



1954 → 2014

aeropers rundschau

November/Dezember 1968



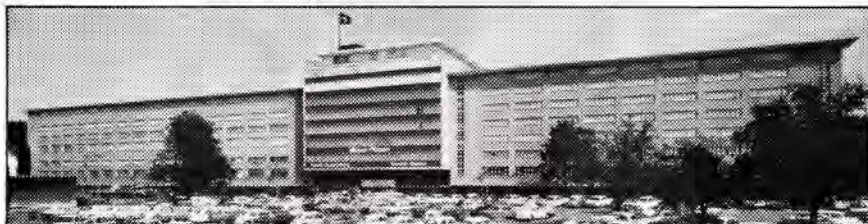
Bowling-Center Sportpark Sperletwies

Modernstes Bowling-Center
12 Bahnen mit Restaurant und Bar
Telefon 051 46 49 77

Restaurant und Bar Telefon 46 45 92
Für besondere Anlässe steht Ihnen
die heimelige Islandstube zur Verfügung
8052 Zürich-Seebach Glattalstrasse 40

Bekanntmachung

Wir danken den vielen Mitgliedern des fliegenden Personals der SWISSAIR für ihre jahrzehntelange Kundentreue und machen alle Möbel- und Teppichinteressenten erneut auf die **Einkaufsvergünstigungen** aufmerksam, die sie bei Möbel-Pfister geniessen.



**Europas grösste und schönste Wohnschau
erfüllt in jeder Stilrichtung und Preislage Ihre Wünsche !**

Unsere Spezialität: Vollständige Heimausstattung mit Möbeln, Teppichen, Vorhängen, Lampen, Dekors usw. Unser fortschrittliches Innenarchitekten-team berät auch Sie zu Ihrer vollen Zufriedenheit.

Jetzt auf der Autobahn
sofort in SUHR! 1000 P



Achtung: Ausfahrt
AARAU benützen!

Gratisbenzin schon bei
Kauf ab Fr. 500.—

aeropers rundschau 157

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

Inhalt

	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
FPAS — Dear Members	9
Was uns beschäftigt	11
Le coin des romands	14
Mit einem weinenden und einem lachenden Auge	15
Seniority — wohin?	16
Man sollte . . .	19
Fit in den Winter	20
Besatzungen von Verkehrsflugzeugen, Schluss	22
Transsibirisches, 1. Teil	25

Redaktion:

Dr. R. Schmid
H. Hürzeler
L. Idle

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Wettlin & Co. Buchdruck
Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Telefon 051 / 44 47 44



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen
Holzkasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich
Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-Risiko-
Lebensversicherung der «IGAP»



Liebe Rundschauler

Verübeln Sie mir bitte nicht, wenn ich in dieser letzten Ausgabe des Jahres nicht allzu viel scharfes Pulver verschiesse, sondern vielmehr ein bisschen auf Rück- und Ausblick reise, wie man dies bekanntlich so gegen Jahresende hin zu tun pflegt.

Obschon speziell wir Schweizer einem mehr oder minder ausgeprägten Zweckpessimismus huldigen, komme ich nicht umhin festzustellen, dass es uns Aeropers-Mitgliedern und Swissair-Angestellten schlicht gesagt gut geht. Erfreulich ist zudem, dass wir uns alle als Doppelbürger fühlen und uns sowohl mit der Swissair als auch mit der Aeropers identifizieren. Noch sind wir nicht zu reinen Gewerkschaftern geworden, die rücksichtslos nur ihre eigenen Interessen sehen und vertreten und das Maximum aus dem Arbeitgeber herauspressen, gehe es diesem, wie ihm wolle! Solange wir alle gewillt sind, die relativ glückliche Vernunfttheorie unserer Sozialpartner kompromissfreudig zu unterstützen, können wir getrost in die Zukunft blicken. Bekanntlich sitzen wir ja im selben Boot. Sorgen wir dafür, dass das Gleichgewicht erhalten bleibt und dass unser Schiff nicht durch übermässiges Wachstum des einen Partners Schlagseite erhält; zeichnen sich doch bereits Gewitterwolken am Konkurrenzhimmel ab.

Die Aeropers hat in letzter Zeit wirklich viel erreicht oder verwirklicht: von diversen Salärerhöhungen über Loss of Licence,

Krankenversicherung, IGAP-Risikoversicherung bis zur VE, der Errungenschaft dieses Jahres. Zahlreich sind auch die internationalen Kommissionen, in welchen Aeropersmitglieder massgeblich mitgearbeitet haben, wie z. B. in der Luftfahrtkommission, Flugsicherungskommission, IFALPA und Europilot. Zwei weitere Fernziele, die Integration und der Bau eines eigenen (rentablen!) Sekretariates, sind in erreichbare Nähe gerückt, und selbst die Algerienaffäre scheint punkto Tokyo-Convention ihre späten Früchte zu tragen. Alles ist im Fluss und auf guten Wegen; materiell fehlt uns nicht mehr viel zum Glück. Zudem geniessen wir die Privilegien eines (trotz allem) faszinierenden Berufes, welcher sich aus unserer Liebhaberei entwickelte. Die montäglichen Arbeitsunlustgefühle kennen wir nur vom Hörensagen; «Routinebüz» ist uns fremd, sorgen doch Vielfalt des Einsatzes, der Strecken, der Flugzeugtypen und auch Umschulungen für interessante Abwechslung.

Damit uneingeweihte Leser aus dem bisher Gesagten nicht etwa den Eindruck gewinnen, wir seien allesamt Sonntagskinder, muss andererseits erwähnt werden, dass auch bei uns alles hart erarbeitet sein will. Selbst in unsern Reihen gibt es Kranke, gibt es Unglückliche, welche leiden unter den verschiedenen rigorosen Erfordernissen unseres Berufslebens, unter ihren Kameraden, Vorgesetzten, ja unter ihrer ei-

genen Persönlichkeit. Auch bei uns existieren kleine Könige, die eifersüchtig darüber wachen, dass ihnen keiner über den Kopf wächst; es soll sogar Männer der Technik von mimosenhafter Empfindlichkeit geben, die alles persönlich nehmen und nichts vergessen können. Mit andern Worten «menschelt» es auch unter uns Giganten der Lüfte, und zwar sehr. In dieser Beziehung haben wir den Weg zum Glück noch nicht gefunden. Es schadet

vielleicht gar nichts, in vorweihnächtlicher Zeit die Heilsarmee zu zitieren, und den Sonnenschein, den wir an unserem Arbeitsplatz im Cockpit fast täglich geniessen, auch wirklich hereinzulassen, nämlich in unsere Herzen.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen etwas mehr Goodwill, gesegnete Weihnachten und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hürzeler

Interieur SA

Das Möbelgeschäft mit der konsequent modernen Linie

1954 → 2014

Wir führen moderne Möbel für zeitgemässe Wohnansprüche. Aus der Vielfalt erstklassiger Entwürfe haben wir das Beste ausgewählt und halten diese Modelle neben allen zu einer modernen Wohnung gehörenden Einrichtungsgegenständen zu Ihrer unverbindlichen Auswahl bereit.

Ein Besuch wird Sie von unsern vorteilhaften Preisen bei einer wirklich hervorragenden Qualität überzeugen.

Interieur SA

Fachgeschäft für modernes Wohnen

**Mitglieder des fliegenden Personals
der Swissair erhalten Spezialrabatte**

Löwenstrasse 32 beim Löwenplatz, 8001 Zürich, Telefon 051 27 01 47

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 23. September und 28. Oktober wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Ansel Heinz
Copi CV-440



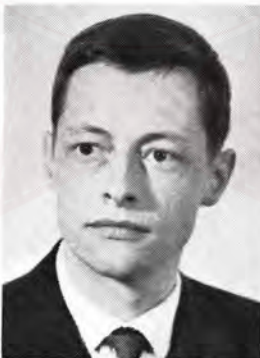
Bender Hermann
Copi CV-440



Brägger David
Copi DC-9



Buchmann Hans-Peter
Copi DC-9



Bürki Kurt
Copi DC-9



Grotzer Hansjörg
Copi DC-9



Jecklin Heinz
Copi DC-9



Joslin Michael
Copi CV-990



Lange Sigmar
Copi DC-9



Pischel Gerald
Copi SE-210



Ringger Rudolf
Copi DC-9



Scharp Ernst
Copi DC-9



Scherer Günter
Copi DC-9



Scherrer Kurt
Copi DC-9



Schott Jürgen
Copi CV-440



Spitz Herbert
Copi CV-440

Widmer Wolfgang
Copi SE-210



Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Bauvorhaben Aeropers

Bis heute wurden ca. Fr. 250'000.— gezeichnet, so dass an die Verwirklichung eines entsprechenden Objektes geschnitten werden kann. Ich danke allen Mitgliedern, welche diese Idee unterstützt haben.

3. Integration FPAS / Aeropers

Am 31. 10. 1968 fand die erste Besprechung mit der Swissair statt. Die wichtigsten Probleme wurden angeschnitten, und es zeichneten sich bereits Lösungen ab, die im Bereich von gegenseitigen Kompromissen liegen. Sobald Resultate vorliegen, werden Sie in einer Abstimmung noch darüber zu befinden haben.

4. Neues Uniformenreglement

Wir erhielten von der Swissair einen Entwurf zu einem neuen Uniformenreglement. Wenn die Ansichten der Sachverständigen des Dachverbandes vorliegen, wird sich auch noch der Vorstand damit befassen. Wenn jemand unter den Mitgliedern noch

Vorschläge hat, bitte ich ihn, diese an den Vorstand zu richten.

5. Sitz in der Eidg. Flugsicherungs-Kommission

Unserem Wunsche, Einsitz in diese Kommission zu nehmen, wurde entsprochen. Das vorgeschlagene Mitglied, Herr E. Heiz, wurde nun offiziell gewählt. Wir danken den Behörden, dass sie bei der Neubestellung dieses Gremiums die Aeropers berücksichtigt haben.

Mit dieser Rundschau-Nummer geht wieder ein Jahr zu Ende; ein recht erfreuliches Jahr, kann man sagen, denn die uns aufgetragenen Probleme konnten gelöst werden. Wir wollen hoffen, dass sich 1969 ebenso gut entwickelt.

Der Vorstand wünscht allen frohe Festtage und «es guets Neus». Den kranken Mitgliedern wünschen wir baldige und vollständige Genesung.

Mit freundlichen Grüessen
A. Sooder, Präsident

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er Amateurdetektiv und zweitens gut versichert

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Diebstahlschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Feuer und Elementarereignisse, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.

NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

Hauptagentur J. Kurer:

Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Dear Members

Another year is drawing to a close and it rather shocks me to realise how fast time has flown in 1968.

As this issue of the «Rundschau» goes to the printers in November, it is obvious that those members who attended the Final General Meeting of the Foreign Pilots Association in Swissair for the year 1968 will read some, or much of what they heard at that meeting. This issue will, therefore, be more of interest to those who were unable to attend the General Meeting of December 4th, 1968.

Most likely, a special issue of a «News Letter» will be printed in December to bring each member up to date with the newly elected Committee for 1969 and any important items of interest.

Associationwise it has been a reasonably peaceful year. The discussions in connection with Integration with Aeropers continue unabated, and with some outstanding issues yet to be solved and agreed upon progress is naturally slow. At the time of writing it is difficult to say what the outcome will be, for by the time you read this we shall have a newly elected committee. Some members may be reelected or we may even see an entirely new set of faces on the committee when we meet in 1969. It is obvious that should we have a totally new committee then a lot of the work done this year would have to be repeated in 1969, so it is perhaps better if at least one

of the 1968 committee is reelected for the year 1969.

Retirement of Capt. Peter Wilson

At the end of October this year Peter Wilson not only departed Swissair but officially retired from Aviation. Peter attained the magic age of 55 in January this year but continued to fly the Company's Metropolitan's till they were withdrawn from service. He had been an active member for close to 11 years and his departure means the loss of one of our oldest members.

I know you will all join me in wishing Peter and his wife Colette every success and happiness in their retirement.

Old Age and Survivors Fund

With the yearly balance sheet not normally being available till well into the next year, your scribe feels that members would be appreciative of a little information on the performance for the current year.

The 1st Quarter of 1968 was not exactly a bright one, however it was still a positive period, and was followed by an extremely successful 2nd Quarter. The 3rd Quarter, whilst not as great as the second was still very good and has added considerably to the stability of our Fund.

The performance for the 1st nine months of 1968 can be assessed as solid and progressive, each quarter having produced a positive result.

Although for the whole of the year the percentage gain will not match that of 1967; the final results when published will not be at all disappointing.

On the whole it has been a difficult year, but with the trend in World markets as it is there is every reason to believe that the

gain for 1968 will be in the order of 70% of that in 1967.

And with this thought I wish you, one and all, together with our Colleagues in Aero-per a very Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year. L.A.I.

Kenner kennen KENT

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



Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Oktober 1968

1. Piloten

1. 1. Bestand

Am 1. 10. betrug der Bestand:

Schweizer	384	73,42%
Ausländer	139	26,58%
Total	523	100%
Budgetierter Bestand		519

1. 2. Bestandesveränderungen

Austritt: Pil. Ruprecht auf 30.9.68

1. 3. Ausbildung

Am 1. Oktober befanden sich insgesamt 107 Piloten in Ausbildung (Vormonat 58). Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 12 Capt. und 7 Copi im UK II/68
1 Copi als SLS-Fluglehrer

CV-990 6 Copi im UK I/68

SE-210 9 Capt-Anwärter im Upgrading

DC-9 39 Capt-Anwärter im Upgrading
resp. Umschulung
33 Copi in Umschulungskursen

1. 4. Flugprogramm

1. 4. 1. Generelles

Ablösung des zweitletzten CV-440 am 1.10. durch die DC-9 Nr. 10.

Neues Rotationssystem auf dem Südatlantik ab Winterflugplan bedingt ersten Direktflug Genf-Rio am 31.10.

1. 4. 2. Zusatzleistungen

1 Flug mit CV-990 (NBO-ROB)

11 Flüge mit DC-9 (LON, PMI, IST, VIE, STR)

22 Flüge mit CV-440 (RF, BSL, INN, HAM)

1. 4. 3. Minderleistungen

2 CV-990 und 2 DC-8 Flüge (TLV)

3 NA-Charterflüge

1. 4. 4. Umstellungen

Es mussten 8 verschiedene Flüge mit andern Equipment geplant werden.

2. Navigatoren

Bestand:

49 Selbständige und 8 im Basiskurs

Budgetiert 60

Unterbestand 3

Austritt von Nav. P. Warden auf den 30.9.

I. Kommentar zur Einsatzliste Nov. 1968

1. Piloten

1. 1. Bestand

Am 1. 11. betrug der Bestand:

Schweizer	407	73%
Ausländer	151	27%
Total	558	100%
Budgetierter Bestand		549

1. 2. Bestandesveränderungen

Eintritte: SLS-Klasse II/67 = 23

Ausländerkurs = 14

Austritte: Pil. Wilson und Ruttkowski

1. 3. Ausbildung

Am 1. November befanden sich insgesamt 131 Piloten in Ausbildung (Vormonat 107). Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	12 Capt. und 7 Copi im UK II/68
	1 Copi als SLS-Fluglehrer
CV-990	6 Copi im UK I/68
	2 Capt. im UK II/68
SE-210	5 Capt-Anwärter im Upgrading
DC-9	32 Capt-Anwärter in Kursen resp. im Upgrading
	66 Copi in Ausbildung

1. 4. Flugprogramm

Beginn des Winterflugprogrammes:
SR 131 Cockpit Crewchange in GVA
Neues Rotationssystem im SA (Sling in SAO, ZRH-RIO v. v. enlarged).

1. 4. 1. Zusatzleistungen

5 Flüge CV-990 (TLV, LIS, ATH)
2 Flüge SE-210 (VIE, STR)
2 Flüge DC-9 (LON)

1. 4. 2. Minderleistungen

2 Flüge DC-8 (SR 163, SR 111)
1 Flug CV-990 (SR 345)
Alle Annulationen wegen Flugplanwechsel

1.4.3. Einsatz der zweimotorigen Flugzeuge

1. bis 11. November: 11 DC-9 und 6 SE-210
14. bis 30. November: 13 DC-9 und 4 SE-210

1. 5. Piloten in selbständigem Einsatz

am 1.11.68	PiC	Copi
DC-8	60	57
CV-990	51	37
SE-210	39	41
DC-9	66	62
Total	216	197

1. 6. Feriensituation

Voraussichtliche Feriensaldj per 30.11.68
Captains: 2753 Tage, davon 622 Funkt.
Copiloten: 772 Tage
Total 3525 Tage

Mit je 1045 Tagen weisen DC-8- und DC-9-Captains die grössten Restanzen auf.

2. Navigatoren

Bestand:
49 Selbständige
3 Aspiranten beginnen anfangs November ihre Einführungsflüge.

II. Bauvorhaben Aeropers

Ein Mitglied hat Fr. 3 000.— an unser Bauvorhaben gezeichnet und zwar 3 Anteilscheine zu Fr. 1 000.—.

Leider hat das besagte Mitglied unterlassen, auf den Zeichnungsschein seinen Namen zu setzen. Vielleicht erkennt es sich in diesem Aufruf und ist so freundlich und meldet sich unverzüglich im Aeropers-Sekretariat.

III. Salärversicherung bei Krankheit

Am 4.10.68 teilte uns die Swissair mit, dass sich die Winterthur-Unfall aufgrund des Schadenverlaufs der letzten 5 Jahre gezwungen sehe, den Prämiensatz dieser Versicherung von bisher 1,5% auf 1,7% zu erhöhen. Dieser Satz ist gültig bis 31.12.71; er kann in der Zwischenzeit nicht geändert werden.

IV. Nachstehend gebe ich Ihnen von 2 Schreiben der Swissair Kenntnis, die sich einerseits mit der **Abgabe des Uniform-Mantels** und andererseits mit der versuchsweisen Einführung einer **Masskonfektions-Uniform** befassen:

«Im Frühling 1967 begannen wir mit der Abgabe eines neuen Uniform-Mantels an das männliche fliegende Personal. Dieser fand grossen Anklang, und der Wunsch auf Abgabe vor Ablauf der normalen Tragzeit des alten Mantels wurde immer wieder an uns herangetragen.

Es freut mich deshalb, Ihnen mitteilen zu können, dass wir diesem Wunsche wie folgt nachkommen können:

- Die 1969 zum Ersatz fällig werdenden alten Mäntel können ab sofort ersetzt werden.
- Die 1970 und 1971 zum Ersatz fällig werdenden alten Mäntel können im Laufe des Jahres 1969 ersetzt werden.
- Die Tragzeit der alten Mäntel wird nicht herabgesetzt. Personen, die diesen nach wie vor tragen wollen, können dies bis zum Ablauf der Tragzeit unbehindert tun.»

Mit freundlichen Grüßen
 sig. A. G. Fischer
 Chef Dept. Operation

«Wie Ihnen bekannt ist, legt die Swissair grossen Wert auf einwandfreie Bekleidung ihres uniformierten Personals. Aus diesem Grunde war vor Jahren beschlossen worden, die Piloten mit in Feinmass hergestellten Uniformen auszurüsten. Den Navigatoren wurde eine individuell angepasste Masskonfektions-Uniform abgegeben.

Um die Kosten sowohl für uns als auch für die einzelnen Uniform-Bezügler reduzieren zu können, wurde uns kürzlich vorgeschlagen, die Uniformen in einer vereinfachten Art von Masskonfektion herstellen zu lassen. Die Façon-Preise würden dadurch je nach Hersteller 20 bis 50% tiefer.

Entsprechend diesem Vorschlag haben wir uns nun entschlossen, 1969 versuchsweise einen Teil des neueintretenden Personals und der Piloten bzw. Navigatoren mit dieser neuen Art einer Masskonfektions-Uniform auszurüsten.

Wir haben Wert darauf gelegt, Ihnen von unserem Vorhaben Kenntnis zu geben, und ersuchen Sie, Ihre Mitglieder auf den Versuchs-Charakter dieser Aktion aufmerksam zu machen.»

Mit freundlichen Grüßen
 sig. A. Gehriger
 Hauptabteilung Flugdienst

V. VDSH

Wie wir vernehmen, hat Frl. U. Rosenberger ab 1. 10. 68 das Präsidium der VDSH übernommen.

VI. Militärpersonen und Privatflüge

Nachdem der Aero-Club der Schweiz die Direktion der Eidg. Militärverwaltung gebeten hatte, die Bestimmung des Dienstreglementes zu überprüfen, wonach Privatflüge von Militärpersonen eine Bewilligung des militärischen Vorgesetzten erforderten, ist diese Vorschrift nun im Nachtrag zum Dienstreglement 1967 fallen gelassen worden. Ab sofort ist somit das Fliegen im militärischen Urlaub wie das Autofahren ohne Bewilligung erlaubt. AeCP

VII. Airline Industry to form own Insurance Company

Dem ESSO Aviation News Digest vom 25. Oktober 1968 entnehme ich:

International Air Transport Association and Air Transport Association of America announced intent to set up airline-owned corporation to provide airlines with «traditional» forms of insurance; could include passenger liability as well as insurance covering aircraft damage. Company to be headquartered in Lausanne, Switzerland. Mid 1969 target date for establishment of organization. Sir Giles Guthrie, retiring as BOAC chairman at end of 1968, agreed to be available to serve as board chairman of new company; executive search firm hired to select director-general. Plan contingent on broad airline participation and government's approval.

Namens des Aeropers-Sekretariates wünsche ich Ihnen, Ihren Angehörigen sowie den Kollegen der FPAS eine gesegnete Weihnacht und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen
 Dr. R. Schmid

Le coin des romands . . .



(Bonnes fêtes)

**MEDIZINALBAD
DULX
BAIN MEDICINAL**



**verjagt Müdigkeit,
schenkt
neue Spannkraft**

Fördert die natürliche
Durchblutung der Haut, heilt
Muskelkater und Muskelreuma.
Ideal gegen Erkältungen.

Packung mit 6 Dosierflaschen
Fr. 6.90
in Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der
BIOKOSMA SA – Ebnat-Kappel



Mit einem weinenden und einem lachenden Auge

Mit festlichen Musikklängen, Blumen, Fernsehen und Presse verabschiedete sich am **31. Oktober 1968** unsere Propeller-Aera. In bester Abschiedsstimmung ist auch unser **Fredy Oess**, denn mit der Metropolitan nimmt auch er Abschied von seiner geliebten Fliegerei, d. h. dieser Abschied ist etwas verfrüht, denn endgültig soll das Flugzeug erst Ende dieses Jahres aus dem Betrieb genommen werden.

33 Jahre lang hast Du, Fredy, der Swissair treu und zuverlässig Deine Kraft zur Verfügung gestellt, und mit ebensolcher Zuverlässigkeit können wir bestimmt weiterhin auf Deine gute Kameradschaft zählen.
E. G.



Ohne Musikklänge, dafür bei beissender Kälte verabschiedeten wir am **15. November 1968** unseren ältesten Piloten, aber ewig jungen **«Böbel» Heiniger** vom aktiven Flugdienst.

Während mehr als 30 Jahren und in über 17 000 Flugstunden stand er an vorderster Front. Wollte man all die Erlebnisse und Erfahrungen mit den ihm anvertrauten Flugzeugen erzählen, ein Buch würde nicht genügen. Dem Nord Atlantik blieb er praktisch zeitlebens treu; nicht umsonst behauptete Direktor A. G. Fischer anlässlich der Abschiedsfeier schmunzelnd, auf dem Atlantik kenne «Böbel» heute wohl jede Welle.

Wir wünschten Herrn Heiniger eigentlich ein vollständiges «Otium cum dignitate»; er hat es aber vorgezogen, weiterhin der Fliegerei zu dienen. Wenn er nun im Luftamt brütend über unsere Vorschriften anzutreffen sein wird, wissen wir, dass für



uns in dieser Amtsstube ein verständnisvolles Pilotenherz schlägt.

Wir wünschen Ihnen, lieber Herr Heiniger, noch viele genuss- und erfolgreiche Jahre und alles Gute.
Dr. S.

Seniority wohin ?

Copi → Capt. 2eng. → Capt. 4eng.

So heisst die heute gültige Senioritäts-Reihenfolge. Das bisherige System hat lange zufriedenstellend funktioniert. Erste Wolken haben sich jedoch schon abgezeichnet, als vor rund einem Jahr gerüchete-weise herumgeboten wurde, dass der CV-990 in Zukunft auch vermehrt in Europa eingesetzt werde. Wird dies ein «Downgrading» bedeuten und haben wir jetzt auch noch eine Art «Sektor-Seniorität» neben der Flugzeugseniorität?

Wenn wir nun ein wenig in die Zukunft blicken und uns eine mögliche **Flottenzusammensetzung** in einigen Jahren vorstellen, so könnte das Bild folgendermassen aussehen:

1973: DC-9 Airbus DC-8 Jumbo

1977: DC-9 Airbus DC-8 Jumbo SST

Schon die vier möglichen (und auch wahrscheinlichen) Flugzeugtypen des Jahres 1973 zwingen uns, nach den **Kriterien** der Seniorität zu fragen: Was soll ausschlaggebend sein?

- die maximale Nutzlast,
- die Motorenzahl,
- die produzierten Tonnenkilometer pro Jahr,
- die Anschaffungskosten, oder
- die geflogenen Sektoren usw.?

Die Wahl des Kriteriums macht ganz verschiedene **Senioritäts-Reihenfolgen** möglich:

— z. B. DC-9 - DC-8 - Airbus - Jumbo wenn die Nutzlast der ausschlaggebende Faktor ist, oder

— z. B. DC-9 - Airbus - Jumbo/DC-8 wenn die Motorenzahl massgebend ist. Dabei werden zu jenem Zeitpunkt die Flugzeuge noch alle gleich schnell fliegen und der SST wird vermutlich erst für den verspäteten Jungfernflug bereitgestellt werden und die Spitzenposition noch nicht beanspruchen.

Eine Umfrage über dieses Thema ergäbe wohl beinahe so viele Meinungen, als Kombinationen möglich sind. Der folgende **Vorschlag** erhebt nicht den Anspruch, das Ei des Kolumbus zu sein, sollte aber vielleicht doch vor dem Eintreffen des nächsten grösseren Flugzeuges diskutiert werden:

- Der Anspruch auf den Schritt vom Copi zum Capt. gemäss der Seniorität und der heute geltenden Regeln bleibt unverändert.
- Innerhalb der Captain-Karriere besteht unabhängig vom Flugzeugtyp nur noch **eine** Salärskala (wie bei den Copi und im SAS).
- Das Recht auf Umschulung auf grössere und modernere Flugzeuge wird nicht aufgegeben, es könnte aber im Rahmen einer lockeren Seniorität gelöst werden.

Bestimmt bringt keine Lösung des Senioritäts-Problems nur Vorteile (auch die heute

gültige nicht); bei einer ins Auge zu fassenden Neuordnung sind eventuelle Nachteile und Vorteile sorgfältig abzuwägen.

Ein möglicher **Nachteil** der oben skizzierten Lösung:

- Man müsste z. B. auf einem auslaufenden Flugzeug noch einige Zeit weiterfliegen, obwohl senioritätsmässig vielleicht eine Umschulung möglich wäre.

Andererseits hätte diese Lösung folgende

Vorteile:

- Keine Schwierigkeiten mit der Einstufung kommender Flugzeuge, die nicht von vornherein in unsere jetzige Senioritäts-Reihenfolge passen (z. B. Airbus).
- Kein Pilot muss aus finanziellen oder andern Gründen einen Flugzeugtyp oder Sektor verlassen, nur weil ihm die Seniorität einen grösseren Vogel «schenkt».

- Es können in beschränktem Rahmen Umschulungen gespart werden.

Eine solche Neuordnung der Seniorität hätte aber auch Folgen, die heute weder als Vorteil noch als Nachteil eingestuft werden können, so wäre z. B.

- die finanzielle Karriere des PiC festgelegt und nicht mehr abhängig von der raschen oder langsamen Expansion der Firma.

Es ist mir klar, dass die ganze Seniorität ein «heisses Eisen» ist. Dass sie im Moment befriedigend bis gut funktioniert, ist aber kein Grund, nicht doch andere Lösungen zu überlegen und zu diskutieren. Es wäre schön, wenn für solchen Meinungsaustausch die Rundschau und nicht nur das Crew-House benützt würde. Vielleicht hören wir dazu auch die Stimmen unserer Kameraden von der FPAS und diejenige der Swissair. A.S.

A leaking fuel-tank... really a serious trouble!!!

**Not only in aviation...
sondern auch bei Ihnen daheim,**
wenn der Heizöltank mit der Zeit undicht wird.

Avoiding action:

Montage einer kathodischen Tankschutzanlage.
(Stoppt und verhindert jede weitere Korrosion.)

Please call: 90 11 58, J. Bänninger, 8703 Erlenbach

Zentralheizungen
Vertretung der DELCO-Ölbrenner, ein Produkt der
General Motors Suisse
Kathodische Tankschutzanlagen

Auch für Ihren Neubau: Eine Zentralheizung mit Ölfeuerung von

Bänninger

Die Frau beklagt sich bitter beim Pastor: «Mein Mann, dieser Idiot, kann weder trinken noch Karten spielen!» «Ich wünschte», erwiderte der Pastor, «dass alle unsere jungen Ehemänner so wären!» «Sie haben mich nicht richtig verstanden», erklärt die Frau. «Er kann es nicht, tut es aber doch!»

★

In einer Versammlung rief eine militante Frauenrechtlerin Lloyd George zu:

«Wenn sie mein Mann wären, würde ich Ihnen Gift geben!»

Worauf er entgegnete:

«Wenn ich Ihr Mann wäre, würde ich es auch nehmen.»

Als man die Bilder Raffaels auspackte, die dem König von Spanien gehörten, lud man verschiedene Gäste dazu ein, darunter auch den Naturforscher Cuvier. Das erste Bild war «Die Jungfrau mit dem Fisch». Alle waren in heller Begeisterung. «Und Sie?», fragte man Cuvier. «Was sagen Sie dazu?»

«Er gehört zur Familie der Karpfen», erwiderte Cuvier.

★

«Ja, Mrs. Brown, ich kann Ihrem Mann etwas geben, damit er nicht aus dem Schlaf spricht.»

«Geben Sie ihm doch lieber etwas, das bewirkt, dass er deutlicher spricht.»

Zu Ihrem Arbeitsplatz nicht fliegen – aber zügig fahren mit VW von **Hegglin**

Testbericht aus der grössten VW-Zeitschrift:

Beschleunigung (VW 1500 Automatic Hegglin)	0 bis 60 km/h in 6,4 Sekunden 0 bis 80 km/h in 9,7 Sekunden 0 bis 100 km/h in 14,9 Sekunden 0 bis 120 km/h in 22,5 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	159,2 km/h

Dank Rennerfahrung sind wir in der Lage, jeden neuen VW in diversen Sportversionen zu liefern.

Referenzen: Unter anderen die Herren E. und H. Hürzeler

Auto Hegglin

8706 Meilen, Telefon 051 73 09 27

Man sollte...

- glauben, dass es bald 520 Jahre nach der Erfindung der Buchdruckerkunst möglich sein sollte, einen leserlichen Swissair-Crew-timetable zu drucken!
- einmal untersuchen, ob die neue, 24tägige Südatlantik-Rotation für alle Beteiligten wirklich von Vorteil und operationell so zwingend ist; dies vor allem in Zeiten, in denen man hochoffiziell am Déplacement sparen muss. Noch ist es nämlich nicht so weit, dass wir alle dem häuslichen Herd für möglichst lange entfliehen möchten ...
- bei den Weihnachtseinkäufen unsere Inserenten nicht nur berücksichtigen, sondern ihnen auch mitteilen, dass man dank ihrem Aeropers-Inserat zu ihnen kommt.
- zahlreiche gutbesetzte Europakurse nicht unbedingt mit der Minimum-Cabin-Crew operieren, da der sonst unvermeidliche Hot-Meal-Sprint unsern Passagieren auf die Nerven geht. (Diese Massnahme erscheint beim gegenwärtigen Hostessenüberfluss, den uns die Kabinenbesatzungsplanung mit ihrer «one-eighty» beschert hat, ohne weiteres durchführbar.)
- dafür sorgen, dass die sogenannten Jubiläumsflüge zu einem wirklichen Dienstaltersgeschenk werden. (Nicht dass man mit ihnen das Jubiläumsgeschenk aller Freiflugärgernisse hat!)
- den zuständigen Swissair-Stellen eine Uhr schenken, die doppelt so schnell wie die bisherigen Uhren läuft. Damit könnten Entscheide zu Fragen wie z. B. des Crew Transportes auf dem Tarmac in «bloss» 10 Monaten gefällt werden,

Fit in den Winter

Die Olympiade ist zu Ende. Sicher haben Sie die Leistungen der Athleten bestaunt und bewundert. Vielleicht haben Sie dabei auch einmal an sich gedacht. Möchten Sie sich nicht auch hie und da ein wenig körperlich betätigen? Bei abendfüllenden Gesprächen im Crew-Container habe ich festgestellt, dass man eigentlich schon möchte, aber wie, wann, wo, mit unserer Arbeitszeit usw.?

Im ganzen Schweizerländli gibt es unzählige Turnvereine. Diese haben erkannt, dass nicht alle ins Günthard-Kader können, dass auch nicht alle einem Verein angehören wollen und dass der Sport nicht unbedingt mit einer Pflicht zusammenhängen muss. Und man hat eine tolle Lösung gefunden:

Das Turnen für Jedermann

Einmal pro Woche steht die Turnhalle eine Stunde offen. Der Turnverein stellt einen Leiter und meistens noch ein Tonband zur Verfügung. Ohne Anmeldung können Sie einfach hingehen und mitmachen. Es besteht kein Zwang, irgend eine Leistung zu

vollbringen, jedermann ermisst den Teil der vorgemachten Übungen, den er machen will. Für die Abnutzung des Leiters und der Turnhalle muss man in der Regel einen Franken bezahlen. Die Ausrede mit der Ausrüstung gilt nicht! Turnhose und Leibchen, resp. Bluse oder ein Trainingsanzug genügen vollauf.

Ich habe eine Zusammenstellung der Orte für Jedermannsturnen rund um den Flughafen gemacht. Wenn Sie in einer andern Gegend turnen wollen, können Sie mir einen Fresszettel ins Fach legen oder den Turnverein am Ort anfragen, ob ja, wenn ja — wann. Meine Box: H. Saladin 289. Die Turnvereine werden froh sein, wenn möglichst viele Besucher kommen, und Sie werden mit Ihren Angehörigen (Frau, Freundin, Freund usw.) wohl etwas müde, aber auch froh sein, dass Sie mit diesem Training dem ersten Skiunfall — oder Fastunfall — entgangen sind.

Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Training und einen angenehmen Muskelkater.

hesa

Ort	Tag	Beginn	Leiter(in)
Wallisellen	Dienstag	19.00	Hans Wehrli
Opfikon	Mittwoch	18.00	Max Suter
Derlikon Rümlang	Dienstag	19.00	Sepp Schuhmacher
	Mittwoch	19.30	Hansrudolf Baumann
		20.30	Walter Pfister
Oberglatt	Dienstag	20.15	Frau Borowski / H. Saladin
Niederglatt	Donnerstag	19.30	Louis Gianesi
Stadt Zürich:			bitte Inserate und Anschläge beachten

Hinzu kommt, wie Sie unserem Zirkularschreiben vom 15. November entnehmen konnten,

Die wöchentliche Turn- und Trainingsstunde der Aeropers

Tag: jeweils am Mittwoch, von 17.00 — 19.00 Uhr
(Unterbruch über die Feiertage, Wiederbeginn: 8. Januar 1969)

Ort: Oberstufenturnhalle im Spitz, Kloten

Leiter: Herr H.-R. Eppler, dipl. Sport- und Turnlehrer ETH

Kosten: Fr. 1.— pro Abend

Besatzungen von Verkehrsflugzeugen (Schluss)

Anpassung an technische Entwicklungen in einem Industriezweig mit geregelter Wachstum

von Mark L. Kahn, Wayne State University

Die grundlegende Formel für Pilotensaläre
Flugkapitäne werden nach einer monatlich angewandten Formel bezahlt, die sehr stark von Faktoren abhängt, die einen Einfluss auf die Produktivität des Flugzeuges haben. Diese Formel besteht aus vier Elementen:

- (a) **Base Pay** (monatlich) **oder Longevity Pay** (pro angerechnete Flugstunde). Diese Fixa steigen mit dem Dienstalter des Piloten bei der jeweiligen Gesellschaft, bis es acht, neun oder zehn Jahre erreicht. **plus**
- (b) **Hourly Pay**, eine Flugstundenentschädigung, die sich nach der Geschwindigkeit des Flugzeuges richtet und verschiedene Ansätze für Tag und Nacht hat. **plus**
- (c) **Mileage Pay**, berechnet (seit den frühen 50er Jahren) aufgrund einer vereinbarten «pegged speed» für jeden Flugzeugtyp. **plus**
- (d) **Gross Weight Pay**, im allgemeinen 2 Cent pro Stunde für je 1 000 lb (454 kg) maximal zugelassenes Abfluggewicht des Flugzeuges.

Im September 1933 übte das National Labor Board (NLB) das Schiedsrichteramt in einem Salärstreit zwischen der ALPA und den Airlines aus. Die Auseinandersetzung war entstanden, nachdem die Fluggesellschaften eine neue Salärformel angekündigt hatten und die ALPA mit einem Streik aller amerikanischen Piloten drohte. Um einen Streik zu verhindern, erklärten sich die Airlines rückwirkend mit dem Entscheid des NLB einverstanden. Ich finde es interessant, dass die Pilotensaläre 1933 nach der Formel der Fluggesellschaften und derjenigen der ALPA etwa gleich hoch gewesen wären. Beide Parteien waren besorgt um den Einfluss der grösseren und schnelleren Flugzeuge der Zukunft auf Bezahlung und Anstellung. Zusätzlich zu einer «Base-plus-Mileage»-Formel (mit Zuschüssen für Nachtflüge und gefährliche Strecken) wollte die ALPA die Flugleistung eines einzelnen Piloten auf achtzig Stunden oder 10 000 Meilen im Monat begrenzen, wobei der zuerst erreichte Wert ausschlaggebend sein sollte.

Der Entscheid Nr. 83 des NLB vom 10. Mai 1934 vereinigte Teile der Vorschläge jeder Partei: **Base Pay** (zunehmend bis zum achten Dienstjahr); **plus Hourly Pay** mit Nachtzulage (zunehmend mit der Geschwindigkeit des Flugzeuges bis zur Kategorie «200 und mehr Meilen pro Stunde»); **plus Mileage Pay** und das Erfordernis, dass die Zulagen für gefährliche Strecken beibehalten

würden. Das NLB wies die von der ALPA vorgeschlagenen Höchstleistungen zurück, empfahl aber ein Monatsmaximum von 85 Flugstunden pro Pilot.

Der Entscheid 83 sollte nur ein Jahr lang Gültigkeit haben. Die ALPA überredete den Kongress dazu, in den Verbesserungen des Air Mail Act im Jahr 1935 die Vorschrift einzubauen, dass eine Fluggesellschaft, die einen Vertrag zur Beförderung von Luftpost will, sich den Entscheiden des National Labor Board von früher und in Zukunft zu unterziehen hat und zwar ungeachtet allfälliger Gültigkeitsbeschränkungen für bisher gefällte Entscheide. Dies war das erste Bundesgesetz über Mindestlöhne, und es ist immer noch gültig. Der Entscheid 83 bildete die beinahe ausschliessliche Grundlage für die Pilotensaläre von 1934 bis nach dem Zweiten Weltkrieg. Da dies grösstenteils die DC-3-Aera war, lief der Entscheid 83 damals darauf hinaus, dass bis 1947 alle ersten Piloten etwa 700 Dollar im Monat verdienen konnten. Die ALPA wollte den Entscheid 83 für die grösseren und schnelleren viermotorigen Flugzeuge, wie die DC-6, die 1946 und danach in Betrieb gestellt wurden, nicht beibehalten. Die Piloten liessen gleich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges einen kräftigen und entschlossenen Versuch von Stapel, sich besserzustellen und widersetzen sich erfolgreich dem Bestreben der grösseren Fluggesellschaften, gemeinsam mit den Piloten zu verhandeln. 1946 wurde ein Emergency Board einberufen, und bei der TWA kam es zu einem 26-tägigen Streik. Ein Schiedsgerichtsentscheid bei der TWA erhöhte im Januar 1947 das Base Pay um 50 Dollar im Monat, dehnte die stufenweise Erhöhung des Hourly Pay bis auf 300 mph aus und verbesserte das Mileage Pay. Dann, im April 1947, erhielt die ALPA in direkten Verhandlungen mit American und Eastern erstmals ein «Gross Weight Pay Increment». Diese Gewinne wurden zu einem Muster für die ganze In-

dustrie, und die ALPA sicherte sich bald das Gross Weight Pay und die Entsprechung zum TWA-Schiedsgerichtsentscheid vom Januar 1947 von allen anderen Fluggesellschaften.

Dies war in groben Zügen die Entwicklung der ersten Formel für Pilotensaläre. Seither hat die ALPA mässige Erhöhungen der Base Pay- und Mileage-Ansätze erreicht, und in den späten 50er Jahren brachte sie die Airlines dazu, die Stundenentschädigungen den Jetgeschwindigkeiten anzupassen. Die Auswirkungen der Jets auf die Pilotensaläre war folglich beträchtlich. Tabelle A zeigt, wie heute bei United das Salär eines ersten Piloten auf DC-6B bzw. auf DC-8 berechnet wird. Der Unterschied beträgt etwa 8 000 Dollar im Jahr. First Officers und Bordingenieure (oder dritte Piloten) bekommen in der Regel einen bestimmten Prozentsatz des Salärs eines ersten Piloten. Dieser Prozentsatz



Die besten Jahre

mit Granoton verlängern!
Natürliches Wirkstoff-Konzentrat
aus Weizenkeim-Vollextrakt
und Zitrusfrüchten

Granoton

Erhältlich in Reformhäusern,
Drogerien und Apotheken
BIOREX AG EBNAT-KAPPEL

steigt mit dem Dienstalter. Bei American z. B. verdienen Copiloten mit zehn oder mehr Dienstjahren 67 Prozent des First-Pilot-Salärs, und Bordingenieure verdie-

nen 90 Prozent des Copilotensalärs für dasselbe Dienstjahr. Von der Höhe des Salärs abgesehen, sind die Anstellungsbedingungen für alle Piloten gleich. uwe

Calculation of First Pilot Monthly Pay,
United Air Lines, 1965

Assumptions: eight (or more) years of seniority; eighty flight hours, half day, half night.

Type of Pay	DC-6B		DC-8	
	Amount	Per Cent	Amount	Per Cent
Base Pay	Dollar 350.00	18.6	Dollar 350.00	13.7
Hourly Pay				
Day:				
40 x Dollar 8.35 on DC-6B	334.00	40.8	384.00	34.0
40 x Dollar 9.60 on DC-8				
Night:				
40 x Dollar 10.85 on DC-6B	434.00		484.00	
40 x Dollar 12.10 on DC-8				
Mileage Pay				
80 x 300 mph x D. 0.025 on DC-6B	600.00	31.8	890.00	34.9
80 x 445 mph x D. 0.025 on DC-8				
Gross Weight Pay				
80 x 104 (thousand lbs.) x Dollar 0.02 for DC-6B	166.40	8.8	441.60	17.4
80 x 276 (thousand lbs.) x Dollar 0.02 for DC-8				
Total	1,884.40	100.0	2,549.60	100.0

Transsibirisches

Capt. Eric Erb



Unser vielseitiges Mitglied Capt. Eric Erb hat seine zahlreichen fliegerischen und nautischen Abenteuer kürzlich durch ein terrestrisches bereichert, nämlich durch eine Ferienreise mit der transsibirischen Eisenbahn. Es ist erfreulich, dass sich «Richu» Erb die Zeit genommen hat, seine wahrhaft interessanten Reiseindrücke für uns niederzuschreiben. Wir nehmen diese unerwartete, humorvolle Bereicherung unseres «Blättlis» dankbar entgegen und werden sie als Fortsetzungsroman an dieser Stelle erscheinen lassen. Merci villmal, Eric! — und für uns andere zur Nachahmung empfohlen! Die Red.

Aller Anfang . . .

Ferien werden meistens nach einem gewissen Plan und mit gewissen Vorstellungen vorbereitet, wobei Abweichungen aus meteorologischen oder finanziellen Gründen zum vorneherein vorbehalten sind.

Wer aber eine Reise quer durch Russland antritt, muss sich wohl oder übel an sein vorausgeplantes Programm halten. An eine Verkürzung oder sogar totale Abänderung der Reise kann nicht gedacht werden. An eine Verlängerung jedoch nur in speziellen, nicht zu empfehlenden Fällen wie Spitalaufenthalt oder Verhaftung. Vom Moment des Eintrittes in die UdSSR bis zum Wiederaustritt ist man der Intourist restlos ausgeliefert und hat nichts mehr zu sagen (als zu schweigen).

Drei Monate im voraus musste also mit den Vorbereitungen der Reise begonnen werden. Dazu waren wir gezwungen, dem Reisebüro einen genauen Plan anzugeben, welcher dann von der Intourist in Moskau geprüft und ausgearbeitet wurde. Nach fast zwei Monaten, als wir der Sache langsam unsicher wurden, erhielten wir einen Telex aus Moskau, die Schiffsreise nach Tokyo müsse um 4 Tage verschoben werden. Grund unbekannt. Knappe vier Tage

vor Abflug wurden uns Pässe, Visa sowie diverse Gutscheine zugestellt und wir brauchten nur noch den bescheidenen Betrag von Fr. 3 260.— für die Reise Moskau — Baikalsee — Nakhodka — Tokyo zu überweisen. In diesem Preis waren allerdings Hotel, Verpflegung, Exkursionen, Bahn- und Schifffahrt inbegriffen.

Ein ruhiger, wunderschöner Flug führte uns via Warschau nach Moskau, wo wir um Mitternacht landeten. Ein Angestellter der Intourist kam auf meine Frau und mich zu,

fragte nach den Namen, die bereits unter einer betreffenden Nummer auf seiner Liste aufgeführt waren, strich sie ab und bat uns, vor seinem kleinen Büro zu warten, bis der Transport zum Hotel organisiert sei. «Ach ja, hier ist noch ihre Nummer. Vergessen Sie sie nicht, solange sie in Russland sind», bemerkte er lächelnd und lief weg. Es hatte noch andere Passagiere, die ebenfalls mehr oder weniger geduldig warteten. Nach $\frac{3}{4}$ Stunden wurden wir endlich zu dritt in einer 8-plätzigten Limousine

Sein Name: **Fiat 125**

*Er ist der erste Wagen,
der mit den letzten technischen
Neuerungen in Gross-Serie geht:
Die Mechanik. Die Sicherheit. Der totale Komfort.*



Fr. 9950.—



*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)

ins Hotel Metropol gefahren. Die Fahrt kostete nichts und Trinkgeld nahm der Chauffeur keines entgegen. Die andern Passagiere, die zum Teil auch im Metropol Unterkunft fanden, wurden im Laufe der Nacht nach und nach auf ähnliche Weise zu ihren Hotels gefahren. Konkurrenz gibt es hier ja keine und Wirtschaftlichkeit scheint auch Nebensache zu sein. Taxis hat es, verglichen mit anderen Grossstädten, praktisch keine und Privat-Autos sehr wenige, dafür Parkplätze im Überfluss.

Firstclass-Hotel à la Russe

Nachdem wir die Pässe mit den betreffenden Gutscheinen an der Reception abgegeben hatten, wurde uns ein Zimmer im dritten Stock zugewiesen.

«Hör mal zu, sollten wir nicht, laut Gutschein, in einem 1.-Klass-Hotel untergebracht sein?», fragte ich erstaunt meine Frau. «Das sieht ja aus wie ein abbruchreifes 4.-Klass-Hotel.»

«Doch, hier steht's, auf dem Reiseprogramm. Immerhin macht das Zimmer einen sauberen Eindruck», antwortete sie schläfrig und verschwand im Badezimmer. Kurz darauf kroch ich unter einem unübersehbaren Haufen alter Vorhänge hervor, die beim Ziehen nicht mehr standhielten. Ich legte die staubigen, schweren Stoffbahnen samt Vorhangstange auf den alten Tisch und begab mich ebenfalls ins Badezimmer. Ein wüstes Bild bot sich dort vor meinen Augen. Wo ich hinschaute, sah ich Wasserleitungen von jedem Durchmesser, schlimmer hätte es in einem U-Boot nicht aussehen können. Die vielen uralten Farbanstriche fielen wie Blätterteig auf den alten Plättliboden. Nach jedem Spülen war es erforderlich, den Deckel des Wasserbehälters abzumontieren, um den Schwimmer von Hand wieder heraufzuziehen. Die Pakung des Wasserhahns erzeugte dermassen schwere Vibrationen, dass sich selbst der Gips an der Decke löste. Jetzt wurde

mir langsam klar, weshalb auch mehr als die Hälfte der Wand- und Bodenplättli fehlten. Der kleine Knopf, der den Umlenkahn der Douche betätigte, konnte am leichtesten mit einem meiner Schubbündel heraufgebunden werden, um das Ventil in Offenstellung zu halten. Sitzbretter könnten wir natürlich auch aus dünnem Sperrholz laubsägen. Viele würden es bestimmt als zu schmerzhaft empfinden und von einem stundenlangen Zeitungslesen absehen. «Steh doch nicht immer mitten in die Pfütze, du weisst ja nicht, was es für Wasser ist,» wurde ich ungerechterweise getadelt, denn im ganzen Bad hatte es eben nur diese eine. Vielleicht stammte dieses Wasser aber auch nur von der Douche her, da der Vorhang aus unbekanntem Gründen ausserhalb der Badewanne montiert war.

Vom Zimmer aus hatten wir Aussicht auf einen grossen Hof, eine Art Lagerplatz für defekte Autos, alte Kisten, Abfälle aller Art, in dem sich Dutzende von Katzen versammelten, welche die ganze Nacht hindurch ein Zettermordigeschrei anstellten. Ich war so müde, dass ich dieses fürchterliche, unaufhörliche Katzengejammer schliesslich als Musik empfand und einschlieff. Immerhin beruhigend, wenn man bedenkt, dass sie wenigstens einander sagen durften, was sie wollten.

Am andern Morgen begab ich mich zur Intourist, um die beiden Bahnbillette abzuholen. Im Büro befassten sich ca. zehn weibliche Angestellte mit sämtlichen Touristen. Nach langem Hin und Her überreichte man mir zögernd die Mahlzeiten-Coupons fürs Hotel und versicherte mir, die Bahnbillette seien am nächsten Tag bereit. Die Abfertigung war unfreundlich, absolut interesselos und entsetzlich kompliziert. Jeder Tourist wurde unter der betreffenden Nummer, die ihm bei der Ankunft zugeteilt wurde, in ein dickes Buch eingetragen. Auf jedem Pult war ein fürchterliches Durcheinander von Prospekten, Zeitungen, Propaganda-Material und an-

den Papieren. Hie und da verliess ein verärgerter Tourist das Büro, indem er eine abregende Bemerkung vor sich murmelte, wie etwa: never again oder this bloody Intourist usw.

Sightseeing

Am Nachmittag besuchten wir den Roten Platz, die Basilius-Kathedrale, ein Historisches Museum sowie die berühmte U-Bahn. Der Rote Platz mit der langen Kreml-Mauer auf der einen Seite und der Basilius-Kathedrale im Hintergrund ist äusserst



eindrücklich. Tausende spazieren Tag für Tag über diesen breiten Platz oder treffen sich dort und stehen einzeln oder in Gruppen stundenlang umher. Gleichzeitig stehen ebenfalls Tausende in einer kilometerlangen Schlange, die durch das Lenin-Mausoleum führt oder vor die Grabstätten der Kreml-Mauer. Dieser Anblick war einerseits demoralisierend und andererseits charakteristisch für das Russische Volk. Wirklich, dieses stundenlange Schlagen stehen traute ich nicht einmal einem eingefleischten Engländer zu. Aber eben, Lenin ist ihr Gott und sie glauben alle an ihn. Später fragte ich einmal einen russischen Marineoffizier, ob er auch hie und da zur Kirche gehe und ob er überhaupt Christ sei. Lachend und mit der Hand abwehrend erklärte er begeistert, er sei nicht Christ, sondern Kommunist.

Hunderte wohnen ebenfalls den stündlichen Wachtablösungen vor dem Mausoleum bei, wo zwei Soldaten absolut bewegungslos ausharren. Beeindruckt spazierten wir weiter und besichtigten die prunkvolle U-Bahn. Jeder Bahnhof ist mit teuerstem Mosaik und Marmor ausgebaut. Die Züge sehen aus wie neu und überall herrscht eine sagenhafte Sauberkeit. Ja, ich ging sogar soweit, das ich im Hauptbahnhof zwischen den Geleisen nach einem Zigarettenstummel suchte, aber auch mit bestem Willen keinen fand. Es war schwer zu begreifen, wie so etwas überhaupt möglich ist.

In der Stadt hat es zum Teil auffallend breite Strassen. Geschäftsstrassen, wie wir uns dies gewohnt sind, gibt es überhaupt keine. Schaufenster kennen sie praktisch nicht, da sie von Konkurrenz leider noch nie etwas hörten. Ein schönes Schaufenster könnte höchstens dazu führen, dass mehr Leute angezogen würden, mehr verkauft würde und somit auch mehr gearbeitet werden müsste — für den gleichen Lohn — wozu auch? Restaurants sind noch gar nicht erfunden. Mit etwas Glück findet man hie und da eine Art Wartsaal mit abscheulicher Innenarchitektur, wo es theoretisch möglich ist, Café und Patisserie zu konsumieren. Praktisch sieht es jedoch ganz anders aus. Man muss nämlich mit Sicherheit mindestens eine halbe Stunde in einer Schlange stehen, und wenn es dann endlich soweit ist, dann hat es kein freies Tischchen. Ausser im Hotel, kann man wohl behaupten, dass die Verpflegung in Moskau sehr problematisch ist. Kleine Imbisse und sehr schmackhafte Eiscrème werden allerdings in vielen Strassen angeboten. Die Leute schauen im allgemeinen ziemlich finster drein, lachen nur in ganz seltenen Fällen, sind bedenklich schlecht angezogen und tragen die Schuhe so lange aus, bis überhaupt keine Absätze mehr vorhanden sind. Die Frauen haben fast durchs Band weg im wahren Sinn des Wortes haar-

sträubende Frisuren. Wenn ich schon von Frauen spreche, ihr Schlag hätte bei uns wahrscheinlich die grössere Wirkung als die Pille.

Service inbegriffen

Am Abend begaben wir uns im Hotel in den grossen Speisesaal, in dem etwa 30 Tische wunderbar gedeckt waren und nahmen irgendwo Platz. «Hier ist besetzt», sagte eine Serviertochter, ohne uns einen anderen Tisch anzuweisen. Wir nahmen etwas weiter hinten Platz und warteten eine Weile. «Dort ist besetzt», rief uns eine andere von weitem zu und drehte sich um. Jetzt gab es nur noch eine Möglichkeit, ganz hinten in diesem leeren Saal, wo wir warteten und warteten. «Dieser Tisch ist leider besetzt», erklärte uns die dritte.

«Entschuldigen Sie bitte, gibt es hier vielleicht noch einen Tisch, der nicht besetzt ist?»

«Nein, leider sind alle reserviert, aber wohnen Sie zufällig in einem andern Hotel?»

«Gewiss nicht, wir sind hier sogar Hotelgäste mit Vollpension und möchten jetzt gerne essen».

«Ach so, das ist ja wunderbar, dann können Sie gleich in ihrem Zimmer essen».

Höchst empört verliessen wir den Saal und beschlossen, den Versuch in einer halben Stunde nochmals zu unternehmen. Es war dies ja die einzige Möglichkeit, überhaupt essen zu können. In der Zwischenzeit wollten wir in der Bar nebenan ein Bier trinken, aber Bier gab es hier keines und so begnügten wir uns mit einem Fruchtsaft, der gleich viel kostete wie Whisky. Bezahlen konnte man nur in fremder Währung. Wir nahmen jetzt im grossen Speisesaal wieder Platz und mussten eine volle Viertelstunde warten, bis uns endlich eine Menu-

karte aufgelegt wurde. Ich benutzte gleich die Gelegenheit, das lang ersehnte Bier zu bestellen. Schade — als ich die Menukarte öffnete, war sie auf Russisch. Ob schon etwa ein Dutzend Bedienungen überall langweilig herumstanden, dauerte es nochmals 10 Minuten, bis die Karte ausgewechselt wurde. 30 Minuten später konnten wir bereits mit dem Essen beginnen. Es war erstaunlich gut, ich muss es zugeben. Als ich mit meinen Intourist-Coupons bezahlte, stellte sie sogar noch das seit etwa drei Stunden bestellte Bier auf den Tisch und entschuldigte sich, dass es etwas lange dauerte. Das Bier war im Geschmack fast ähnlich wie Bier, sah aber aus wie verdünntes Coca-Cola ohne Schaum. Essen in Moskau wäre für Geschäftsleute nicht unbedingt eine ideale Herzinfarkt-Prophylaxe. Auf der andern Seite jedoch viel gesünder, als wir dies zu tun pflegen. Zwischen jedem Gang ist gründlich für Verdauung gesorgt. Nicht umsonst wurde jener Russe, von dem ich vor einiger Zeit gelesen habe, 147 Jahre alt. Wenn er aber während dieser Zeit 30 Jahre lang auf sein Essen warten musste, bevorzue ich doch unser System, bei dem ich erheblich weniger Jahrringe nachweisen kann. In Moskau ist vielen bekannt, dass das Essen im Metropol relativ gut ist. Deshalb sind Abend für Abend fast sämtliche Tische von auswärtigen Gästen reserviert. Es ist deshalb nicht möglich, selbst um 18.00 Uhr an einem Tisch Platz zu nehmen, der erst ab 21.00 Uhr reserviert ist. Aus begreiflichen Gründen ist ihnen diese Mehrarbeit nicht genehm, da sie ja nur für den Staat arbeiten und keine einzige Kopeke mehr verdienen. Kein Wunder, dass das Volk arm ist und heute noch zum Teil wie Hunde lebt.

(Fortsetzung folgt)

Der erfolgreiche englische Dramatiker Frederic Lonsdale sass mit einem Freund während einer mässigen Uraufführung im Theater. Nach dem ersten Akt, der ihn sehr gelangweilt hatte, schlug er seinem Begleiter vor, fortzugehen.

«Das können wir doch nicht!» wandte der ein. «Wir haben ja Freibillette.» Dem fügte sich Lonsdale.

Als aber der zweite Akt eine Weile gespielt hatte, holte Lonsdale den Hut unter seinem Sitz hervor und stand leise auf.

«Wohin...», fragte der Freund. «Ich will die Plätze bezahlen», flüsterte Lonsdale.

*

In einem Holzfällerlager in Kanada arbeiten hundert Mann, und zwei Frauen sind mit der Küche betraut. Der Besitzer sagt zum Vorarbeiter:

«Halten Sie Ihre Berichte kurz und präzise; nicht viel Worte, lieber Zahlen. Zeit ist Geld. Denken Sie daran.»

Im nächsten Monat meldet der Vorarbeiter:

«Zwei Prozent der Arbeiter haben hundert Prozent der Köchinnen geheiratet.»

Lord Rothschild nahm einen Wagen, und als er ausstieg, gab er dem Kutscher einen halben Schilling Trinkgeld. Da meinte der Kutscher:

«Verzeihung, Mylord, aber ich habe häufig die Ehre, Ihren Herrn Sohn zu fahren, und er gibt mir immer einen Schilling Trinkgeld.»

«Das glaube ich gern», erwiderte Lord Rothschild. «Er hat ja auch einen reichen Vater.»

*

Der grosse Physiker Ampère war sehr zerstreut. Einmal musste er rasch ausgehen. Da schrieb er auf eine Karte:

«Ich bin nicht zu Hause», und heftete sie an die Türe.

Als er wiederkam und die Karte las, drehte er sich um und ging wieder.

*

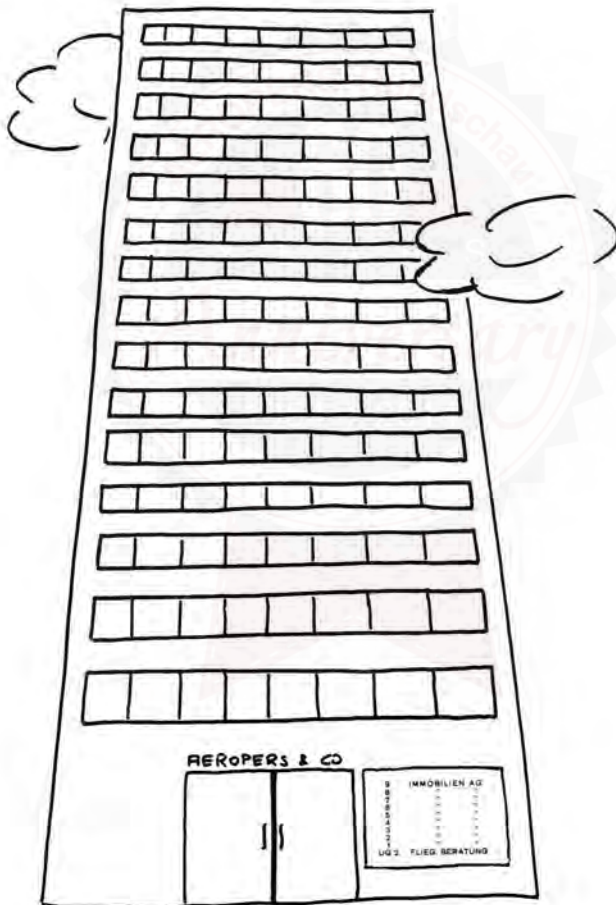
«Sie waren bei dem Streit zwischen den Eheleuten zugegen?»

«Jawohl, Herr Richter.»

«Sie waren auch schon zugegen, als der Streit begann?»

«Gewiss, Herr Richter; ich war ja Trauzeuge.»

Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers:
Da nach Parkinson'schen Lehren
Bürokraten sich vermehren,
produziert man auch in Kloten
immer mehr Büro-Piloten!



Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
1. Vizepräsident: F. Stadelmann
2. Vizepräsident: W. Walser
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: D. Baumeister, P. Frei,
K. Kuratli, W. Meyer, C. Mollet, R. Schilliger,
M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)
FrI. N. Bonhôte (privat 051 / 48 22 35)
Büro-Pavillon, Büro 4 und 5
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

K. Wohlgenuth, K. Linggi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority- und VEF-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

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfsskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

IGAP

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

«Rundschau»-Redaktion

Dr. R. Schmid, H. Hürzeler, L. Idle

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
R. Schilliger, H. Dietschi,
P. Habegger: DC-8 (NA/SA)
W. Meyer: CV-990 (AF/EU)
E. Fischli (FA), R. Jenny (ME)
E. Heusser: SE-210
W. Walser: DC-9/CV-440
C. Mollet: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser	E. Scheller
J. Müggler	A. Strehler

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)	P. Frei, EU
R. Schilliger, NA	Dr. R. Schmid
W. Meyer, AF	E. Fischli, FA
R. Jenny, ME	M. Bayer, SA
K. Kuratli, EU	

Planungskommission Luftfahrt

VHS, Luzern

R. Schilliger

IFALPA-Kommission

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

Flugsicherheits-Kommission

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

Dachverband/AP-Delegation

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

«Romands»

C. Mollet	J.-C. Rotach
G. Mirault	D. Moreillon
J. Fabesch	



