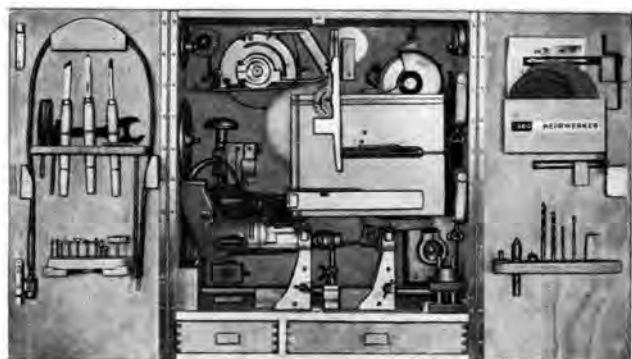




1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

September 1966



# AEG

Das neue  
Do-it-yourself-  
Sortiment im  
stabilen Holz-  
kasten.

Wir führen alle  
Sortimente und  
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48  
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42  
Postcheckkonto  
80-5623

*A. Byland & Co*



**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*

# aeropers rundschau 141

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
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	7
Die Flusiko teilt mit / La Flusiko vous communique	11
Satelliten für den gewerbsmässigen Fernmeldeverkehr	12
Meine Amerikareise (2. Teil)	18
Die amerikanischen Investment-Gesellschaften (2. Teil)	22
Vorstandszusammensetzung und Kommissionen	24

### 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 53 53 70

# Kenner kennen KENT

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



## FIAT 850



## Genau der Richtige

Das 850 Coupé — ein wahres Bijou  
Zum erstaunlich niedrigen Preis von

**Fr. 7690.—\***

\* Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie  
gültigen Spezialpreis

**FIAT Automobil-Handels-AG. 8048 Zürich**

Freihofstrasse 25, Telefon 051 / 52 77 52 (intern Nummer 66, Herr B. Huber)



## Liebe Rundschauler

Inden Sie nicht auch, dass es besser geworden ist? – Das Arbeitsklima.

Nachdem die Vertragsverhandlungen nun einige Zeit zurückliegen und sich die teilweise hochgegangenen Wellen wieder verflacht haben, werden Sie mir sicher gestatten, einige kritische Gedankengänge aufzuzeichnen.

Wir haben viel und ausgiebig mit dem Schlagwort «Arbeitsklima» manipuliert, aber lange nicht alle haben das Gleiche darunter verstanden.

Einige meinten hauptsächlich, gutes Arbeitsklima bedeute weniger Arbeit und mehr Lohn. Ganz sicher sind das Bestandteile, die in Verbindung mit andern (auf welche ich noch zurückkomme) das sogenannte Arbeitsklima massgebend beeinflussen.

Neben diesen materiellen Faktoren dürfen oder besser müssen wir die menschlichen

Zwischenbeziehungen nicht vergessen. Meines Erachtens treten materielle Ansprüche vielfach in den Hintergrund, wenn eine ungespannte und angenehme Betriebsatmosphäre vorherrscht. Und da, glaube ich, liess manchmal einiges zu wünschen übrig. Ganz offen gesagt, sind wir Piloten vielfach uns selbst auf die Füsse getreten, haben uns gegenseitig das Leben «sauer» gemacht (nicht jeder ist ein Pädagoge) und dann im Zorn den Schwarzpeter einfachheitshalber nach oben weitergegeben. Ich weiss,

dass dies harte Worte sind. Aber war dies nicht des öfters im Grunde genommen die wahre Wurzel des Übels? Alle sind wir Aeropers-Mitglieder und – ob Vorgesetzter oder nicht – in erster Linie Piloten. Dass wir in der Regel (leider) nur zum Erreichen von materiellen Dingen die grosse Einigkeit demonstrieren und auf der andern Seite bei menschlichen Zwischenbeziehungen eher dazu neigen zu versagen, ist eine Tatsache, welche man sich nur mit etwelchem Widerwillen sagen lässt.

Wie ich jedoch einleitend bereits gesagt habe, ist es auch in dieser Richtung wesentlich besser geworden. Erfreulich besser. Gegenüber den Mitkollegen, welche sich um dieses Positivum verdient gemacht haben, darf ich mich sicher auch im Namen von Ihnen an dieser Stelle bedanken.

Dass es immer noch einige Aussenseiter gibt (die Ausnahme bestätigt die Regel), ist bedauerlich, aber vielleicht kommt auch bei diesen die Einsicht zum vernünftigen Masshalten noch zum Durchbruch. Hoffen wir es; denn ich bin überzeugt, dass nebst dem Materiellen das Verständnis und die Konzilianz gegenüber seinen Mitkollegen uns das gibt und erhalten hilft, was wir uns schliesslich wünschen: ein angenehmes Arbeitsklima!

Mit freundlichen Grüssen  
K. Strickler



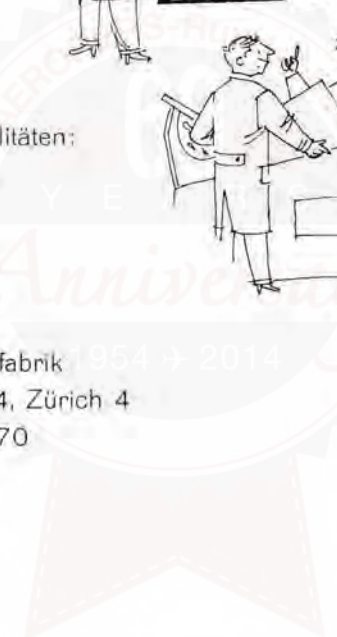
**Cliché-Sulzer**

Eine unserer Spezialitäten:

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



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



# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

Am 24. August hat der Vorstand die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen:

- Baier Urs, Copi CV-440
- Bodmer Ueli, Copi CV-440

Wir heissen die beiden Herren in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. Weiterbeschäftigung der Navigatoren im Cockpit

Ich habe Ihnen in der letzten Rundschau mitgeteilt, dass für Navigatoren Piloten- und Bordmechanikerselektionen durchgeführt werden. Um Sie etwas mehr zu informieren, gebe ich Ihnen die Anzahl der Kandidaten und die massgebenden Kriterien bekannt.

8 Navigatoren:

- Umschulung zum Piloten oder Bordmechaniker
- Jahrgang 1923 und jünger
- Schweizer Bürger
- Kein Ausscheiden in einer früheren Auswahlprüfung oder fliegerischen Ausbildung

13 Navigatoren:

- Umschulung zum Bordmechaniker
- Jahrgang 1921 und jünger
- Schweizer Bürger

9 Bordmechaniker:

- Umschulung zum Piloten
- Jahrgang 1931 und jünger

Kein Ausscheiden in einer früheren Auswahlprüfung oder fliegerischen Ausbildung

## 3. Dead Heading Crew

Bei der guten Auslastung unserer Flugzeuge und den oft vorkommenden Ueberbuchungen taucht manchmal beim Stationspersonal die Idee auf, dass Dead Heading crewmembers eingeladen werden könnten.

In FOM 6.3.3., 221, 222 ist stipuliert, dass das Crew Assignment Zürich für die Reservation verantwortlich ist. Nach FOM 6.3.3, 710 kann kein flight crewmember eingeladen werden.

Ausnahmsweise kann der PIC nach eingeholter Bewilligung beim Crew Assignment Zürich ein SC Crewmember ausladen (FOM 6.3.,720). Der PIC ist verantwortlich, dass ein Crewmember gemäss FOM 6.3.4, 215 einen reservierten Sitz erhält.

Wenn also Schwierigkeiten beim DH-Transport entstehen, so hat sich das Crewmember an den PIC zu wenden, welcher gemäss den für ihn gültigen Vorschriften entscheidet.

## 4. DC-8-Einführung auf dem Südatlantik

Aus dem letzten Umschulungsbulletin ersehen Sie, dass von den Südatlantikpiloten nur 3 auf DC-8 umgeschult werden.

Bei der Besprechung des Bulletins Swissair / FPAS / Aeropers wurde versichert, dass die nicht umgeschulten Piloten vom Südatlantik nicht zum Kurzstreckenpilot degradiert werden. Sie werden in Afrika und teilweise auf dem Far East eingesetzt werden. Die betreffenden Piloten werden noch eine entsprechende Orientierung erhalten.

Sollten sich jedoch eventuell andere Aspekte zeigen, so besteht die Möglichkeit, die entsprechenden Umschulungen bei der Einführung des 6.DC-8, welcher total 15 PiC erfordert, nachzuholen. Die Aeropers wird die Angelegenheit im Auge behalten, denn die Umschulungen für den 6.DC-8, der bestellt ist, sind noch nicht festgelegt. Im Moment besteht noch kein Grund zur Aufregung. Im heutigen Zeitpunkt, das heisst bei der Einführung des DC-9, wäre sicher eine Forderung nach ca. 15 zusätzlichen Umschulungen nicht vertretbar. Es ist uns allen klar, dass dieses Problem noch einen Haken hat, nämlich das Alter der

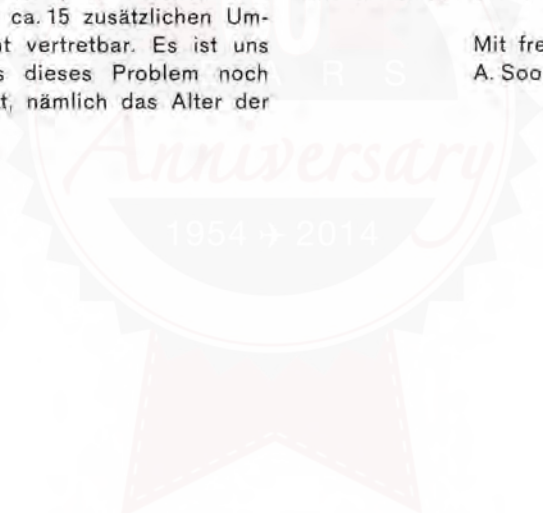
betreffenden Piloten. Aus diesem Grunde müssen alle Faktoren berücksichtigt werden, und zwar im Zeitpunkt der Einführung des 6. DC-8.

Eines Tages, und zwar vielleicht bei der Einführung des DC-8 auf dem Far East, wird man einfach alle Piloten auf das neue Flugzeug umschulen müssen.

#### **5. Charterflüge Balair**

Wir wurden informiert, dass die Swissair von der Balair Charterflüge übernehmen werde. Diese Tatsache wirft verschiedene Probleme auf, worunter auch ein erhöhtes Risiko. Unsere auf ein festes Liniennetz geschulten Piloten, mit all den unzähligen Vorschriften und entsprechenden Unterlagen, begeben sich damit auf einen etwas labileren Grund als bisher. Wir werden unsere Bedenken anmelden und Sie wieder orientieren.

Mit freundlichen Grüßen  
A. Sooder, Präsident





# Was uns beschäftigt

## 1. Kommentar Einsatzliste

### 1. PILOTEN

#### 1.1. Bestand

Am 1. 8. 1966 betrug der Bestand:	
313 Schweizer	= 70,5 %
131 Ausländer	= 29,5 %
444 Total	= 100 %
Budgetierter Bestand	= 446
Effektiver Bestand	= 444
Unterbstand	= 2

1.2. Bestandesveränderungen  
Austritte im August: 18. 8.: A. Daniele;  
31. 8.: N. Humphries, H. De Jong.

#### 1.3. Ausbildung

DC-8: 1 Copi-Anwärter im Einsatz als SC  
CV-990: 1 PiC-Anwärter  
SE-210: NIL

CV-440: 17 Copi-Anwärter der Klasse I/65  
sind im UK resp. im Einsatz als SC.  
DC-9: Insgesamt sind 24 PiC- und 13  
Copi-Anwärter in der Ausbildung, da-  
von 6 PiC/6 Copi im UK II mit Beginn  
am 1. August.

Am 1. 8. 1966 befanden sich total 57 Pilo-  
ten in Ausbildung.

#### 1.4. DC-9-Einführung

Voraussichtlicher kommerzieller Einsatz  
von Flz.

Nr. 1 am 19. Aug.	Nr. 3 am 1. Nov.
Nr. 2 am 20. Sept.	Nr. 4 am 13. Jan.

### 1.5. Uebersicht über den Bestand an selbständigen Piloten am 1. August

	PiC	Copi
DC-8	37	38
CV-990	56	56
SE-210	50	43
CV-440	45	62

### 2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Positionen

### 2. Krankenversicherung

Bei Erhalt dieser Rundschau tritt unser Krankenversicherungsproblem in eine entscheidende Phase. Es gilt nämlich, auf Grund der erhaltenen Unterlagen (SR-Offerte, Leistungsvergleiche) darüber zu befinden, ob wir die bisherige Krankenversicherung, unter Anpassung an die neuen Bedingungen und Leistungen, beibehalten oder zur Krankenkasse (Mittelstandsversicherung) übertreten wollen. In einem besonderen Fragebogen sollen die Meinungen unserer Mitglieder darüber erforscht werden.

Man hat seit der letzten Revision des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung (KUVG) verschiedentlich vom «kalten Krieg» in der sozialen Krankenversicherung gesprochen. Da gerade wir danach trachten, optimale Krankenversicherungsleistungen zu erlangen, und damit vor die grundsätzliche

Frage gestellt werden, ob in der Krankenkasse oder in der Krankenversicherung für uns das «Heil» liegt, dürfte es angebracht sein, einige Bemerkungen zu diesem Thema zu äussern.

So gerne man die unleugbaren rechtlichen und materiellen Vorteile, welche das revidierte Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung (KUVG) den Mitgliedern der anerkannten Krankenkassen bringt, positiv würdigt, so bedauert man gleichzeitig die höchst unerfreulichen Spannungen, welche sich schon kurz nach seiner Inkraftsetzung in verschiedenen Kantonen zwischen Ärztesorganisationen und Krankenkassen entwickelten. Normalerweise sollten die Beziehungen zwischen diesen beiden Partnern durch kantonale Verträge, welche der Genehmigung durch die Kantonsregierungen bedürfen, geregelt werden. Der Gesetzgeber hat somit das Schwergewicht der Regelung der Arzttarife bzw. der Versicherungsleistungen für ärztliche Behandlungen auf vertragliche Abmachung gelegt. Erst beim Fehlen derselben, beim sogenannten vertragslosen Zustand, treten behördlich festgesetzte und verbindliche Ansätze hierfür in Kraft. Durch die Schwergewichtsverlagerung auf Verträge zwischen Kassen und Ärzten, Kassen und Spitälern, Kassen und Chiropraktikern usw. sollte sich der im schweizerischen Wirtschafts- und Sozialbereich seit Jahren

**gut bewährte Grundsatz der freiwilligen Verständigung auch in der Krankenversicherung wohltuend auswirken.**

Die vertragliche Regelung war somit als nur selten bestrittener Normfall gesetzlich konzipiert worden. Leider haben sich die Dinge dann etwas anders entwickelt, und es kam früher, als man glaubte, zum vertragslosen Zustand in einigen Kantonen mit seinen vorab für die Krankenkassenmitglieder höchst unangenehmen Auswirkungen und teilweise unerträgli-

chen administrativen Komplizierungen; man denke dabei nur etwa an Zürich und Basel!

Das Konkordat schweizerischer Krankenkassen sah sich deshalb zu der nicht gerade sehr hoffnungsvollen Feststellung gezwungen, dass es heute nicht mehr genüge, wenn sich die Kantonsregierungen mit dem Erlass von sozialpolitisch fortschrittlichen Krankenversicherungsgeetzen begnügen; sie müssten vielmehr durch ihre eigenen nachträglichen Beschlüsse dafür sorgen, dass die Wirksamkeit dieser Erlasse wie auch des KUVG selber für die Bevölkerung erhalten bleibe. Diese Notwendigkeit hat sich bei der Ausscheidung der Versicherten in sehr guten wirtschaftlichen Verhältnissen vom Tarifschutz gezeigt; sie ergibt sich bei der Festlegung von Obligatoriumsgrenzen, und sie muss den Kantonsregierungen auch dann bewusst sein, wenn sich ein vertragsloser Zustand ergibt.

Es ist nach Ansicht leitender Konkordatskreise mit grosser Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass immer mehr Kantonsregierungen sich in das Verhältnis Arzt/Krankenkasse einschalten müssen. Damit aber werden die Arzttarife zum Politikum und damit

**wird ein weiterer Schritt zur Verstaatlichung in der Krankenversicherung getan.**

Diese Entwicklung hat sich in einigen Kantonen bereits deutlich abgezeichnet. Wenn auch noch nicht alarmierend, so mahnt uns diese Entwicklung doch zum Aufhorchen und gebietet uns, wo auch immer wir stehen, alles zu unternehmen, um in allen Kantonen zu tragbaren Vertragslösungen zu kommen. Allzuviel steht für die soziale und in unserem Lande glücklicherweise noch weitgehend nicht verstaatlichte, sondern auf echter Solidarität und Selbsthilfe beruhende Krankenversicherung sonst auf dem Spiel. Die

Tatsache, dass glücklicherweise in der überwiegenden Zahl der Kantone befriedigende vertragliche Regelungen zwischen Aerzten und Krankenkassen bestehen, ist doch ein Beweis, dass die Verständigung an sich kein Ding der Unmöglichkeit darstellt.

### 3. Streik – Ursachen und Wirkungen

Wegen Lohnforderungen stiegen die Piloten der **Olympic Airways** (HALPA) am 4. August in einen zeitlich unbegrenzten Streik. Die IFALPA ersuchte uns tags darauf um Einhaltung ihrer mutual assistance policy (non extension of route mileage and carrying capacity). Der während dieser Streikperiode durchgeführte Extraflug Athen–London verstösst nicht gegen die Vorschriften von Art. 3 unseres Arbeitsvertrages, da dieser Flug ausschliesslich auf Rechnung der Swissair erfolgte. Die Swissair hat uns am 26. 8. 1966 eine schriftliche Erklärung in diesem Sinne zugestellt.

Der in **Amerika** während 43 Tagen währende Streik ist bekanntlich am 19. 8. 1966 zu Ende gegangen. Was dabei herauschaute und unter welchen finanziellen Opfern dies möglich war, darüber berichteten die «Chicago Daily News» vom 20. 8. 1966 wie folgt:

- The settlement: A three year contract totaling \$ 92.000.000.— in wage increases and fringe benefits;
- The settlement shatters White House guidelines designed to limit wage hikes to 3,2 per cent a year. It sets a precedent for other Unions pressing for fatter paychecks.
- Estimated at a 6-per cent or more annual increase, the new contract gives 15 per cent in wage hikes over three years. In addition, there is a cost-of-living guarantee against sharply ris-

ing prices. This guarantee is worth up to six cents more per hour in 1968, the final year of the agreement.

- This means that top-rated mechanics, who have been earning \$ 3,52 an hour, will be paid at least \$ 4,08 an hour within three years.
- R. Siemiller (President of the International Association of Machinists) said he was satisfied with the contract but, "there should have been more. This is just like a prizefight" he said. "This round is over. There are more to go."
- Nationally, the five airlines (Northwest, Trans World, Eastern, United and National) lost estimated revenues of \$ 340.000.000.— during the strike. It was not certain how much of this would be recouped through a pact under which other big airlines operating during the strike share windfall profits with four of the grounded carriers.
- The strikers and furloughed employees of the five airlines lost an estimated \$ 67.000.000.— in wages, some of it covered by \$ 25.— weekly strike benefits and temporary jobs elsewhere.
- The strike, the longest and costliest in US airlines history, hit hardest at O'Hare, the world's busiest air terminal. The carriers here hit by the strike normally operate 642 incoming and outgoing flights a day at O'Hare. Those flights would have carried 40.500 passengers a day or nearly 1.750.000 during the 43 days the lines were shut down.

### 4. Displacement Nordatlantik

Durch Mitteilung der Swissair vom 29. August 1966 wurden Sie orientiert, dass das USA-displacement um \$ 1.— ab 1.

September 1966 erhöht wurde. Warum unserem Antrag vom 8. Juni 1966, der auf Erhöhung von \$ 2 1/2 lautete, nicht stattgegeben wurde, ersehen Sie aus folgender am 29. 8. uns zugestellten Swissair-Stellungnahme:

Sehr geehrte Herren,  
Das Gesuch Ihrer Displacementskommission vom 8. Juni 1966 erhielten wir, nachdem ebenfalls ein Vorschlag um Erhöhung der Entschädigung Nordatlantik vom Sektorchefpilot Nordatlantik eingereicht wurde. Materiell wurde von diesem eine Erhöhung um US\$ 1.— beantragt, währenddem Sie eine solche von US\$ 2 1/2 sehen. Wir können Ihnen heute mitteilen, dass wir dem Antrag des Chefpiloten Nordatlantik stattgegeben haben und deshalb der

Nachtessen-Ansatz New York und Chicago auf US\$ 7.— ab 1. September 1966

festgelegt wurde. Wir sind gerne bereit, Ihnen mündlich darzutun, weshalb wir Ihrem Gesuch nicht im vollen Umfang entsprechen konnten. Grundsätzlich haben wir jedoch unsere Meinung bereits vor über einem Jahr Ihrer Displacementkommission zu erklären versucht. Nachdem dann im Juni 1965 eine absolut annehmbare Erhöhung erfolgte, besteht auch nach Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Teuerung keine Veranlassung, die Ansätze um mehr als \$ 1.— zu erhöhen (= 7,4 %).

Wir hoffen auf Ihr Verständnis und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

SWISSAIR

sig. P. Angst      sig. A. Gehriger

## 5. Geht das US Airport-System einer Katastrophe entgegen?

"A special report in the August American Aviation states that the vital US airport system is headed for a catastrophic breakdown. States the report which was compiled by a team of the magazine's editors: 'The system is taxed beyond its capacity in many areas today and 'tomorrow' is coming faster than at any other time in the air transport industry's history'. Declaring that air passenger traffic in the US will double by 1969 and that billions of dollars in new subsonic jets have been ordered, AA added that already overloaded facilities will be incapable of absorbing the traffic growth. The crisis was brought to the attention of top federal officials recently, the magazine stated, 'when the heads of the nation's major airlines visited Washington in a previously unpublicized closed-door meeting' with FAA and CAB leaders. In an editorial in the same of the magazine, AA emphasized that if the problem is not tackled immediately, projects such as the SST 'will be reduced to technological achievements with little or no practical application'. One forward step the magazine suggests is for the President to name a special advisory group representing all interested parties to 'formulate a national policy capable of guiding not only government and industry but local administrative bodies as well' in a concerted effort to focus on means of averting a breakdown of the total system." — Wie sieht man eigentlich dieses Problem bei uns?

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. R. Schmid

## Die Flusiko teilt mit

### Umfrage betreffend «callsign» für Spezialflüge

Die Umfrage betreffend «callsign» für Spezialflüge hat folgendes Resultat ergeben:

	%	
Eingegangene Antworten	84–100	
Positive Antworten	43– 51	
Negative Antworten ohne NA	20– 24	} 49
Negative Antworten NA	21– 25	

Von den 41 negativen Antworten resultieren 21 vom NA-Sektor, welcher geschlossen gegen das Buchstaben-System

steht. Dies ist auf die Spezial-Bedingungen in diesem Sektor zurückzuführen. Da das Nummern-System im NA-Sektor wieder eingeführt worden ist, fällt das Resultat nicht ins Gewicht.

Ihre Vorschläge sind Capt. Stierli, OCD, unterbreitet worden.

Die schwache Beteiligung der Piloten an der Umfrage lässt sich dadurch erklären, dass relativ wenig unter ihnen Spezialflüge vor der Umfrage durchgeführt haben.

Besten Dank für Ihre Mitarbeit.

Flusiko E. Heiz

## La Flusiko vous communique

### Enquête concernant les «callsign» pour vols spéciaux

L'enquête concernant les «callsign» pour vols spéciaux a donné les résultats suivants:

Total des réponses reçues	84–100 %	
Réponses affirmatives	43– 51 %	
Réponses négatives sans le NA	20– 24 %	} 49 %
Réponses négatives NA	21– 25 %	

Parmi les 41 réponses négatives, vous voyez que 21 se rapportent au NA, qui est en bloc contre le système des lettres.

Ceci est dû aux conditions particulières de ce secteur et comme le système des chiffres a été rétabli on peut laisser le NA de côté pour l'interprétation des résultats.

Vos suggestions ont été transmises au Capt. Stierli, OCD.

Nous savons que beaucoup d'entre vous n'ont pas eu l'occasion d'effectuer un vol spécial avant l'enquête et de ce fait n'ont pas pu répondre.

Nous vous remercions vivement de votre collaboration.

Flusiko E. Heiz

## Satelliten für den gewerbsmässigen Fernmeldeverkehr

(von Katherine Johnson – aus «Aviation Week» vom 7. 3. 66)

Der nachstehende Artikel, übersetzt aus «Aviation Week», vermittelt einen generellen Ueberblick über die enormen Anstrengungen und Leistungen auf dem Anwendungsgebiet der Satelliten.

Neben den allgemeinen Gesichtspunkten dürfte uns vor allem interessieren, ob und wann wir damit rechnen können, diese Technik auch in unserem täglichen Luft-Boden-Funkverkehr praktisch anzuwenden. Der Beweis, dass dies möglich ist, wurde bereits im Januar 1965 erbracht. Die Frage nach dem Wann lässt den Spekulationen grossen Spielraum. Die Erfahrung lehrt uns, dass ein revolutionierender technischer Erfolg, und hier handelt es sich in der Tat um einen solchen, meist erst nach vielen Jahren voll zur Auswirkung kommt. Wer die Maschinerie der ITU, ICAO und IATA kennt, ist überzeugt, dass es mit dem Funkverkehr via Satelliten nicht anders gehen wird als mit den bisherigen Entwicklungen auf dem Gebiet der Radio-kommunikation und Radionavigation. Diese Entwicklung ist ja nicht allein von den technischen Gegebenheiten abhängig, sondern ebenso sehr von wirtschaftlichen und politischen Fak-

toren. Immerhin haben wir heute berechtigte Hoffnung, dass mit Hilfe dieser Technik der Traum von der direkten, verzögerungsfreien und weitgehend störungsfreien Radioübermittlung zwischen Flugzeug und Bodenkontrolle über beliebige Distanzen erfüllt wird.

P. A. / H. M.

Aus Washington verlautet: Verbindungssatelliten werden die Aufnahmefähigkeit der zivilen Funkkanäle der Welt vervielfachen und stacheln die Industrie an, neue Uebermittlungstechniken und Send- und Empfangsanlagen zu entwickeln, um die Kosten zu vermindern und das Volumen des Fernmeldeverkehrs auf der ganzen Welt anzuregen.

Die Satellitentechnik ist rascher vorangeschritten, als es selbst Optimisten vor nur wenigen Jahren vorhersagten. Was wir jetzt brauchen, sind Funkstationen in All und auf der Erde und Datenverarbeitungsanlagen, die den Verkehr an die Satelliten weitergeben.

Das International Telecommunications Satellite Consortium (Intelsat) ist bereits auf dem Weg dazu, bis 1970 ein rentierendes Unternehmen zu werden. Es umfasst zurzeit 48 Nationen mit über 90 Prozent des gegenwärtigen Verkehrs. Die U.S. Communications Satellite Corporation amtiert als Manager für das Konsortium.

Der Early Bird des Intelsat bedient mit 240 Kanälen die USA und Europa – das ist beinahe die halbe Aufnahmefähigkeit der transatlantischen Unterseekabel.

Funkverkehr über Satelliten spielt auch für die Zukunft von brauchbaren Wetter- und Navigations satellitensystemen eine Rolle. Hier ein Ausblick auf diese Programme:

– Das nationale Wettersatellitensystem des amerikanischen Handelsdepartements wird mit dem erfolgreichen Abschluss von ESSA 2 (nach ESSA 1 am 3. Februar) voll gebrauchsfähig und dürfte bis 1968/69 zu einem System von stationären Satelliten ausgebaut sein.

Die ESSAs umfassen zwei Typen und arbeiten je paarweise. Die Leistungs-Charakteristika des einen ESSA-Typs ergänzen dabei die des andern. Ein Projekt sieht vor, die Charakteristika beider Typen in einem einzigen stationären Satelliten zu vereinigen, der dann auch als aktive Relaisstation funktionieren könnte. Die ESSAs werden vom National Environmental Satellite Center (NESC) betrieben und kreisen im Strahlungsgürtel der Erde.

Das Center war darauf eingestellt, im Juni und Juli je einen Ersatz-ESSA zu lancieren. Wegen der hohen Abnutzung von der Strahlung her sind sechs Abschüsse im Jahr geplant. Die Betriebskosten werden sich auf 30 bis 35 Millionen Dollar im Jahr belaufen.

Das System des Handelsdepartements würde sich in den weltweiten Weather Watch eingliedern, der mit 200 bis 300 Millionen Dollar im Jahr von der World Meteorological Organization, einem Zweig der UN, entwickelt wird.

– Schritte zur Errichtung eines zivilen Navigations- und Rettungssystems mit Satelliten werden möglicherweise in einem frühzeitigen Bericht von einer Kommission vorgeschlagen werden, die sich aus Leuten aus sieben Abteilungen

verschiedener Regierungsdepartemente zusammensetzt. Letztes Jahr sagte das Weltraumkomitee des amerikanischen Senats, dass die rasch wachsenden Bedürfnisse des Schiffs- und Luftverkehrs dieses System zu rechtfertigen scheinen, und beantragte eine Untersuchung. Die Gruppe steht unter dem Vorsitz von Leonhard Jaffe, dem Direktor des Verbindungs- und Navigationsprogramms der NASA,

Das System von Navigations satelliten der US Navy – in Betrieb seit 1964 – wird ständig verfeinert und erweitert. Es versorgt heute Unterseeboote und gewöhnliche Schiffe mit genauen Navigationsdaten. Zurzeit entwickelt die Navy eine Familie von Ortungsgeräten, die auf Flugzeugen und kleineren Schiffen verwendet werden können.

Die Hauptfrage für Intelsat ist offenbar, ob der Verkehr genügen wird, um all die Kanäle zu füllen.

Eine weltweite Explosion des Funkverkehrs ist seit zwei Jahrzehnten im Gange, aber die Verbindungstechnik schreitet immer rascher fort, und zwar sowohl mit Satelliten- wie auch mit ebenbürtigen Kabelsystemen.

«Man hört heute viel von der Bevölkerungsexplosion», kommentierte J. R. McNitt, der Präsident der ITT World Communications. «Aber diese Explosion verhält sich zu derjenigen im Funkverkehr wie ein Sprengkörper zu einer Stange Dynamit.» Wie McNitt hervorhob, ist die Bevölkerung der USA in den letzten 20 Jahren um 67 Prozent gewachsen, der Fernmeldeverkehr zwischen den USA und Europa aber um 83 000 Prozent!

Die American Telephone & Telegraph Co. (AT&T) ersucht nun um eine Bewilligung dafür, das erste Transistorkabel der Welt zu legen – eine Verbindung zwischen Florida und den Virgin Islands für 33 Millionen Dollar. Dieses Kabel wird 720 Kanäle aufnehmen können – neunmal soviel wie

die 128 Kanäle des neuesten transatlantischen Kabels.

Eine Zukunftsaussicht ist die Pulse Code Modulation (PCM). Elektrische Signale für alle Arten von Übertragungen — Worte, Daten, Bilder, Stimme — werden in Impulse umgesetzt. Ein Beispiel des sich ergebenden Geschwindigkeitszuwachses: Das weiterentwickelte Versuchssystem der AT&T kann den Inhalt einer Bibliothek von 10 000 Bänden in 15 Minuten übermitteln! AT&T hat bereits eine ältere Version der PCM für kurze Inlandverbindungen in Betrieb gesetzt. Die Kosten für den Benutzer werden durch die grössere Geschwindigkeit aufgewogen. PCM kann für Kabel- oder Satellitenkanäle angewendet werden.

Comsat und AT&T (der mehr als 28 Prozent der Comsat-Aktien gehören) sind sich nicht einig darüber, wo der Fernmeldeverkehr durchgeleitet werden soll. **AT&T** hält an ihrem alten Standpunkt fest, dass der Verkehr etwa hälftig auf Kabel- und Mikrowellensysteme aufgeteilt werden sollte; ein Fortschritt in der Kabeltechnik würde zeitweise den Löwenanteil des Verkehrs anziehen, mit der Weiterentwicklung der Mikrowellentechnik würde sich das Gleichgewicht verschieben.

Der Standpunkt der AT&T ist, dass Satelliten nichts als Mikrowellenrelaisstationen im Weltraum seien. Die Gesellschaft rechtfertigt ihre Ansicht so: Wenn ein Ereignis unter Wasser das Kabelsystem unbrauchbar machen sollte, wären die Satelliten als Ersatz verfügbar — und wenn ein Geschehnis im All Satelliten ausser Betrieb setzen sollte, wäre das Kabelsystem da.

Unter ihrer 50:50-Politik ist AT&T bereit, für Verbindungen von den USA nach Brasilien, Chile, Argentinien, Uruguay und Peru Kanäle von Comsat zu mieten, sofern sie dieses Jahr betriebsfähig werden. In der Zwischenzeit plant die Ge-

sellschaft zusätzliche Kabelverbindungen mit diesen Ländern.

Der Standpunkt des **Comsat** ist, dass der Verkehr nicht willkürlich aufgeteilt werden, sondern den Weg gehen sollte, der wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Comsat unterstützt die Weiterentwicklung von Kabelsystemen als Ausweichmöglichkeit. «Nicht nur im Falle eines Ereignisses im Raum, sondern auch zu normalen Spitzenzeiten wie Weihnachten, müsste der Satellitenverkehr vielleicht zeitweise über Kabel umgeleitet werden», erläuterte der Präsident des Comsat, James McCormack.

### Zukunftspläne des Comsat

Das Comsat ist vollkommen uneins mit der Ansicht der AT&T, welche Satelliten für nichts als eine neue Form von Mikrowellenübermittlung ansieht. Comsat hält dafür, dass an den Boden gebundene Mikrowellensysteme — wie Kabel — lediglich zwei Punkte verbinden. Dagegen kann ein einziger stationärer Satellit irgend zwei Punkte innerhalb etwa eines Drittels der Erdoberfläche bedienen, und mit Multiple-Access-Charakteristiken kann er zahlreiche Verbindungen zwischen je zwei Punkten gleichzeitig herstellen.

Im folgenden zeichnen wir die Pläne des Comsat für eine Ausweitung des Early-Bird-Systems in naher Zukunft auf; der Early Bird steht seit dem 27. Juni 1965 mit 240 Kanälen Kapazität im gewerbsmässigen Betrieb zwischen den USA und Europa.

**Am 6. September** wird ein stationärer Hughes-Satellit abgeschossen und über dem Atlantik auf seine Umlaufbahn gebracht. Dies wird etwa 100 Kanäle für den gewerbsmässigen Verkehr anfügen und den Aktionsradius des Early Bird auf die Südhalbkugel der Erde ausdehnen — auf Südamerika und Afrika, nicht aber auf Mexiko. Ferner wird die NASA den Satelliten für die Funkverbindungen



im Zusammenhang mit ihrem Apollo-Projekt benötigen.

**Der zweite Satellit für das Apollo-Programm** soll am 20. September abgeschossen werden und wird 100 gewerbsmässige Kanäle für den pazifischen Raum anbieten. Damit werden erstmals direkte Fernsehübertragungen vom amerikanischen Festland nach Hawaii möglich.

**Danach** — noch vor Ende Jahr — wird entschieden, ob noch zwei weitere Satelliten abgeschossen werden sollen, welche Comsat nebst zwei Reservesatelliten für das Apollo-Programm auf Lager hat. Diese Satelliten wurden als Reserve für den Early Bird bestellt, dessen geplante Lebenszeit von 18 Monaten im Oktober abläuft. Einer der Satelliten ist eine Nachbildung des Early Bird mit 240 Kanälen, aber er könnte sowohl die Südhalbkugel als auch die USA und Europa bedienen. Der andere ist neu ausgelegt worden und böte 600 Kanäle für beide Hemisphären.

### **Einbezug der USA und Mexikos**

Vertreter des Comsat haben nun im Sinn, den einen der Satelliten über dem Atlantik zu stationieren, um die ganzen Vereinigten Staaten und Mexiko einzubeziehen, und den andern über dem Pazifik abzusetzen.

McCormack glaubt, dass sich der Fernmeldeverkehr rasch aufbauen und die Kapazität füllen wird. Die Nachfrage nach Fernsehausstrahlungen vom Festland nach Hawaii wird, so nimmt er an, die Kapazität des ersten Satelliten über dem Pazifik schon fast erschöpfen, sobald er im September oben ist. «Das ist jedenfalls wahrscheinlicher, als dass ständig leere Kanäle vorhanden wären», meinte er, «und dies wäre der Grund, um einen zweiten Satelliten über dem Pazifik abzuschliessen.»

Für den Atlantik schätzte McCormack, dass sich der Verkehr von Nord- nach

Südamerika sehr rasch entwickeln wird, wenn einmal ein Satellit für die Südhalbkugel in Stellung ist. AT&T hat schon angekündigt, dass sie mindestens 80 Kanäle mieten wird, sobald sie verfügbar sind.

Die Early-Bird-Kanäle verkaufen sich nur zögernd; nur 75 der angebotenen 240 Kanäle sind zurzeit belegt.

Auf der amerikanischen Seite hat Intel-sat 66 davon an Comsat und 9 nach Kanada vermietet. 64 der Comsat-Kanäle werden von AT&T und je einer von ITT und RCA gemietet.

Der Mangel an Bodeneinrichtungen, um zu den Satelliten hinauf zu senden, hat viele mögliche Kunden davon abgeschreckt, Kanäle zu mieten. Dies wird nach wie vor ein Problem für Satellitendienste auch nach andern Gebieten sein. Seit der Early Bird abgeschossen und mit vier Bodenstationen verbunden wurde — in Andover, Me., und in England, Frankreich und Westdeutschland — ist in Italien eine neue Station fertiggestellt worden, und in Spanien sind welche im Bau. Ferner mussten Landverbindungen zu den Stationen erstellt werden.

Comsat ist daran, die Lage mit beweglichen Stationen in Andover (für Reserve- und Zusatzkapazität) sowie im Staate Washington und auf Hawaii (für den Pazifiksatellitendienst) vorläufig zu verbessern. Der andere Hauptgrund für den Mangel an Mietverträgen für die Early-Bird-Kanäle ist, dass die europäischen und amerikanischen Fernmeldefirmen bereits viel Geld in dem Transatlantikkabel, das seit letztem Herbst in Betrieb steht, investiert hatten und zuerst dessen Kapazität füllen wollten.

Der Anteil der AT&T an den Kabelkanälen war von Anfang an ausgelastet, und die Gesellschaft wandte sich dem Early Bird zu, um die weitergehende Nachfrage zu decken.

Beim neuesten transatlantischen Kabel

beteiligten sich erstmals drei andere amerikanische Firmen — ITT, RCA und Western Union International. Sie mussten nach Partnern in Europa Ausschau halten, und zwar für ihre Kabel- wie auch für ihre Satellitenkanäle.

Vertreter des Fernmeldegeschäfts schätzen, dass die Kapazität der vier bestehenden Transatlantikkabel — und des transpazifischen Kabelsystems übrigens auch — spätestens Ende 1966 gesättigt sein wird.

Dies sind einige der weiter fortgeschrittenen Pläne der Comsat:

— Ein weltweites System, das 1968 den Betrieb aufnehmen soll, wird den grossen Sprung in der Expansion der Fernmeldekazität der Welt darstellen. Comsat verhandelt zurzeit mit TRW Systems über sechs stationäre Satelliten für das System, jeder mit 1200 bis 1500 Kanälen. Vier oder fünf davon werden wahrscheinlich kreisen und die andern ein oder zwei auf Reserve sein.

— Der nächste grosse Sprung wird der Mehrzwecksatellit sein, der 1970 oder 1971 abgeschlossen werden soll. Jede beliebige Zahl von billigen Bodenstationen — vielleicht in kleinen Gemeinden — hätte Zugang zu dem Satelliten. Dadurch wäre es möglich, ein Land mit einem Fernseh- oder FernmeldeNetz zu bedecken. Für Länder, wo die Landverbindungen nicht weit entwickelt sind, ist dies vielleicht richtungweisend für die Zukunft.

### **Internationales Fernsehen**

Der Satellit könnte auch ein regelmässiges internationales Fernsehen möglich machen. Er könnte auch zwischen mobilen Stationen auf Schiffen und Flugzeugen und dem Boden senden und empfangen. Dies würde es zum Beispiel Fluggästen ermöglichen, im Flug ein Telefon zu benutzen.

Ueber die Betriebskosten von Kabeln

und Satelliten machte McCormack die folgende Analyse, um zu zeigen, wie komplex eine realistische Berechnung ist: Eine Verbindung USA—Puerto Rico mit einem Transistorkabel würde etwa 33 Millionen Dollar kosten. Diese Verbindung auf Europa auszudehnen, würde ein zweites, transatlantisches Kabel für etwa 80 Millionen Dollar erfordern. Mit einer Investition von rund 10 Millionen für einen 1500-Kanal-Satelliten (das kommt auf die Entwicklungskosten an) und etwa 12 Millionen für eine Bodenstation — insgesamt 22 Millionen Dollar — würde Puerto Rico dieselbe Fernmeldesituation erreichen.

### **Ueberangebot**

Ueberdies, so fuhr McCormack fort, bestände mit dem Satelliten ein Ueberangebot an Kanälen. Mit einer Investition von etwa 5 oder 6 Millionen Dollar für eine zweite Bodenstation könnte Puerto Rico diese Kanäle für Verbindungen etwa mit Südamerika oder Mittelamerika verwenden.

«Am wichtigsten aber wäre, dass der Weg über den Satelliten ein Riesenschritt in Richtung auf einen Anschluss Puerto Ricos an die gesamte freie Welt wäre», erklärte McCormack.

Dies sind einige der Entscheidungen, vor die die Zukunft Comsat stellen wird:

— Soll das NESO des Handelsdepartements ihre eigenen Satelliten mit Fernmeldeeinrichtungen ausstatten oder Kanäle von Comsat mieten? Diese Frage wird im Zusammenhang mit dem weltweiten Wettersatellitensystem wieder auftauchen — Soll Comsat oder eine Staatsstelle ein weltweites Satellitensystem für Navigation und Rettung von Schiffen und Flugzeugen betreiben, das auch Fernmeldekanäle müsste aufnehmen können? Andernfalls könnte die Regierung das Navigationssystem betreiben und die Fernmeldekanäle von Comsat mieten.

Navigationseinrichtungen sind in den USA immer staatlich gewesen.

### Namensänderung

Letzten Sommer änderte das rasch wachsende NESC seinen Namen von National Weather Satellite Center zu National Environmental Satellite Center und wäre damit ein logischer Anwärtler auf den Navigationsdienst.

— Soll es Comsat erlaubt werden, selber mit grossen Kunden Verträge einzugehen, um so seinen Verkehr und die Einnahmen zu steigern? Mächtige Interessen — Fluggesellschaften, Verlage, Rund-

funkgesellschaften, Fabrikanten — haben um Erlaubnis dafür ersucht. In dem rechtlichen Argument, dass Comsat ausschliesslich als «carriers' carrier» gedacht war, hat die Fernmeldeindustrie eine solide Grundlage für ihre Opposition.

— Soll ein eigenes europäisches oder Commonwealth-System lanciert werden? Diese latenten Fragen stellen sich wahrscheinlich, wenn das gegenwärtige Intel-sat-Abkommen im Januar 1969 abläuft. Die Haltung der USA ist, dass es nur ein einziges weltweites System geben soll, an dem sich aber alle Nationen beteiligen, (uw)

Air Canada Interliner



"Maybe your advertising department thinks it inspires confidence, but I'm mighty sick of you arriving home looking as though you've just flown five million miles!"

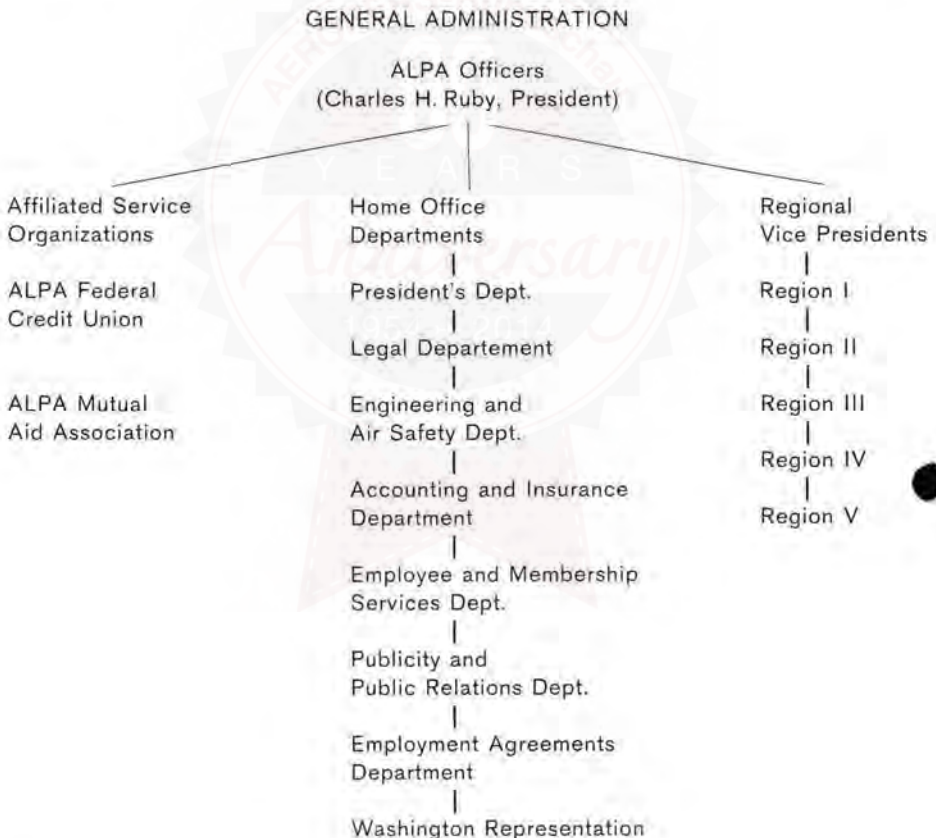
## I. Die Air Line Pilots Association (ALPA), Organisation, Struktur und Mitgliedschaft

Die ALPA ist unzweifelhaft die grösste und bedeutendste «Piloten-Gewerkschaft» der Welt. Mit ihren zurzeit rund 18 000 Mitgliedern überflügelt sie unsere Aeropers um mehr als das 50fache. In dieser Zahl kommt der ungestüme Aufschwung, den die ALPA seit ihrer Gründung im Jahre 1931 erfahren hat, klar zum Ausdruck. Sie lässt uns auch deutlich ermes- sen, welche gewaltige Entwicklung die Verkehrsfliegerei im allgemeinen und

jene der Vereinigten Staaten im beson- deren in diesen letzten 35 Jahren ge- nommen hat.

### General Administration

Betrachtet man das Ausmass der heuti- gen ALPA-Organisation, dann muss man zugeben, dass die damaligen Gründer, die die Grundsteine dazu legten, in wei- ser Vorsehung gehandelt haben. Die nachfolgende Skizze veranschaulicht, mit welchem Apparat das Home Office in Chicago heute verwaltet wird (Personal- bestand: 110!):



## Board of Directors

Oberstes ausführendes Organ der Association ist das Board of Directors, das sich aus den Captains-, Copiloten- und – wo dies vorgesehen ist – First-Officers-Vertretern der Local Councils zusammensetzt. Ferner gehören dem Board of Directors ex officio an: Präsident, 1. Vizepräsident, Sekretär und Kassier der General Administration sowie die 5 Regional Vice-Presidents. Aufgabe dieses Gremiums ist es, «to be vested with the control of the Association, its general management and business affairs. Its decisions . . . shall be the final governing decision of the (pilots) Division and shall be binding on the Executive Board, the Executive Committee, the Officers, and the members, both active and inactive . . .» Bevor das Board of Directors über diese oder jene Frage Beschluss fasst, legt sie sie einer ihrer 9 ständigen Kommissionen vor:

1. Wage and Working Conditions / Flight Time Duty Time Study Committee
2. Organizational Structure Study Committee
3. Air Traffic Control Committee
4. Destructive Objects Detection Committee
5. Training Plans Committee
6. FAA Enforcement Procedure Study Committee
7. Physical Standards Committee
8. All-Weather Flying Committee
9. Retirement and Insurance Committee

## Rechtsgrundlagen der ALPA

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die ALPA ihre Rechtsgrundsätze in 2 Büchern niedergelegt hat: in den **Constitution** und **By-Laws** sowie im **ALPA Policy Manual**. Die Constitution bildet das eigentliche Grundgesetz, ähnlich unseren Statuten, und enthält in Artikel 1, Section 6, den Zweckparagrafen, der für uns in mancherlei Beziehungen auf-

schlussreich sein dürfte. Er lautet in ungekürzter Fassung:

### "OBJECTS OF THE ASSOCIATION

- a) To operate as a non-profit employee representing Association, not for pecuniary gain.
- b) To promote the interests of the profession and to safeguard the rights, individually and collectively, of the members of the Association.
- c) To safeguard, with ceaseless vigilance, the safety of scheduled air transportation in recognition of the high degree of public trust, confidence and responsibility placed on the members of the Association.
- d) To further scheduling with safety in any practical manner.
- e) To establish and exercise the rights of collective bargaining for the purposes of making and maintaining employment agreements covering rates of pay, rules and working conditions for the members of the Association, and to settle promptly disputes and grievances which may arise between such members and their employers.
- f) To establish fair rates of compensation, maximum hours of employment, and uniform principles of seniority for members of the Association, and to seek the adoption and perpetuation thereof.
- g) To urge, support and sponsor the passage of legislation and regulations affecting members of the Association which will improve, protect, and increase the safety of their working conditions.
- h) To purchase, hold, acquire, lease, mortgage and convey real estate and personal property of every kind, nature, and description, in any state, the District of Columbia, and any territory or possession of the US, for the convenient conduct and execution of the Associations business, including

the purchasing, leasing, and maintaining of airplanes, equipment, buildings, and improvements, which may be necessary, directly or indirectly, in connection with any of the business and objects of the Association. All assets of the Pilots Division shall be continued to be held in the name of the Air Line Pilots Association; however, the Pilots Division may not obligate or pledge the assets of the Air Line Pilots Association, Steward and Stewardess Division.

- i) To disseminate news in any manner to keep the membership alert and well informed.
- j) To levy initiation fees, dues and assessments upon its members to provide the funds with which to carry on the business and objects of the Association, including the payment of all expenses, emergency or otherwise relating thereto, and to establish an ample basic net worth for the current and future protection of its members.
- k) To consider and if desirable make mutual benefit affiliations with other employee organizations of local, state, national, or international jurisdiction.
- l) To consider and if desirable make provision for suitable pension, annuity, retirement, and disability benefits for all members of the Association through legislation, collective bargaining and other means.
- m) To consider and if desirable establish a mutual aid plan for members of the Association.
- n) To do any and all other acts consistent with and in furtherance of the policies and purposes herein declared."

Die Constitution wird ergänzt durch das sogenannte Policy Manual, das die von Fall zu Fall vom Board gefassten Beschlüsse materieller Tragweite enthält.

### Regional Vice Presidents

Die ALPA ist als Föderativ-Verband aufgebaut und rekrutiert ihre Mitglieder in allen amerikanischen Fluggesellschaften (46); diese werden ihrerseits in 5 relativ selbständige Regionen (Nord, Süd, West, Ost und Central) eingeteilt. Jede dieser Region untersteht einem Regional Vice-President, dessen Kompetenzen und Aufgaben dahingehen, dass er «shall represent the (pilot) Division in their respective regions for the purpose of furthering and implementing the objectives and policies announced by the Board of Directors, Executive Board and Executive Committee. In addition they shall perform such specific duties as the President may assign to them.»

### Local Administration

Für die Durchführung dieser Aufgaben stehen dem Regional Vice-President die «Local Executive Councils» (LEC) und die «Master Executive Councils» (MEC) zur Seite. In den ALPA-Statuten lesen wir darüber, dass «Local Councils shall be created on all Air Lines when a majority of all flight deck operating crew members employed on such Air Line are active members in good standing . . .» Je ein Vertreter der Captains, der Copiloten, der Bordmechaniker, des Engineering und der Air Safety sowie ein Sekretär/Kassier bilden diesen «Lokalrat», dem die Aufgabe und die Verantwortung übertragen sind, «for the proper management of the affairs and business of the local council of which it is part» zu sorgen, und zwar so, wie er es für gut findet, es sei denn, dass Constitution und By-Laws es anders ordnen. Eine bedeutende Rolle ist in diesem Zusammenhang dem Council Chairman übertragen, dessen Pflichtenheft folgender Leitspruch zielt: «The key person in any organization is the leader of the smallest unit. Upon his shoulders rests the ultimate success or failure of the group.»

## Master Executive Councils

Gewissermassen als Zwischenstufe und Koordinationsstelle sind die Master Executive Councils im System der ALPA eingebaut. «The MEC is the highest governing body for the Association membership on an airline and shall function as a coordinating council acting on problems of interests to, and implementing Association Policy applicable to the Association membership on an airline.»

Abgrenzung und Kompetenzbereich werden so gezogen, dass das Tätigsein des MEC «shall be proportionate to and in accordance with the demands made upon it by the Local Councils under its jurisdiction.» In den ausdrücklichen Zuständigkeitsbereich des MEC gehören «the final decision on any problem or problems of that airline, except as provided elsewhere in the Constitution and By-Laws. The decision of the MEC shall be considered as the decisions of the flight deck operating crew members of the airline . . .». In der Regel bestellt das MEC eine Anzahl Kommissionen, die im Sinne der Koordinierung und der Sicherstellung einer «Unité de doctrine» unter den LEC's tätig sind. Als Beispiele seien hier genannt:

- Central Air Safety Committee
- Central Scheduling and Working Conditions Committee
- Air Line Mutual Aid Chairman.

Als ausführende Organe auf dem Gebiet der Local Administration werden schliesslich je ein **Executive Board** und ein **Executive Committee** eingesetzt.

## Mitgliedschaft

Die ALPA unterscheidet 8 verschiedene Gruppen von Mitgliedern:

1. Lehrlinge (apprentice members)
2. Aktive (active members)

3. Funktionäre (executive members)
4. Passive (inactive members)
5. Passive mit Funktionärsstellung (executive inactive members)
6. Pensionierte (retired members)
7. Aktiv Pensionierte (active retired members)
8. Ehrenmitglieder (honorary members)

### 1. Apprentice members

Als solche werden jene crew members bezeichnet, die im regulären Linienverkehr eingesetzt sind und alle Voraussetzungen zur Erlangung der Aktivmitgliedschaft erfüllen, ihre Probezeit aber noch nicht beendet haben. Während dieser «Lehrzeit» sind sie von allen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der ALPA befreit. Ihre Rechte und Pflichten sind bis zum Zeitpunkt ihres Eintrittes in die Aktivmitgliedschaft beschränkt. Im lokalen Bereich werden ihnen allerdings «full privileges of the floor at any Local Council meeting or portion thereof» gewährt. Diese statutarischen Vorschriften werden noch ergänzt durch einen aus dem Jahre 1962 stammenden Beschluss des Boards, wonach die Local Councils den apprentice members ein regelrechtes «educational program» über Constitution, By-Laws, Policy Manual und Verbandsgeschichte zu verabreichen haben. (Was würde man wohl hierzulande sagen, wenn ein derartiges Aktionsprogramm «eingetürggt» werden müsste?)

### 2. Active members

Aktivmitglied wird derjenige Pilot, dessen Probezeit erfolgreich abgelaufen ist. Diesen Status behält er «as long as he remains in the employ of the company and continues to accrue seniority as a flight deck crew member».

(Fortsetzung folgt)

# Die amerikanischen Investmentgesellschaften

(2. Teil)

## Die IOS-Programme

Zur Eröffnung und Abwicklung der unterschiedlichen Anlageprogramme der Fonds entwickelte IOS das sog. IOS-Investment-Programm. Als Depotbank für das Barvermögen und für die gesamte Abwicklung aller Ein- und Auszahlungen fungiert die angesehenen Schweizerische Kreditanstalt in Zürich. Depotbank für das Wertpapiervermögen ist die Bankers Trust Company London.

Die IOS-Programme bieten dem Anleger:

- die Möglichkeit der allmählichen Kapitalbildung durch systematische monatliche Zahlungen;
- die Möglichkeit, diese Programme mit einem Versicherungsschutz zu kombinieren (ausserhalb der Schweiz), der auch beim Ableben des Anlegers während der vereinbarten Sparzeit das Erreichen des Sparziels gewährleistet;
- die Chance eines möglichst hohen Kapitalwachstums für Einmalanlagen, sog. fully paid programs;
- die Vereinbarung von Anhebungsplänen, bei denen empfohlen wird, zur Erhaltung und zum weiteren Wachs-

tum des angelegten Kapitals jährlich der Anlage «nur» 10 % zu entnehmen;

- die Möglichkeit der vorübergehenden kostenlosen Abhebung der Fondsanteile oder des durch sie repräsentierten Betrages, mit dem Recht der jederzeitigen ebenfalls kostenlosen Wiederanlage.

Mit der Aufzählung dieser Möglichkeiten sind durchaus nicht alle Rechte eines Programminhabers erschöpft.

## IOS in der ganzen Welt

IOS ist in der gesamten westlichen Welt zu Hause. Als Hausbank wurde 1963 die Investors Overseas Bank, Limited, Nassau, Bahamas, übernommen, 1964 auch für die Befriedigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden die Overseas Development Bank in Genf erworben.

In 116 Ländern der Erde werden Kunden von IOS betreut. In 65 Ländern werden von IOS Büros unterhalten. In der Schweiz können die Anteile nur über eine Bank erworben werden.

In der Folge finden Sie die in den letzten 10 Jahren erzielten Ergebnisse eines führenden amerikanischen Fonds:



## Systematisches Sparprogramm auf 10 Jahre

	Monatl. Zahlungen (jährlich angehäuft)		Spe- sen	Wert
	\$	\$		
1955	1300.—	1300.—	669.50	727.—
1956	1200.—	2500.—	58.68	2 113.—
1957	1200.—	3700.—	58.68	3 121.—
1958	1200.—	4900.—	58.68	6 297.—
1959	1200.—	6100.—	58.68	9 156.—
1960	1200.—	7300.—	58.68	10 993.—
1961	1200.—	8500.—	58.68	15 138.—
1962	1200.—	9700.—	58.68	14 228.—
1963	1200.—	10900.—	58.68	19 078.—
1964	1100.—	12000.—	53.79	23 396.—
	12000.—		1192.73	23 396.—

Sparprogramme können in beliebiger Höhe zwischen \$ 25 und \$ 1000 gewählt werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass während der Betriebszeit die Aktienkurse im allgemeinen gestiegen sind. Die aufgeführten Ergebnisse sind nicht als verbindliche Angaben über eventuell durch Beteiligung am Fonds zu erzielende Kapitalgewinne oder -verluste anzusehen.

Die Zeichnungsstelle für die ganze deutsche Schweiz, deren Adresse Sie jederzeit durch das Aeropers-Sekretariat erfahren können, stellt Ihnen gerne Berater zur Verfügung.

Wir hoffen Ihnen damit einen Weg neuerzeitlicher Kapitalanlage gezeigt zu haben.

MR



# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstand

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsident: F. Stadelmann  
Kassier: O. Grunder  
Beisitzer: R. Schilliger, P. Frei, A. Zuber-  
bühler, H. U. Mäder, W. Meyer, J. Piétrons,  
K. Kuratli, M. Bethge, E. Schadegg

## Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 7 39 55)  
Frl. R. Klocker  
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen  
Telefon 84 76 61, intern 2337  
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

## Kontrollstelle

H. Zürcher, H. Dietschi

## Zollfragen

K. Schmidli

## Seniority-Kommission

Vorstand

## Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
W. Eichenberger	H. Meyner
H. Haas	E. Moser
H. Hürzeler	K. Rutishauser
R. Leutwyler	A. Sooder
H. U. Mäder	E. Weiss

## Luffahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

## IANC-Vertreter

K. Schmidli

## Hilfskassier

P. Gass

## Stimmzähler

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

## IGAP

Präsident: K. Rutishauser  
Vizepräsident: P. Habegger  
Geschäftsführer: Dr. R. Schmid

## «Rundschau»-Redaktion

K. Strickler Dr. R. Schmid

## Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz  
H. R. Christen, P. Habegger; DC-8  
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)  
E. Kaiser: DC-9  
R. Anliker: SE-210  
W. Walser: CV-440  
A. Strehler: Copi-Fragen  
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

## VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill E. Scheller

## VE-Kommission

E. Bill	F. Schreiber
E. Scheller	H. Weidmann
C. Miazza	P. Vuille
K. Rutishauser	E. Schadegg

APK-Beobachter: M. Bethge

## Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)

R. Schilliger, NA  
W. Meyer, AF/SA  
H. Büchi, ME  
K. Kuratli, EU  
P. Frei, EU  
A. Kunz  
Dr. R. Schmid

## IFALPA-Kommission

A, F, P	Sekretär
B, C	F. Stadelmann
D	L. Ritz
E	W. Busenhart

## Flugsicherheits-Kommission


E. Heiz (Vorsitz)	
A. Muser	G. Schaefer
A. Bezzola	H. P. Suter
D. Friolet	R. Suter
R. Leutwyler	U. Reifler

## Dachverband / AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)  
F. Stadelmann  
Dr. R. Schmid

---

Ein Knoten...



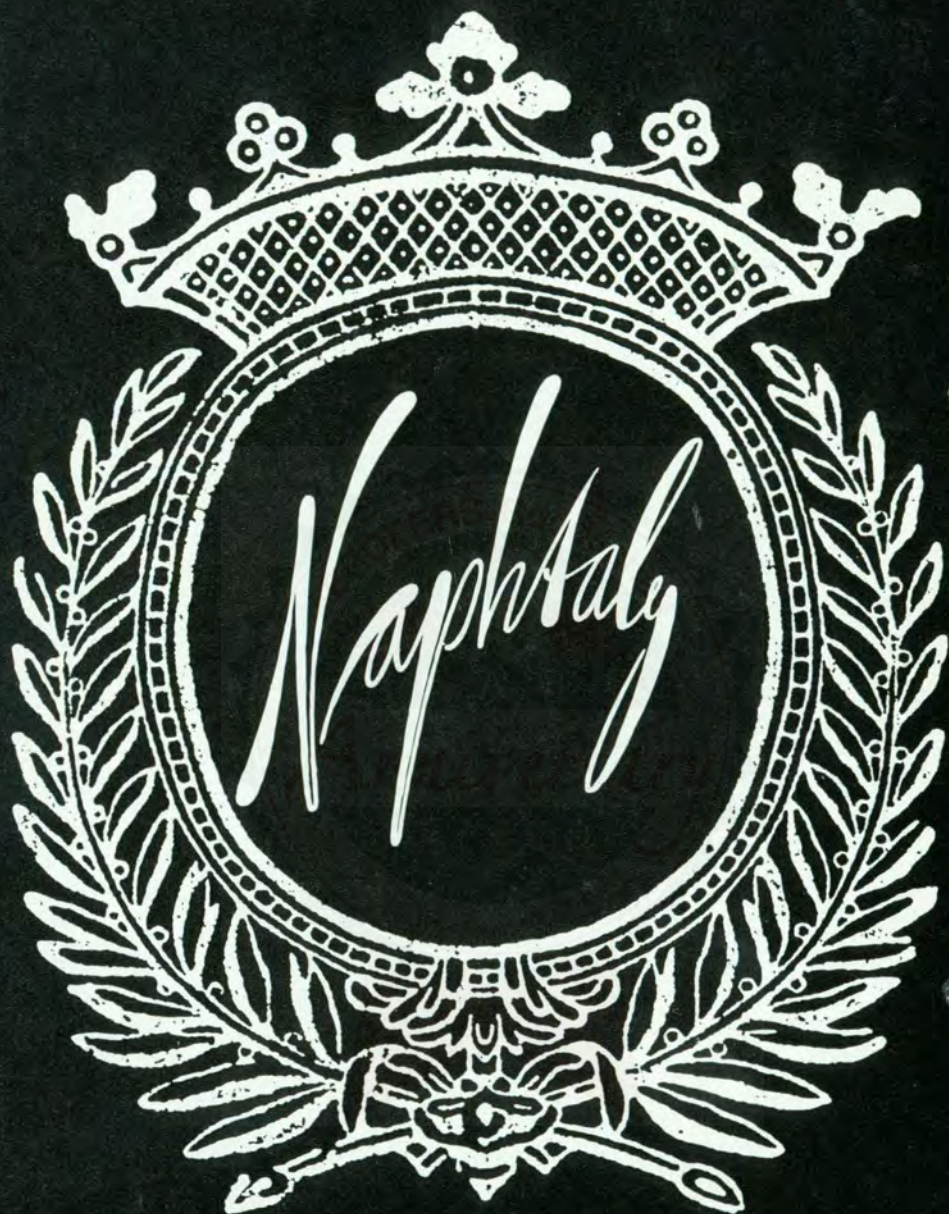
Fremde  
Währungen und  
Noten  
Wechselstube  
Kloten

SCHWEIZERISCHE

**KREDITANSTALT**

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22

---



Seit 1874 führend in der Herrenmode

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