranlagen
Schwimmbadzubehör
Gegenstromanlagen, Jetstream
Schwimmbad-Chemikalien
Abdeckungen
Saunas, Solarien, Fitnessgeräte
bis 60%

Schwimmbad- und Freizeit-Discount
Gerbegasse 14, 8302 Kloten
Telefon 01/813 41 43

Permanente Ausstellung offen Mo. – Fr. 16.00 – 18.30 Sa. 09.00 – 12.00

Geld ...

Da man heute wieder etwas mehr «aufs Geld schaut», ist es sicher nicht abwegig, an dieser Stelle über das liebe Geld einige Betrachtungen anzustellen.

Die Richtigkeit des kurzen Satzes mit dem langen Sinn «Geld regiert die Welt» wird heutzutage wohl von niemand mehr bestritten; höchstens natürlich von denen, welche eben mit Geld «regieren» und damit eine gewisse Macht ausüben. Goethe drückte dies mit folgenden treffenden Worten aus: «Nach Golde drängt, am Golde hängt doch alles!» Obwohl es einen Ausspruch gibt: «In Geldsachen hört die Gemütlichkeit auf», wollen wir uns heute doch einmal etwas gemütlich über das ungemütliche Geld unterhalten. Alle möglichen Dichter und Denker haben das liebe Geld zum Gegenstand kritischer Betrachtungen gemacht und alle sind sich darin einig, es als wirkliches «Gut» zu betrachten. So man es hat, so man es besitzt oder erwirbt, um es zu besitzen (Hypotheken ausgeschlossen).

Früher hat man das Geld mit der Peitsche nach Hause getrieben, als es nämlich, wie es teilweise heute noch in gewissen Ländern üblich ist, nicht in gemünztem Metall, sondern in — Viehherden bestand.

Das lateinische Wort pecunia (Geld) stammt ja von pecus (das Vieh) und wie man früher mit einem «Scheck» (scheckige Kuh) bezahlte, machen wir es heute nicht viel anders mit unseren «Checks».

Man sieht auch hier, dass Ben Akiba recht hat, wenn er behauptet, dass alles schon einmal dagewesen sei.

Allgemein gilt immer noch als richtig, dass das «Goldene Zeitalter» aufhörte, als das «Zeitalter des Goldes» anfing!

Im «Fiesco» sagt Schiller: «Allmächtig ist das Gold», und in Shakespeares «Lustigen Weibern» heisst es: «Wo Geld vorangeht, sind alle Wege offen.»

Bekannt sind Ausdrücke wie «Der Tanz um das Goldene Kalb», wobei man heute ausschliesslich das Geld meint damit.

Weiter heisst es in Schillers Gedicht «An die Freude»: «Und es herrscht der Erde Gott, das Geld!»

Bei solcher Macht des Geldes ist es natürlich schwer, sich auf den kindlich-naiven Standpunkt sogenannter wilder Völker zu stellen, die (wie lange noch?) ohne Geld in unserem Sinne auskommen. Vergnügt sein ohne Geld, das ist der Stein des Weisen; nur habe leider auch ich diesen seltenen Stein noch nicht gefunden!

Wie sehr vielmehr Geld und Macht kongruente Begriffe sind, sagt uns Sirius: «Hab Geld und du wirst gelten» und wohl aus demselben Gedankengang heraus erteilt Shakespeare im «Othello» den gutgemeinten,

aber manchmal nicht ausführbaren Rat: «Tu Geld in deinen Beutel» und in Heines Gedicht «Weltlauf» heisst es:

Wenn du gar nichts hast,
ach, so lass dich begraben,
denn Recht zum Leben, Lump,
Haben nur, die etwas haben!

Interessant sind sicherlich auch die Beziehungen, die zwischen Geld und Zeit bestehen. Der Engländer prägte ja das Wort «Time is money». Gerade diesen weltsprichwörtlich gewordenen Ausspruch wollen wir uns hier einmal etwas näher betrachten.

Jeder zivilisierte Mensch benutzt die Zeit, um Geld zu gewinnen; und es gilt heutzutage (die Regel bestätigt die Ausnahme) mit möglichst wenig Arbeit, in möglichst kurzer Zeit, möglichst viel Geld zu verdienen. Auf der anderen Seite heisst es aber wieder, dass, je mehr Zeit einer habe, desto mehr Geld brauche er, und je mehr Geld einer habe, desto mehr Geld brauche er, und je mehr Geld er habe, desto weniger wisse er von seiner Zeit Gebrauch zu machen. Kompliziert, oder?

Bekannt ist auch das Sprichwort «Morgenstund hat Gold im Mund» — aber schliesslich weiss nicht jeder der Zeit auf den Zahn zu fühlen und das Gold aus dem plombierten Zahn der Zeit herauszuholen. Wer nicht weiss, was er mit der Zeit anfangen soll, der wird mit seinem Geld leicht fertig — «leichtfertig».

Dem einen gelingt es, jedes Jahr eine schöne Summe Geldes zurückzulegen, der andere hat eine ganze Summe von Jahren zurückgelegt, aber keinen Rappen. Möglicherweise drückt das Letztere manchem unangenehm auf den Magen, aber es ist ja nie zu spät, seine Hefte etwas zu korrigieren! Ich könnte nun die Lawine noch lange weiterrollen lassen, aber auch Ihre Zeit ist schliesslich Geld.

Zum Schlusse nur noch eine lächelnde Weisheit von Wilhelm Busch:

«Ach, reines Glück geniesst doch nie,
wer zahlen soll und weiss nicht wie!»

K. Strickler, Capt. DC-10

Commercial Pilot's Licence — Written Examination

(Multiple choice questions for victims of modern educational methods.)

Time allowed 3 Hours **Pass 75%**

Candidates Full Name .....

..... **(5 marks)**

1. On the front of the VHF radio set is a switch marked «ON» and «OFF». In which of these two positions can you expect to receive the best reception?
(10 marks)

2. What is the main airport in Eire situated on the bank of the river Shannon?
a. Shannon
b. Balmoral
c. Saigon
(5 marks)

3. a. When an aeroplane takes off does it GO UP/DOWN/SIDEWAYS/NORTH?
b. When you take off do you go UP/DOWN/SIDEWAYS/NORTH/DON'T KNOW?
(10 marks)

4. Name the odd man out.
VC 10/DC-8/QE 2
(5 marks)

5. If an aeroplane has a lot of DRAG does it mean:
a. Pilots are dressed up as hostess
b. Resistance to airflow
c. Being towed behind a tractor
(5 marks)

6. If two red balls are displayed on the Signals Mast by the Control Tower, does it mean:
a. The controller is a Red Indian
b. There is a «balls up» in ATC
c. There is a glider flying
(5 marks)

7. How would you know that you were flying along airway RED ONE if you were colour blind or at night?

8. Which undercarriage position do you normally select for landing? Give reasons.
(5 marks)

9. If the visibility at an airport was reported as 100 metres, what kind of weather would you expect to find.
a. Fog
b. Thunderstorms
c. Windy

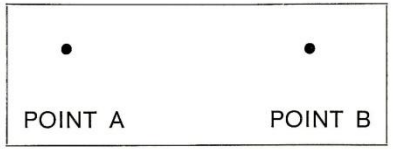
If ONE METRE equals 39 inches, how far is 100 METRES. Give the answer in metres.
(10 marks)

10. Is an ISOBAR an:
a. Icecream parlour
b. Czar of Russia
c. Line of equal ATMOSPHERIC pressure
(5 marks)

11. What is the opposite to a COLD FRONT?
a. Hot behind
b. Warm front
(5 marks)

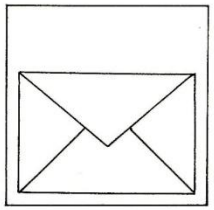
13. Who was the first person to fly the English Channel?
a. Victor Mike Charlie
b. M. Bleriot
c. Attila the Hun
(5 marks)

14. Plotting
You are flying from Point A to Point B on the chart below. With the aid of a rule draw the track of the path you would hope to follow. Extra paper available.
(20 marks)



(This reached Aeropers by secret IFALPA means)

Briefe an die Aeropers Rundschau



Unsere Pensionierung:
Der von mir zu Beginn des Monats November eingereichte Artikel wurde leider in der Ausgabe Nr. 9 vom Dezember 1975 des **Flight-Recorders** nur auszugsweise publiziert. Es scheint mir aber wichtig zu sein, dass eine breitere Schicht unseres fliegenden Personals mit meinen Gedanken vertraut gemacht wird.

Die Piloten des Jahrganges 1920 hatten für die Umschulung auf B-747 folgende von seiten der Swissair gestellte Bedingung zu erfüllen:

Weiterfliegen, bis das 57. Altersjahr erreicht war,
um die hohen Kosten dieser Schulung auf weitere zwei Jahre amortisieren zu können. Dieser Bedingung haben wir gerne zugestimmt.

Die in diesem Zusammenhang zu sehende Zwangspensionierung kam für die Betroffenen zu schnell und zu brüsk. Die entsprechende Reaktion ist daher mehr als verständlich. **Man fühlt sich hintergangen.** Verständlich ist auch die Reaktion des Nachwuchses auf Öffnung der linken Position im Cockpit. Aber auch sie versprechen älter zu werden.

Wie sind nun die ökonomischen Aspekte zu deuten?
Die Einführung einer respektablen Anzahl neuer Flugzeuge der Typen DC-10 und DC-9 im Jahre 1975 ohne Verkauf anderer immer noch moderner Flugzeuge und die Stillegung erfahrener Flugkapitäne ist nicht logisch und nicht konsequent. Ein Flugzeug ist schneller zu ersetzen als ein Besatzungsmitglied.

Wie sind die politischen Aspekte zu deuten?
Es war immer meine Überzeugung, dass unsere Gesellschaft ausländische Besatzungsmitglieder haben soll und haben muss. Ist es aber sinnvoll, im gleichen Jahre neue Piloten, Schweizer und Ausländer anzustellen, während bewährte Kapitäne, die so massgebend und entscheidend am Aufbau und Wachstum unserer Gesellschaft beteiligt waren, aufs Eis gelegt werden? Die menschlichen Belange dieser harten Massnahme werden im Personal der Swissair nicht ohne Echo bleiben.

Ich bin stolz auf die gesamte Belegschaft unserer Unternehmung, dass wir während meiner mehr als 27-jährigen Zugehörigkeit nie einen Ausstand zu verzeichnen hatten und immer die Lösung im gemeinsamen Gespräch zu suchen gewillt waren. Eine Gesellschaft wie die unsere ist in personeller Hinsicht beinahe ein Wunder hinsichtlich Zuverlässigkeit und Treue zur Pflichterfüllung. Mit diesem Potential darf nie gespielt werden.

Wie sehe ich nun die Zukunft unserer Swissair?
Die Swissair fliegt weltweit mit den gleichen Flugzeugen, sie befliegt die gleichen Luftstrassen, sie benützt den gleichen Brennstoff und sie bedient die gleichen Flughäfen wie andere Gesellschaften. Auf welche Elemente ist denn unser internationaler Erfolg zurückzuführen? Einmal ist sicher unsere **politische Neutralität** von entscheidender Bedeutung. Wie es unsere Väter gewollt haben, soll es nie unsere Aufgabe sein, andere Völker und andere Menschen mit ihren Sitten und Ihren Eigenarten beurteilen oder belehren zu wollen.

Ebenso entscheidend ist aber **unsere Dienstleistung;** und Dienstleistung heisst **Betreuung von Passagieren** und Sicherstellung der **Operation** unserer **Flugzeuge.**

Es kann demzufolge nie sinnvoll sein, auf einem vollbesetzten Flugzeug weniger Kabinenpersonal für den Service einzusetzen, an der Verpflegung zu sparen oder die Flugzeuge billiger reinigen zu wollen. Unsere Stärke soll die **Atmosphäre** am **Boden** und in der **Luft** bleiben. Unglückliches oder problembehaftetes Personal eignet sich dazu denkbar schlecht.

Es ist meine Überzeugung, dass mit dem hervorragenden Personal, das die Swissair besitzt, mit gelenkter Führung die Probleme unserer Gesellschaft auch in bewölkten Zeiten erfolgreich gelöst werden können. Es ist kein Grund zur Panik vorhanden und demzufolge auch kein Grund zum **Abbau unserer Dienstleistung.**

Mein Dank:
Zu meinem Abschied danke ich allen Besatzungsmitgliedern, mit denen ich zu tun hatte, für die gute geleistete Arbeit und das entgegengebrachte, oftmals so nötige Verständnis.

Der gleiche Dank geht an unsere Dienststellen, an die Instruktion, an die technische Betreuung und Wartung der Flugzeuge im In- und Ausland, an die Organe der Flugsicherung, der Meteoberatung und dazugehöriger Dienste. Weiter danke ich der Swissair, dass ich dieses so gute und zuverlässige Flugzeug, die B-747, fliegen konnte.

Werner Trösch, Capt. B-747, Jona

APVK Aeropers-Versicherungskasse

Bevor Sie aufgrund Ihrer veränderten Einkommens- oder Vermögensverhältnisse bei einer Versicherungsgesellschaft eine private Einzel-Lebensversicherung abschliessen, werden Sie es sicher nicht bereuen, wenn Sie vorerst die Unterlagen über die

Freiwillige Todesfall- und Invaliditäts-Risikoversicherung der Aeropers-Versicherungskasse

studieren und einen Kostenvergleich anstellen. Die Ersparnisse bewegen sich, je nach dem Alter zum Zeitpunkt des Versicherungsabschlusses, zwischen 25-35%.

Alle aktiven Piloten und Navigatoren sind bei unserer Versicherungskasse obligatorisch für Fr. 75 000.— einfaches Todesfallkapital versichert.

Darüber hinaus kann jeder Versicherte seiner Funktion entsprechend gemäss nachfolgendem Versicherungsplan seine Versicherung zusätzlich erhöhen auf:

Navigator:
Fr. 75 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 15 000.— bei IV

First Off.:
Fr. 100 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 20 000.— bei IV

Senior First Off.:
Fr. 125 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 25 000.— bei IV

PIC 2-eng. A/C:
Fr. 150 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 30 000.— bei IV

PIC 3 und 4-eng. A/C:
Fr. 200 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 40 000.— bei IV

Die Invalidenrente wird **jährlich** bis zur Vollendung des 55. Altersjahres ausgerichtet und richtet sich prozentual nach dem Erwerbsausfall wegen Krankheit oder Unfall. Die genauen Bestimmungen können Sie aus dem Ihnen zugestellten kleinen, grünen Versicherungsreglement ersehen.

Die Prämien richten sich nach folgender Tabelle:

Alter bei Versicherungsbeginn	einfaches Todesfallkapital von Fr. 50 000.—	Jahresprämie für Doppelauszahlung bei Unfalltod (zusätzl. Fr. 50 000.—)	Invaliden-Rente von jährlich Fr. 10 000.—
25	Fr. 194.—	Fr. 87.35	Fr. 174.60
30	Fr. 218.25		
35	Fr. 257.05		
40	Fr. 305.55		
45	Fr. 368.60		
50	Fr. 451.05		
54	Fr. 533.50	Fr. 87.35	Fr. 174.60

Prämienbefreiung bei vorzeitiger Erwerbsunfähigkeit.
Zur Bestimmung Ihrer voraussichtlichen Prämie bezogen auf Ihr Eintrittsalter und Ihr Versicherungskapital wenden Sie bitte eine Interpolation an.
Ab 3. Versicherungsjahr wird eine Gewinnbeteiligung auf die Prämie ausgeschüttet. Sie betrug 1973 22,5 Prozent.
Sie haben das ausdrückliche Recht, sich in eine tiefere oder höhere Versicherungskategorie einteilen zu lassen, je nachdem ob Sie sich im Zusammenhang mit weiteren Versicherung über oder unterversichert wähnen.
Für Militärpiloten wird automatisch eine Sammelpolice zu Handen der AMF erstellt. Die APVK-Versicherung gilt als Versicherung gemäss BRB (Min. Fr. 20 000.—). Eine zusätzliche Lebensversicherung muss nicht abgeschlossen werden.
Der Aeropers-Vorstand empfiehlt Ihnen die guten Dienste unserer Versicherungskasse. Er betrachtet diese Art von Dienstleistung an Aeropersmitgliedern als Notwendigkeit und nicht unbedingt als «Geschäft».

Die Versicherungskommission

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H.R. Amsler	Fach 10
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	**Verantwortlicher**		**Stellvertreter**	
Administration, Information, Presse, Planung	U. Baier	Fach 370	Sekretariat	Fach 20
Einsatzfragen, Déplacement	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
Schulfragen, Seniorität	H.R. Amsler	Fach 10	W. Grütter	Fach 391
Versicherungsfragen VEF/APKK	K. Rutishauser	Fach 159	H. Ehrensperger	Fach 1322
Salärfragen	W. Grütter	Fach 391	Sekretariat	Fach 20
Kasse, Vermögensverwaltung	F. Marchesi	Fach 1470	Sekretariat	Fach 20
Ausländerfragen, Dachverband	J. Elfring	Fach 404	T. Patch	Fach 226
Ifalpa, Europilote	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Security	H. Sauter	Fach 1448	U. Baier	Fach 370
Copiloten	H. Sauter	Fach 1448	B. Läderach	
Navigatoren	M. Bethge	Fach 845	H. Kammer	Fach 790

Sekretariat
F. Woodtly
Frau N. Grösch-Bonhôte
Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 814 15 15
Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission
Hauptvorsitz: H.R. Amsler
Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross

B-747: R. Schilliger (Typenchef), E. Kaiser

DC-10: W. Meyer (Typenchef), P. Habegger, L. Ritzi

DC-8: E. Heusser (Typenchef), F. Schmutz

DC-9: K. Kuratli (Typenchef)
U. Bodmer, J. Elfring

Navigatorenfragen
M. Bethge

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission
J. Sterndale. U. Baier, L. Zsindely, D. Staal, T. Patch

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission
E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission
Vorsitz: E. Heiz
D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler, W. Ruiter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal, G. Schaefer, H. Sauter, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder
H. Ehrensperger, A. Huggenberger, K. Rutishauser, H. Wiederkehr

Versicherungskommission
Vorsitz: K. Rutishauser*
Stellv. Vorsitz: A. Huggenberger*
H. Ehrensperger*, P. Habegger*, O. Kristiansen*, A. Kunz, W. Schatzmann*, H. Wiederkehr, F. Woodtly*
* VK-Mitglieder der Aeropers-Krankenkasse

Aeropers-Delegation beim Dachverband
Präsident: H.R. Amsler
M. Bethge, J. Elfring, P. Rellstab

Kommission für Ausländerfragen
T. Patch, D. Bertram, E. Björkmann, J. Elfring, J. Howells

Romands
M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

Kontrollstelle
P. Bircher, P. Gass

OASF-Kommission
Präsident: vakant
L. Idle, J. van Scherpenzeel
Sekretär: M. Cross

Stimmenzähler
H. Hofmann, H. Güdel