

aeropers rundschau

10. Jahrgang

Nr. 110

Dezember 1963

Liebe Mitglieder	2
Was uns beschäftigt...	4
Unfälle sind nicht unvermeidbar	7
Tragikkomödie	10
Der Kleine Prinz	11
Zum dauernden Gedenken	15

* * * * *

Redaktion:

HH: K. Strickler
H. Kaufmann
E. Hohl
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

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

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

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

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

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

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Herr Marc B a u d a t, Pilot, wurde neu in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen ihn in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Rundschau

Wenn alle geleisteten Vorarbeiten bis Ende dieses Jahres zum Abschluss eines Vertrages mit einer Druckerei führen, so werden Sie die heutige Nummer das letztmal in dieser Form erhalten. Ich hoffe, dass Ihnen die neue Gestaltung gefallen wird und Sie vermehrt dazu einlädt, auch hier und da einen Beitrag aus Ihrer Feder fliessen zu lassen.

Herrn K. Strickler möchte ich hier für die geleistete Arbeit bestens danken.

Neuer Sekretär

Von den 6 Bewerbern, welche in die engere Wahl kamen, wurden 3 nochmals zu einer Besprechung mit einem grösseren Gremium des Vorstandes eingeladen. Die Wahl wird bis zum 21. 12.1963 entschieden sein.

Teuerung

Am 19. Dezember 1963 hatten wir eine Verhandlung mit der Swissair. Folgendes wurde vereinbart:

- 1.) Die Saläre werden ab 1.1.1964 um 4% erhöht.
- 2.) Mit der Teuerungszulage von 4% wird der Indexstand 205,3 Punkte ausgeglichen.
- 3.) In Befolgung von Art. VI des Zusatzprotokolls zu Art. 25 werden Verhandlungen über eine Anpassung der Saläre an die erhöhten Lebenskosten beim Indexstand von 211,3 Punkten aufgenommen.

Aenderung des Quotensystems

Hier haben schon verschiedene Besprechungen stattgefunden. Wegen Abwesenheit des Präsidenten der FPAS (Streckeneinsatz) bis Ende des Jahres, sind mit der FPAS im 1963 leider keine Besprechungen mehr möglich. Die Angelegenheit muss daher im Januar erledigt werden. Der Vorschlag der Aeropers wurde nach der Besprechung mit der FPAS revidiert, und wir werden bis Ende dieses Jahres mit einem allseits vertretbaren Vorschlag bereit sein.

Vorübergehende Anstellung von ausländischen PIC CV-440

Wir haben der Swissair mitgeteilt, dass wir die Bewilligung dieser PIC's davon abhängig machen, dass bis Ende Januar 1964 die Verhandlungen über eine Aenderung des Quotensystems beendet sind. Für uns ist diese Aenderung von grösster Wichtigkeit, und wir wollen hoffen, dass wir diese Angelegenheit im Januar abschliessen können.

Artikel in der Weltwoche vom 22.11.1963 wegen Dürrenäsch

Dieser Artikel veranlasste uns, bei zwei genannten Informationsstellen vorstellig zu werden, nämlich

1. bei der IFALPA, da diese ohne uns zu orientieren, einer schweizerischen Zeitung Auskunft erteilte, und
2. bei der Swissair, da diese, bevor der Unfallbericht erschienen ist, Anfragen schriftlich beantwortet, welche dann prompt in der Presse veröffentlicht wurden, obwohl sie unvollständige Angaben enthalten.

Anmerkung der Redaktion:

Während der Drucklegung dieser Nummer ist die Antwort der Swissair eingetroffen, wir werden in der Januar-Ausgabe darauf zurückkommen.

Zur Jahreswende

Wiederum geht ein arbeitsreiches Jahr zu Ende. Diese für uns Erdenbürger relativ schnellen Jahreswechsel zeigen uns erst recht, wie schnell unsere Zeit abgelaufen ist. Wenn wir dabei einige Ueberlegungen anstellen, so sollten wir zum Schlusse kommen, dass wir uns gegenseitig so gut als möglich verstehen und einander helfen und nicht bekämpfen sollten.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Festtage und ein gutes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder

WAS UNS BESCHÄFTIGT....

Aenderung des Quotensystems

Diese äusserst komplexe Materie beschäftigt uns zur Zeit zur Hauptsache. Sie können sich gewiss vorstellen, dass es äusserst schwierig ist, so verschiedene Dinge wie Seniorität (wer zuerst kommt, mahlt zuerst), Quotensystem in irgendeiner Art (grundsätzlich ist jedes Quotensystem atypisch für ein Senioritätssystem), Interessenwahrung des zukünftigen schweizerischen Nachwuchses und schliesslich eine gewisse Fairness gegenüber den ausländischen Piloten unter einen Hut zu bringen. Dass das Problem der " Fremdarbeiter " ja nicht nur ein Swissair-eigenes, sondern ein gesamt-schweizerisches ist, erleichtert das Finden einer abgewogenen Lösung auch nicht gerade.

Verzeichnis der Geschäfte, die dem Swissair-Personal Vergünstigungen gewähren

Ein solches Verzeichnis, das lange Zeit nicht mehr abgegeben werden durfte, ist von der Freizeit-Organisation des Personals der Swissair neu aufgelegt worden und wird Ihnen in der nächsten Zeit zugehen.

Studie über Trägheitsnavigation

Unser Mitglied, Herr U. Reifler, hat zuhanden seiner Navigatoren-Kameraden obgenannte Studie verfasst. Diejenigen Piloten, welche sich ebenfalls für dieses navigato-
rische Spezialgebiet interessieren, sind gebeten, sich mit mir direkt in Verbindung zu setzen.

Witwen- und Waisenbetreuung

Auch dieses Jahr wieder haben wir den Hinterlassenen verstorbenen Aeropers-Mitglieder ein kleines Geschenk überreichen lassen.

Reserve Middle East

Herr von Tscherner hat unserm Begehren auf Abänderung der Dauer der Middle East-Reserve zugestimmt.

Die Middle East-Reserve wird in Zukunft zwei Stunden vor scheduled departure des ersten Fluges des entsprechenden Tages beginnen und eine Stunde nach tatsächlich erfolgtem Abflug (ATD) aufhören.

Konsultativversammlungen der Aeropers

In der letzten Rundschau stellte ich auf Seite 11 dieses neue Instrument, welches einerseits der rechtzeitigen Orientierung der Mitglieder und andererseits der Erforschung des " Volkswillens " durch den Vorstand hätte dienen sollen, zur Diskussion.

Da bis heute keine einzige Gruppe mir einen Obmann gemeldet hat, glaube ich anzunehmen, dass dieser Vorschlag keine Gnade vor dem Souverän gefunden hat. Entweder war er zu kompliziert - und in diesem Falle würde ich Gegenvorschläge sehr begrüßen - oder aber die heutige Art der Information genügt der Mehrheit der Mitglieder vollauf.

Todesfall-Kollektiv-Versicherung

Total haben sich nun etwa 100 Mitglieder für eine derartige Versicherung interessiert.

Leider wird es keinesfalls möglich sein, eine solche Versicherung noch dieses Jahr unter Dach zu bringen, und zwar deshalb, weil das Eidg. Versicherungsamt die Zulassung der viel billigeren - und für uns einzig interessanten - Gruppenversicherungstarife nur dann zulässt, wenn alle Mitglieder obligatorisch versichert sind.

Immerhin besteht, soviel sich bis jetzt herauskristallisiert hat, dennoch eine Möglichkeit, einen solchen Kollektiv-Versicherungsvertrag abzuschliessen. Es wird aber wahrscheinlich nötig sein, dass diejenigen Mitglieder, welche eine derartige Versicherung wünschen, zusammen eine Genossenschaft bilden.

Ich verfolge die Angelegenheit in diesem Sinne weiter und werde Ihnen, sobald ich konkretere Angaben machen kann, wieder berichten.

Sekretariat

Vom 24. 12. 1963 bis zum 6. 1. 1964 wird das Sekretariat ferienhalber geschlossen sein. Für dringende Angelegenheiten wenden Sie sich bitte direkt an den Präsidenten oder ein Vorstandsmitglied.

Zum Jahreswechsel wünschen unsere Sekretärin, Frau I. Winkler, und ich Ihnen sowie Ihrer Familie alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. P. Hunziker

NEUJAHRSWUNSCH

Der Manager des Restaurants CHARTER HOUSE im Edgewater Beach Hotel in Chicago, William. A. Haller, schreibt uns zuhanden aller Besatzungen folgendes:

" It is always a great pleasure for me to greet these fine selected people of your line and of course I enjoy also their patronage in our Charterhouse and a few words in " Schwyzerdütsch ", and it has made my work so much more fascinating and joyful; and when I think of all these fine men and ladies, it urges me to be mindful to one and each, I would love to greet personally and wish everyone of them the most happy and merry Christmas, they ever had, and all the good and rich blessings and good health and a most prosperous New Year 1964, and also my greetings and best wishes to SWISSAIR in general. "

* * * * *

UNFÄLLE SIND NICHT UNVERMEIDBAR

(Aus INTERAVIA Nr. 10, 1963)

Die Öffentlichkeit gewöhnt sich an Flugzeugabstürze und hält sie für unvermeidbar. Selbst das schrecklichste Unglück beansprucht lediglich einen Tag lang die Schlagzeilen der Presse, nach einiger Zeit erscheint noch eine kurze Meldung mit dem Ergebnis der Unfalluntersuchung, dann ist alles vergessen, abgesehen natürlich von den unmittelbar Betroffenen. Drei Abstürze mit 138 Toten in einer einzigen Woche sind jedoch nicht so leicht zu übergehen.

Zwar unternimmt die Luftfahrtindustrie ständig Anstrengungen, um Unfälle zu verhüten und deren Folgen zu mildern, doch längst nicht im erforderlichen Umfang. Flugzeuge stürzen immer wieder aus den gleichen Gründen ab. Von den 28 Unfällen mit tödlichem Ausgang des Jahres 1962 waren neun auf Hindernisberührung zurückzuführen, und auch im ersten Quartal dieses Jahres hat sich das Bild nicht geändert. Weitere häufige Ursachen sind Zusammenstösse in der Luft, Versagen der Zelle bei heftiger Turbulenz, Notwasserung aus Kraftstoffmangel, Bodenberührungen bei ILS-Anflügen, zu frühes Aufsetzen und Ueberrollen der Piste.

Unfallursachen lassen sich grob wie folgt klassifizieren: strukturelles Versagen - Verantwortlichkeit der Zulassungsbehörde; menschliches Versagen - Verantwortlichkeit des Flugzeughalters; Navigationsfehler infolge mechanischen oder menschlichen Versagens oder des Unvermögens der Luftverkehrskontrollen, von Störungen an Bord- oder Bodenanlagen oder sonstiger Faktoren, schlechtes Wetter zum Beispiel, wobei sich die Verantwortlichkeit nicht auf eine einzelne Stelle beschränkt.

Die Luftverkehrsgesellschaften geben sich die grösste Mühe, schneller und regelmässiger zu fliegen und möglichst alle Sitze zu füllen. Dazu stellen sie leistungsfähigere Flugzeuge in Dienst und entwickeln automatische Landesysteme. Dies ist nicht unbedingt gleichbedeutend mit weniger Sicherheit, denn zweifellos sind die neuesten Flugzeugmuster zuverlässiger als die meisten ihrer Vorgänger. Auch dürfte die automatische Landung zu grösserer Sicherheit führen, da zahlreiche Unfälle beim Anschweben und Landen geschehen, was aber kein Grund sein sollte, nunmehr in den Anstrengungen zur Verbesserung der Wettervorhersage für die Endphase des Fluges nachzulassen.

Jeder Direktor einer Luftverkehrsgesellschaft behauptet, dass Sicherheit wichtiger sei als wirtschaftliche Vorteile, Regelmässigkeit und Komfort der Passagiere. Sicherheit ist einfach selbstverständlich, und gerade darin liegt die Gefahr. Denn der Preis der Sicherheit ist ständige Wachsamkeit. Geschieht eine Zeitlang nichts, dann besteht die Neigung, unbewusst von jenem hohen Standard abzugehen, der die Gewähr für den sicheren Betrieb bietet.

Alle Luftverkehrsgesellschaften sind bestrebt, ohne finanzielle Zuwendungen auszukommen, was allerdings noch keine erreicht hat. Beispielsweise geben die Regierungen jährlich 2,5 Milliarden Dollar für Flughäfen und Navigationshilfen aus, für deren Benutzung die Luftverkehrsgesellschaften jedoch lediglich 220 Millionen Dollar bezahlen. Ganz abgesehen davon, dass der Steuerzahler die Defizite der staatlichen Gesellschaften ausgleicht. Bis die Luftverkehrsgesellschaften sich selbst erhalten können, falls dies überhaupt möglich ist, werden noch viele Jahre vergehen. Ihre Bemühungen, Kosten zu sparen, dürfen aber keinesfalls eine verringerte Sicherheit zur Folge haben.

In dieser Beziehung denkt man unwillkürlich an das fliegende Personal. Die modernen Flugzeuge sind grösser und komplexer, der Verkehr ist dichter, dennoch müssen weniger Hände die Arbeit im Führerraum verrichten. Erfahrene Navigatoron und Borchmechaniker wurden lediglich aus finanziellen Gründen entlassen; Ist dies vielleicht ein triftiger Grund, wenn die Sicherheit darunter leidet? Ueberdies standen dieser anfänglichen Kostensenkung häufig Gehaltserhöhungen der Piloten gegenüber, die ja neue zusätzliche Pflichten übernehmen mussten. Zahlreiche Piloten behaupten, dass eine zweiköpfige Besatzung ohne weiteres zum Führen eines modernen Strahlflugzeuges ausreicht..... solange kein Notfall eintritt. Sicher wären wenigstens einige Unfälle nicht geschehen, wenn sich ein erfahrener Ingenieur an Bord befunden hätte.

Uebrigens beabsichtigt das US-Bundesluftfahrtamt FAA, bei Versuchen zwei Passagierflugzeuge verunfallen zu lassen und weitere in Brand zu setzen,*welche Ueberlebenschancen die Fluggäste bei Abstürzen haben. Ohne die gewiss lobenswerten Absichten der FAA schmälern zu wollen, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass auch diese Behörde Flugzeugunfälle für unvermeidbar hält. Die meisten Passagiere dürften hingegen der Meinung sein, dass man die Anstrengungen besser auf die Verbütung von Unfällen richten sollte.

* um herauszufinden

Unfalluntersuchungen werden häufig durch die vollständige Zerstörung des Flugzeuges erschwert. Daher sollten alle Verkehrsflugzeuge Flugdatenregistriergeräte mitführen. In einer Veröffentlichung der FAA aus dem Jahre 1962 war zu lesen, dass registrierte Flugdaten bei 70 Prozent der Unfälle wesentlich zur Klärung der Ursachen beitrugen und bei weiteren 26 Prozent eine Hilfe darstellten. Allerdings konnte man in keinem Fall aus den Aufzeichnungen direkt auf die Ursache schliessen, so dass vorgeschlagen wurde, die Zahl der registrierten Werte von fünf auf 60 zu erhöhen, um wirklich aufschlussreiche Angaben zu erhalten. Dies wäre zweifellos ein Fortschritt, doch sollte man überdies die Aufzeichnungen regelmässig analysieren, um Hinweise auf ein bevorstehendes Versagen zu erhalten und so einen Unfall zu verhüten.

Nicht selten kommen bei Flugzeugabstürzen die Piloten ums Leben, ohne dass die Luftverkehrskontrolle gewahrt wird, dass überhaupt ein Notzustand herrschte. Oft ist auch die vom Piloten übermittelte Meldung wegen der besonderen Umstände unverständlich, verwirrt oder irreführend. Registriert man jedoch jedes Wort, das im Führerraum namentlich unmittelbar vor dem Unfall gesprochen wird, dann könnte dies in den meisten Fällen wertvolle Informationen ergeben.

Aber nicht nur Unfallberichte enthalten wichtige Hinweise. Wie die Meldungen über Fast-Zusammenstösse sollten alle Berichte über besondere Vorkommnisse ausgewertet werden. Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Sicherheit ist die Prüfung von Nummer, Typ und Einsatzbereitschaft aller Nachrichtenübermittlungs- und Navigationsgeräte vor jedem Flug.

Die Unfalluntersuchung sollte unparteiisch und ohne jede Rücksicht auf Personen oder Interessen erfolgen, was, zugegeben, sehr schwierig ist. Nichts darf den Untersuchenden vorenthalten werden, auch Angaben über Betriebsmethoden, frühere Zwischenfälle, in denen das Flugzeug oder ein Besatzungsmitglied verwickelt war, ärztliche Aufzeichnungen und Trainingsberichte sind wichtig. Ein Absturz kann das letzte Glied einer Kette von Vorkommnissen und Zwischenfällen sein. Eine Unfalluntersuchung sollte nicht nur klären, warum ein Flugzeug abstürzte, sondern auch ob der Unfall vermeidbar gewesen wäre, wenn man die Lehren aus den vorangegangenen Zwischenfällen gezogen hätte. Die Verantwortung ist in jedem Fall eindeutig aufzuzeigen, und solch nichtsagende Feststellungen, wie "Versagen des Piloten" oder "flog während der Nacht gegen einen Berg", die unangenehme Tatsachen vertuschen sollen, sind zu vermeiden. Wurde ein Fehler begangen, so ist er zu definieren und zu begründen. Nur so kann man die Sicherheit in der Luftfahrt erhöhen.

In jeder Luftverkehrsgesellschaft sollte es einen Spezialisten für die Flugsicherheit geben, der umfassende fliegerische wie technische Kenntnisse besitzt. Zu seinen Aufgaben gehört nicht nur das Training und das Ausarbeiten von Anweisungen für besondere Fälle, sondern auch die Unfallverhütung. Er sollte alle Betriebsvorschriften vor deren Einführung prüfen und auch an der Untersuchung von Unfällen teilnehmen, die Flugzeuge fremder Gesellschaften erlitten. Normalerweise sind dies Pflichten des Chefpiloten und der Flugkapitäne, doch haben diese genügend andere wichtige Aufgaben, die sie nicht vernachlässigen dürfen.

Die Flugzeughersteller arbeiten nach strengen Normen, die Regierungen erlassen bindende Vorschriften, die Luftverkehrsgesellschaften streben sichere Betriebsmethoden an, und die gesamte Luftverkehrskontrolle hat nur den einzigen Zweck, die Sicherheit zu gewährleisten. Trotzdem versagen von Zeit zu Zeit Zellen, Triebwerke und Ausrüstung, fliegen Flugzeuge gegen Hindernisse und stossen in der Luft zusammen. Diese und ähnliche Vorkommnisse dürfen in der Luftfahrt nicht geschehen. Man sollte keine Mühe scheuen, sie zu vermeiden. Die Sicherheit muss den ihr gebührenden Platz einnehmen, die erste Stelle, vor der Lärmbekämpfung, vor dem Werben um den Passagier und vor dem Streben nach Ueberschallgeschwindigkeit.

TRAGIKKOMÖDIE

1954 → 2014

Ort der Handlung:)
Zeit der Handlung:) - nach Belieben selbst einsetzen
Held der Handlung:)

Immer eil ich, nie verweil ich
Ich verdiene nicht schlecht freilich
Nicht verdien ich Geld wie Heu,
Aber es zerstiebt wie Spreu,
Hieher flieg ich, dorthin flieg ich
Ohne Pause gebe Gas ich,

Eine kleine Herzbeschwerde
Sagt mir, dass ich älter werde,
Trotzdem flieg ich immer weiter
Und hinauf die steile Leiter.

Plötzlich spür ich müder Knabe,
Dass ich einen Kollaps habe,
Einen ernsten, keinen leichten,
Welche Krönung des Erreichten!

leicht abgeändert aus dem Nebi
von Strick

DER KLEINE PRINZ

(Antoine de Saint-Exupéry)



Es ist schon wieder ein Jahr verflissen, seit wir vernahmen, dass der kleine Prinz auf seinen Flügen einen König, einen Eitlen, einen Säufer, einen Geschäftsmann, einen Laternenanzünder und einen Geographen getroffen hatte. Der König war trotz seiner Macht nicht korrupt, was den kleinen Prinzen gefreut hatte. Beim Eitlen hatte er feststellen müssen, dass die grossen Leute entschieden sehr verwunderlich sind. Der Säufer soff, um zu vergessen, dass er sich schämte, weil er soff, was den kleinen Prinzen arg bestürzt hatte. Der Geschäftsmann nahm von ihm keine Notiz, weil er sich nicht mit Kindereien abgeben wollte. Der Laternenanzünder war der einzige, den er nicht lächerlich gefunden hatte, weil er sich nicht mit sich selbst beschäftigte. Der Geograph hingegen hatte ihn wieder nachdenklich gestimmt, weil er nur seine drei Vulkane registrierte, nicht aber die Blumen.

Es geschah nun eines Tages, dass der kleine Prinz in der Wüste notlanden musste. Er irrte umher und suchte die Menschen. Er fand nur eine ganz armselige Blume, die ihm sagte, dass man nie wisse, wo die Menschen zu finden sind. " Der Wind verweht sie. Es fehlen ihnen die Wurzeln, das ist sehr übel für sie."

Nach einer langen Wanderung erschien dem kleinen Prinzen ein Fuchs.

" Guten Tag ", sagte der Fuchs.

" Guten Tag "; antwortete höflich der kleine Prinz, der sich umdrehte, aber nichts sah.

" Ich bin da ", sagte die Stimme, " unter dem Apfelbaum "...

" Wer bist du ? " sagte der kleine Prinz. " Du bist sehr hübsch... "

" Ich bin ein Fuchs ", sagte der Fuchs.

" Komm und spiel mit mir ", schlug ihm der kleine Prinz vor.

" Ich bin so traurig... "

" Ich kann nicht mit dir spielen ", sagte der Fuchs. " Ich bin noch nicht gezähmt ! "

" Ah, Verzeihung ! " sagte der kleine Prinz.

Aber nach einiger Ueberlegung fügte er hinzu:

" Was bedeutet das : ' zähmen ' ? "

" Du bist nicht von hier ", sagte der Fuchs, " was suchst du? "

" Ich suche die Menschen ", sagte der kleine Prinz. " Was bedeutet ' zähmen ' ? "

" Die Menschen ", sagte der Fuchs, " die haben Gewehre und schießen. Das ist sehr lästig. Sie ziehen auch Hühner auf. Das ist ihr einziges Interesse. Du suchst Hühner? "

" Nein ", sagte der kleine Prinz, " ich suche Freunde. Was heisst ' zähmen ' ? "

" Das ist eine in Vergessenheit geratene Sache ", sagte der Fuchs. " Es bedeutet: sich ' vertraut machen '. "

" Vertraut machen? "

" Gewiss ", sagte der Fuchs. " Du bist für mich noch nichts als ein kleiner Knabe, der hunderttausend kleinen Knaben völlig gleicht. Ich brauche dich nicht, und du brauchst mich ebenso wenig. Ich bin für dich nur ein Fuchs, der hunderttausend Füchsen gleicht. Aber wenn du mich zähmst, werden wir einander brauchen. Du wirst für mich einzig sein in der Welt. Ich werde für dich einzig sein in der Welt... "

" Ich beginne zu verstehen ", sagte der kleine Prinz. " Es gibt eine Blume... ich glaube, sie hat mich gezähmt... "

" Das ist möglich ", sagte der Fuchs. " Man trifft auf der Erde alle möglichen Dinge... "

" Oh, das ist nicht auf der Erde ", sagte der kleine Prinz. Der Fuchs schien sehr aufgeregt:

" Auf einem anderen Planeten ? "

" Ja ".

" Gibt es Jäger auf diesem Planeten? "

" Nein ".

" Nichts ist vollkommen ! " seufzte der Fuchs.

Aber der Fuchs kam auf seinen Gedanken zurück:

" Mein Leben ist eintönig. Ich jage Hühner, die Menschen jagen mich. Alle Hühner gleichen einander und alle Menschen gleichen einander. Ich langweile mich also ein wenig. Aber wenn du mich zähmst, wird mein Leben wie durchsonnt sein. Ich werde den Klang deines Schrittes kennen, der sich von allen unterscheidet. Die anderen Schritte jagen mich unter die Erde. Der deine wird mich wie Musik aus dem Bau locken. Und dann schau! Du siehst da drüben die Weizenfelder? Ich esse kein Brot. Für mich ist der Weizen zwecklos. Die Weizenfelder erinnern mich an nichts. Und das ist traurig. Aber du hast weizenblondes Haar. Oh, es wird wunderbar sein, wenn du mich einmal gezähmt hast! Das Gold der Weizenfelder wird mich an dich erinnern. Und ich werde das Rauschen des Windes im Getreide lieb gewinnen... "

Der Fuchs verstummte und schaute den Prinzen lange an:

" Bitte... zähme mich! " sagte er.

" Ich möchte wohl ", antwortete der kleine Prinz, " aber ich habe nicht viel Zeit. Ich muss Freunde finden und viele Dinge kennenlernen. "

" Man kennt nur die Dinge, die man zähmt ", sagte der Fuchs.

" Die Menschen haben keine Zeit mehr, irgend etwas kennenzulernen. Sie kaufen sich alles fertig in den Geschäften. Aber da es keine Kaufläden für Freunde gibt, haben die Leute keine Freunde mehr. Wenn du einen Freund willst, so zähme mich! "

" Was muss ich da tun?" sagte der kleine Prinz.

" Du musst sehr geduldig sein ", antwortete der Fuchs. " Du setzt dich zuerst ein wenig abseits von mir ins Gras, Ich werde dich so verstohlen, so aus dem Augenwinkel anschauen, und du wirst nichts sagen. Die Sprache ist die Quelle der Missverständnisse. Aber jeden Tag wirst du dich ein bisschen näher setzen können....."

Am nächsten Morgen kam der kleine Prinz zurück.

" Es wäre besser gewesen, du wärest zur selben Stunde wiedergekommen", sagte der Fuchs. " Wenn du zum Beispiel um vier Uhr nachmittags kommst, kann ich um drei Uhr anfangen, glücklich zu sein,

Je mehr die Zeit vergeht, um so glücklicher werde ich mich fühlen. Um vier Uhr werde ich mich schon aufregen und beunruhigen; ich werde erfahren, wie teuer das Glück ist. Wenn du aber irgendwann kommst, kann ich nie wissen, wann mein Herz da sein soll... Es muss feste Bräuche geben "

" Was heisst ' fester Brauch '?" sagte der kleine Prinz.

" Auch etwas in Vergessenheit Geratenes ", sagte der Fuchs.

" Es ist das, was einen Tag vom andern unterscheidet, eine Stunde von den andern Stunden. Es gibt zum Beispiel einen Brauch bei meinen Jägern. Sie tanzen am Donnerstag mit den Mädchen des Dorfes. Daher ist der Donnerstag der wunderbare Tag. Ich gehe bis zum Weinberg spazieren. Wenn die Jäger irgendwann einmal zum Tanze gingen, wären die Tage alle gleich und ich hätte niemals Ferien. "

So machte denn der kleine Prinz den Fuchs mit sich vertraut. Und als die Stunde des Abschieds nahe war:

" Ach!", sagte der Fuchs, " ich werde weinen. "

" Das ist deine Schuld ", sagte der kleine Prinz, " ich wünsche dir nichts Uebles, aber du hast gewollt, dass ich dich zähme..."

" Gewiss ", sagte der Fuchs.

" Aber nun wirst du weinen!" sagte der kleine Prinz.

" Bestimmt ", sagte der Fuchs.

" So hast du also nichts gewonnen!"

" Ich habe ", sagte der Fuchs, " die Frabe des Weizens gewonnen. "

Dann fügte er hinzu:

" Geh die Rosen wieder anschauen. Du wirst begreifen, dass die deine einzig ist in der Welt. Du wirst wiederkommen und mir adieu sagen, und ich werde dir ein Geheimnis schenken."

Der kleine Prinz ging, die Rosen wiederzusehn:

" Ihr gleicht meiner Rose gar nicht, ihr seid noch nichts", sagte er zu ihnen. " Niemand hat sich euch vertraut gemacht, und auch ihr habt euch niemandem vertraut gemacht. Ihr seid, wie mein Fuchs war. Der war nichts als ein Fuchs wie hunderttausend andere. Aber ich habe ihn zu meinem Freund gemacht, und jetzt ist er einzig in der Welt. "

Und die Rosen waren sehr beschämt.

" Ihr seid schön, aber ihr seid leer ", sagte er noch.
" Man kann für euch nicht sterben. Gewiss, ein Irgendwer, der vorübergeht, könnte glauben, meine Rose ähnele euch, Aber in sich selbst ist sie wichtiger als ihr alle, da sie es ist, die ich begossen habe. Da sie es ist, die ich unter den Glassturz gestellt habe. Da sie es ist, deren Raupen ich getötet habe (ausser den zwei oder drei um der Schmetterlinge willen). Da sie es ist, die ich klagen oder sich rühmen gehört habe oder auch manchmal schweigen. Da es meine Rose ist. "

Und er kam zum Fuchs zurück:

" Adieu ", sagte er....

" Adieu ", sagte der Fuchs. " Hier ist mein Geheimnis. Es ist ganz einfach: man sieht nur mit dem Herzen gut. Das Wesentliche ist für die Augen unsichtbar. "

" Das Wesentliche ist für die Augen unsichtbar ", wiederholte der kleine Prinz, um es sich zu merken.

" Die Zeit, die die du für deine Rose verloren hast, sie macht deine Rose so wichtig. "

" Die Zeit, die ich für meine Rose verloren habe...", sagte der kleine Prinz, um es sich zu merken.

" Die Menschen haben diese Wahrheit vergessen ", sagte der Fuchs. " Aber du darfst sie nicht vergessen, Du bist zeitlebens für das verantwortlich, was du dir vertraut gemacht hast. Du bist für deine Rose verantwortlich,..."

" Ich bin für meine Rose verantwortlich...", wiederholte der kleine Prinz, um es sich zu merken.



1954 → 2014

Liebe Kameraden,

mit einem weinenden und einem lachenden Auge wende ich mich zu Beginn des kommenden Jahres einer neuen Tätigkeit zu.

Nicht zuletzt ist der Verlust eines langjährigen kameradschaftlichen Teamworks die Ursache des weinenden Auges.

Es ist mir daher ein Bedürfnis, diesen Abschiedsgruss zu verbinden mit dem grossen Dank für die mir erwiesene Freundschaft.

Mögen Eure Estimates mit den Actuals stets übereinstimmen.

Peter Bietenholz

ZUM DAUERNDEN GEDENKEN

" Allmächtiger Gott, in dem wir leben und an den wir glauben, wir danken Dir dafür, dass Du uns durch Not und Gefahr, erkannt oder nicht erkannt, geführt und gehalten hast. Hilf uns, weiterhin an eine Kraft und Stärke zu glauben, welche ausserhalb unserer eigenen liegt. Stehe uns zur Seite in Zeiten von Gefahr und wenn grosse Verantwortungen uns auferlegt werden.

Wir gedenken hier der Kameraden, die seinerzeit getreu gedient haben und die heute nicht mehr unter uns weilen. Gewähre ihren Lieben ein stolzes und geschätztes Andenken an ein reiches und volles Leben, das selbstlos und ohne Furcht gelebt wurde.

Und möge die Kameradschaft, die wir hegen und pflegen, weiterhin anwachsen und uns zusammenführen - und überhaupt alle Menschen, die guten Willens sind. Amen " .

Dahingegangene Mitglieder

Bohli Eugen
Crivelle Antoine
Gruber Kurt
Hofer Ruedi
Jäckle Hannes
Kuenzli August
Loosli Robert
Pelzer Manfred
Schaaf Christian
Traber Max
Vuadens Henri
Widmer Rudolf
Wismer Jakob
