

# rundschau

10. November 1945 – 10. November 1985



JAHRE



Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

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

<b>Inhalt – Contents – Sommaires</b>	<b>Seite/Page</b>
Der Bundesrat gratuliert	3
Grussadresse von Armin Baltensweiler	5
Das aktuelle Interview: Robert Staubli	7
Editorial	15
Liebe Mitglieder	17
Les Romands dans l'Aéropers	21
Vom Bürgersteig zum Trottoir	23
Aeropers-Präsidenten haben das Wort	27
Sie waren im Vorstand	36
Hobbyausstellung im OPS-Center	38
Triathlon – The Iron Men	41
Unser Aeropers-Haus	49
Auch ich juble	52

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 22. November 1985**

**Redaktions-Team:**

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)

Burkhard Klessler (B.K.)

Rolf Lengauer (R.L.)

Henry Lüscher (H.L.)

Jürg Schmid (J.S.)

Dieter Schürer (D.S.)

**Aufgabe: 1550 Expl.**

**Redaktions-Adresse  
und Versand:**

Sekretariat Aeropers

Ewiges Wegli 10

8302 Kloten

Telefon 01/814 15 15

**Druck und  
Inseratannahme:**

Wettlin & Co.

Rosengartenstr. 5

8037 Zürich

Telefon 01/44 47 44



Philippe Cretegy et son équipage souhaitent longue vie et prospérité à cet alerte quadragénaire.

Si le vin ne vole pas, du moins fait-il s'envoler les esprits les plus chagrins vers la joie de vivre et le plaisir de partager entre amis une bonne bouteille.

A tous les membres d'Aeropers que nous invitons cordialement au Château d'Allaman nous disons BRAVO !

*B. Cretegy*  
*M. Zoccol*  
*E. Borgeaud*  
*C. Legot*  
*Philippe*

Bundesrat Leon Schlumpf  
Vorsteher des Verkehrs-  
und Energiewirtschaftsdepartementes



## Der Bundesrat gratuliert

Sehr geehrte Herren,

der 40. Geburtstag der Aeropers ist ein bereits wichtiger Markstein in der Geschichte eines Berufsverbandes, besonders in der noch recht jungen Luftfahrt. Ich weiss den Wert der während dieser Zeit durch Ihre Vereinigung geleisteten Arbeit zu schätzen.

Der Beruf des Linienpiloten ist – jedenfalls in den Augen der Aussenstehenden – wohl einer der schönsten Berufe. Er bringt grosse Befriedigung und Erfolgserlebnisse aber auch schwere Verantwortung und Risiken. Oberste Richtschnur muss ja immer die Flugsicherheit sein. Ich weiss, dass die Piloten der Swissair in entscheidendem Mass an den hohen Stand dieser Sicherheit beitragen und bereit sind, sich hierfür einer konsequenten Disziplin und einem ständigen Training zu unterwerfen. Wohl kein anderer Beruf ist in regelmässigen, recht kurzen Zeitabständen derartigen Prüfungen und damit einer sich ständig wiederholenden psychischen Spannung unterworfen wie jener des Linienpiloten.

Die guten Beziehungen, welche zwischen Bundesstellen und der Aeropers bestehen, können sich nur vorteilhaft auf die Bestrebungen Ihres Verbandes auswirken, die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des schweizerischen Luftverkehrs ständig zu verbessern.

In diesem Sinne übermittle ich Ihnen am 40. Geburtstag Ihres Berufsverbandes meine besten Glückwünsche, insbesondere weiterhin Erfolg bei Ihrer zukünftigen Tätigkeit.

Leon Schlumpf




Für die angenehme Atmosphäre  
am Arbeitsplatz sorgt die  
AEROPERS, für jene bei Ihnen  
zu hause sorgen wir!

Gratulation zum  
40 Jahr Jubiläum

möbel  
**schwarz**

Möbelfabrik E. Schwarz AG  
8004 Zürich, Stauffacherstr. 16  
Telefon 01 · 242 70 50

Montag geschlossen  
Di-Sa über Mittag geöffnet

 im Hof - Eingang Werdstrasse



**Gross-Ausstellung**

Armin Baltensweiler  
Präsident des  
Swissair Verwaltungsrates



## Grussadresse von Armin Baltensweiler

Mit Freude benütze ich die Gelegenheit, der Aeropers zu ihrem 40-jährigen Bestehen meine herzlichen Glückwünsche zu entbieten.

40 Jahre Aeropers – eine imposante Zeitspanne, auf die unsere Cockpitbesetzungen und ihr Verband mit Stolz und Zufriedenheit zurückblicken dürfen; eine Zeitspanne auch, die eine rasante, atemraubende Entwicklung der Nachkriegs-Swissair umfasst und für die gesamte Luftfahrt eine Periode der raschen Entfaltung und des sich pausenlos jagenden Fortschritts bedeutet.

Wohl haben sich in diesen vier Jahrzehnten die Verkehrsflugzeuge, die Unternehmensstruktur, aber ebenso unsere Arbeitswelt entscheidend verändert. Das Strahltriebwerk verdrängte den Kolbenmotor, zur Mechanik kam die Elektronik, und der Computer in seinen mannigfachen Ausführungen prägte in zunehmendem Masse die Betriebsabläufe innerhalb und ausserhalb der Unternehmung. Ungeachtet dieses Wandels waren es aber immer die Mitarbeiter der Swissair und damit vor allem die fliegenden Besetzungen, die massgeblich mithalfen, die Stellung unserer nationalen Fluggesellschaft im internationalen Luftverkehr zu stärken und weiter auszubauen.

Im Juli 1945 hatten sich die Piloten mit den Bordfunkern in der Aeropers als einer politisch neutralen Vereinigung des fliegenden Personals des schweizerischen Luftverkehrs zusammengeschlossen. In der Folge kam der Gesamtarbeitsvertrag zustande, der einerseits dem fliegenden Personal eine gute Existenzgrundlage mit entsprechenden Versicherungsleistungen verschaffte, anderseits der Swissair einen streiklosen

Betrieb ermöglichte. Diese Friedenspflicht sichert der Swissair eine reibungslose Abwicklung der Flugplan-Verpflichtungen und bietet ihr damit gegenüber andern Fluggesellschaften einen grossen Wettbewerbsvorteil.

Zahlreich und vielfältig waren die Aufgaben, welche die Swissair im Zuge ihres Aufstieges zur weltumspannenden Unternehmung zu lösen hatte. Dank einer tatkräftigen enthusiastischen Mitwirkung aller unserer Cockpitbesetzungen ist es uns immer wieder gelungen, Gelegenheiten zu nutzen und zu neuen Horizonten vorzustossen. Ich denke dabei vor allem an den Übergang zum «Jet Age», die Einführung zahlreicher moderner Flugzeugtypen, die Verbesserung der Flugsicherheit, die Einführung der Allwetter-Landungen und die Aufnahme neuer Strecken. Als ehemaligem Militärflieger haben mir die zahlreichen kameradschaftlichen Beziehungen, die ich zu vielen Mitgliedern unseres Pilotenkorps während all diesen Jahren aufrecht erhalten durfte, schon immer viel bedeutet. In besonders lebhafter Erinnerung bleibt mir in diesem Zusammenhang die DC-10-Krise im Sommer 1979; sie hat mir besonders deutlich gezeigt, wie unsere Besetzungen in schwierigen Situationen aus innerster Überzeugung mitarbeiten und dem Unternehmen als ganzem sehr nahe stehen.

#### **Was bringt die Zukunft?**

Schon immer bewegte sich die Luftfahrttechnik im vorderen Frontabschnitt technischer Erkenntnisse. Diese Tatsache wird auch das Berufsbild des Piloten von morgen prägen. Unverändert hoch werden auch in Zukunft die Anforderungen an die Persönlichkeit, an die geistigen und körperlichen Qualitäten unserer Piloten sein. In zunehmendem Masse wird die technische Ausgestaltung des Cockpits auch die Aufgabenstellung und die Arbeitsabläufe der Cockpitbesetzungen beeinflussen. Die Entwicklung vom interpretierenden, steuernden Piloten der Gründerjahre zum programmierenden, überwachenden und verantwortungsbewussten Manager komplexer Flugsysteme wird sich weiter fortsetzen. Gerade auch deswegen wird der Pilotenberuf für viele unserer Jungen von heute nach wie vor ein Traumberuf bleiben.

Die Swissair wird sich auch in Zukunft in einem harten Umfeld durchzusetzen und zu bewähren haben. Oberstes Gebot muss weiterhin die Erhaltung ihrer Eigenständigkeit bleiben. Wenn wir auch in dieser Hinsicht auf die verständnisvolle partnerschaftliche Zusammenarbeit der Aeropers und ihrer Mitglieder bei der Lösung unserer gemeinsamen Aufgaben zählen können, dann dürfen wir uns auch auf die Zukunft freuen.



A. Baltensweiler



Robert Staubli  
Direktionspräsident der Swissair



Das aktuelle Interview  
mit unserem Passivmitglied:

## Direktionspräsident Robert Staubli

*Herr Staubli, Sie sind als junger Pilot Aeropers-Mitglied geworden. Was hatte die Aeropers damals für eine Bedeutung für Sie?*

Es ist für mich schwer, das zu rekonstruieren. In unserer Pilotenklasse, wir waren zirka 16, die zusammen eingetreten sind, war es einfach selbstverständlich, dass wir nach der Anstellung auch der Aeropers beigetreten sind.

*Auf welchem Flugzeugtyp haben Sie bei der Swissair angetanzen? Waren Sie auch Copilot, oder gab es das damals noch nicht?*

Ich machte meine Basisausbildung auf DC-2 und DC-3. Die Besatzung bestand schon damals aus Kommandant und Copilot. Zum Crew Complement gehörte allerdings auch der Bordfunker, weil mit Ausnahme der Flugplatznahzone (TWR and approach) der Funkverkehr in Telegraphie abgewickelt wurde. Auf der DC-2 und DC-3 – als Ausnahme – setzte sich die Besatzung aus Pilot und Bordfunker zusammen. Der Bordfunker übernahm dabei auch die Funktion des «assisting pilot», hatte aber keine fliegerische Ausbildung. Die Zeiten lassen sich mit heute nicht vergleichen. Ich begann nach der Ausbildung als DC-4 Copi, war nach 2½ Jahren Kommandant auf DC-3. Ich flog in meiner Pilotenlaufbahn in der Folge als Kommandant auf DC-4, DC-6, DC-7, DC-8, CV-880, CV-990, DC-9, B-747 und DC-10. Es war eine enorme techni-



sche Entwicklung, die ich mitmachen konnte. Jene die dabei waren, die haben es gut getroffen, das muss man ehrlicherweise zugeben. Ich habe mich von frühester Kindheit an für den Pilotenberuf interessiert und war vom ersten bis zum letzten Tag vollbegeisterter Pilot. Das heisst aber nicht, dass ich heute dieser Zeit – so schön sie auch war – nachtraure. Jede Phase kommt irgendwann zu einem Abschluss, das gilt ja auch für Sie.

*Sie sind einerseits unser prominentestes Passivmitglied, und andererseits Direktionspräsident. Sie sind der Arbeitgeber, wir sind der Arbeitnehmerverband. Gibt das für Sie manchmal Konflikte oder Schwierigkeiten?*

Als erstes muss ich dazu sagen, dass mir die Begriffe Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht passen. Mich erinnert das allzusehr an die Zeiten, da Unternehmensleitung und Besitz identisch waren. Ich fühle mich im Prinzip auch als Arbeitnehmer, auf einer andern Stufe, mit einer andern Aufgabe. Der Kommandant, der jüngste Copilot oder eine Hostess haben ihre Aufgabe und ihre Verantwortung, und hoffentlich auch eine entsprechende Motivation und ein Gefühl der Zugehörigkeit zur Firma. Zur Frage direkt: Ich müsste mit ja und mit nein antworten. Ein Verband – und ich bin überzeugt, dass dies für die Aeropers zutrifft – hat seinen Teil zur Sicherung des Unternehmens beizutragen. Nur so kann er sich für seine Mitglieder echt einsetzen. Ist dies der Fall, kann ich gar keinen Widerspruch sehen, höchstens bei einzelnen Fragen; aber keinen grundsätzlichen. Wenn aber ein Verband ganz andere Zielsetzungen hat, z. B. politischer oder gewerkschaftlicher Art – dafür gibt's ja im Ausland Beispiele genug – Zielsetzungen, die nicht auf eine langfristige Unternehmenssicherung ausgerichtet sind, dann können schon ernstzunehmende Widersprüche entstehen. Persönlich, und ich bin ja schon lange Passivmitglied, habe ich bis jetzt eigentlich kaum substantielle Widersprüche im Sinne Ihrer Frage gespürt.

*Gibt es allenfalls im Direktorenkollegium Fragen zu diesem Thema, weil die andern Direktoren nicht Piloten gewesen sind?*

Nein. Jeder von uns hat seinen individuellen beruflichen Background, seine persönliche Laufbahn und das – so finde ich – ist gut so. Das schliesst allerdings nicht aus, dass ich mich z. B. in Fragen operationeller Natur auch aus der Sicht meiner früheren Tätigkeit als Pilot äussere. Es waren immerhin 30 Jahre und die Problemstellung des Pilotenberufes ist mir bestens vertraut. Ich kenne seine Schattenseiten, ich kann sogar mit meiner Erfahrung da und dort ein Gegengewicht bilden. Aller-

dings – und das muss auch gesagt werden – ich kenne auch seine schönen Seiten!

*Also doch hie und da ein Thema im Direktorium?*

Wiederum nein. In der Geschäftsleitung setzen wir uns mit unternehmerischen Fragen auseinander. Wir befassen uns intensiv mit Personalpolitik, mit Führungsfragen, auch mit Einzelthemen, wie z. B. mit unserem Erscheinungsbild und mit Verkehrsrechtsproblemen. Ist dieser Rahmen einmal festgelegt, dann arbeiten die Departemente weitgehend selbständig. Wir wollen uns bewusst nicht mit Details befassen, aber gelegentlich bleibt's allerdings beim Wunsch. Das schliesst aber nicht aus, dass mich Details persönlich interessieren, aber aus einem anderen Grund. So habe ich bis heute meine DC-10-Manuals und das PIH nachgeführt. Ich kann auf diese Weise miterleben, was im Flugbetrieb passiert; für mich ist das ein Bezug zur Tätigkeit der Besatzungen, insbesondere zur technologischen Entwicklung im Cockpit.

*Was hat die Aeropers im speziellen für Sie für eine Bedeutung?*

Ich habe in meiner Karriere sehr viel mit der Aeropers zu tun gehabt. Ich war ja Flottenchefpilot gewesen, dann, wie es heute heisst, OC, OF und O. Da war ich immer in echtem Kontakt, war oft direkter Gesprächspartner.

Die Aeropers ist für mich ein Berufsverband, der sinnvoll ist; ich gehe dabei von der bereits geäusserten Überzeugung aus, dass auch die Aeropers echt an der Unternehmenssicherung interessiert ist. Ich habe sogar immer dafür plädiert, dass wir eine starke Aeropers brauchen, aus der Überzeugung heraus, dass ein Berufsverband durchaus in der Lage ist, ein vernünftiges Gegengewicht zu schaffen. Wer weiss, ob wir ohne Berufsverband im Übereifer die Referenzlinie nicht gelegentlich etwas aus der Mitte hinausverschieben würden. Natürlich würde sich die Sache schon wieder einpendeln, ein gewisser Gegendruck käme sicher auch vom Personal; womit zugegeben wird, dass unser Standpunkt nicht immer der einzig richtige ist.

*Ich möchte etwas aktuelles fragen: In der letzten Rundschau ist von einem Leser ein Brief geschrieben worden, der ein wenig angrifflig formuliert war. Was hat die Aeropers-rundschau für Sie für eine Bedeutung oder für eine Berechtigung?*

Meiner Ansicht nach ist die Aeropers durchaus berechtigt, eine Hauszeitung, eben die **Aeropers-rundschau**, herauszugeben. Sie soll ihre Mitglieder informieren und dafür ihren eigenen Stil wählen und muss

auch Gelegenheit bieten, den «Kropf» zu leeren. Trotzdem bin ich mit der Haltung des Vorstandes, der sich mit dem Inhalt der **rundschau**

Siehe **rundschau** Seite 1 oben

nicht identifiziert, nicht ganz einverstanden, u. a. weil die **rundschau** auch an Stellen ausserhalb der Swissair verteilt wird, und gerade aus dem Aspekt des Leserkreises heraus, finde ich, dass einzelne Artikel manchmal die Toleranzgrenze – wenn Sie dieses Wort gestatten – überschreiten. Ich würde es begrüessen, wenn in diesen Grenzfällen etwas ausgewogener informiert werden könnte, wenn man einen vernünftigeren Mittelweg fände. Verstehen Sie mich recht, das richtet sich nicht gegen Kropf leeren, nicht gegen berechnete Kritik. Die Aeropers – so meine ich – muss sich unter anderem mit ihrer **rundschau** profilieren und daran denken, dass auch sie – wie jeder Verband – eine schweigende Mehrheit hat.

*Der Verband wird 40, was wünschen Sie der Aeropers?*

Sicher möchte ich als erstes der Aeropers zum vierzigsten Jubiläum gratulieren.

Ich habe ausserdem einen ganz besonderen Anlass, weil ich von 1955 bis 1980 – also gute 25 Jahre – mit vielen Präsidenten direkt zusammengearbeitet und gelegentlich auch die Klingen gekreuzt habe. Ich denke an R. Hofer, A. Sooder, H. R. Christen und H. Hürzeler. Als Direktionspräsident habe ich natürlich weniger direkten Kontakt. Eigentlich müsste ich der Aeropers das gleiche wünschen wie uns, nämlich eine prosperierende Swissair. Wir haben das ja eh und je gesagt: Es kann uns allen nur gut gehen, wenn es der Swissair gut geht.

Ich wünsche, dass die Aeropers den Weitblick zeigt, den ein Berufsverband heute braucht, um die grösseren Zusammenhänge zu erfassen und Probleme, die auf uns zukommen, frühzeitig zu erkennen.

*Was für Probleme kommen auf uns zu?*

Ich will in dieser Frage ganz offen sein: Die Aeropers muss sich langfristig zu einer Leistungsbereitschaft bekennen, die uns gestattet, unsere Sozial- und Salärstrukturen zu erhalten.

*Grössere Zusammenhänge erfassen: Meinen Sie damit grösser als heute, oder haben Sie generell gemeint in einem grossen Rahmen?*

Ich meine ganz generell in einem grossen Rahmen. Dass die Swissair über Jahre hinweg gute Resultate ausweisen konnte, verdankt sie weit-



gehend dem Können, dem Einsatz und der Leistungsbereitschaft ihrer Mitarbeiter – in allen Bereichen und auf allen Stufen. Doch hilft es uns wenig, uns auf vergangenen Lorbeeren auszuruhen. Der Konkurrenzkampf wird immer härter und dies bei einer sehr bescheidenen Gewinnmarge.

Gewisse Methoden, die in Amerika praktiziert werden, um die Kosten unter Kontrolle zu halten, sind ja wohl auch der Aeropers bekannt. Ich finde einzelne dieser Methoden, zum Beispiel das Two-tier Salärsystem oder Bankrotterklärung, um Verträge kündigen zu können mehr als fragwürdig. Ich hätte Mühe mich damit anzufreunden. Wie dem auch sei, diese Massnahmen zur Kostenreduktion werden auf die Preisgestaltung durchschlagen und wir werden uns damit auseinandersetzen müssen. Dabei kommen wir um die Feststellung nicht herum, dass wir unsern Lebensstandard eben laufend verdienen müssen, und dazu sind wir durchaus in der Lage, mit einer bescheidenen Mehrleistung, ohne spürbare Einbusse an Lebensqualität. Ich glaube, da liegt doch einiges drin; vielleicht sogar eine grössere berufliche Befriedigung.

*Im Flight Recorder hat Herr Suter geschrieben, an einem Kaderkurs seien die Piloten als arrogant angesehen worden. Diese Bemerkung stand allein im Raum und hat unter Piloten zu Diskussionen geführt. Was sagen Sie dazu?*

Ich möchte das etwas anders formulieren: Die Aeropers hat sich über die Jahre hinweg etwas in eine Isolation hineinmanövriert. Der Ausdruck «Arroganz» – wenn er in dieser Form überhaupt berechtigt ist – rührt wohl daher. Die Gefahr einer gewissen Isolation besteht bei jeder Spezialistengruppe, und Piloten sind nun einmal hochqualifizierte Spezialisten. Die Aeropers sollte versuchen, aus dieser Isolation auszubrechen. In diesem Zusammenhang wird auch gelegentlich vom Graben zwischen Cockpit und Bodenpersonal geredet, was mich zutiefst beunruhigt und enorm stört. Isolation oder Graben: Es sind verschiedene Begriffe für dieselbe Erscheinung, aber von so grosser Bedeutung für den Inneren Zusammenhalt der Firma, dass die Aeropers – und nicht nur sie allein – sich da voll engagieren sollte.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang auf ein anderes Thema hinweisen, das ebenfalls die Beachtung des Berufsverbandes verdient: Unter Piloten ist oft von der Erosion des Piloten-Berufsbildes die Rede. Bei mir nie! Sicher, der Pilot ist nicht mehr was er war. Der Pfarrer, der General, der Gemeindepräsident, der Direktionspräsident, sie alle sind vom Sockel runter gekommen. Das finde ich positiv und demokratisch. Es gibt keine Autorität mehr, die man von Amtes wegen hat. Das ist auch richtig. Selbst wenn Sie Kommandant sind, müssen Sie sich Ihre Autorität durch Ihre Person schaffen, sie wird Ihnen nicht geschenkt



weil sie jetzt links sitzen, und wenn heute ein Kommandant nicht mehr über alles entscheidet, weil er den Überblick nicht mehr über alles haben kann, so hat er immer noch eine ausserordentlich entscheidende Stellung. Das sollte eigentlich Anlass bieten, stolz zu sein, es verpflichtet aber auch.

*Sie sind im SBB-Verwaltungsrat. Bringt Sie in dieser Situation der TGV in Schwierigkeiten?*

Nein, ich habe dieses Thema nicht im SBB-Verwaltungsrat aufgenommen, sondern im Rahmen eines Besuches unserem Departements-Chef, Herrn Bundesrat Schlumpf vorgelegt. Wenn wir schon von der Swissair mühsam um Luftverkehrsanteile im Verkehr mit Frankreich kämpfen, sollte die Frage des TGV nicht einseitig und losgelöst behandelt werden. Damit will ich nicht den Eindruck erwecken, man sollte den TGV bekämpfen; wir möchten bloss, dass er mit in den Rahmen allgemeiner verkehrspolitischer Diskussionen gestellt wird. Der TGV hat sich dank moderner Technologie und unternehmerischem Weitblick einen Platz im Markt geschaffen. Von einer vernünftigen Zusammenarbeit, zum Beispiel mit einem Flug-Rail Ticket, könnten alle Beteiligten profitieren.

*Sie sagten einmal, sie fänden es schade, dass sie nicht mehr Concorde fliegen konnten. Die heutigen Verkehrsflugzeuge werden aber eher wieder langsamer. Wie sehen Sie diese Entwicklung heute?*

Die Blockzeit für einen Flug nach Genf beträgt 45 Minuten, beim DC-3 waren es 55. Beim Vergleich zwischen Airbus und Coronado beispielsweise kommen Wirtschaftlichkeit und auch Umweltfreundlichkeit zum tragen, welche den Vorteil einer grösseren Geschwindigkeit vollständig kompensieren. Ich finde es immer noch schade, dass ich kein Überschallflugzeug im Linienverkehr fliegen konnte. Ich glaube aber, dass es wieder auftaucht, vielleicht irgendwann im nächsten Jahrhundert. Ich bin überzeugt, dass mit dem Fortschritt der Technik die Probleme der Wirtschaftlichkeit, des Brennstoffverbrauchs, zum Teil auch der Lärm-entwicklung gelöst werden können, und dass damit dem Bau eines Überschallflugzeuges nichts mehr im Wege stehen sollte. Unsere jüngeren Piloten werden vielleicht mal die Chance haben.

*Wird die Swissair zum Launch-Customer der MD-11?*

Diese Frage kann ich heute nicht beantworten. Sicher ist, dass sich anfangs der 90er Jahre die Frage der Erneuerung der DC-10-Flotte stellen wird. Dabei stehen wir allerdings nicht unter Zeitdruck, sind doch

unsere DC-10 technisch in einem sehr guten Zustand. Wir interessieren uns aber heute schon für Nachfolgemuster, beispielsweise für den MD-11. Es interessiert uns aber auch, was andere Hersteller anbieten, etwa Airbus mit ihrem TA-11, weil wir von einer gewissen Konkurrenzsituation profitieren möchten. Ob wir für eines dieser Projekte Erstbesteller werden, ist vorderhand vollständig offen. Noch ist der TA-11 nicht endgültig definiert und der MD-11 – so wie er sich heute präsentiert – erfüllt unsere wirtschaftlichen Zielsetzungen nicht.

*Herr Staubli, wir danken Ihnen für das Jubiläumsgespräch!*

Interview: Felix Rasumowsky, Henry Lüscher.



## Eine klare Sache

PERMA-PLUS-Wasserbehandlung mit Permanent-Magnetringen.

### **PERMA-PLUS garantiert:**

- Abbau bestehender Ablagerungen
- Umweltfreundlich (keine Chemikalien)
- Verhinderung von Kalkstein und Korrosion
- Keine Energiezufuhr
- Einfache Montage
- Kostensparend



Fordern Sie noch heute detailliertes Informationsmaterial gegen Einsendung dieser Anzeige bei Fa. Novimport AG, Steinackerstrasse 23, 8302 Kloten Tel. 01/8142255

## Wir gratulieren

*der Aeropers  
zu Ihrem*

*40. Geburtstag*

*und wünschen  
weiterhin viel Erfolg*

Novimport AG

**HEIMGARTNER  
FEUERWERK  
ZÜRICH**  
Widmerstr. 75, 8038 Zürich

Wir  
gratulieren  
zum  
40-jährigen  
Jubiläum



– 9. November 1985  
10. November 1945



Die vorliegende Ausgabe der **Aeropersrundschau** sprengt den üblichen Rahmen, ist sie doch die Festnummer zum vierzigjährigen Bestehen des Verbandes. Am 10. November 1945 führte die Aeropers ihre Gründungsversammlung durch. Und jetzt, am 9. November 1985 geht der Aeropersball zum Jubiläum über die Bühne. Die dazugehörige Ausgabe der **rundschau**, die Sie, liebe Leser, vor sich haben, soll in Aufmachung und Inhalt den Anlass würdigen. Die laufenden Geschäfte sind für einmal nicht erwähnt; Freude, Genugtuung und Distanz zum Alltag beherrschen das Bild.

Hat also die Aeropers ein neues Selbstverständnis gefunden? Vor 10 Jahren wurde in einer Abstimmung unter den Mitgliedern die Durchführung einer Festlichkeit zum Dreissigsten abgelehnt, und Peter Clausen, der damalige Redaktor der **rundschau** musste im Leitartikel der Ausgabe Nummer 3/1975 schreiben:

*In dieser Beziehung haben wir mit der Ablehnung des 30-jährigen Aeropers-Jubiläums eine wichtige Chance verpasst. Wie günstig wäre doch die Gelegenheit gewesen, endlich wieder einmal an die Öffentlichkeit zu treten, unsere heutige Tätigkeit, unsere Probleme, Interessen und Anliegen sowohl unseren Swissair-Mitarbeitern wie auch dem interessierten Reisepublikum bekannt zu machen. Ein Berufsverband ist nicht nur sozialer Verhandlungspartner, er sollte auch versuchen, den jeweiligen Berufsstand in der Öffentlichkeit zu repräsentieren. (. . .) Für uns wäre schon viel erreicht, wenn es gelänge, unserem Arbeitsplatz einen aktuellen Stellenwert innerhalb der vielseitigen Schweizerischen Berufe-Struktur zu geben. Wir dürfen nicht verwundert sein, wenn das Berufsbild des Linienpiloten bei einer kaum informierten Öffentlichkeit arg in Mitleidenschaft geraten ist. (. . .) Die Tatsache, dass unsere Berufsgruppe von aussen wie von innen immer häufigerer Kritik ausgesetzt ist, darf uns nicht länger im Zustand der Passivität verweilen lassen. Dies deutete auf eine Erosion in uns selbst, was unter allen Umständen verhindert werden muss. Zunehmende Interessenlosigkeit, seltene Mitglieder-Initiativen, schlechte Stimm- und Wahlbeteiligungen sind klare Warnungen, die uns veranlassen sollten, den längst notwendigen Durchstart einzuleiten. Nicht nur im Zeichen bevorstehender wirtschaftlicher Schwierigkeiten wäre es endlich an der Zeit, etwas vermehrt aus unseren Reserven herauszutreten!*



*Ein modernes Verkehrsflugzeug zu pilotieren ist trotz Autopilot und Area-Navigation nicht einfacher geworden. Im Gegenteil: Der Trend zur Automatisierung kann nur den Laien blenden, der Fachmann weiss sehr wohl, dass gerade automatisch fliegen Probleme stellt, die in ihrer Komplexität der menschlichen Leistungsgrenze sehr nahe kommen. Der Beruf des Linienpiloten ist in seinen Leistungsanforderungen absolut und kompromisslos. Selten kann die Arbeit eines Menschen so klar und eindeutig beurteilt (oder verurteilt) werden, wie die im Flugzeug-Cockpit. Fehlplanungen, falsche oder zu lang hinausgeschobene Entschlüsse dürften bei uns nicht vorkommen – sie führten unweigerlich zur Katastrophe. Das weltweite Vertrauen, das der Swissair Sicherheits-Standard bei vielen Flugpassagieren genießt, kommt nicht von ungefähr. Es ist nicht zuletzt das Verdienst einer Berufsgruppe, der man auch in wirtschaftlich angespannten Zeiten nicht zuerst die Halbheiten abgewöhnen muss. (Auszüge)*

Man war aber nicht immer derart skeptisch. Am 27. Februar 1965 stieg im Kasino Zürichhorn ein Jubiläumsball zum 20-jährigen Bestehen der Aeropers. Wie es damals hiess, wollte man die 20-jährig gewordene Aeropers in die Mündigkeit entlassen und es stieg ein grosses Fest. Darf man diesen Faden weiter spinnen und sagen, mit dem 40-jährigen Bestehen trete nun die Aeropers ins sogenannte beste Mannesalter? Es wäre zu hoffen und gleich anzufügen, dass damit die Analogie mit den Menschen vorbei sein sollte, denn noch kann sich die Aeropers den Rückzug in die Pension nicht erlauben. Ich bin zuversichtlich: Die Strukturen des Verbandes sind modern, das Engagement der Mitarbeiter gross, und trotz zeitweiligem Stirnrunzeln unseres Arbeitgebers ist unsere Arbeit bei der Swissair anerkannt.

Der Verband wagt es nun auch, mit kleinen Schritten vorsichtig an die Öffentlichkeit zu treten. Damit stärkt er auch das Bewusstsein seiner Mitglieder. In diesem Umfeld ist es, also anders als noch vor 10 Jahren, nicht einfach nur möglich geworden, Festlichkeiten zu veranstalten: Die bereits durchgeführten Anlässe, wie Sporttag und Hobbyausstellung, sowie die spontane Bereitschaft hochgestellter Persönlichkeiten, unserem Verband zum Geburtstag zu gratulieren, zeigen, dass unser Verband trotz himmelwärtsstrebender Arbeit seiner Mitglieder fest verankert auf solidem Boden steht.

Ich hoffe, dass Sie, liebe Leser, sich durch die vorliegende Spezialausgabe der Aeropers-**rundschau** angesprochen fühlen und sich erst recht auf den Anlass vom 9. November freuen können.

Mit festlichen Grüssen

Felix Rasumowsky



## Liebe Mitglieder

Was mag wohl näher liegen, als zum 40-jährigen Bestehen unseres Verbandes in Jubel auszubrechen. Es gäbe da historisch Gewachsenes zu erzählen, man könnte stolz auf Erreichtes zurückblicken, Errungenschaften auflisten und mit der rauhen Stimme des Hauddegens auf geschlagene Schlachten hinweisen. Es wäre auch möglich, das partnerschaftliche Bild von Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufleben zu lassen, welche sich, beidseitig stolz, über dem gut geschnürten Sozialpaket die Hand reichen und sich mit der anderen gegenseitig auf die Schulter klopfen.

Die Versuchung ist gross, als Präsident zuerst für die Solidarität der Mitglieder dem Vorstand gegenüber zu danken, um dann aber gleich mit dem erhobenen Warnfinger, auf deren absolute Notwendigkeit hinzuweisen. Der Jubiläumsartikel wäre damit erledigt – traditionell.

Was mich aber effektiv in der heutigen Zeit beschäftigt, ist die Stellung und das Ansehen der Piloten als Berufsgruppe, wie die des einzelnen Exponenten innerhalb der Unternehmung Swissair und innerhalb der Gesellschaft im allgemeinen.

Der Beruf des Linienpiloten, vor allem verbunden mit dem Markenzeichen Swissair, besitzt mindestens in der Schweiz einen besonderen Stellenwert, den ich hier gar nicht näher quantifizieren oder qualifizieren möchte. So offenbar wir als Uniformträger auf dem Flugplatz als Piloten erkannt werden, so wenig ist die Arbeit für einen Nichtfachmann

einsehbar und vor allem auch nicht beurteilbar. Wie ein Buchumschlag keinesfalls den Inhalt eines literarischen Werkes wiedergeben kann, so wenig kann eine automatische Landung die Arbeit des Piloten widerspiegeln. Der Beruf, beziehungsweise jeder Repräsentant desselben, eignet sich daher vortrefflich ein, je nach Interessenlage, Freund- oder eben auch Feindbild aufnehmen zu können oder unfreiwillig aufnehmen zu müssen. Piloten sind bestgeeignete Projektionsträger. Auf sie können leicht eigene, geheime oder unbewusste abenteuerliche Wunschvorstellungen verschoben werden, sie werden leicht zum Aufhänger für das Image eines Helden der Lüfte, oder für den Glauben, ihnen sei es vergönnt, eine phantastische «Peter-Stuyvesandt-Welt» ausleben zu dürfen. Andererseits können ihnen aber auch unbewusste und verdrängte Minderwertigkeiten angelastet werden, was sie dann in eine Sündenbockrolle fallen lässt. Wir könnten gar von einer Verdichtung dieser Fremdbilder zu verschiedenen Legenden sprechen, die sich um das «Wesen und Berufes des Piloten» ranken.

Wo jedoch «positive Mythen» entstehen, sind heute auch die Mythenzerstörer nicht fern. Hingerissen von ihrer «wichtigen» Aufgabe, muss dann oft alles und jedes entwertet, als «Zauber» hingestellt werden. Die Gefahr, dass dadurch aber nur ein neuer und nicht minder einseitiger, jedoch nun negativ besetzter Mythos entsteht, ist gross.

Für uns Piloten stellt sich daher die zentrale Frage, wie wir uns mit den auf uns projizierten «Sagas» auseinandersetzen. Als Berufsverband kann es uns nicht kalt lassen, ob wir uns in der Öffentlichkeit beziehungsweise innerhalb der Führungsgremien mit einem uns aufoktruierten negativen Fremdbild konfrontiert finden, oder was anzustreben sein wird, mit einem differenzierten und an realen Leistungen gemessenen, korrigierten Berufsbild. Dass sich das reale Berufsbild in den letzten Jahren effektiv und wohl unwiderruflich gewandelt hat, ist nicht von der Hand zu weisen. Zur Gründungszeit der Aeropers waren die Piloten wirklich noch nahe der jugendstilhaften Lederhaubenromantik und ein unverkennbarer Öl-Benzingeruch war damals von ihnen kaum wegzudenken. Dieses an die fliegerische Pionierzeit angelehnte Bild ist jedoch heute, nach 40 Jahren Aeropers in der modernen Verkehrsfliergerei definitiv überholt.

Piloten sind heute Manager, welche einerseits als technische Spezialisten das ihnen auf Zeit anvertraute 100-Mio-Franken-Unternehmen sicher führen, es als Ökonomen optimal in den ihnen zur Verfügung stehenden Limiten einsetzen und nicht zuletzt als Vorgesetzte die ihnen unterstellten Besatzungen leiten. Ihre Selektion muss Gewähr bieten, dass sie einerseits den mit jedem neuen Flugzeugtyp steigenden intellektuellen Anforderungen gewachsen sind, und dass sie andererseits die



Flexibilität besitzen, sich der andauernd im Umbruch befindlichen Berufswelt und Geschäftspolitik anpassen können.

Bleibt diese Flexibilität auch innerhalb der Aeropers erhalten, und wird sie nicht durch kurzfristige Überlegungen und einseitige Interessenlagen eingeengt, so zweifle ich nicht daran, dass ein zwangsläufig damit verbundener Überblick der Aeropers genügend Stärke verleiht, um den nächsten 40 Jahren zuversichtlich entgegenzusehen.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr Jürg Schmid

Wir gratulieren für 40 Jahre  
im Dienst der Mitglieder und wünschen  
weiterhin eine erfolgreiche Zukunft

**TERMOPLAN**

Ihr Partner für



**SHELL-HEIZÖL**

**Telefon 01-461 52 62**



Die AEROPERS hat mit unseren Heizautomaten eines gemeinsam: Sie sorgt im langjährigen Einsatz für gute «Temperaturen».

Wir gratulieren der AEROPERS  
für die erfolgreichen 40 Jahre

## Ygnette E-T, Heizautomat «Der SIEGER!» im Geldsparen bis 35 %



**Abgastemperaturen von 25 °C–40 °C**

Ygnette E-T, der Heizautomat, der Ihnen wirklich Geld spart, denn er nutzt Ihr Heizöl hundertprozentig:

- unerreicht sparsam durch Rauchgaskondensation
- beispiellos leise
- im kleinen Leistungsbereich, 12–24 kW
- nur wenn Wärme benötigt wird
- am fortschrittlichsten, dank modernster Heizkessel-Technik.

# Ygnis

Ygnis Kessel AG, Postfach 377, 6000 Luzern 6, Tel. 041 51 16 16

## Les Romands dans l'Aéropers – Die Welschen in der Aeropers

Romands, Etrangers, Suisse-Allemands, telle est la constellation des équipages cockpit que l'on trouve dans notre Compagnie. Si chaque groupe formait une entité séparée, il serait très difficile de travailler ensemble dans de bonnes conditions et d'atteindre un degré maximum de sécurité. C'est donc bien aussi **la mission du comité de l'Aéropers de favoriser l'intégration de chacun d'entre nous dans un seul corps de pilotes**. Nous devrions tous nous sentir «à la maison».

La tentation de la majorité pourrait être d'appliquer le principe du plus fort: «vous devez vous adapter – sie müssen sich anpassen». Le danger serait alors grand d'obtenir par ce moyen autoritaire et simpliste un semblant d'intégration. Les plus malins joueraient le jeu et feraient semblant, tout en réagissant par derrière, d'autres seraient acculés soit à renoncer à leur passion, soit à accepter une frustration qui conduirait au repli sur soi-même ou à la révolte. Mes souvenirs personnels des écoles de pilote militaire sont encore suffisamment clairs. A cet âge, en entendant très souvent la doctrine du «sie müssen sich anpassen», je reconnais avoir essayé de bonne foi avant de réaliser que cela était une absurdité et que **la solution devait être cherchée dans le respect de chaque groupe culturel**. Seulement ainsi les êtres peuvent s'épanouir, collaborer et donner le meilleur d'eux-mêmes.

A la veille du quarantième anniversaire de notre association, nous évoquions récemment ces questions dans le cadre d'une réunion de comité consacrée aux buts généraux et à l'avenir de l'Aéropers. J'ai eu alors la grande satisfaction de constater qu'au sein de notre comité, **le statut des Romands était reconnu et n'était pas à remettre en question**. Mes collègues se réjouissaient également d'observer que le fait qu'un Romand participe au comité avait incontestablement soudé les Welsch au corps bien plus qu'auparavant. Le «link» étant ainsi assuré, j'ai la possibilité, grâce à ma fonction, d'une part de représenter les intérêts des Suisse-Romands directement, d'autre part, d'informer mes collègues habitant la Romandie des problèmes qui se posent au niveau de l'ensemble des membres. La compréhension pour telle ou telle décision est alors bien meilleure.

Qu'en est-il des rapports entre Romands et Swissair? Je ne veux pas ici faire l'historique de notre groupe, depuis l'époque où notre Compagnie a demandé à certains pilotes d'habiter la Suisse-Romande (avant la réalisation de Kloten), puis a rappelé tout le monde à Zurich. Finalement la raison a pris le dessus et notre Compagnie Nationale a reconnu le bien fondé de nos revendications en ce qui concerne le

lieu d'habitation. Il faut bien reconnaître que l'existence de Cointrin rend la chose tout à fait possible. Alors peut-on dire que le statut des Romands est reconnu par Swissair? Mon impression est que pour certaines instances la réponse est oui, pour d'autres, la situation des Romands est seulement tolérée (à bien plaisir). Ainsi, mon souhait le plus grand, alors que nous allons entrer dans la cinquième décennie de notre association, serait que l'Aéropers nous aide à faire tomber les dernières barrières afin que **partout l'on tienne compte chez Swissair qu'un certain nombre de pilotes habite la Suisse-Romande**. Cela nous éviterait de devoir toujours nous battre pour «remettre le train sur les rails». Je l'ai déjà dit et je le répète ici, j'ai la conviction que nous pouvons très bien produire tout autant sans faire exactement la même chose. Dès l'instant où l'on tient compte déjà au niveau de la planification du lieu d'habitation en Suisse-Romande, on élimine de nombreux problèmes et on rend service finalement à tout le monde. Parallèlement à ce souhait, permettez-moi pour terminer de remercier de tout coeur tous ceux qui ont contribué, d'une façon ou d'une autre, aussi bien parmi mes collègues de l'Aéropers que du côté Swissair à améliorer nos conditions de vie.

Richard Mérier

Wir gratulieren der Aeropers zum  
40 jährigen Bestehen.  
Arbeiten und basteln mit  
Handwerkzeugen ist eine schöne  
Beschäftigung. Nur fliegen  
ist noch schöner.

**Byland AG**

Eisenwaren – Werkzeuge – Beschläge  
Rennweg 48, 8023 Zürich 1  
Telefon 01 211 88 45



## Vom Bürgersteig zum Trottoir

Die Schweizer und die Deutschen – Welch ein ergiebiges, dankbares Thema, ein Dauerbrenner und Evergreen, voller Brisanz oder voller Köstlichkeiten, je nach Standpunkt, unerschöpflich in seinen Variationsmöglichkeiten. Das Bild ist bekanntlich nicht ganz ungetrübt von dunkleren Farben, denn die Geschichte wirft immer noch Schatten, auch wenn diese allmählich schwach werden und eines Tages – hoffentlich – ganz verschwinden. Aber auch dann werden noch gewisse Rivalitäten bleiben, sei es in der Politik, in der Wirtschaft oder «nur» auf sportlichem Gebiet, die einfach nicht auszurotten sind – die ungleichen Brüder mit ihren sprichwörtlichen Zwigigkeiten.

### Die Sprache als gemeinsames Element

Aber ab und zu sollte man sich auch auf das Gemeinsame besinnen, sollte den Humor entdecken und ihn schmunzelnd genießen, denn der kommt heute in der allgemeinen Hektik, Verbissenheit und auch Empfindlichkeit bekanntlich viel zu kurz. Das Kabarett «Rotstift» macht es uns auf seine Art vor, wobei der Humor in der Skiliftszene Geschmacksache ist. Hingegen kann man über Herrn Mischler und den Schwaben, der unbedingt noch nach Worb muss, schon viel unbeschwerter lachen.

Und schon bin ich mitten drin. Ich muss aufpassen, dass ich mich in diesem umfassenden Thema – Schweizer und Deutsche, Deutsche in der Schweiz – nicht verliere, denn es ist gewissermassen mein Hobby – immer vital, voll aus dem Leben gegriffen, und immer auch ein wenig kontrovers. Zudem kann ich hier behaupten: ich weiss, wovon ich schreibe. Wir, die Deutschen in der Swissair, sind inzwischen alle mindestens 10 Jahre im Lande. Da macht man seine Erfahrungen. Auch wenn sie immer noch und vermutlich weiterhin subjektiv gefärbt sind, so stellen sie doch einen unschätzbaren Wert dar.

Man kommt, fährt man mit diesem Thema fort, an der Sprache nicht vorbei, ein ganz wichtiges Element in der gegenseitigen Beziehung. Verbindend und gleichzeitig trennend – Symbol für das Verhältnis Schweiz-Deutschland. Aber immer voll von – meistens ungewollter – Komik, und auch aus diesem Grund soll sie symbolischen Stellenwert haben.

### Die Sprache als Stolperstein

Wenn ich zurückdenke an unsere Studienfahrt in die Schweiz im Jahre 1957 – wie viel bzw. wie wenig habe ich von diesem Land gewusst: das übliche Klischee vom Paradies, bestehend aus Käse, Schoki und Uhren, mit einer Sprache gleich wie unsere, die Mundart, das Schwyzerdütsch

wird nur gebraucht, wenn Touristen kommen, ähnlich wie die Neger-tänze in Afrika, die offensichtlich nur noch für die Touristen künstlich beatmet werden.

Die Sprache ist eigenständig, so sehr, dass ich noch nach 17 Jahren fest Mühe mit ihr bekunde. Verstehen ja, und zwar fließend, jeden Dialekt, aber beim Sprechen hapert es, und es ist auch keine Besserung in Sicht. Das liegt nicht am Unvermögen, sondern da sind psychologische Barrieren im Spiel.

Keine Frage – die Mundart zu beherrschen, ist sehr schwierig, aber nicht unmöglich. Und trotzdem ... Wenn ich 17 Jahre in Genf lebte, könnte ich fließend und perfekt Französisch. Zwei Jahre in Amerika – die Sprache hatten wir im Griff. Beim Schwyzerdütsch herrschen andere Gesetze. Hier gilt die Devise: nicht verzagen, und beim täglichen Kampf mit der Sprache nicht den Humor verlieren. Nur so lassen sich kleine Tiefschläge wie der folgende ertragen, den ich mehrmals habe einstecken müssen: Nach längerer Konversation – wohlgermerkt in Mundart – bemerkte mein Gegenüber, eine gute Bekannte, mit unschuldiger Miene: «Dich möchte ich mal gerne Schwyzerdütsch reden hören!» Andererseits ist es auch schon vorgekommen, dass eine Bernerin, die sich redlich mühte, mit einem Deutschen verständlich «Schriftdeutsch» zu reden, die frustrierende Bemerkung ertete: «Ich habe gar nicht gewusst, dass ich so gut Schwyzerdütsch verstehe.»

Apropos Kampf – auch unser ehemaliger Kollege Hans Schulzke – wer erinnert sich noch an ihn? – stellte sich diesem Kampf unverdrossen täglich aufs neue. Er berichtete amüsiert von einem bezeichnenden Erlebnis im Appenzell, als er sich mit einem Einheimischen unterhielt. Im Laufe des Gespräches, dem er mühelos folgen konnte, hielt er es für angebracht, sein Interesse mit der üblichen eingeflochtenen Bemerkung: «Isch aber nöd wahr» zu bekunden. Darauf sein Gesprächspartner entrüstet: «Ja, was meinen Sie eigentlich, glauben Sie, ich lüge?» Ja, so kann es einem gehen, wenn man es gut meint. Mir unvergessen bleibt eine kleine Episode aus meiner Frühzeit in der Schweiz. Ich suchte damals in Kloten eine Adresse und musste einen Passanten um Hilfe bitten. Ich erkannte seine Hilfe nicht so richtig, denn er antwortete mir in etwas holperigem Schriftdeutsch: «Da müssen Sie die Strasse weiter hinauflaufen, und dann das letzte Haus rechts, oder??»

Ganz davon abgesehen, dass ich nicht im Sinn hatte zu laufen (sondern zu gehen), machte mich das «oder» stutzig und höchst unsicher. Ich frage ihn, weil ich mich nicht auskenne, und er, obwohl er Bescheid weiss, fragt mich, ob seine Antwort stimmt.

Nun ja, längst kenne ich des Rätsels Lösung. Das «oder» ist ja nichts anderes als «nicht wahr», was in hiesigen Ohren nicht so gut klingt. Komisch hingegen klingen in Schweizerohren Wörter wie Mundtuch,



Rundfunk, Fernruf und Bürgersteig (übersetzt Serviette, Radio, Telefon und Trottoir), während ein Deutscher sich amüsieren kann über Ausdrücke wie überbekommen, Unterbruch und verunfallen. B. K.

### Das Fettnäpfchen

Wenn ein Deutscher sich im Ausland aufhält, ist das legendäre Fettnäpfchen nicht mehr weit, oder anders ausgedrückt, wenn man irgendwo ein Fettnäpfchen versteckt, dann kann man darauf warten, wie ein Deutscher es mit sicherem Instinkt, auch unter widrigen Umständen, aufspürt und genussvoll hineintritt. Wenigstens wird uns dies als markante Fähigkeit nachgesagt. Ich nehme dieses Kompliment gerne auf, um es gleichzeitig weiterzuleiten zum Teilen mit anderen, die inzwischen mächtig aufgeholt haben. Zum Glück, kann man sagen, denn gäbe es das Fettnäpfchen nicht, dann gäbe es auch weniger zu lachen. In diesem Zusammenhang kann auch Capt. **Jörgen Günther** mit einer Anekdote aus seiner reichen Sammlung zur Heiterkeit beitragen:

Es gab Jahre, in denen die Operationsmaxime darin bestand, dass man ohne Rücksicht auf erreichbares Ziel und Wetteraussichten ganz einfach mal in die «Luft ging», also mit einer Ladung Passagiere den sicheren Boden verliess, bis zur Halskrause betankt und für Stunden in der Höhe sicher, und ganz zufrieden damit, dass man auf Anfrage über CUT angeben konnte: «Holding more than 2 hours . . .» Es gab ein Bern-beacon, und ein Koblenz-beacon, und zwischen beiden wurde alp-auf und alp-ab promeniert, während Zürich immer tiefer im Nebel versank. Auf Anfrage des Kapitäns bei SR-ZRH bekamen wir zu hören: «Sind doch ruhig, mer händ es Puff.»

Mithin machte der Kapitän die französische und englische Mitteilung weiterer Verzögerung an die Passagiere, mit unverleugbar schwedischem Akzent. Anschliessend wurde ich gebeten, den Inhalt der Ansage in bestem Deutsch zu vermitteln. Sodann wurde angewiesen, Kaffee gratis (jaaa, damals!) zu verteilen und die Bordmusik zwecks kurzweiligeren Wartens laufen zu lassen. (Die war damals ganz neu . . .) Es dauerte nicht lange, bis eine Hostess im Cockpit auftauchte.

«Passagier fröget, ob mir wirklich Swissair sigget, wil's ä so ausländisch töönt. Und denn wott einä wüsse, worum dass d'Musigg spielt – däs sigg doch nöd normal.»

Grinsen des Kapitäns: «Naja, auf der «Andrea Doria» haben sie auch gespielt, – bis . . .»

Just in diesem Augenblick kam das «Ding-Ding» auf dem CUT, Zürich war aufgefallen, dass wir noch irgendwo sein mussten. «Where are you?» «Naja, in the holding, since we were told to shut up.» Pause. Dann, in einer Mischung von Freude über unsere Gegenwart und leichtem Muff über den (über Funk!) gegebenen Hinweis: «Oooh. Yes. You should have landed at Basel a long time ago. . .» My master's voice



konterte: «Are you sure that anyone told us?» «Nääii, simmer nööd. Gön'd eifach. D'Äss-beh-beh wartet no uff Öi.»

Auch wenn man mir das heute kaum glauben mag: **Damals** war das noch schwerer zu verstehen als die Operation «ansich», sprachlich nämlich.

Unser Pech, dass wir – die Crew – mitsamt Passagieren im Zug nach Zürich verschickt wurden. Die «Andrea Doria» war nicht so gut angekommen, und unser in «fremder Zunge» gegebene Hinweis, dass «Züri äs Puff g'haa hätt», liess uns endgültig im Fettnäpfchen landen. . .



Erfreuen Sie sich  
auch 1986  
wieder am wunder-  
schönen, neuen

## Segelflug-Bildkalender 86

8 Fotografen zeigen ihre eindrucklichsten Flugbilder aus 7 Ländern.

Auslieferung Schweiz durch:

**Schück Söhne AG**, Postfach, 8803 Rüschtikon, Tel. 01 / 724 22 33

Ich bestelle \_\_\_ Ex. Segelflug-Bildkal. 86 à Fr. 23.— + Porto und Verp.

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

## Aeropers-Präsidenten haben das Wort

Elf Präsidenten haben bis heute die Geschicke der Aeropers geleitet und an der Geschichte der Aeropers geschrieben. Im Verlauf der folgenden Interviews kamen nicht nur interessante und amüsante Begebenheiten aus den früheren Jahren ins Gespräch, sondern es wurde auch deutlich, dass die Aufgaben der Aeropers in dieser langen, abwechslungsreichen Zeit in den Grundzügen gleich geblieben sind. Die Verhandlungen wurden auf einer sachlichen Ebene geführt, aber das Beharrungsvermögen der Aeropers wurde immer wieder auf die Probe gestellt.

Leider sind schon drei ehemalige Präsidenten verstorben. Es wäre z. B. interessant gewesen, die Betrachtungen des ersten Aeropers- und späteren Direktionspräsidenten Robert Fretz zu vernehmen, der auf beiden Seiten die Erfolgsleiter hochgeklettert ist und dadurch einen optimalen Ein- und Überblick gehabt haben muss.

Die Frage nach «Heiterem oder Lustigem» während der Amtszeit war für alle schwierig zu beantworten. Die Aeroperszeit war offenbar durch sachliche Arbeit und nüchternen Verhandlungsstil gekennzeichnet, der dieser Tätigkeit wenig Humorvolles abgewinnen konnte.

Wir danken den ehemaligen Präsidenten recht herzlich für's Mitmachen!

### Anton von Tscharner (AvT), Präsident in den Jahren 1949 und 1950



Winter 1945/46

**Horst Siegfried (HS)**, Präsident im Jahr 1953



*Vater Horst und Sohn Jürg Siegfried*

**Alfred Sooder (AS)**, Präsident von 1954–1958 und 1961–1970



*Alfred Sooder (m) nach einem Rundflug mit dem Fürsten von Liechtenstein (r) im Jahr 1946*



*im wohlverdienten Ruhestand*

**Hans-Ruedi Christen (HCh)**, Präsident im Jahr 1960



*Während der Aeroperszeit in der DC-8 über dem Nordatlantik*



*heute*



**Hano Hürzeler (HH)**, Präsident von 1971–1973 und 1977–1980



*Als Sekundarschüler im Jahr 1945*



*heute*

**Hans Rudolf Amsler (HA)**, Präsident von 1974–1976



*Sportliche Betätigung auf dem Rhein im Jahr 1963, seinem Eintrittsjahr in die SLS*



*heute*

**Eduard Brunner (EB)**, Präsident in den Jahren 1981 bis 1983



*Jung, dynamisch und pfeifenrauchend im Jahr 1945*



*Als DC-10-PiC heute*

*Wo waren Sie am 10. November 1945, als die Aeropers offiziell gegründet wurde?*

- AvT Bei der Gründung der Aeropers war ich dabei, denn ich hatte 1945 die Piloten mobilisiert, um einen Verband zu gründen. Der Grund war, dass ein Direktor Wuhrmann angestellt werden sollte, um die Piloten «in Schach zu halten», den wir lieber nicht wollten.
- HS In jener Zeit war ich Flugzeugingenieur bei den Pilatuswerken und zu meinem Aufgabenbereich gehörten auch die Testflüge auf der brandneuen P-2.
- AS Am 10. November war ich zu Besuch bei meinen Schwiegereltern in Utzensdorf. Einen Tag zuvor hatte ich meine Arbeit als Kommandant in einem Internierungslager für Offiziere sowie einem Straflager beendet, da die Repatriierung der Insassen abgeschlossen war.
- HCh Nach Beendigung der Militärpilotenschule begann ich mein 1. Semester als stud. masch. Ing. an der ETH, folglich – mindestens ist es sehr wahrscheinlich – habe ich mich am 10. November 1945 in Zürich aufgehalten, nicht allzu weit entfernt von der Wiege der Aeropers, von der ich damals ja noch keine Ahnung haben konnte!
- HH An diesem Samstag bin ich als Schüler in die 2. Sek. gegangen, und zwar aus demselben Haus hier in Erlenbach, wo ich heute noch wohne. Am Abend baute ich in der Flugmodellgruppe Erlenbach, deren Gründungsmitglied ich bin, an einem «pinguin».
- HA Schwer zu sagen. Im Alter von 4 $\frac{1}{2}$ Jahren höchst wahrscheinlich zuhause bei meinen Eltern in Neuhausen am Rheinflall.
- EB Der 10. November war ein Samstag, da hatte ich jeweils um 16 Uhr 30 Feierabend, ich lernte Radioelektriker. Am Abend ging ich in den Turnverein, anschliessend war von 22 Uhr bis nach Mitternacht eine Jassrunde.

*Was war der Höhepunkt Ihrer Aeroperszeit?*

- AvT (Red.: Offenbar konnte die Ernennung des Direktors erfolgreich verhindert werden, was ein erster Aeropers-Höhepunkt gewesen sein könnte . . .)

- HS Zwei Höhepunkte, die zweifellos Auswirkungen bis in die heutige Zeit haben, sind erwähnenswert: Wir haben erstmals eine Kranken**versicherung** eingeführt statt der damals üblichen Krankenkassen; und zum andern fiel die Geburtsstunde der Aeropers**rundschau** in meine Amtszeit. Damals waren es aber erst vervielfältigte Einzelblätter, die den Mitgliedern Informationen aus dem Vorstand gaben.
- AS Ein Höhepunkt war immer da, wenn wieder ein Vertrag abgeschlossen werden konnte, der die Piloten schützte, ihre Saläre und Pensionen sicherte. So konnten sie sich unbelastet ihrer Berufsausübung widmen.
- HCh Schwer- und Höhepunkte waren sicher die Integration der Ausländer in eine einheitliche Senioritätsliste und die Erstellung des Senioritätsreglementes. Nach zähen Verhandlungen konnten wir die für uns nicht mehr akzeptablen «Openings» für Ausländerpiloten abschaffen, die es der Swissair vorher gestatteten, frei werdende Positionen von Ausländern wieder direkt mit einem anderen Ausländer im selben Rang zu besetzen.  
Ferner fielen in meine Amtszeit das Ausarbeiten der neuen Statuten sowie der Jet-Flight duty regulations mitsamt der (heute wieder in die Diskussion gekommenen, Red.) North Atlantic Special Regulations.
- HH In meiner ersten Amtszeit gab es recht viele Highlights, z. B. Röbi Schumachers Aufbau der Security (nach den tragischen Ereignissen von Zerka und Würenlingen), die Balair-Integration mit all ihren Geburtswehen, inklusive die einheitliche Captains-Salärskala und die Verankerung des Teuerungsausgleichs. Nicht zu vergessen die Kurt Rutishauser'sche Aeropers-Krankenkasse.  
In der zweiten Runde freute mich die interne Reorganisation am meisten. Die FEROP-Tage brachten endlich mehr Zeit für Aeropersbelange. Das ist eine grosse Erleichterung für den Vorstand, und vor allem für den Präsidenten. An der Verhandlungsfrent: Abschluss des zehnjährigen Feilschens um Flight Duty Regulations, neue Displacement- und Ferienreglemente sowie die flexible Pensionierung. Speziell freut mich die Revision des Disziplinarreglementes, auch wenn diese erst Jahre nach meinem Rücktritt abgeschlossen werden konnte.  
Absoluter Tiefpunkt meiner Karriere war der Fall Athen, der mich heute noch belastet.



- HA Die Unterzeichnung des GAV. Für jeden Verbandsfunktionär wird wohl das Erreichen gesetzter Ziele und das Festhalten derselben in vertraglicher Form einen Höhepunkt bedeuten. Ich hatte persönlich das Glück, beim Erreichen vieler Verbandsziele mithelfen zu dürfen und eine gewisse Portion eigener Vorstellungen einbringen zu können. Einige Stichworte hiezu: Balair-Integration, einheitliche Captainssalärskala, Disziplinarreglement. Interessant dazu; Einiges hat Bestand bis heute, anderes wurde bereits wieder den neuesten Erkenntnissen und Bedürfnissen angepasst.
- EB Bei allen kritischen und hartnäckigen Verhandlungen mit dem Arbeitgeber habe ich immer die Unterstützung der Mitglieder gespürt. Dies ist eine notwendige und angenehme Rückendeckung.

*Gibt es Lustiges, Heiteres, Besinnliches zu bemerken?*

- AvT Da gibt's nichts Spezielles zu bemerken, ausser dass wir die ganze Arbeit mit der Gründung machten, denn niemand von uns hatte eine grosse Ahnung davon, wie sowas gemacht wird.
- HS Wir hatten noch kein Sekretariat zur Verfügung, deshalb mussten auch alle administrativen Arbeiten von uns erledigt werden.
- AS Ich glaube, der Verhandlungston war schärfer und härter als heute. Wir mussten auch Direktoren «in die Schule» nehmen, um ihnen unsere Anliegen klar zu machen. Trotzdem – wir haben nie etwas «Verrücktes» verlangt.  
Die etwa 85 Freitage, die ich jährlich auf dem Sekretariat verbrachte, waren harte Arbeit, gingen auf das Konto der Freizeit und brachten natürlich wenig «Heiteres».
- HCh Da wir die Aeropers-Arbeiten nur in der Freizeit erledigten, kann ich dieser Zeit nichts Heiteres nachsagen, es war harte Arbeit!
- HH Im Nachhinein erfuhren wir mit Schmunzeln, dass einer unserer damaligen Aeroperssekretäre, der die Statutenrevision löblicherweise in seinen Ferien erarbeitet hatte, in dieser Zeit aber in Wirklichkeit wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand «hocken» musste. . .  
Tränen gelacht haben wir, als an einer Vorstandssitzung Noldi Wagners Artikel «Die unaufhaltsam wachsende Papieramide» (Aeropers-Rundschau 1/73) vorgelesen wurde. Zum gelegentlichen Nachdruck empfohlen!

HA Am Ende meiner Präsidentschaft glaubten wir uns gezwungen, zum Erreichen von Zugeständnissen auf dem Gebiet der FDR, zu Mitteln zu greifen die fast in Richtung Verweigerung von Arbeitsleistung gegangen sind. Wir haben damals eine Art Kündigung des Goodwills durchgeführt. Wenn ich mir das heute überlege sind wir sehr weit gegangen und ganz wohl war es mir bei der Sache nicht.

EB Ein grosser Teil wurde von Wohlstandsproblemen der Mitglieder absorbiert, hingegen empfand ich die jährlichen Ausflüge mit dem Vorstand als wohltuende Abwechslung.

*Was empfehlen Sie dem heutigen (und zukünftigen) Präsidenten der Aeropers?*

AVT Ich bin schon zu lange pensioniert und zudem aus der Aeropers ausgetreten, daher kann ich wohl kaum Ratschläge geben.

HS Der Vorstand muss eine genaue Linie und starke Position verfolgen. Seine Entscheide sollen darauf basieren und nicht nur allein auf Mitgliederumfragen, denn dem einzelnen Mitglied fehlt der Überblick über langfristige Auswirkungen.

AS Etwas mehr Härte dürfte nichts schaden, wenn die Überzeugung da ist, dass die Sache als nützlich und notwendig erachtet wird.

HCh Hier möchte ich aus meinen Schlussbemerkungen des Jahresberichtes aus dem Jahre 1961 zitieren: «Es wurde einiges erreicht. . . doch sollten wir uns bemühen, auch in Zukunft zu Lösungen zu gelangen, die nicht primär dem momentanen Vorteil Einzelner dienen, sondern einer breiteren Schicht gesunde Grundlagen auf längere Dauer schaffen. . . . Wir werden ferner gezwungen sein, uns mehr als bis jetzt mit Managementsproblemen zu befassen. .».

HH Er soll sich primär von den Aeropersaufgaben nicht auffressen lassen. Ich wünsche ihm die Festigkeit und die nötige Zivilcourage, die Aeropers-Meinung und ihre Interessen immer klar zu vertreten. Er soll sich bewusst bleiben, dass viele der heissumkämpften Themen im Rückblick doch eher Wohlstandsprobleme sind. Es braucht die gleichwertige Polarität zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. In harten Zeiten ist es die Aufgabe der Aeropers, ihren Standpunkt beharrlicher zu vertreten. Mir war es seinerzeit

noch vergönnt, im Gesamtinteresse partnerschaftliche Kompromisse zu schliessen.

- HA Er soll sich wegen Kleinigkeiten und zwischenmenschlichen Unstimmigkeiten nicht von seinen Zielsetzungen abbringen lassen. Oft braucht es grosse Geduld und verschiedene Anläufe um wichtige Dinge zu verwirklichen. Aber da sage ich ja nichts Neues. Nachdem wir über die Jahre so vieles erreicht haben und meiner Meinung nach den besten Gesamtarbeitsvertrag für Piloten weltweit besitzen, sollten wir dem Erreichten Sorge tragen. Der Verband übernimmt durch das Wahrnehmen seines vertraglich garantierten Mitspracherechts eine echte Mitverantwortung. Diese Mitverantwortung schliesst Maximalforderungen aus. Dieser Tatsache sind sich nicht immer alle Mitglieder bewusst. Die Kritik dieser Maximalisten an der Marschrichtung der Aeropers wirkt sich für den Vorstand oft sehr irritierend aus. Ich finde die jetzige Marschrichtung der Aeropers richtig. Dass einzelne Exponenten da und dort einmal übers Ziel hinaus schiessen, hat es schon immer gegeben. Es sind diejenigen, welche möglicherweise auf der Gegenseite zu Pauschalurteilen Anlass geben. Ich darf vielleicht noch anfügen, ich stehe voll und ganz hinter dem jetzigen Präsident. Ich kenne ihn, ich beobachte ihn und ich finde, er hat eine klare Linie.
- EB Bei den klar erkennbaren Absichten des heutigen Managements gegenüber dem Pilotenkorps kann ich dem Vorstand nur raten, die über Jahre errungene, erhandelte und auch erkaufte Lebensqualität zu verteidigen.

*Welcher Präsident geniesst Ihre Bewunderung?*

- AVT Ja, eigentlich der Alfred Sooder, obwohl wir nie Freunde waren, denn ich stand während seiner Amtszeit «auf der anderen Seite» und speziell nach dem Kanalunfall hatten wir einige Kämpfe miteinander. Seine Zähigkeit und Konsequenz hat mir imponiert.
- HS Die starke, klare Haltung von Alfred Sooder hat mir sehr imponiert. Er wich nie von seiner Linie ab, und für seine aufopfernde Arbeit danke ich ihm von Herzen.
- AS Jeder hat zu seiner (Amts-)zeit sicher das Bestmögliche für die Aeropers und deren Mitglieder gemacht.



HCh Jedem Präsidenten gebührt Dank für seine Arbeit, die er für Verband und Mitglieder geleistet hat.

HH Alfred Sooder ist für mich ein bemerkenswerter Präsident, hat er doch die Bürde des Aeropers-Präsidiiums fünfzehn Jahre lang getragen, ohne dabei sichtbaren Schaden zu nehmen, und dabei viel Fundamentales aufgebaut, das heute noch Gültigkeit besitzt.

HA Schwierig, das läuft auf eine Qualifikation hinaus. In den Anfangsjahren sind für das Bestehen des Verbandes und für alle seine weiteren Erfolge ganz wichtige Grundsteine gesetzt worden. Damals hat es sicher ganz besonders engagierte Leute gebraucht. Wenn jemand wie Alfred Sooder so etwas 15 Jahre tut, ist ganz klar: in dieser Zeit ist enorm viel passiert. Für mich ist er ein wichtiger Präsident gewesen. Ich möchte mich darauf beschränken.

EB Jeder verdient Anerkennung.

Interviews: Henry Lüscher, Felix Rasumowsky



40 Jahre  
Aeropers –  
wir gratulieren

**Wettlin Druck**  
**Druck**

Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Postfach  
Telefon 01 / 44 47 44

## Sie waren im Vorstand

**Hans-Rudolf Amsler**, 1973

**Urs Baier**, 1975

Dieter Baumeister, 1968

Roger Beck, 1945

Marc Betghe, 1962

Andrea Bezzola, 1950

Ernst Bill, 1958

Peter Bircher, 1969

Hans Borner, 1947

Erik Bruinsma, 1973

**Edy Brunner**, 1978

Heinrich Büchi, 1963

**Hansruedi Christen**, 1959

Malcolm Cross, 1977

Hugo Dietschi, 1957

Charles Domon, 1949

Marcel Egger, 1984

Hans-Heinrich

Ehrensperger, 1973

Jan Elfring, 1974

Hellmuth Erni, 1954

**Hans Ernst**, 1947

Andres Flückiger, 1953

Paul Frei, 1965

**Robert Fretz**, 1945

Eduard Furrer, 1954

Paul Gass, 1957

Pierre Gisiger, 1972

**Jules Gloor**, 1945

Willy Graber, 1959

Niklaus Grob, 1963

Otto Grunder, 1965

Willy Grütter, 1974

**Walter Gubser**, 1980

Heinrich Haas, 1960

Paul Habegger, 1962

**Eugène Heiz**, 1977

**Kurt Herzog**, 1949

Eugen Heusser, 1955

**Rudolf Hofer**, 1957

Harry Hofmann, 1959

Alfred Huggenberger, 1978

**Hano Hürzeler**, 1970

Heinrich Kammer, 1953

Hans Knecht, 1954

Hans Kok, 1980

Olé Kristiansen, 1970

Kurt Kuratli, 1966

**Felix Künzler**, 1949

Roger Leutwyler, 1963

Beat Läderach, 1976

Ferdinand Länzlinger, 1945

Heinrich Lüscher, 1982

Hans-Ulrich Mäder, 1965

Richard Mérier, 1984

Flavio Marchesi, 1975

Walter Meyer, 1954

Claude Mollet, 1968

**Hugo Muser**, 1954

Hans-Ulrich Mäder, 1965

Willy Neuschwander, 1950  
Charles Ott, 1954  
**Thomas Patch**, 1970  
Jean-Claude Piétrons, 1966  
Felix Rasumowsky, 1978  
**Pierre Rellstab**, 1970  
**Walo Ris**, 1949  
Peter Ritter, 1962  
Horst Robitzkat, 1978  
Heinz Roth, 1972  
Kurt Rutishauser, 1970  
Max Rüdlinger, 1949  
Roger Sassi, 1958  
Hansjörg Sauter, 1974  
Edwin Schadegg, 1951  
Oskar Scheitlin, 1959  
Richard Schilliger, 1961  
**Jürg Schmid**, 1981  
Fritz Schmutz, 1977  
Fries Schreiber, 1949  
Theodor Schulthess, 1957  
Robert Schumacher, 1971

Otto Schüpbach, 1945  
**Horst Siegfried**, 1952  
**Alfred Sooder**, 1953  
**Heinrich Spörri**, 1978  
Douwe Staal, 1970  
**Felix Stadelmann**, 1959  
John Sterndale, 1970  
Willy Stierli, 1954  
Kurt Strickler, 1961  
Hans Stutz, 1948  
Ernst Tröhler, 1957  
Werner Tschannen, 1945  
**Cees Van Rijn**, 1978  
**Anton Von Tscharner**, 1948  
**Willy Walser**, 1968  
Hans Weidmann, 1952  
Jakob Wiesmer, 1954  
Max Wipf, 1978  
Rolf Zeugin, 1974  
**Franz Zimmermann**, 1945  
Laszlo Zsindely, 1976  
Alfred Zuberbühler, 1966



*Alle hier aufgeführten Aeropersmitglieder waren einmal im Vorstand. Halbfett gedruckte Namen bezeichnen Präsidenten und Vizepräsidenten, soweit das aus den alten Protokollen noch geschlossen werden konnte. Die Jahreszahlen nennen den Amtsbeginn. F.R.*



## Hobbyausstellung im OPS-Center

Als Rahmenveranstaltung zum Jubiläum «40 Jahre Aeropers» wurde im Frühjahr auch eine Hobbyausstellung ausgeschrieben. Sieben Aeropersmitglieder meldeten sich spontan zur Teilnahme. Für eine Ausstellung waren es aber noch zuwenig!

Wir hatten zwei Möglichkeiten:

1. Die Ausstellung mangels Interesse fallen zu lassen  
oder
2. durch direkte Werbung das Interesse zu wecken und die Ausstellung zu realisieren.

Da wir überzeugt waren, dass die Darstellung einer – es sei hier zugegeben – sehr persönlichen Seite des Cockpitpersonals gut zum Jubiläum passen würde und auch dem OPS-Center eine gewisse Belebung anstünde, wählten wir die zweite Möglichkeit.

Unzählige Telefongespräche mit Kollegen und Bekannten ergaben endlich die respektable Teilnehmerzahl von 26 und auch eine ansprechende Vielfalt der auszustellenden Gegenstände. Nun, anfangs September wurde die Ausstellung eingerichtet und sie fügt sich, meiner Meinung nach, gut in die Halle des OPS-Centers ein.

Zuschauerreaktionen sind mir noch keine bekannt, ich hoffe aber, dass die Ausstellung gefällt, dem einen oder andern eine Anregung bringt und vor allem für unseren Verband und das Jubiläum eine werbende Wirkung hinterlässt.



*Dieter Bircher hat in liebevoller Kleinarbeit diese Vespa aus dem Jahr 1951 restauriert*

*Dieses Modell der HMS Victory stammt aus der ruhigen Hand von Martin Borner*



*Ein Modell, stellvertretend für die grosse Anzahl, der Bucker Jungmeister von Hans Bühr*

*Ruth und Heiri Saladin bauen nostalgische Spielzeuge mit mechanischer Musik*



Es ist mir noch ein Anliegen, allen Ausstellern für ihre Bereitschaft mitzumachen, zu danken. Einschliessen möchte ich meine Helfer Hans Bühr, verantwortlich für die Modellflugzeuge, Jörgen Günther für Bilder und Fotografien, Paul Sauter, Urs Bänziger und Martin Gremlich für Aufbau der Vitrinen. Auch Herrn Fuhrmann von der FIG, Herrn Meier, TMBTT und Armin Schmutz, OKV gebührt Dank für die bereitwillig geleistete Unterstützung.

Die Ausstellung ist noch bis Ende Oktober zu bewundern!

Beat Weber



*Ein Blumenstrauss für die «Rundschau»*

*Ein Jubiläumsangebot für Ihre Leser!*



- von rheinischen Fachleuten konzipiert und montiert,
- robust, sicher und leise,
- elegant auf seine Weise,
- mit automatischem Licht,
- mit einer VHF-Weite die besticht,
- zum 1000 mal selbstcodieren!
- zum fröhlichen Ausprobieren!

Ihr moderner, bequemer Torantrieb mit KNELLER reeller

**KNELLER**

**Bauelemente Zürich**

KNELLER ING. AG

8005 Zürich, Pfingstweidstr. 31, 01 42 40 40  
8309 Nürensdorf, auf der Halde 28, 01 836 65 17

*Wir gratulieren der Aeropers  
zum 40-Jahr-Jubiläum*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88



## Triathlon – The Iron Men

*Dreikampf der Aeropers: Isenschmid als klarer Favorit Sieger, Dockheer Zweiter im Gesamtklassement. Baumann Sieger der Gruppe Senioren und absolut schnellster Läufer, Bösch gewinnt die Radprüfung.*

F.R. Maur, Greifensee,  
17. August 1985

Die 39 Teilnehmer (38 Piloten und der Aeroperssekretär) bereiteten sich ernsthaft auf die bevorstehende Prüfung vor. Rennräder waren um Ustemer Ufer des Greifensees samt Radkleidung, -schuhen und Krafttoniken bereit, um nach der Seeüberquerung (850 m) verzugslos den See eineinhalbmal zu umfahren (27 km). Ziel des Radrennens war die Schifflände in Maur, wo auch der Schwimmwettbewerb begonnen hatte, und wo dem Rad der 5000-m-Lauf folgte.



Startschuss

### Entscheidendes Schwimmen

Weil die Organisatoren unter der Leitung von Jan van Dierendonck die attraktive Seeüberquerung in die Veranstaltung mit einbeziehen wollten und andererseits die Anforderungen den Rahmen eines Amateur-Wettbewerbes nicht sprengen durften, waren gute Schwimmer favorisiert, forderte doch dieser Teil des Anlasses einen Gutteil der zu erbringenden Leistung.

Greifenseeüberquerung Maur – Uster 850 Meter, Wassertemperatur 22 °C, windstill, wellenlos, stark bewölkt bis bedeckt.

1. Ruedi Isenschmid	17' 58''
2. Karl Niess	18' 11''
3. Alain Bühler	19' 27''

Trotz ungünstiger Start-Anlage (felsige Böschung und seichtes Ufer) war schon kurz nach dem Startschuss durch Präsident Jürg Schmid das Feld auseinandergedrungen. Isenschmid zog mit Abstand stilsicher davon, ein kräftiger Crawler, der sogar Hansjörg Sauter am Ruder des Begleitbootes zwang, sich kräftig in die Riemen zu legen, um sicheren Abstand zu wahren. Als starker Zweiter setzte Niess zu, während Bühler als Dritter zwar eine saubere Leistung schwamm, jedoch etwas von der Ideallinie abkam und etliche Zusatzmeter zurückzulegen hatte. Das Zielband am Ufer war tatsächlich nicht einfach auszumachen.

### **Radprüfung wird zum Einzelzeitfahren**

Da die anderthalbmalige Seeumrundung aus organisatorischen Gründen bei den Behörden als Trainingsfahrt deklariert worden war, hatten die Teilnehmer hier am meisten Rücksicht zu nehmen. Deshalb konnten die Wettkämpfer mit Schwerpunkt Rad ihre Stärken hier nicht voll ausspielen – vor allem die ganz starken Holländer (Favorit de Jong hätte nach dem Schwimmen einiges aufzuholen gehabt) kämpften mit Konditionen und Kondition. Das unfall- und zwischenfallfrei durchgeführte Rennen zeigte aber die grosse Disziplin und Verantwortung der Teilnehmer. Bösch in Topform fuhr souverän vor Brunner und gewann bei 43' 50'' im Rad mit 1' 35'' Vorsprung, Dritter wurde Jaggi (2' 13'' zurück), der sich hier die Basis für seinen dritten Gesamtrang legte.

Radrennen über 27 km, Start beim Strandbad Uster, Strassenrennen mit eineinhalbmaler Umrundung des Greifensees. Wetter: zunehmend sonnig, Winde ca. 5 km/h.

1. Hermann Bösch	43' 50''
2. Olav Brunner	45' 25''
3. Fritz Jaggi	46' 03''

### **Garstige Garderobe!**

Zwischen Schwimmen und Rad tolle Szenen. Zum Teil professionell mit Zeiten deutlich unter 1 Minute zwischen der Ankunft in der Badehose und dem Radsprint im Velodress aus dem Parkplatz auf die Runden. Andere wieder eher familiär in Anblicken, deren Charme nicht von der Hand zu weisen war: Ehefrauen, die Unterhosen bereithaltend, Kinder, die Füsse trocknend und rückenmassierende Freundinnen, derweil sich der Wettkämpfer in Hast und Eile die Badehose vom Leib reisst. Erwähnenswert der schwimmdritte Bühler, der nach absolut kürzester Zeit an der «Boxe» mit unglaublichem Antretvermögen durch die Kurve rast. Vom zuletzt startenden Staal ist zu bemerken, dass er bereits nach



50 Metern eine ausgehängte Kette zu beklagen hatte, und seine fast unzähligen Helferinnen stürzten zu Hülff, worauf auch er aus dem Blickfeld entschwand.



Go!



Aquodynamik



### Dampfschiff und Rennmaschinen

Während die Sportler radfahren, tuckert das gemütliche Greifensee-schiff «Heimat» mit den Zuschauern an Bord zurück nach Maur, wo man sich nach einer kleinen Pause bereit macht, die ersten Radfahrer mit Applaus zu empfangen. Nach und nach treffen sie in sausender Fahrt ein – meist mit raffinierten Rennmaschinen, aber auch ein Tourenrad wurde gesichtet – um kaum als Fahrer hinter dem Ziel verschwunden, wieder aufzutauchen, diesmal als Läufer für die letzte Etappe. Auch hier grosse Eile beim Kleiderwechsel. Dem Fotografen werden beim Vorbeilaufen noch schnell die abgestreiften Fahr-Handschuhe zugeworfen.

### Steigende Spannung vor dem Schluss

Beim 5000-m-Lauf steigerte sich die Spannung. Isenschmid, von Seitenstechen befallen, musste einmal anhalten und stillstehen, worauf bereits Dockheer auftauchte, der hier seine Stärke voll ausspielte. Sein Rückstand war aber zu gross, wie die Gesamtrangliste zeigt. In der Zielkurve wurde die neue Aeropersfahne aufgehängt, und jeder daran vorbeisprintende Teilnehmer polaroid abgelichtet. Die Fotos wurden jedem auf sein Teilnehmerdiplom geklebt, als schöne Erinnerung an diesen Anlass. Viele Läufer absolvierten die 5000 m problemlos, aber hie und da waren Konditionsschwächen auszumachen.

5000-m-Lauf mit Start/Ziel Schiffflände Maur. Ca. 600 m Asphalt, Rest Naturstrasse, kaum Steigungen. Zunehmend sonniges Wetter, etwas windig.

1. Heiri Baumann	22' 51''
(Gesamtsieger der über 45jährigen)	
2. Paul Götti	24' 02''
3. Dockheer Wouter	24' 04''

Tschiemer nach kurzer Distanz zur Aufgabe gezwungen (verletzt) (10. Rang nach der Radfahrt).

Steffen (nach Radfahrt 28. Rang) muss aufgeben und nach Hause, um für den Nachtflug vorzuschlafen!

Nach der Rangverkündung hörte sich die **rundschau** unter den Teilnehmern um:

Ruedi Isenschmid:

Ich war kaum, wie Du vermutest, eine Klasse besser, sondern habe schaurig gelitten, besonders im Lauf. Ich musste dort einmal wegen

Seitenstechen anhalten, schon erschien Wouter (Dockheer) und eigentlich nahm ich an, dass er mich überholen werde. Weil in diesem Wettkampf die Schwimmstrecke im Verhältnis zu den anderen Disziplinen gross war, hatte ich als guter Schwimmer einen Vorteil.

**Wouter Dockheer:**

Die kurzen Distanzen dieses Rennens erlaubten es nicht, die Kräfte einzuteilen, von Anfang an musste volle Leistung erbracht werden. Ein grosser Zeitverlust beim Schwimmen wäre auf der kurzen Radstrecke kaum wettzumachen gewesen, dies im Gegensatz zu einem Triathlon mit grossen Distanzen, der in dieser Hinsicht ausgeglichener ist. Aus diesem Grund waren wir am Ziel alle recht erschöpft, musste man doch auch beim Lauf von Anfang an voll drauf, um mithalten zu können.



*Beim Kleiderwechsel kamen auch Zuschauerinnen auf ihre Rechnung, wie ich aus Bemerkungen über Apollo und Adonis schloss*

**Cees Kat:**

Ich fand beim Trainieren heraus, dass man in den einzelnen Disziplinen schlechter wird, wenn alle drei zusammen trainiert werden müssen. Früher war ich ein viel stärkerer Läufer, aber seit ich auch radfahren trainierte, nahm meine Laufleistung ab. Am meisten genoss ich das Radfahren, weil ich mich dabei etwas ausruhen konnte, zumal ich nicht crawlen kann und deshalb brustschwimmen musste, was natürlich eine zusätzliche Belastung für die Beine bedeutet (Kat als erster Brustschwimmer im 5. Schwimmrang).





*ex aequo: Rob Kuipers, Walli Ruiter*



*Sieger der Kategorie «Nichtpiloten»: Dieter Schürer*





Wouter Dockheer



Heinrich Baumann

Ruedi:

Speziell Triathlon ist eine trainingsintensive Sportart und gute Ränge sind nur durch Training möglich. Bei diesem Anlass war aber das Mitmachen wichtiger als der Rang und wir sind vor allem froh, dass es ohne Unfall oder Zwischenfall abgelaufen ist. Es war für alle ein grosser Plausch und gemütlich.

Triathlon (Dreikampf) der Aeropers, 17. August 1985

850 m	Schwimmen	1. Ruedi Isenschmid
27 km	Radfahren	1. Hermann Bösch
5000 m	Lauf	1. Heiri Baumann

Initiant: Jan van Dierendonck (18. Gesamtrang)

Organisation und Helfer:

Ralph Kündig, Ronald de Jong, Peter Clausen, Ruedi Isenschmid, Hermann Bösch, Alex Hager, Hans Aebersold und Gattin, Fritz Wüthrich, Beat Läderach, Hansjörg Sauter (ihnen war bei der Rangverkündung der längste Applaus gewidmet.)

Wouter:

Wichtig in diesem relativ kurzen Rennen war der Disziplinwechsel. Die kurzen Zeiten lassen das rationelle Umziehen enorm wichtig werden. Sitzt man fünf Stunden auf dem Velo, spielt es keine Rolle, ob fürs Umziehen ein paar Minuten gebraucht werden. Bei 45 Minuten Velo oder 22 Minuten laufen ist das ganz anders. Es erstaunte mich auch, wie viel Schwierigkeiten ich hatte, nach dem Schwimmen in so kurzer Zeit auf dem Rad beispielsweise nur den Lenker richtig zu halten.

Cees:

Ich meinerseits fuhr in den Laufschuhen Velo und nahm in Kauf, etwas weniger standfest auf den Pedalen zu sein. Dafür sparte ich mir nachher einen Schuhwechsel. Bei den Hosen wagte ich diese Ersparnis allerdings nicht (ein Teilnehmer schwamm beispielsweise im Velodress!).

84 Teilnehmer hatten sich angemeldet, 53 hatten am betreffenden Samstag frei, 39 nahmen schliesslich teil (14 No-Shows). Auffallend die 9 teilnehmenden Holländer: 23 % und ebenso auffallend die Absenz der ganz jungen Piloten: Durchschnittsalter knapp 41 Jahre, ältester Teilnehmer ist Hugo Dietschi (55) im 33. Rang. Die vielen Zuschauer (Schätzung: zirka 100), darunter viele Kinder, sorgen unter den Bäumen der Gartenwirtschaft beim angebotenen Imbiss für eine vom Reporter in diesem Rahmen noch nie gesehene familiäre Stimmung.



Hermann Bösch

Fotos: Beat von Tobel und Felix Rasumowsky

## Unser Aeropers-Haus

40 Jahre Aeropers – davon nunmehr fast 15 Jahre im eigenen Haus. Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass das Aeropers-Haus uns das heutige Gepräge gegeben hat, denn ohne es wäre die Aeropers in der jetzigen Form nicht denkbar.



Wir alle wissen, wie es heute aussieht, aber nur die wenigsten wissen, wie es damals war, als die Aeropers noch nicht sesshaft war. Auch für mich war das meiste unbekannt, aber dank der löblichen Mithilfe unserer ehemaligen Präsidenten Alfred Sooder und Hano Hürzeler wurde diese Zeit wieder lebendig. Ursprünglich, das heisst bis 1959, war die administrative Bleibe der Aeropers im Büro von Dr. Guldimann in Zürich, dann wurden zwei Büroräume im alten Flughafengebäude auf der gleichen Etage wie die Chefpiloten zur Verfügung gestellt, übrigens mit einer Sekretärin der Swissair, die stundenweise «ausgeliehen» wurde und entsprechend ihrer Arbeitszeit von der Aeropers entlohnt wurde. Gemäss dem heutigen leider völlig degenerierten Verständnis wäre der Ausdruck «Doppelagent» gar nicht so falsch am Platz. Die FIG sprach irgendwann die Kündigung aus, so dass die Aeropers auf Suche gehen musste und in einer Baracke etwa beim heutigen Catering fündig wurde. Aber dieses traute Heim musste neuen Gebäuden Platz machen, und die Aeropers nahm sich eine Wohnung in Glattbrugg.



## **Das neue Haus**

Es war bald klar, dass dieses ewige Hin und Her nicht so weitergehen konnte. Dazu kam, dass die Fronten, an denen die Aeropers zu kämpfen hatte, immer länger wurden. Erwähnt seien hier die zwei Flugunfälle der Swissair aus dieser Zeit, einmal die Notwasserung der Metrop im Kanal 1954 und der Absturz der Caravelle bei Dürrenäsch 1963, die zum Teil noch lange danach juristische Auseinandersetzungen nach sich zogen. Kurz – die Aufgaben der Aeropers wuchsen proportional zur Mitgliederzahl, und so entstand bald einmal die Idee, einen eigenen Juristen mit Sekretärin in einem eigenen Büro anzustellen. Aus der Idee entsprangen mehrere Pläne; sie alle hatten gemeinsam, dass das zukünftige Gebäude Ertrag abwerfen sollte. Man spekulierte auf ein Grundstück am Flugplatz im Bereich der heutigen Fracht. Dann sollte dort entweder ein Parkhaus mit Roof-Top-Beiz oder ein Gebäude mit Restaurant und einem Modellflugplatz als zusätzliche Attraktion entstehen, beides übrigens sehr weitsichtige Projekte, die sicher rentiert hätten. Da aber die Aeropers keine offizielle Trägerschaft darstellte, war an dieses Land nicht ranzukommen. Es war dann der inzwischen verstorbene Flugkapitän Josef Müggler, der das heutige Grundstück von 1672 Quadratmeter am Ewig Wegli zum Preis von 155 Franken pro Quadratmeter für die Aeropers erwerben konnte. Er war es auch, der in der Folge die Bauaufsicht übernahm und in professioneller Manier den Bau überwachte.

## **Die Ausführung**

Im Jahre 1968 wurden die entscheidenden Weichen gestellt. Das Architektenbüro Hurter und Bühler aus Winterthur erstellte die Pläne für ein Gebäude mit ausreichenden Räumlichkeiten für die Aeropers und 20 Einzimmer-Komfortwohnungen. Projektierte Bausumme: 1 340 000 Franken. Die Finanzierung sah folgendermassen aus: Eigenmittel: 100 000 Franken, Anteilscheine an AP-Mitglieder von total 251 500 Franken. Den Rest finanzierte die VEF mit Hypotheken, die sich hier übrigens sehr grosszügig zeigte.

Das Projekt wurde den AP-Mitgliedern zur Abstimmung vorgelegt. 600 Stimmzettel wurden verteilt, zurück kamen 227(!), immerhin stimmten 186 dafür.

Eine Baukommission, bestehend aus den Herren Müggler als Präsident, Sooder, Stadelmann, Kuratli und Grunder wurde gegründet mit extra entworfenen Statuten (die allerdings nie in Kraft traten).

Ende 1969 wurde dann mit den Bauarbeiten begonnen, und am 15. Februar 1971 unter dem damaligen Präsidenten A. Sooder und dem Sekretär Dr. Huber konnte das Gebäude mit unwesentlicher Verspätung bezogen werden. Es war ganze Arbeit geleistet worden, und der abschliessende Schätzungsbericht des Architekten Berger aus Zürich

konnte dann auch hohe Qualität und Wohnungen von gehobenem Standard bescheinigen.

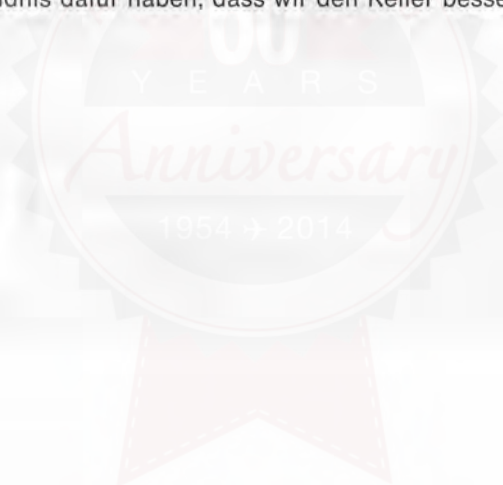
Der Ertragswert betrug damals rund 90 000 Franken, heute ist er bei rund 140 000 Franken angelangt.

Die Wohnungen wurden zuerst in eigener Regie vermietet. Da dies aber zu aufwendig wurde, übergab man sie zunächst der Avi-Real, dann der UTO, dann wiederum übernahm die Aeroopers sie wieder, um sie dann doch wieder der UTO zur Vermietung anzuvertrauen. Warum diese häufigen Wechsel? Nun, es kamen Differenzen auf, und die Aeroopers musste sich auf diesem Gebiet auch erst noch gewisse Erfahrungen aneignen. Im Jahre 1981 wurden unsere Räumlichkeiten renoviert und neu aufgeteilt bzw. unterteilt.

Zu erwähnen sei noch, dass auch die Kapers administrativ bei uns zuhause ist in einem Kellerraum, den sie permanent gemietet hat.

Dass unser Haus allseits beliebt ist, geht nicht zuletzt auch daraus hervor, dass unbekannte Weinkenner an unserer Weinaktion im Keller teilgenommen haben, ohne zu zahlen. Die offene Kellertür wurde wohl als Einladung verstanden, der man gerne Folge leistete. Man wird hoffentlich Verständnis dafür haben, dass wir den Keller besser absichern mussten . . .

B. K.



## Auch ich jubiliere!

Vor 25 Jahren, am 1. März 1960, beschloss der Vorstand der Aeropers folgendes:

«Der Kassier und der Sekretär werden ermächtigt, sofort eine Umdruckmaschine im Wert von Fr. 1 800.— (punktgenaues Modell Print-Fix, Occ. mit Garantie) ... zu kaufen.» Dr. P. Hunziker, der damalige Sekretär, stellte mich damit in seine und der Aeropers Dienste. In meiner langjährigen Arbeitszeit habe ich über folgende Themen (und viele andere mehr) schwarz auf weiss Zeugnis abgelegt.



Die Zeit meiner Anstellung hatte Probleme, die den heutigen oft sehr ähnlich sind, so wurde auf die schlechte Ausnützung der Piloten hingewiesen und wieviele Stunden sie im Jahre 1959 im Einsatz standen. Oder erinnert Sie dieser Protokollabschnitt vom 22. Juli 1960 nicht an unsere heutigen Bordtechniker: «Im Verlaufe der Verhandlungen stellte die SWR einen Brief betr. Weiterbeschäftigung von Navigatoren im Falle technologischer Arbeitslosigkeit in Aussicht.» Am 11. Oktober meines ersten Jahres bei der Aeropers erlebte ich den ersten Umzug. Das neue Zentrum der Aeropers-Aktivitäten wurde in den Flughafen verlegt.

Sparen! Dieses Schlagwort, das heute etwas moderner mit «Effizienzsteigerung» umschrieben wird, war im Jahre 1960 modern, so kann man



unter Traktandum 9 vom 26. November 1960 lesen «Die SWR wünscht die monatlichen Salärabzüge betr. Loss of Licence zu erhöhen, um die Zinseinbusse aufgrund der jährlichen Vorauszahlungen zu kompensieren.» Der Vorstand stimmt diesem Begehren zu, im Gegensatz zu folgendem vom Dezember 1960: «Die Swissair fragte Herrn Graber offiziös an, ob die Aeropers allenfalls bereit wäre, im Hinblick auf die Sparmassnahmen die Zollkasse selbst (für alle Besatzungsmitglieder) zu übernehmen». Sie wissen es, auch diese Sparmassnahme wurde nur vorerst abgelehnt, doch später von der Aeropers unterstützt, noch heute führt die Aeropers die Zollkasse für die Tigers!

### **Mein «5-Jahre-Jubiläum»**

Als ich mein fünftes Dienstjahr hinter mich gebracht hatte, stand bereits wieder ein Umzug zur Diskussion. Nachdem die FIG jedoch keine sicheren Zusagen inbezug auf ein zweites Büro machen konnte, wurde die Frage vorläufig ad acta gelegt. Dafür stimmte der Vorstand dem Antrag des Sekretärs (ich durfte nun meinem neuen Chef Dr. R. Schmid dienen) zu, eine «Full-Time-Sekretärin» anzustellen. Frau I. Winkler machte sich nun die Finger an meinen Matrizen schwarz. Sorgen bereitete damals der Aeropers der Ball zum Jubiläum «20 Jahre Aeropers». Ein namhafter Fehlbetrag zierte die Rechnung des Jahres 1965. Trotzdem wurde der Ball als Erfolg gewertet. Ins Jahr 1965 fiel auch die Gründung des DACHVERBANDES. Als erste Aufgabe wurde ihm die neue Regelung der Displacements-Erschädigungen übertragen. Immer noch aktuell war auch in meinem nun sechsten Dienstjahr die Job-Security der Navigatoren.

### **1970 – Schon zehn Jahre bei der Aeropers**

Im Jahr 1970 zeichnete der Sekretär Dr. W. Huber die Protokolle und die zarten Hände der Sekretärin Frau Noelle Grösch fütterten mich mit Druckerschwärze. Aber auch er liess mich weiterhin leben und der Aeropers dienen. Auch eine Kollegin, die Druckpresse der Fa. Wettlin & Co. wurde vom Vorstand für die weitere Erzeugung der **rundschau** bestätigt. Die Navigatoren sind weiterhin Gesprächsthema, im Februar 1970 kann der Präsident dem Vorstand bestätigen, dass die Vereinbarung betr. Umschulung der Navigatoren zu Bordtechnikern unter Dach ist. Eine weitere Ähnlichkeit mit der heutigen Zeit: Zahlreiche bisherige Mitglieder der FPAS (der Foreign Pilots Association of Swissair) werden als neue Mitglieder der Aeropers aufgenommen. Schliesslich konnte ich von einem guten Fortschritt der Bauarbeiten am Aeropers-Haus berichten und mich auf einen baldigen Umzug freuen, dessen Termin auf Anfang Februar 1971 festgelegt wurde. Noch ein pikantes Detail: Im Vorstandsbulletin vom 18. November 1970 druckte ich: «... Der Zusammenschluss Swissair/AUA ist für den 1. April 1972 geplant. ... Die AUA

bringt in die geplante Verbindung voraussichtlich sieben Flugzeuge des Typs DC-9 sowie 51 PiCs und 39 Copi ein.» Nun es kam nicht so wie geplant, die beiden Fluggesellschaften blieben ledig.

### **1975 – Der heutige Arbeitsvertrag ist in Beratung**

Auch nach 15 Jahren bin ich frisch und munter und diene nun unter dem Sekretär F. Woodtly. Frau Grösch hat sich nun auch schon gut mit mir befreundet. Auch der neue und schon bald wieder alte Standort am Ewigen Wegli in Kloten gefällt mir. Weniger Technik, dafür umso mehr Bäume umrahmen mein Heim. Ab und zu tieffliegende Flugzeuge lassen mich zwar erzittern, doch das muss man als Pilotenangestellter mit Gelassenheit nehmen. Aber auch meine finanziellen Väter mussten erzittern, als sie die neue DH-Regelung erfuhren. Doch flexibel wie die Piloten zu sein haben, fügten sie sich schliesslich. Auch der bisherige Arbeitsvertrag wird neu diskutiert, der seit 1973 auch die Balair-Piloten erfasst. Schliesslich darf ich noch von meinem Kollegen, dem Telefonbeantworter berichten, der im Jahr 1975 den Dienst bei der Aeropers aufgenommen hat. Nun hat er bereits zehn Jahre auf dem Band.

### **1980 – Wechsel in der Aeropers-Organisation**

Fünf Jahre später diene ich schon wieder unter einem neuen Sekretär, R. Kurtz kümmerte sich um den Gang der Dinge. Immer noch treu blieb mir Frau N. Grösch. Es war das Jahr der grossen Reorganisation der Aeropers. Nur noch sieben statt 12 Vorstandsmitglieder leiteten die Geschäfte. Die Mehrbelastung wurde dafür durch die Schaffung der FEROP-Tage, der von den Verbandsmitgliedern abgetretenen Ferientage, ausgeglichen. Auch an meinem Heim, den Sekretariatsräumen werden Neuerungen beschlossen. Ein Umbau soll die Schaffung zweier Sitzungsräume in würdigem Holzausbau ermöglichen.

Wechsel gab es aber auch bei den Vertragsbeziehungen zur Swissair. Ein neues Displacement-Reglement wurde eingeführt, ich durfte darüber viel schreiben. Aber auch die automatische Aufzeichnung von Daten im Flugzeug war ein beliebtes Thema. Schliesslich wurden erste Arbeiten am neuen Disziplinar-Reglement aufgenommen. Und noch ein heute aktuelles Thema. Im Jahr 1980 wurden zum ersten Mal Gespräche über eine Vereinigung der beiden Verbände Aeropers und FEV geführt, die jedoch vorerst nur zu einer teilweisen Zusammenlegung von Kommissionen führte.

### **Und das Jahr 1985**

Ich feiere im Zusammenhang mit dem 40-Jahr-Jubiläum der Aeropers mein 25-Jahr-Jubiläum. Neuer Chef im Sekretariat ist D. Schürer und zu seiner Seite steht als Sekretärin die frischvermählte C. Bernasconi. Weiterhin darf ich die Bulletins der Aeropers drucken. In all den Jah-

ren hat sich viel um mich herum geändert, ich stehe heute neben einem Computer-Terminal und freue mich jeweils, dass er während meiner Druckrotationen falsche Impulse erhält und aussteigt. Die alte Mechanik – so scheint es – ist der modernen Elektronik immer noch teilweise überlegen!

Print Fix, aufgeschrieben von: D. S.



***Herzliche Gratulation  
Ihre***

**Zürcher  
Kantonalbank**



**Filiale Kloten**



IHR CHAMPAGNER.  
NICHT NUR AN BORD.

CORDON ROUGE  
VON G. H. MUMM.  
UNBESTRITTEN DER  
BEKANNTESTE BRUT.



G. H. MUMM  
*Les Champagnes de Reims*

GENERALIMPORTEUR FÜR DIE SCHWEIZ:  
CHAMPAGNE MUMM S. A., ROUTE DE LAUSANNE 333, 1293 BELLEVUE/GENÈVE,  
TELEFON 022/74 22 03 (GRÜEZI) ODER 022/74 22 01 (BONJOUR).