



**20 Jahre aeropers**

1954 → 2014

**aeropers  
rundschau**

Februar 1965

FÜR **20Rp.**  
TELEFONIEREN SIE UNS  
UNDEIN **TRIUMPH 2000**  
TRIUMPH VITESSE 6  
TRIUMPH HERALD 1200  
TRIUMPH 1200 COMBI  
TRIUMPH SPIT FIRE  
TR4

ODER EIN **VOLVO 122**  
VOLVO 122 S  
VOLVO COMBI  
VOLVO 1800 S

ODER SOGAR EIN  
**FACEL 3** AUS PARIS

STEHT ZUR

**Probefahrt** VOR IHRER TÜR!

**AUTO BENZ AG ZÜRICH**

Ausstellung, Verkauf, Service Volvo, Triumph, Facel Vega  
Dufourstr. 90 Tel. 051 47 58 58 / 59 8008 Zürich  
Oerlikonerstr. 88 Tel. 051 46 28 54 / 55 / 56 8050 Zürich

PS: ZU IHREN DIENSTEN STEHEN  
BESTQUALIFIZIERTE VOLVO-UND  
TRIUMPH-SPEZIALISTEN UND... EIN GROSSES  
ERSATZTEILLAGER!!! DENN WIR FINDEN,  
EIN GUTER UND SCHNELLER SERVICE  
IST EBENSOWICHTIG WIE VERKAUFEN!

# aeropers rundschau 123

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

## Inhalt

Seite

Liebe Rundschauler	3
20 Jahre Aeropers 1945–1965	4
SIC TRANSIT GLORIA MUNDI	9
Reminiszenzen	16
– Wie es früher war	16
– Wie ich den Instrumentenflug erlernte!	20
– Episoden und ein Blick zurück eines «Alten»	22

## Redaktion:

K. Strickler  
Dr. R. Schmid

## Versand:

Sekretariat Aeropers  
Postfach 150  
8058 Zürich Flughafen  
Telefon 84 76 61

## Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-  
Druckerei Emil J. Haas  
Forchstrasse 280, 8008 Zürich  
Telefon 051 32 94 22





## Liebe Rundschauler

freuen wir uns vorerst einmal alle am 20-jährigen Bestehen der Aeropers. Sicher hat es in dieser Zeit Erfreuliches und Un-erfreuliches gegeben, doch darf man sagen, dass das Erfreuliche überwog. Meinen Sie nicht auch? Dieses Eindrucks kann ich mich nicht erwehren; denn meistens bleibt einem ja nur das Schöne und Gute in Erinnerung. Bestimmt hat jeder Beruf seine Sonnen- und Schattenseiten, und dies wird immer so bleiben. Viel-

leicht ist das nicht einmal so negativ, wie man zu glauben geneigt ist. Vergessen wir dabei nicht, dass man auch früher seine Probleme hatte. Sie waren sicher anders als heute, doch eine Lösung gab es immer. Fliegen ist immer noch ein Traumberuf für viele, und wir haben ihn!

Mit freundlichen Grüßen  
K. Strickler



für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

**muraro**



peter muraro ag kohlen + heizöle ohmstr.14 8050 Zürich ☎ 46 95 72/46 40 04

*Anniversary*  
2014

# Kenner kennen KENT

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



## 20 Jahre Aeropers 1945 — 1965

Am **26. 7. 1945** fand die Gründungsversammlung der Aeropers statt. Der Grund für die Schaffung einer Vereinigung war die bevorstehende Wahl des technischen Direktors. Es war ein Gebot der Stunde, dass das ganze fliegende Personal des schweizerischen Luftverkehrs geschlossen dastehe, um auf demokratischer Basis seine eigenen Interessen sowie die-

jenigen des gesamten Luftverkehrs vertreten zu können. Der Zweck der Vereinigung wurde wie folgt umschrieben: «Die Vereinigung bezweckt als Berufsverband die Förderung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder und der Interessen des schweizerischen Luftverkehrs im allgemeinen.»

### **Herr F. Zimmermann,**

Chef OPS, wurde an der Gründungsversammlung vom 26. Juli 1945 zum ersten Präsidenten der Aeropers gewählt. Unter seine Tätigkeit fielen die Verhandlungen betreffend die Neuanstellung eines technischen Direktors und die Schaffung der ersten Statuten der Aeropers. Bis Ende 1955 war er Chef OPS; heute pensioniert.



### **Herr R. Fretz**

wurde am **10. 11. 1945** zum Präsidenten der Aeropers gewählt, **1946** führte er die harten Vertragsverhandlungen für einen Gesamtarbeitsvertrag und eine Versicherungseinrichtung. Nach einer Orientierung des Bundesrates Herrn Dr. R. Stampfli, des Eidg. Luftamtes und Herrn Nationalrat Dr. H. Obrecht kam dann vor dem Einigungsamt des Kantons Zürich der erste Gesamtarbeitsvertrag der Aeropers zustande.

**1947** wurde ein Memorandum betreffs einer SBA-BAKE in Genf mit einem Schreiben von Herrn Dr. Gubler an den Bundespräsidenten, Herrn Celio, eingesandt. Dieses Vorgehen schaffte eine Konsultativkommission für Flugsicherungsfragen, in der auch die Aeropers vertreten ist.

**21. 2. 1948:** Eingabe zur Organisation des Flugwetterdienstes. Ebenfalls am 21. 2. 48 Eingabe zur Frage der Neuorganisation der schweizerischen Flugsicherung an die Konsultativkommission. Während der ganzen Amtsperiode fanden Verhandlungen über die Versicherungseinrichtung statt.

**1950:** Verfassung eines Berichtes über die Berufscharakteristik der Verkehrsflieger der Swissair.

Heutige Funktion: Direktor Dept. III, Operationen.





### Herr A. von Tscharner

wurde am **7. 11. 1949** zum Präsidenten der Aeropers gewählt. Am **15. 12. 1949** kündigte die Swissair den Gesamtarbeitsvertrag. Die Aeropers arbeitete ein Exposé über die Lage der Swissair aus, wie sie sie von sich aus sah. Es wurde darin ein Vorschlag gemacht, wie der Flugdienst der Swissair für die Jahre 1950–1952 organisiert werden sollte, um aus der damaligen Lage herauszukommen. Die Aeropers propagiert den Nordatlantik-Verkehr mit DC-4. Es finden Verhandlungen über einen neuen Arbeitsvertrag und Verbesserung der Versicherungseinrichtung und Integrierung in den Arbeitsvertrag statt.

Heutige Funktion: Chef Hauptabteilung Flugdienst, Dept. III.



### Herr W. Ris

wurde am **20. 4. 1951** zum Präsidenten gewählt. Verhandlungen über Seniority, Arbeitsvertrag und Versicherungseinrichtung gehörten mit zu seinen Aufgaben. Die Uebergangslösung des gekündigten Arbeitsvertrages vom Jahre 1949 wurde am **1. 7. 1951** mit einem neuen Vertrag abgelöst. Die geführten Vertragsverhandlungen führten zur Unterzeichnung eines neuen Arbeitsvertrages, welcher denjenigen vom 1. 1. 1946 / 1. 7. 1951 ersetzte. Dieser Vertrag wurde am **1. 5. 1953** unterzeichnet.

Herr Ris musste aus gesundheitlichen Gründen aus dem Flugdienst ausscheiden und ist heute in Schule und Training beschäftigt.



### Herr H. Siegfried

wurde am **6. 5. 1953** zum Präsidenten gewählt. Einführung eines Senioritäts-Reglementes und Beitritt zur Krankenversicherung Helvetia. Bestellung eines Vertreters der Aeropers in der schweizerischen Luftfahrtkommission. Durchführung einer Statutenänderung. Sanierung der VE und Abschaffung des Schwankungsfonds.

Herr Siegfried ist seit 1954 Chefpilot Nord-Atlantik.



### Herr A. Sooder

wurde am **16. 3. 1954** zum Präsidenten gewählt. Aufnahme der Navigatoren in die Aeropers. Eingabe eines Memorandums betreffend HB-IRW. Einführung der Aeropers-Revue. Verlegung des Sekretariats in die Stadt zu Herrn Dr. W. Guldimann. Einführung eines Disziplinarreglementes. Einführung der Aeropers-Rundschau. Verhandlungen über die Umschulungen von Funkern und Navigatoren zu Piloten. VE-Verhandlungen. Rechtsstellung des Bordkommandanten. Vertragsverhandlungen. Abschluss eines Arbeitsvertrages im Jahre **1957** mit einer Stun-

dengarantie von 70 Flugstunden. Schaffung eines Ferienreglementes. Einführung neuer Flight Duty Regulations. Verhandlungen betreffend Loss of Licence Versicherung. Die Aeropers erhält einen Sitz in der Eidg. Luftfahrtkommission. Inkraftsetzung eines Seniority-Reglementes.



### **Herr R. Hofer**

wurde am **21. 5. 1949** zum Präsidenten gewählt. Einführung eines eigenen Sekretariates mit einem Büro im Flughafen mit einem eigenen Sekretär. Vereinbarung betreffend Aerztlichen Dienst der Swissair. Interchange-Fragen mit dem SAS. Flight Duty Regulations für Jets. VE-Verhandlungen. Einführung einer Loss of Licence-Versicherung.

**1960:** Abschluss eines neuen Arbeitsvertrages mit fixen Salären.

Am **5. 10. 1960** verunglückte Herr Hofer während eines militärischen Trainingsfluges tödlich.



### **Herr H. R. Christen,**

Vizepräsident, übernahm nach dem 5. Oktober 1960 ad interim die Präsidentschaft der Aeropers. Verhandlungen über neue Gradabzeichen. Verhandlungen über das Versetzungsreglement. Verhandlungen über Crew- und Aircraft-Interchange. Verhandlungen über Einsatzrichtlinien für ts.



### **Herr A. Sooder**

wurde am **8.5.1961** wiederum zum Präsidenten gewählt. Seniority-, Vertrags- und VE-Verhandlungen. Aenderung des Disziplinar-Reglementes. Abschluss eines neuen Arbeitsvertrages per **1. 1. 1963**. Abschluss eines Schiedsgerichtsfalles.



# Sic Transit Gloria Mundi

## 1920

Am 24. Februar erwirbt die «Ad Astra» käuflich die Firma Comte, Mittelholzer & Co., und am 21. April die Avion-Tourisme S.A. in Genf und nennt sich von jetzt an «Ad Astra Aero, Schweizerische Luftverkehr AG», mit Sitz in Zürich.

Die «Ad Astra-Aero» besitzt 12 Wasserflugzeuge, 4 Landflugzeuge und 7 Piloten. Ständige Flugstationen wurden eingerichtet in Zürich-Zürichhorn, Zürich-Schwamendingen, Bern-Oberlindach, Genf, Rorschach, Lugano und Locarno.

Durch die «Ad Astra» wurden im Touristik-Flugbetrieb 4699 Flüge ausgeführt und 7384 Passagiere befördert.

## 1921

Trotz beachtlichen Frequenzen hat das erste Betriebsjahr der «Ad Astra-Aero» einen schweren finanziellen Verlust gebracht. Dieser Verlust ist vor allem auf die unerwartet rasche Abnutzung der Wasserflugzeuge (für Zivilzwecke umgebaute ehemalige Marinetypen) zurückzuführen. Mietweise übernimmt die «Ad Astra-Aero» moderne Ganzmetall-Flugzeuge der Typen Dornier und Junkers und führt einen umfangreichen Touristik-Flugbetrieb durch.

## 1922

Die finanzielle Rekonstruktion der «Ad Astra» gelingt, und am 1. Juni wird der flugplanmässige Betrieb auf der Linie Genf-Zürich-Nürnberg mit den Piloten Pillychody, Schaer und Leuenberger eröffnet. Ein Billett auf der Linie Genf-Zürich kostete damals Fr. 110.- und der Flug dauerte 2 Stunden.

## 1925

Die Schweiz wird zur Drehscheibe des europäischen Luftverkehrs: Von Norden führen drei deutsche Linien; von Nordwesten die belgische Linie; von Westen die englische Linie und endlich wird unser Land noch von der französischen Transitlinie Paris-Prag bzw. Wien-Balkan über Zürich-Basel durchquert. Der «Ad Astra» verbleibt nur noch die Strecke Genf-Lausanne-München.

Am 2. September erfolgt in Basel die Gründung der Basler Luftverkehr AG «Balair» mit Dr. A. Ehringer als Vorsitzendem und Balthasar Zimmermann als Direktor.



Hangar Zürichhorn

▲ Wo die Alten sangen . . .



Tadeoli Savoia Flugboot



BALAIR-PILOTEN: 1925, Dr. Zimmermann, Aufhäuser, Niffenegger

154 B

## 1928

Das schweizerische Fernstreckennetz wird weiter ausgebaut: die Balair übernimmt die Ostlinie Genf–Zürich–München–Wien und die «Ad Astra» fliegt nonstop Zürich–Berlin (680 km), die längste ohne Zwischenlandung betriebene Strecke Europas. Neu befliegt die «Ad Astra» Zürich–Stuttgart–Frankfurt sowie Basel–Zürich–München.

## 1929

Gründung der «Alpar Bern», Flugplatzgenossenschaft, mit Henry Pillichody als Direktor. Die Bundesstadt Bern erhält erstmalig regelmässig Anschluss an den internationalen Luftverkehr durch die Kurse nach Basel–Zürich–Lausanne und Genf.



Fokker F 7 b

## 1930

Die Balair stellt ihren Betrieb gänzlich auf dreimotorige Fokker-Grossflugzeuge um.

## 1931

Gründung der «Swissair», schweizerische Luftverkehr AG, am 26. März in Basel durch Fusion der «Ad Astra» und «Balair». Präsident des Verwaltungsrates: Dr. A. Ehringer, Direktion: Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann. Sitz der neuen Gesellschaft: Zürich.



Pilotenkorps der Swissair, v. l. n. r.: E. Gerber, Franz Zimmermann, Nyffenegger, Schaer, Ackermann, Heitmanek, Künzle, Mühlematter.

## 32

Die Swissair führt als erste Fluggesellschaft Europas amerikanische Schnellflugzeuge ein. Am 1. Mai wird die Expresslinie Zürich–München–Wien eröffnet, womit die bisher übliche Reisegeschwindigkeit von 160 km/h auf 260 km/h erhöht werden konnte.



Lockheed Orion



**1934**

Die Swissair stellt ein neues, 14plätziges Schnellflugzeug in den Dienst der Linie Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin ein. Auf der Linie Zürich-München-Wien wird ein 10plätziges Schnellflugzeug eingesetzt.



Condor-Grossflugzeug



Clark

**1935**

Die Swissair führt das 14plätziges, zweimotorige Grossflugzeug Douglas DC-2 als Einheits-typ auf der Mehrzahl ihrer internationalen Linien ein.



DC-2

**1937**

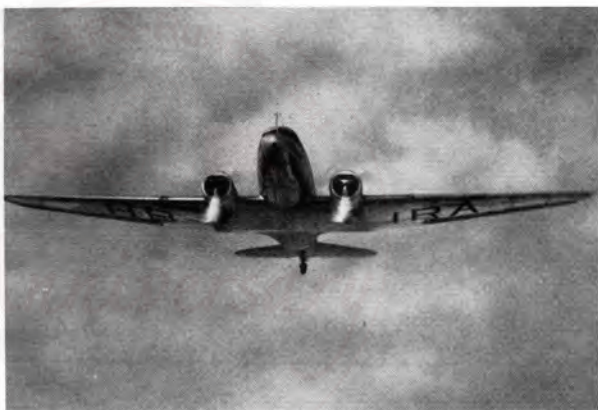
Durch den Tod der beiden Pioniere Walter Mittelholzer (3. Mai als Opfer eines Bergunglücks) und Balz Zimmermann (am 14. Oktober infolge Krankheit) erleidet der schweizerische Luftverkehr einen unersetzlichen Verlust.



Flugplatz Dübendorf

**1938**

Die Direktion der Swissair wird von den Herren Henry Pillichody (Technisches) und Eugen Groh (Kommerzielles) übernommen.



DC-3

**1946**

Am 24. 11. 1946 fliegt die Swissair erstmals die DC-4.  
Beginn der Arbeiten am Flughafen Kloten.



DC-4

**1948**

Am 14. Juni wird die Westpiste in Betrieb genommen. Im November des gleichen Jahres ist auch der RW 16 eröffnet und gleichzeitig der gesamte Flugbetrieb von Dübendorf nach Kloten verlegt worden.



Flughafen Kloten

**1949**

Inbetriebnahme CV-240



CV-240

**1951**

Am 27. Juni erfolgte erstmals ein Einsatz mit DC-6 b.



DC-6 b

**1956**

Am 10. Juni erhält die Swissair die ersten Metropolitan, CV-440-Flugzeuge; am 12. November des gleichen Jahres werden die DC-7 c in Betrieb genommen.



CV-440



DC-7 c

**1965**

Anfang Januar wird das neue «Zürichhorn» eröffnet.

---

Die Fotos wurden uns freundlicherweise von der Swissair Photo AG zur Verfügung gestellt.

Die Zwischentexte stammen zum Teil aus der von Dr. W. Dollfus verfassten Schrift «20 Jahre Schweizerischer Luftverkehr».



Casino Zürichhorn

... zwitschern heut' die Jungen!





# 20 Jahre aeropers

Jubiläumsball zum  
20jährigen Bestehen  
der Aeropers am

**27. Februar 1965**  
im Casino Zürichhorn

## Programm

16.00 Veteranenehrung mit Cocktail-  
party für die geladenen Gäste

20.15 Saalöffnung

**Die Aeropers ist 20 heut'  
ein Prosit drum der Mündigkeit**

21.00 Ball- und Tanzeröffnung  
mit dem Orchester Benny Berner  
im grossen Festsaal

22.30 Vormitternächtliches Cabaret  
mit bekannten Artisten  
der Aeropers

24.00 Mitternachtsbuffet  
Gastronomische Leckerbissen  
aus aller Welt  
(bzw. aus 6 Sektoren)

bis 5.00 Tanz und Ueberraschungen

Grosser Saal:  
Orchester Benny Berner

Sektor Innerschweiz:  
Kapelle Heirassa

ab 4.00 Spürst Du den Kater um die vier,  
dann nimm 'ne (Mehl-)Suppe  
statt ein Bier

## Menus

**Sektor Nordatlantik**

Drugstore-Snacks

**Sektor Far East**

Ein Sprung ins Shimbashi

**Sektor Middle East**

Von der Kashba ins Khankhalil

**Sektor Südatlantik**

Churasqueria Gaucho

**Sektor Europa**

Le coin des gourmets, Pizzeria

**Sektor Innerschweiz**

Emmentaler, Greyerzer,  
Würstli, Kaffee avec ...  
und Bier



# Reminiszenzen

## Wie es früher war! (E. Nyffenegger)

### a) Das Flugzeug

1926 wurde ich bei der Balair, Basler Luftverkehr A.-G., als Linienpilot angestellt. Ein Jahr vorher war ich in gleicher Funktion bei der Gren S. A., Genève, tätig, die aber nach Saisonschluss, man flog damals nur im Sommer etwa 4 bis 5 Monate lang und wurde für die übrige Zeit mit freundlichen Worten auf den nächsten Frühling vertröstet, einem nicht mehr gutzumachenden Konkurs erlag. Die Balair in Basel besass in der Hauptsache 5 Fokkerflugzeuge F3. Das waren 5plätzig, einmotorige Hochdecker mit verspanntem, mit Stoff überzogenem Stahlrohrumpf und einem dicken Sperrholzflügel mit Benzintank. Der offene Pilotensitz befand sich direkt rechts neben dem Motor, und in der Flügelvorderkante war eine grosse Aussparung, in der die Schulterpartie und der Kopf des Piloten sowie die wenigen Instrumente Platz fanden. Auf Augenhöhe war ein schlecht durchsichtiger, halbmondförmiger Zelluloidwindschutz aufgeschraubt, und rechts, als Rumpfabschluss, reichte die blecherne, mit einem drehbaren Riegel verschliessbare Türe ungefähr bis auf die Höhe der Hüfte. Der Blick nach rechts unten in die Tiefe war vollständig frei. Wir waren auch deshalb mit einem breiten, doppeltgesicherten Anschnallgurt auf dem Pilotensitz festgebunden und flogen nur mit Lederhaube, Fliegerbrille und

winddichtem Lederzeug. Böse Zungen behaupteten, der Konstrukteur hätte den Pilotensitz vergessen und ihn nachträglich noch schnell neben dem Motor hingepfeffert. An Instrumenten waren noch vorhanden: ein Tourenzählen, Oel-druckmanometer, Wasserthermometer, Höhen- und Geschwindigkeitsmesser. Letzteren brauchte ich nur so beiläufig, denn wenn's draufankam, so flog ich die Kiste ohnehin nach Gefühl. Die Füsse des Piloten ruhten auf den Seitensteuerpedalen. Fussboden gab es keinen; man konnte während des Fluges in aller Ruhe den Motoreinbau und die Rumpfkonstruktion betrachten und durch die Schlitzlöcher der Blechverschalung nach unten sehen. Unter dem linken Knie durchführte eine der beiden Vergaseransaugrohre bis an die Aussenseite des Rumpfes. Vor den Füssen des Piloten war der grosse Draufsichtkompass etwas verdunkelt eingebaut, auf dessen Flüssigkeit öfters mehrere Luftblasen schaumartig tanzten, was die Ablesung erschwerte. Das war aber nicht so wichtig, denn wir flogen ohnehin dem roten Strich nach oder bei schlechtem Wetter den Verkehrswegen oder den Flussläufen entlang, was dann öfters im Kampf um einige hundert Meter Sicht und einige zehn Meter Wolkenhöhe in eine handfeste, horizontale Bodenakrobatik überging. Dabei musste man die Maschine

beherrschen und fliegen können, denn der graue Satan, in Form von Wolken und Nebel, lauerte unerbittlich an allen Ecken und Enden.

Der wassergekühlte sechszyindrige Reihenmotor mit 2 Vergasern und Doppelzündung und einem nach oben stehenden, leicht nach hinten gebogenen Auspuffrohr war ein englischer Siddley-Puma mit einer Leistung von 230 PS. Er war bleischwer, aber zuverlässig und leistete wegen seines Alters nur noch etwa 200 PS, aber das genügte. Der Gashebel war direkt auf der Drosselklappenachse montiert, so nahe war die linke Hand des Piloten beim Motor.

Eines aber hatte diese eckige, plumpe, klotzige Maschine allen andern voraus: sie flog wundervoll fehlerfrei, sie war eine gutmütige Taube, die niemals auch den grössten Steuerfehler rächte. Man konnte sie nach Belieben durchsacken lassen, ohne dass sie aus dem Steuer ging oder sonst bockig wurde. Nur der allergrösste Trottel brachte es fertig, sie so zu überziehen, dass sie schliesslich nach vorn kippte und sich aus dem Senkrechtflug wieder von selbst aufrichtete. Man spürte sofort, dass hier ein gewiegter Flugzeugbauer und Pilot, Herr Antoni Fokker, am Werke war und etwas Fertiges geschaffen hatte.

## **b) Die Jurastrecke**

Die Direktion der Balair in der Person von Balz Zimmermann entschied, dass ich mit dieser Maschine die Jurastrecke fliegen soll. Diese war wegen des Terrains, des schlechten Wetters und der turbulenten Winde, speziell des Jora, berüchtigt. Ich war in Genf stationiert, hatte 2 Maschinen und einen Mechaniker zur Verfügung und flog eine Saison lang jeden Vormittag von Genf über Lausanne –Chaux-de-Fonds nach Basel und am

Nachmittag wieder zurück nach Genf. Am Sonntag wurde nicht geflogen. Mit der Zeit ergab sich ein tieferes Verhältnis mit dieser Strecke, sie wuchs mir ans Herz. Ich kannte sie auswendig, bei schönem und bei schlechtem Wetter, ich kannte die Angestellten auf den verschiedenen Flugplätzen und sie kannten mich. Aber auch die Leute auf der Strecke kannten den Vogel, der bei schönem Wetter pünktlich um die gleiche Zeit über sie brummte. Der Pilot war damals eine Art unfehlbares Wesen, dem von den Flugbegeisterten jeder Fehler entschuldigt wurde. Auch die Angestellten auf den Flugplätzen waren ihm in jeder Hinsicht behilflich, auf dass der Flug gut gelingen möge und die wenigen Passagiere zufrieden waren, denn das Vertrauen zum Flugzeug war noch viel zu wenig vorhanden und die Angst viel zu gross. Dieser Glaube der Piloten an das Getragenwerden, an das Hoffen und Bangen, an das Mitfühlen aller am Fluge Interessierten half mir sehr viel in schwierigen Schlechtwetterflügen besser durchzuhalten. Wir waren eine kleine zusammengeschweisste Familie. Es entstand rasch ein kleines Grüpplein Stammkunden, die öfters Neulinge mit sich brachten und den Mut hatten, einmal selbst in den Vogel zu steigen, welcher täglich über ihre Köpfe flog. Es bildete sich, speziell in La Chaux-de-Fonds, die Gewohnheit, dass jeder Passagier den Piloten vor dem Einsteigen in die Maschine grüsste und ihm die Hand drückte. Meistens schaute ich dabei in erwartungsvolle, ängstlich fragende Augen, die mir sagen wollten, dass ihre Besitzer gerne fliegen wollen, aber nur nicht heute abstürzen.

Wir tranken dann fast immer in der kleinen Flugplatzbar einen Aperitif auf das gute Gelingen des kommenden Ereignisses. Ich flog dann anschliessend so be-



dacht und sachte wie ein Grossvater. Bald wurde ich auch bei der Fluggesellschaft Nhora als Ehrenmitglied feierlich aufgenommen.

### c) Die Episode

So flog ich diese Strecke täglich, herrlich und in Freuden, solange der Motor brummte; bei schönem Wetter sorgenlos als glücklicher Pilot. Sobald sich die Fahrgestellräder vom Boden abhoben, hatte ich keine Verbindung mehr mit der menschlichen Gesellschaft, war in meinem Pilotensitz, der im Vergleich zu den heutigen aussah wie ein Gartenhäuschen, eigener Herr und Meister und ganz auf mich selbst angewiesen und hatte nur noch mit dem Flugzeug, Wind, Wolken und der Strecke zu tun. In einer solchen Stimmung landete ich nachmittags in Lausanne, hatte also von meiner Tagesleistung nur noch die kurze Etappe nach Genf vor mir. Ich sprang vom Pilotensitz, schlenderte in das Flugplatzbüro und plauderte mit dem Platzchef. Plötzlich schaute er auf die Uhr und stellte fest, dass ich 10 Minuten Startverzögerung hatte. Ich im Karacho raus, im Sprung in den Pilotensitz hinauf, Motor anwerfen und quer zum Platz leicht bergauf starten, schon Richtung Genf, war eins. Es fiel mir auf, dass die leere Maschine faul abhob und lahm stieg, konnte aber nichts Abnormales finden. In prächtiger Abendstimmung sass ich neben dem brummenden Motor, auf dem das nach oben stehende Auspuffrohr normal vibrierte, überflog Seebuchten, aber nie zu weit vom Ufer weg, denn mit diesen einmotorigen Maschinen flog man vorsichtshalber den Landemöglichkeiten nach. Zufrieden über die bald erledigte Tagesleistung und noch voller Unternehmungslust stiess ich etliche Jauchzer von mir. Es hörte es niemand. Ueber Versoix

äugte ich nach vorn zum nahen Flugplatz Cointrin und sah, dass dort eine Maschine Flugdemonstrationen ausführte. Beim Näherkommen stellte ich fest, dass es die Maschine der Air Union, die rote Berlin Spath war, die von Charpentier auf der Strecke Paris—Lyon—Genf geflogen wurde. Da packte mich der Ehrgeiz, und sofort entschloss ich mich, dem Franzosen mal zu zeigen, wie der fehlerfreie Fokker F3 prächtig fliegt. Als ich die obligate Linksvolte um den Platz flog, setzte die rote Maschine zur Landung an. Das Luftamt hatte generell Akrobatik mit Verkehrsflugzeugen verboten. Das musste ich berücksichtigen und flog deshalb keine Loopings, Rollen und auch keinen Rückenflug, aber sonst alles, was noch am Rande des Verbotes zulässig war, nach Herzenslust und mit Hingabe. Zum Schluss flog ich den Platz zu hoch an und leitete mit den damals üblichen Bremskurven eine Ziellandung ein, flog tief über die Platzumzäunung und brachte die Maschine auf Minimalgeschwindigkeit, liess sie in einer Dreipunktlandung butterweich ins Gras durchsacken, so dass sie ganz kurz ausrollte.

Bremsen kannte man damals noch nicht. Stolz und mit hochbefriedigtem Pilotenherz rollte ich direkt vor den Hangar hinter die französische Maschine, sprang von meinem luftigen Pilotensitz hinunter und diskutierte mit Charpentier über die Flugeigenschaften der beiden Maschinen. Er bestätigte mir, dass die Fokker wunderbare Maschinen seien, er müsse aber aus nationalen Gründen französische Maschinen fliegen.

Das wäre soweit in Ordnung gewesen, aber nun klopfte mir eine Hand leicht auf die Schulter, und wie ich mich umdrehe, stehen drei Engländer neben mir mit je einem Lufttaufschein meiner Fluggesellschaft, der Balair, in der Hand und baten mich um meine Unterschrift. Ungläubig

schaute ich sie an und sagte ihnen, wenn sie jetzt mit einem Flugzeug angekommen seien, so müssten sie zu Charpentier gehen, ich hätte keine Passagiere an Bord gehabt. Das widerlegten sie mir auf das bestimmteste und bekräftigten von neuem, sie seien in meiner Maschine von Lausanne nach Genf geflogen, und sie hätten schon lange eine so rassige Landung wie diese hier in Genf gewünscht. Heiliger Bimbam! Wie war ich froh, dass diese drei so sportlich eingestellt waren, gratulierte ihnen zu ihrer Lufttüchtigkeit und unterschrieb erlöset und erleichtert die drei Lufttaufscheine. Es wurde mir dann auch sonnenklar, warum der Start in Lausanne so lange und so faul war, denn das Gewicht einer  $\frac{1}{3}$  besetzten Maschine spürte der Pilot beim Start.

Frohen Herzens und mit der Absicht, dieses Erlebnis am Abend im Kreise meiner Genfer Freunde steigen zu lassen, marschierte ich vom Hangar gegen das Verwaltungsgebäude, wo mir Ulrich Keller, der damals Vertreter der Balair in Genf und Reservepilot war, mit saurem Gesicht entgegenkam und mich gleich anfauchte; ich hätte ihm mit meinen verrückten Evolutionen eine schöne Schweineerei eingebrockt. Ausgerechnet heute habe sich, nach mehrmaligen Telefonanrufen, der Herr Verkehrsdirektor der Stadt zum Flugplatz hinauf bemüht, um sich die Fliegerei ein wenig anzusehen. Viel war nicht los an diesem Nachmittag da oben, einzig eine Militärmaschine kam, flog schöne Akrobatikfiguren, lan-

dete, tankte und haute wieder ab. Der Herr Direktor erkundigte sich dann, warum dieses Flugzeug solche Kapriolen gemacht habe, worauf der gute Ueli Keller ihm den Zweck der Militärjagdflugzeuge erklärte und ihn schonend auf die baldige Ankunft des französischen Verkehrsflugzeuges aus Lyon vorbereitete, das schön ruhig geradeaus fliegen und in grossen, flachen Kurven landen werde. Es kam, und was der Herr Direktor sah, war alles andere als ein ruhiger Anflug. In seiner Verzweiflung versuchte der gute Ueli den Herrn Direktor zu beruhigen, indem er ihm erklärte, die Franzosen seien eben grosse Idealisten und erlaubten sich manchmal Extravaganzen. Als letzte Rettung verwies er den Herrn Direktor auf die nachfolgende Ankunft der Maschine der Balair aus Lausanne, die pflichtbewusst solche Sachen lassen werde. Auch diese Maschine brummte heran, aber was der Herr Direktor jetzt sah, stellte das Vorhergehende – zum Entsetzen von Ueli Keller – in den Schatten. Kurz und kalt habe sich daraufhin der Herr Direktor verabschiedet und sich wieder der Stadt Genf zugewandt.

An diesem Abend war Ueli nicht mehr zu sprechen, dafür war am andern Morgen die ganze Sache abgeklungen, und frisch und fröhlich brummte ich in strahlendem Sonnenschein dem leuchtenden Genferseeufer entlang Richtung Lausanne. Es waren trotz allen Mühsalen und Entbehrenen fröhliche Zeiten.



## Wie ich den Instrumentenflug erlernte!

Otto Schüpbach

In den Anfängen der Verkehrsfliegerei kannte man den Instrumentenflug noch nicht. Man konnte die Verkehrsflugzeuge sowie Sport- und Militärmaschinen nur im Sichtflug verwenden. Die Verkehrs-piloten wurden dadurch zu routinierten Füchsen im Schlechtwetterfliegen. Zwangsläufig flog man bei minimalsten Flughöhen unter den Wolken dem Ziel entgegen. Eine Wettermeldung wie zum Beispiel «Milchbuck frei» war damals absolut kein Witz, sondern eine normale Auskunft.

Als Alpar-Pilot beflog ich die Strecken Bern–Basel–Chaux-de-Fonds–Lausanne sowie die Linie Genf–Lausanne–Bern–Zürich v. v. Die Schlechtwetterfliegerei war romantisch, spannend, aber auch riskant. Es kam bisweilen vor, dass man dabei in eine Sackgasse geriet, also weder vorwärts noch zurück fliegen konnte. Kurvend musste man dann zu einer Aussenlandung auf kleinstem Gelände ansetzen. Solche Landungen führte ich unter anderem in St-Sulpice, Romont, Grafenried, Hölstein, Liestal (Militär-Exerzierplatz), usw. aus.

Schon früh befassten wir uns in Diskussionen und schüchternen Versuchen mit dem Blindflug. Man probierte mit unzulänglichen Mitteln in den Wolken zu fliegen. Ich erinnere mich noch gut an diese ersten misslungenen Versuche, als

ich (natürlich ohne Passagiere) unseren Cplätzigen Fokker F-XI bei hohem Plafond mit den Wolken vertraut machen wollte. Sobald die Sicht verschwand, dominierte das Gefühl im Sitzleder und man empfand die Anzeige von Wendezeiger und Kügelchen als falsch und irreführend. Der Erfolg dieser Versuche war demnach kläglich. Man rutschte oder sauste meistens schon nach kurzer Zeit in einer Steilkurve aus den Wolken heraus. Man war enttäuscht und konnte nicht begreifen, dass einem das fliegerische Gefühl, auf welches man ja so stolz war, so lausig im Stiche liess. Nach wiederholtem Ueberdenken dieses Phänomens fanden wir schliesslich heraus, dass die Resultierende von Schwerkraft und Zentrifugalbeschleunigung diese Täuschungen verursachte. Das Umschalten vom fliegerischen Gefühl zur Instrumentenanzeige brauchte jedoch damals grosse Ueberwindung. Wir Alpar-Piloten hatten ja keine Fluglehrer, welche uns in den Instrumentenflug hätten einführen können. Wir mussten notgedrungen alles selbst ausprobieren, um Technik und Vertrauen zu steigern und zu festigen. Nach einer (Selbst)-Einführungs- und Probezeit legten wir dann vor dem Luftamtexterten, Herrn Ing. Rob. Gsell, eine Blindflugprüfung hinter dem Vorhang ab. Praktischen Instrumentenflug kannten wir jedoch noch



nicht. Herr Ing. Robert Gsell ermahnte uns, in der Praxis äusserst vorsichtig an dieses Problem heranzugehen. Wir benützten in der Folge alle günstigen Voraussetzungen, das heisst nicht zu wenig und nicht zu viel Schlechtwetter, um uns im Blindflug zu üben. Mittels QDM in Telegraphie, welche man auf Verlangen von den Bodenpeilstationen erhielt, flog man den Flugplatz an, und im Durchstossverfahren wurde Bodensicht erreicht. Sobald das Wetter für diese Art von Anflug zu schlecht war, musste man paradoxerweise die Streckenflüge wieder im

Sichtflug ausführen. Flüge nach Bern und Lausanne mussten mit Sicht ausgeführt werden, weil dort noch keine Peilstationen vorhanden waren. Auf internationaler Basis wurde dieses Durchstossverfahren sukzessiv ausgebaut. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg waren die noch heute geltenden Anflugminima bereits erreicht. Dübendorf zum Beispiel konnte man dank den äusserst routinierten Bodenpeilbeamten sogar mit 50 Meter Plafond und 200-300 Meter Sicht anfliegen, wobei aber eine Landung oft erst nach dem dritten oder vierten Anflug gelang.



**Cliché-Sulzer**



Eine unserer Spezialitäten:

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

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

## Episoden, Erinnerungen und Blick zurück eines «Alten»

von Flugkpt. i. P. Otto Heitmanek †

Zu denen, die an der Wiege des die Luftfahrt revolutionierenden Fliegens nach Instrumenten standen, gehöre auch ich. Während meiner fliegerischen Laufbahn als Militärpilot – es war in den Jahren 1924–1928 – steuerten wir unsere damaligen «Apparate» rein nach Sicht. Lage-Instrumente waren uns unbekannt. Ein wackeliger Kompass konnte einen zur Not aus verzwickten Situationen retten, falls man wirklich einmal das Wagnis unternahm, sich zwischen Wolkenschichten herumzutreiben. Es wird mir unvergesslich bleiben, wie mir mein erster Blindflug bekam!

Es war an einem Apriltag des Jahres 1926. Schneeschauer zogen über Land, dazwischen schien wieder eitel Sonne. Ich hatte als Monatspilot einen Aussenlande-Auftrag auszuführen, der mich von Dübendorf aus ins aargauische Seetal und wieder zurück an die Glatt führen sollte. Auf einer Fokker D-7, einem aus liquidierten deutschen Heeresbeständen von der Schweiz damals erworbenen, übrigens berühmten Flugzeug des Ersten Weltkrieges, steuerte ich gen NO, dem Bremgartner Wald entgegen. Eben zog über den rund 900 m hohen Hügelzug so ein Schneeschauer hinweg. Ich hatte meine Bedenken, in das graue Etwas hin-

einzufliegen. Der Drang jedoch, mein fliegerisches Gefühl auf die Erprobung zu stellen, war grösser. Ich war auf ca. 1200 m gestiegen, als mich die ersten Schneeflocken umtanzten. Es war lustig und aufregend zugleich zu sehen, wie sie im 170-km-Tempo schräg von vorne und in Miriaden auf den nun in ihrem Reich Gefangenen losstürzten. Der hielt den Steuerknüppel ruhig und gefasst in der ihm für den Horizontalflug bekannten Lage. Aber es dauerte nicht lange, da fiel die Tourenzahl des Motors bedenklich ab. Also Vollgas und etwas gezogen. Genau das, was ich nicht hätte tun sollen. Denn schon im nächsten Augenblick fing es bedenklich an zu rauschen. Die Maschine fiel in überzogenem Zustand auf einen Flügel und das Spielchen mit dem Leben begann. Geistesgegenwärtig stiess ich den Steuerknüppel ganz nach vorne, kannte ich doch die ganz hervorragenden Eigenschaften des dickflügeligen Fokkerflugzeuges. So rasch jedoch war die Rotation der Maschine nicht zu meistern, dazu verlor sie mit jeder Sekunde an rettender Höhe. Und da wurde es auch schon dunkel, der Augenblick, wo aus dem Grau und dem Nichts auf einmal die ersten Tannenwipfel in einem Bruchteil einer Sekunde ins Blickfeld gerieten.



# AEG

Das neue Do-it-yourself-Sortiment im praktischen Tragkoffer.

Wir führen alle Sortimente und Ersatzteile.

*A. Byland & Co*

Eisenwaren

Rennweg 48  
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42  
Postcheckkonto  
80-5623



**H. BIERI-LÜTHY**

Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



**Uhren - Bijouterie**

Zürich 1 ☞ Tel. 051/27 28 04

*Herren- und Damenuhren verschiedener Marken  
Grossuhren  
Bijouterie*

*Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften*



Instinktiv den Steuerknüppel bis an den Anschlag gerissen, Vollgas und, das Flugzeug reagiert phänomenal, wieder hinein in den Salat bis zum Abkippen. Nun ist aber genug des grausamen Spiels. Ich bin gewarnt, warte ab, bis es wieder grünlich dunkel schimmert und, wie mir die Bäume erneut entgegenflitzen, reisse ich das Flugzeug nicht nochmals hoch. Einer der hohen Wipfel weicht mir aber nicht aus, schlitzt die untere Tragfläche auf, beschädigt das Fahrgestell mit dumpfem Knall. Aber noch fliegt das Flugzeug. In meiner Flugrichtung wird es plötzlich hell, und nun? Noch geht der Flug unter einer Starkstromleitung durch und im nächsten Moment über den Giebel eines Bauernhauses hinweg; ich bin gerettet. Fehlte nur noch, dass es bei der Landung in Dübendorf von wegen des beschädigten Fahrgestells zu einem Ueberschlag hätte kommen müssen. Aber mein guter Stern war mir gnädig, und es ging alles glatt ab, abgesehen vom dienstlichen Rüffel, den ich noch so gerne einsteckte.

Wie viele Hunderte von Malen flog ich auf unseren Swissair-Flugzeugen seit diesem denkwürdigen Tage über die Stelle, wo mein junges Fliegerleben einer zu grossen Selbstsicherheit wegen ein jähes Ende hätte finden können. Solche Episoden, an denen der Lebensfaden nur mehr an einem kleinen Ende hängt, vergisst auch nach vielen Jahren selbst der abgebrühteste Flieger nicht.

Versetzen wir uns nun zurück in die Pionierzeiten der Verkehrsfliegerei. Wir Piloten navigierten vom Zeitpunkt der Gründung der damaligen Balair im Jahre 1928 und auch noch in den ersten Zeiten der im Jahre 1931 neugegründeten Swissair nur nach terrestrischen Hilfen. Die grossen Könnner von damals waren die Piloten mit ausgeprägt instinktmässigem Erfassen von heiklen Situationen. Das zeigte sich bei schlechten Wetterlagen,

wenn die Wolken tief über dem Boden hingen und die Normalrouten nach Paris, Berlin, Amsterdam oder Wien nicht beflogen werden konnten. Der Könnner flog dann nicht stur dem eingezeichneten Strich auf seiner Karte nach. Längst schon hatte er sich mit den Schlechtwetter-Umwegen vertraut gemacht, die oft Dutzende von kilometerlangen Umwegen erforderten, aber letztlich doch zum Ziele führten. Dass es dabei vorkam, im prasselnden Regen und bei minimaler Sicht bei der Abzweigung einer zu folgenden Eisenbahnlinie das lätzte Geleise zu erwischen und sich plötzlich in unbekannter Gegend zu befinden, war nichts Aussergewöhnliches. Oder wenn, wie es auf Flügen mit der Lockheed-Orion auf der Strecke von Zürich nach Wien des öfters geschah, auf der bayrischen Hochebene oder weiter im Osten tieffliegende garstige Wolken den Weg versperrten und man sich genötigt sah, so lange um einen der dortigen Zwiebelkirchtürme herumzukreisen, bis wieder ein Loch offen war. Ja, waren das damals noch romantische und zugleich aufregende Zeiten. Aber man hatte auch die Genugtuung von dankbaren Passagieren, die einem nach solchen Flügen in ehrlicher Anerkennung die Hand drückten. Last not least jedoch frass diese Technik und Taktik der Fliegerei schwer an den Nerven. Die Ungewissheit, mit der wir Piloten unser tägliches Werk begannen, die Imponderabilien der Wetterlagen, die unvorhergesehenen Pannen an den Triebwerken, das immer und überall auf dem «Quivive» sein und auch Rivalitäten führten dazu, dass männiglich dem Ende der «Flugsaison» entgegenträumte: einem 5 Monate dauernden Glückszustand von Unbeschwertsein und Ferienstimmung, wurde doch damals aus Gründen der Flugsicherheit und wegen Passagiermangels ab Ende Oktober jeglicher Flugverkehr eingestellt.

Aber schon im Frühling des Jahres 1932 fasste die Direktion der SWR den Entschluss, ihre Piloten nach den Erfahrungen, die man im Ausland bereits gemacht hatte, ebenfalls im abstrakten Fluge ausbilden zu lassen. Zu diesem Zwecke delegierte man unser 6 oder 7 nach Berlin, wo die Lufthansa einen Kursus für Blindflug durchführte. Ich werde nie vergessen, wie auf dem Flug von Zürich nach Stuttgart der deutsche Pilot einer der 4plätzigigen Junkers F-13 uns seine Künste im Blindflug vordemonstrieren wollte und prompt abschmierte. Er fiel buchstäblich aus den Wolken heraus, und es war nur einem glücklichen Umstand zu verdanken, dass wir nicht auf einem der Hügel aufprallten.

Der 6tägige Blindflugkurs unter der Leitung der Herren Polte und Hucke, bewährte Flugkapitäne der deutschen Lufthansa, deren Namen man in Fliegerkreisen mit grösster Hochachtung aussprach, wurde zum vollen Erfolg. Auf den Junkers W-34 flogen wir täglich abwechselnd die Uebungsrunden unter der «Haube», gewöhnten uns an die Koordinierung und den korrekten Gebrauch der Instrumente und erwarben das Vertrauen in ihre Anzeigen. Wir, die wir an unserem fliegerischen Gefühl nicht rütteln lassen wollten, mussten umlernen. Und dies nicht wie heute im Linkstrainer, sondern gleich in den Lüften. Ein Aufrichten des Flugzeuges in extremen Fluglagen erzeugte Schweissausbrüche, und hundsmüde von der physischen und psychischen Anstrengung kroch man jeweilen aus der notabene noch dazu höllisch lärmgefüllten Blechkiste.

Als Abschluss instruierte man uns noch in der Anwendung des für Schlechtwetter-Anflüge ausgetüftelten «ZZ-Verfahrens», ein Approach mit Hilfe von Fremdpeilung und entsprechenden Korrekturen nach links oder rechts im Anflug. Und wieder waren wir in der Entwicklung der

Luftfahrt, des nun schon mit Recht betitelten dritten Weges, ein Stück weitergeschritten. Doch was nützte uns die Fähigkeit, nach Instrumenten zu steuern, in Wolken- bzw. Schlechtwetterzonen einzufliegen, nach Kartenkurs und der Uhr zu navigieren und sich dann, in Unkenntnis von Windeinfluss und Abtrift totsicher zu verhalten und den Zielflughafen nie zu erreichen.

Nur mit Hilfe der sich ungestüm entwickelnden Flugfunktechnik konnte diesem Dilemma entronnen werden. So standen wir Pioniere wieder vor einer neuen Aufgabe, einer weiteren Umstellung: des Sich-Vertrautmachens mit dem neuen System, dem Morsen, das Vertrauen in die Radoröhren, dem Vertrauen vor allem in die Fähigkeiten der Bordfunker. Ein jeder musste selbst damit fertig werden, hatte bei jedem Schlechtwetterflug seine Erfahrungen zu sammeln, um sie bei nächster Gelegenheit zu nutzen. Und ein jeder der «Alten» hat dabei unvergessliche Episoden erlebt. Wem von uns ist es nicht passiert, dass er bei seinen ersten Blindflugversuchen in stark böigen Luftschichten vom Wendezeiger genarrt, mit seiner 3motorigen Fokker einige hundert Meter herunterpurzelte. Hat er dann nicht in Fliegerlatein gemacht oder besser noch, darüber geschwiegen?

Ein Kapitel für sich waren die nun im Cockpit sesshaft gewordenen Funker. Der Pilot war nicht mehr Alleinherrscher, konnte nicht mehr tun und lassen wie ihm beliebt. Der Nachbar passte auf, man hatte auf ihn aufzupassen, und doch musste man miteinander auskommen, war ja einer auf den andern angewiesen. Eine gute Dosis Menschenkenntnis war vonnöten, um die Spreu vom Weizen zu sondern, kam es doch vor, dass Codezeichen unrichtig oder verstümmelt aufgenommen und dem Piloten mit Biedermansmiene unter die Nase gehalten, ihn



zu falschen und damit gefahrbringenden Entschlüssen verleiten konnten.

In Tat und Wahrheit war der «Alte» ja dem Funker restlos ausgeliefert, beherrschte er die Kunst des Code-Empfangs auf Grund fehlender Instruktion und eines nötigen Lehrganges leider nicht. Der eine oder andere nahm sich wohl die Mühe, in die Geheimnisse des «dido-did!» einzudringen und sein Ohr an das Morseticken zu gewöhnen. Zum Meister darin jedoch brachte es keiner. Und man war schon stolz, chiffrierte Zahlenreihen des Wettercode aufnehmen zu können, um sie entsprechend auszuwerten.

Das wurde dann anders, als die Swissair in weiser Voraussicht dazu übergang, die jungen Nachwuchs-Piloten erst gründlich zu Funkern auszubilden, um sie, nach bestandener Prüfung und Funkerbrevetierung, als selbständige Bordfunker im Linienbetrieb einzusetzen. Fliegen diese Herren dann nach geraumer Zeit als selbständige Piloten, so konnte ihnen selbst der gerissenste Bordfunker kein X mehr für ein U vorgaukeln. Dem Faktor Sicherheit im Luftverkehr war damit zweifellos erheblich gedient.

Mit dem Einsatz der zuverlässigen und beachtliche Leistungen aufweisenden Douglas DC-2 im Jahre 1935 hatte sich der Ganzjahres-Luftverkehr fest etabliert. Nichts konnte die «Alten» mehr von der Durchführung der Streckenflüge unter allen widrigen Wettergeschehen abhalten. Nicht eigentlich beliebt war die Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt, obwohl man auf ihr die grössten Erfahrungen sammeln konnte. Dem Nebel in London-Croydon schlug man ein Schnippchen, indem man nach der englischen Südküste auswich und in Hurn seine DC-2 oder DC-3 aufsetzte. «Smogstart» in Croydon, Sicht vielleicht 20 m beim Start, entlang einem Sägemehlstreifen, gehörte zu den Selbstverständlichkeiten

der Swissair-Piloten, in Konkurrenz einzig mit denen der Lufthansa. Auch das waren Kerle, die vor nichts zurückschreckten und mit ihren Ju-52 uns in nichts nachstanden. «Swissair lands in spite of Fog» las man beim Frühstück in Croydon des öfters im «Daily Mail» und war stolz darauf.

Und so häuften sich in den Jahren von 1931–1939 die geflogenen km zu den ersten Millionen, es wuchsen die Passagierzahlen, es wuchsen die Einnahmen und es wuchs das Vertrauen unserer Fluggäste in unser Unternehmen und seine Flieger, Piloten wie Funker. Alles in allem glückliche Zeiten, aber auch getrübt durch 4 Flugzeugkatastrophen und den Tod der Gründer der Swissair, Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer. Dass diese Schicksalsschläge unsere Fliegerseelen in schwere Trauer versetzen mussten, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Unseren Optimismus, unsere felsenfeste Ueberzeugung in die Tauglichkeit des neuen Verkehrsmittels und in seine Weiter- und Breitenentwicklung konnten sie nicht dämpfen. Auch die im Vergleich bis 1939 geflogenen mageren Kilometerzahlen der Kriegsjahre, die totale Einstellung des Luftverkehrs im Herbst 1944 vermochten sie nicht zu erschüttern.

Als endlich die Waffen schwiegen und im Sommer 1945 unsere unvergesslichen DC-2s und DC-3s wieder in die Lüfte stiegen, war der Bann gebrochen. Die «Alten» waren noch älter geworden, und eine junge Generation von Zukunfts-Anwärtern drängte ungestüm nach. Wieder war ein weiterer Abschnitt in der Entwicklung des geliebten Berufes im Werden. 4motorige Flugzeuge erforderten erneute Umstellung, sei es in fliegerischer, sei es in bordpersoneller Hinsicht. Der Funker musste seinen Sitz dem Jungpiloten abreten, sehr zu seinem Missvergnügen und unter Protest. Zwischen



Importeur: Hans U. Bon AG, Zürich 1, Talacker 41



Von links nach rechts: Hostess Frl. Staub, jetzt Frau Scotoni; Funker Christian Schaaf †; Cpt. O. Heitmanek †; Hostess Erna Nikles; Hostess Frl. Doris Hamm, jetzt Frau Kuhn.

die beiden Piloten schob sich der Flight-engineer, dem man nun auch noch auf die Finger sehen musste. Und in der Kabine erwarteten 44 Sitzplätze ihre Passagiere, denen der Kapitän, neben den Hostessen, seine Aufwartung machen musste. Dem «Schweigen», das ehemals in einem geordneten Cockpit vorherrschend war, wurde der Garaus gemacht. Die «Voice» hatte sich darin fest etabliert. Der «Alte» musste notgedrungen mitmachen, ob er wollte oder nicht. Was er sich nie hätte träumen lassen, geschah: er musste nochmals die Schulbank drücken und büffeln. Und das alles angesichts der jungen, aufnahmefähigeren Konkurrenz! Bis die sich mit allen

Wassern gewaschen fühlende, seit Jahren als Flugkapitän titulierte und als Held der Lüfte gefeierte Persönlichkeit ihr «Voice-Brevet» endlich ihr eigen nennen durfte, musste sie alle die Nöte und Aengste durchstehen, die 20 Jahre zuvor einem jungen Funker vorbehalten waren. Wie viele «Roger, roger» im Aether verhallten, dieweil der das «message» aufnehmende Empfänger keinen Dunst von seiner Bedeutung hatte, darüber schweigt des Sängers Höflichkeit. Die Lüge hat ihm selbst oft genug die Schamröte ins Gesicht gejagt, bis er sich endlich dazu aufraffen konnte, ganz einfach «please say again» zu stammeln!

Ja diese Ende vierziger, Anfang fünfziger





Man träumt von  
Mode —  
man geht  
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich





Jahre! Dem Schreibenden in zweifacher Hinsicht bedeutungsvoll. Einmal im Erkennen des alternden Organismus, des Nachlassens der Energien, das Wissen und Erfühlen der Stunde, in der das Steuer endgültig den Händen entgleitet. Dieser Druck, verstärkt durch die ständig höher und höher geschraubten Anforderungen des Pilotenberufes, die weitere Belastung durch das Länger- und Längerwerden der Flugstrecken, zum Beispiel der Pionierflüge erst nach dem Nahen Osten, dann über den Atlantik, quer durch Afrika nach Johannesburg usw. All dies mit im Vergleich zu heute noch recht bescheidenen navigations- und radiotechnischen Hilfsmitteln. Die Jahre vergingen, die Entwicklung schritt weiter, flog buchstäblich über einen hinweg. Noch tat der «Alte» tapfer mit, häufte die Kilometerzahlen bis zur 5-Millionen-Zahl, flog seine Strecken mit dem Elan und Enthusiasmus wie ehemals. Doch dies im Bewusstsein, sich auf dem Stumpengeleise zu bewegen, auf dem am Ende das rote Licht endgültig Halt gebietet.

Hätte es einen Sinn gehabt, der nun zur Elite aufgestiegenen Generation, der jungen, aufstrebenden Phalanx gram zu sein, wenn sie nach den Sternen greift. Wenn sie das Glück hat, modernste, bessere und mit allen Schikanen ausgerüstete Flugzeuge zu beherrschen lernt und zu steuern weiss? Erfüllt sie damit nicht aller unser Wunsch, die weitere Vervollkommnung und die Sicherheit des Ver-

kehrfluges durch die Liebe zu dem noch immer hehren Beruf zu krönen.

Warum ich all das niederschreibe? Warum wird aus dem Erzählen einer Episode ein langes Exposé von Erinnerungen über die ständig sich wiederholenden Neuerungen, Umstellungen und Belastungen im Berufe des Verkehrspiloten? Meine Niederschrift trägt den Stempel der Epoche, in der das Erzählte erlebt wurde, einer Zeit, da der technische Fortschritt im allgemeinen und auf dem Gebiete der Fliegerei im besonderen ungeahnte Höhen erklimmte. Dass der Mensch bei dieser Entwicklung zu kurz kommen musste, hat sich auch bei uns gezeigt. Aus dieser Erkenntnis heraus haben wir vor nun 20 Jahren die «Aeropers» gegründet. Ihr Zweck ist im Artikel 3 der Statuten festgelegt: «Der Verein bezweckt als Berufsverband die Förderung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder und der allgemeinen Interessen des schweizerischen Luftverkehrs!»

20 Jahre Aeropers. Aus bescheidenen Anfängen, von festen Händen gesteuert, hat sie die Sturm- und Drangperiode der ersten Jahre durchgestanden, hat sich zu einer Berufsvereinigung entwickelt, auf die ihre Gründer und Förderer stolz sein dürfen.

Mein Geburtstagswunsch drücke den Glauben an eine weitere gesunde Entwicklung der schweizerischen Verkehrsflugfahrt aus und sei ein optimistisches Bekenntnis zur Aufgabe, die der Aeropers darin vorbehalten bleibt.

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstand

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsident: F. Stadelmann  
Kassier: N. Grob  
Beisitzer: H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler, W. Meyer, P. Ritter, K. Strickler, H. Weidmann, M. Bethge, H. Kammer

## Sekretariat

Dr. R. Schmid (privat 052 / 7 39 55)  
Frau I. Winkler  
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen  
Telefon 84 76 61, intern 2337  
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder  
Postfach Swissair, Flughafen

## Kontrollstelle

W. Schatzmann                      W. Graber

## Zollfragen

K. Schmidli

## Seniority-Kommission

Vorstand

## Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
E. Brunner	H. Meyner
W. Eichenberger	E. Moser
N. Grob	K. Rutishauser
H. Haas	R. Schilliger
H. Hürzeler	A. Sooder
R. Leutwyler	E. Weiss

## Luftfahrt-Kommission

A. Sooder                              F. Schreiber

## IANC-Vertreter

U. Reifler

## Hilfskassier

P. Gass

## Stimmzähler

B. Bühler                              W. Meier  
H. Hofmann                            K. Züger

## Einsatz-Kommission

Vorsitz: K. Strickler  
DC-8: H. R. Christen, P. Habegger  
CV-990: H. Büchi (EU/ME), E. Fischli (AF/SA), F. Stadelmann (FA)  
SE-210: K. Rutishauser, E. Vuille  
CV-440: R. Leutwyler  
Copi-Fragen: A. Strehler  
Nav.-Fragen: M. Bethge

## VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill  
E. Scheller

## Ausländische Verträge

P. Ritter

## Deplacements- und Unterkunftsfragen

P. Habegger (Vorsitz, NA)  
F. Stadelmann (FA)  
W. Meyer (AF/SA)  
H. Büchi (ME)  
W. Eichenberger (EU)  
K. Kuratli (EU)

## IFALPA-Kommission

vakant (A, F, P)  
F. Stadelmann (B)                      L. Ritzi (D)  
K. Strickler (B)                            W. Busenhart (E)  
P. Habegger (C)                            P. Ritter (E)

## Flugsicherheits-Kommission

F. Schreiber                              R. Leutwyler  
A. Bezzola                                    G. Schaefer  
D. Friolet                                    P. Müller  
E. Heiz                                        A. Muser (Vorsitz)

## «Rundschau»-Redaktion

K. Strickler (Vorsitz)  
Dr. R. Schmid



Aha!  
der Herr Captain  
wird erwartet!

Schon in der Landekurve entdecken Sie Ihren zweiten Wagen, den kleinen Luxus-BMW (auch Piloten-Gattinnen-BMW genannt). Er passt Ihnen, er passt Ihrer Frau: weil er elegant, sportlich, klein und sparsam ist. Doppelte Freude zu landen, wenn Sie von Ihrer Frau und dem BMW LS Luxus erwartet werden!

Generalimport der BMW-Automobile: MOTAG

Zürich







Seit 1874 führend in der Herrenmode

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