

# rundschau

März / April 1980



**AERO  
PERS**

# E

## Economic Treuhand AG

Friedackerstr. 6  
Postfach 161, 8062 Zürich  
Telefon 01 312 66 55

Als Treuhänder und Betriebswirtschafter übernehmen wir Aufträge für Beratung und Ausführung mit den Grundsätzen der Discretion und der vertraulichen, persönlichen Betreuung

Steuerfragen  
Vermögens- und Liegenschaftenverwaltung  
treuhänderische Vertretungen  
Gründungen / Geschäftsführung im Auftrag  
Buchhaltungen



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.

## Inhalt — Contents — Sommaires

## Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	7
<b>I N T E R N</b>	
Neuaufnahmen	15
Für First Officers: Ein rosa Streifen am Horizont?	19
Umschulungen F/O	20
Trotz Märchen – «In Geldsachen hört die Gemütlichkeit auf»	23
Forum: Two-man crew will be better than three, says Lufthansa	26
Interview mit Zuk Unft, Bordtechniker A-310	29
Übertritt	31
Man sollte . . .	33
Interview: Geldanlegen – ohne Furcht und Reue	35
Briefe an die <b>rundschau</b>	39
Hobby-Ecke	41

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 14. Mai 1980**

### Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)  
W. Waeschle (Produktion)  
H. Hürzeler, R. Kurtz,  
F. Rasumowsky, J. Schmid,  
H. Spörri

### 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

## Er ist da! Der erste AEG Schlagbohrer mit Vollwellen-Electronic.

Mit Supersanft-Anlauf und ganz leisen 750 Watt. Lassen Sie sich diese neue Spitzenleistung bei uns vorführen.



SB 2 E-750

Nettopreise

Fr. 425.— **SB 2 E-750**

Fr. 305.— Links- und Rechtslauf

SB 2 E-430 RL, 10 mm

Fr. 315.— SB 2 E-430 RL, 13 mm

**AEG**

Elektrowerkzeuge von  
AEG-TELEFUNKEN

*Byland AG*

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



**Restaurant      Speisesaal**  
**Schoppenstube      3 Kegelbahnen**

Höflich empfiehlt sich:

Familie O. Lott  
Restaurant Treff  
Kalchengasse 12  
8302 Kloten  
Telefon 01 813 11 55

## Gedankenspiele



Alle diejenigen, welche die momentane Kontroverse über die Arbeitsplatzgestaltung des zukünftigen Airbus verfolgt haben, mögen wie ich, erstaunt festgestellt haben, dass beide Kontrahenten mit gleichen oder zumindest ähnlichen Argumenten ihre Position zu untermauern suchen. Safety ist das wohl am meisten ins Feld geführte Kampfmittel. Es soll nun dem Einzelnen überlassen werden, sich aus den gelieferten Angaben auf sachlicher Basis eine eigene Meinung zu bilden. Der Einzelne sollte sich also bewusst werden, er sollte erkennen, was richtiger ist.

In der ersten Cockpit Info dieses Jahres wurde auch klar dargelegt, wie eine solche Meinungsbildung zu erfolgen hat. Zuerst soll man sich von Experten informieren lassen, als zweites mit denselben Experten sachlich diskutieren und drittens sollte dann eine eigene, fundierte Meinung gebildet werden können. Mit diesem dritten Schluss bin ich absolut einverstanden. Es wird eine Meinung entstehen; verwirrend ist nur, dass eine Meinung per definitionem nie fundiert sein kann, da doch 'meinen' etymologisch mit wähen, Wunsch und Verlangen, zusammenhängt.

Auch ist erstaunlich, dass von Experten informiert wird. Dieser Terminus ist dem Lateinischen expertus entlehnt und bedeutet soviel, wie erprobt und bewährt. Wie sollte jemand Experte sein können, von einem noch nicht existenten Ding, wie sollte er dieses erprobt haben und wie sollte er es als 'bewährt' qualifizieren können?

Wohl passt hier das zweite 'dem Experten' zugrunde liegende Verb experiri besser, was soviel wie versuchen, erproben heisst und woraus dann auch der Begriff Experiment abgeleitet wird.

Nun, es soll hier nicht darum gehen, Wortklaubereien zu betreiben, sondern wir alle sind doch interessiert daran, den ganzen Komplex möglichst vollumfänglich überschauen zu können. Es geht darum, uns von etwas Neuem ein Bild zu machen, etwas Neues zu erfassen, zu erkennen versuchen.

Erkennen setzt aber voraus, dass es gelingt, neue Wahrnehmungen an bereits bestehende Inhalte, welche schon im Bewusstsein vorhanden

sind, also vorgestellt werden können, anzuschliessen. Ich versuche also mir Unbekanntes dadurch aufzuschlüsseln, dass ich es an mir schon Bekanntes in einer mir logisch erscheinenden Gedankenfolge anschliesse. Bereits diese Überlegung macht deutlich, dass unser Erkennen von Anbeginn an durch den subjektiv bedingten Erfahrungshorizont mitbestimmt wird.

Da nun bei jedem einzelnen Menschen diese Basis des schon Erlebten und Bekannten verschieden ist, folgt, dass jegliche Erkenntnis immer auch subjektiv bedingt ist. Zu diesem ersten, die Erkenntnis einschränkenden Moment, dem **Erfahrungshorizont**, kommt noch als zweites die kaum minder wichtige, einschränkende **Erwartenshaltung** hinzu.

Auch wenn wir versuchen, voraussetzungslos an ein Objekt heranzutreten, weisen wir doch eine gewisse Gerichtetheit auf, wir werden durch ein gewisses, den Gegenstandsbereich strukturierendes Interesse geleitet (z. B.: welche Teile der Zeitung lesen wir ausführlich, welche dabei gelesenen Fakten behalten wir im Gedächtnis? Wir strukturieren das Objekt 'Tageszeitung' durch unsere Interessen und nehmen nur ausgewählte Teile wahr.) Je stärker diese Gerichtetheit ist, desto einseitiger wird meine Erkenntnis sein, da meine Gerichtetheit wie ein Scheinwerfer wirkt und nicht erwartete oder nicht interessierende Bereiche im Schatten belassen werden. Gewisse Erkenntnisse eines Objektes mögen so die Schwelle der Bewusstwerdung gar nicht erreichen, sie werden gar nicht gesehen, was aber niemals die Folgerung zulassen sollte, dass andere Bereiche, als die subjektiv wahrgenommenen nicht existieren.

Bereits aus diesen beiden Einschränkungen der Erkenntnis zeichnet sich die Konsequenz ab, dass ich versuchen sollte, möglichst offen, d. h. ohne ein 'Schon-Wissen' an ein Phänomen heranzutreten, um es zu evaluieren.

Als weiterer wesentlicher Bestandteil, der meine Erkenntnismöglichkeiten bedingt, muss der weltanschauliche Bezugsrahmen beachtet werden. So wird ein rationaler streng naturwissenschaftlicher Standpunkt geneigt sein, nur rationale, d. h. kausal erklärbare Phänomene und/oder Begründungen anzuerkennen. Dabei ist die Rationalität des Urteils aber bereits ein Präjudiz an sich; denn vernünftig ist, was uns vernünftig erscheint.

Selbst eine sich streng auf statistische Ergebnisse berufende Erkenntnishaltung vermittelt nur Teilwahrheiten, indem sie nämlich alle seltenen und einmaligen Ereignisse übergeht und ausschliesst.

Wie ich aufzuzeigen versuchte, wird unsere Erkenntnismöglichkeit von verschiedenen Faktoren beeinflusst und diese Relativierung verpflicht-

tet den Einzelnen, sich selbstkritisch mit der subjektiven Gleichung auseinander zu setzen. Die Einsicht in diese subjektive Beschränkung jeder Erkenntnis führt zu einer toleranten Haltung, die davor bewahrt, die eigene als wahr empfundene Erkenntnis, als **die** allgemeingültige Wahrheit zu behaupten.

Ich möchte nun den Versuch unternehmen, diese theoretischen Gedanken auf die Problematik 2- oder 3-Mann Cockpit umzulegen und dabei die vielgerühmte 'Sachlichkeit' bewahren.

Wie ich erwähnte, wird meine Erkenntnis- und Urteilsfähigkeit durch den Erfahrungshorizont eingeschränkt. Eine relativ grosse Pilotengruppe hat aber noch gar nie eine 3-Mann Operation miterlebt. Wie sollten diese Leute also überhaupt ein auf eigener Erfahrung basierendes Urteil fällen können? Dazu kommt, dass von den vorhandenen theoretischen Konzeptmöglichkeiten; 2-Mann, 3-Mann FFCC und dem 3-Mann konventionell sideward facing die letztere Möglichkeit vorsorglich vorderhand gestrichen wurde. Damit bewegen wir uns alle in einem Milieu, wo ein uns bekanntes 2-Mann- einem unbekanntem 3-Mann-Konzept gegenübergestellt wird. Was dies für die individuelle Urteilsbildung bedeutet, drückt sich vor allem in den grossen Vorbehalten gegenüber der FFCC 3-Mann-Version aus.

Das zweite die Erkenntnis beeinflussende Moment, stellt wie gesagt, die Erwartenshaltung dar. Evaluiere ich ein Problem mit einer bestimmten Erwartenshaltung, entledge ich mich gezwungenermassen einer objektiven Haltung. Dies ist jedoch hier genau geschehen. Die Evaluation beschränkte sich bald auf eine optimale 2-Mann-Lösung. Alternatives Denken wurde vom Schreibtisch aus unterbunden und erst als sich Widerstand zu regen begann, wurde eine mögliche, zum vornherein mit dem Makel der Zwängerei behaftete FFCC 3-Mann-Version noch in Betracht gezogen. Die Erwartung, dass technischer Fortschritt unbezweifelbar gut sei, engt bei diesen Entscheidungen den Blickwinkel wesentlich ein!

Wie ich auch erwähnte, präjudiziert der weltanschauliche Bezugsrahmen, der das subjektive Bezugssystem von Erfahrungs- und Erwartungshorizont durchdringt, die Urteilsbildung wesentlich.

Ich möchte vermeiden, hier verschiedene mögliche Weltanschauungen gegeneinander auszuspielen, bin ich doch bei deren Beurteilung in meiner subjektiven Gleichung befangen, und meine Wahrheit muss nicht mit der meines Nachbarn übereinstimmen. Doch sollte erwartet werden können, dass zumindest der Versuch unternommen wird, Toleranz zu üben.

Toleranz auch einer grundmenschlichen Eigenart gegenüber. Ich meine hier die Emotionalität.

Warum wohl wird die Emotion derart negativ bewertet, so dass in beinahe jedem Bulletin zu lesen ist, man solle ja sachlich bleiben, Emotionen wären fehl am Platz? Warum soll der Mensch eine ihn eben vom Computer unterscheidende Eigenschaft verleugnen? Es ist uns ja allen bewusst, dass in Momenten starker Emotionalität eine übersichtliche, 'vernünftige' Urteilsbildung verunmöglicht wird. Dieser Aufruf also bereits offene Türen einrennt. Ist da nicht ein anderer Mechanismus am Werk, der solche Meinungsbildung, die der eigenen Urteilsfindung gegenübersteht, als emotional 'getrübt' Urteil zu diskreditieren versucht? Liegen denn nicht in den bewusst erlebten Emotionen, wenn sie denkerisch zu durchdringen versucht werden, auch wesentliche den Entscheidungsprozess differenzierende Impulse?

Jürg Schmid

Zu verkaufen in Neerach solide,  
sehr grosszügige

## Villa (Baujahr 1965)

an ruhiger und sonniger Lage (kein Fluglärm), inmitten von altem Baumbestand. Landfläche ca. 3000 m<sup>2</sup>. Heizbares **Schwimmbassin** (12 × 6 m). Grosser gedeckter Sitzplatz mit Cheminée. Wohn-Esszimmer mit Cheminée 60 m<sup>2</sup>, Elternzimmer 37 m<sup>2</sup>, 1 Kinderzimmer 19 m<sup>2</sup>, 1 Kinderzimmer 17 m<sup>2</sup>, 1 Gästezimmer 10 m<sup>2</sup>, 3 Bäder, div. Keller- und Nebenräume. Günstiger Steuersatz. Preis Fr. 880 000.—. Bezug per sofort oder später. Finanzierung geregelt.

Anfragen an: Econom Treuhand AG, Lavaterstrasse 11, 8027 Zürich, Telefon 202 91 31

## Liebe Mitglieder

bis zum Erscheinen dieser Zeilen dürften Sie es zwar bereits auf verschiedenen Kanälen vernommen haben: die Verhandlungen über das **individuelle Pensionierungsmodell** konnten am 12. März nach zweijähriger Verhandlungsdauer endlich und für beide Seiten erfolgreich abgeschlossen werden. Ist es nicht schön, wenn es einmal überall nur Sieger und keine Verlierer gibt? Die Hauptsache ist sicher, dass die neue Regelung sowohl jedem einzelnen Piloten und Bordtechniker als auch der Swissair entgegenkommt, und zwar in mehreren Beziehungen. Damit dürfte der für uns doch recht frühe Übertritt ins «Leben B» wesentlich entschärft worden sein, indem er den Wünschen des Einzelnen weitgehend entgegenkommt. Da die neue Lösung in früheren **rundschau**-artikeln und anlässlich der Orientierungsabende, vor allem aber im Abstimmungskommentar nochmals im Detail beleuchtet worden ist, verzichte ich hier auf eine weitere Zusammenfassung. Sie könnten sonst auf den Gedanken kommen, es gebe im Leben eines Piloten und/oder Aeropers-Präsidenten nichts Wichtigeres als die Pensionierung!

Als ich Ihnen vor zwei Jahren in der **rundschau** die Grundzüge unseres flexiblen Pensionierungsmodells vorstellte, gab ich zum Schluss der Hoffnung Ausdruck, dass «der stolze Gockel, den ich Ihnen hier präsentiert habe, nicht als gerupftes Huhn aus den Verhandlungen kommt!» Solches ist nicht passiert, und ich hoffe, dass möglichst viele unserer älteren Kollegen von dieser massgeschneiderten Möglichkeit Gebrauch machen werden.

Für den Leserkreis ausserhalb der Aeropers sei nochmals festgehalten: Es handelt sich **nicht um eine vorzeitige Pensionierung**, sondern um das genaue Gegenteil. Jeder Pilot und Bordtechniker kann wählen, ob er ein, zwei oder drei Jahre über den bisherigen Pensionierungszeitpunkt hinaus weiterfliegen will, und zwar unter normalen oder stufenweise reduzierten Einsatzbedingungen. Über die vorzeitige Pensionierung oder eine vorzeitig reduzierte Arbeitsleistung kann erst verhandelt werden, wenn die Jahre des (selbstverschuldeten!) Pilotenmangels hinter uns liegen . . . Nichtsdestoweniger: ein für beide Seiten erfreulicher Verhandlungsabschluss, der in seiner Endphase in einem ebenso erfreulichen Verhandlungsklima zustande gekommen ist.

Die im Zusammenhang mit der **Reorganisation der Aeropers** notwendig gewordenen Verhandlungen mit der Swissair konnten ebenfalls noch knapp vor Torschluss beendet werden. Wir haben Sie über Zielsetzungen, Organigramm, GAV- und Statutenänderungen sowie über den eher mühsamen Verhandlungsverlauf immer wieder orientiert, so dass ich mich hier mit der Feststellung begnügen darf, dass das Kind trotz

Zangengeburt lebt. Sie, liebe Mitglieder haben durch Ihr Ja und Ihr persönliches Opfer eines halben variablen Ferientages pro Jahr mitgeholfen, die Arbeitsbedingungen für uns Aeropers-Funktionäre wesentlich zu verbessern, womit das wichtigste Ziel unserer Reorganisation erreicht wäre.

Es ist sicher unschön, und es tut mir leid, dass wir Sie in dieser Sache insgesamt dreimal an die Urne bemühen mussten. Der Vorstand war anfangs der Überzeugung, eine verbandsinterne Reorganisation lasse sich ohne Bedingungen des Sozialpartners verwirklichen. Nun, da das Ganze aber nicht nur in unsern Statuten, sondern auch im GAV sauber geregelt ist, sollten alle Beteiligten damit wesentlich besser leben können. Wenn bei diesem Hin und Her der Aeropers-Vorstand um eine Erfahrung reicher, der Schreibende aber um eine Illusion ärmer geworden ist, so schadet dies sicher nichts. Schliesslich zählt ja nur das Resultat, das nun doch noch erfreulich herausgekommen ist.

Wie Sie, liebe Mitglieder, sicher wissen, steht seit vielen Jahren auf unserem Sitzungstisch im Aeropers-Sekretariat unser legendäres Stehaufmännchen als Symbolfigur. Verpasst man ihm eine Ohrfeige, so schellt es in seinem Innern, es fällt seitwärts um, stellt sich aber immer wieder auf. Nicht nur als Verbandsfunktionär, sondern überall im Leben ist es von Vorteil, wenn man sich dieses Bild immer wieder vergegenwärtigt. Nämlich immer dann, wenn man Ohrfeigen erhält oder Enttäuschungen erlebt. Wenn es klingelt im Innern, soll man sich seine Gedanken machen und gleich wieder aufstehen. Liegenbleiben und Wunden lecken nützt wenig.

Die für Aeropers-Verhältnisse eher schwache Stimmbeteiligung von 57% bei der **Crew Complement A-310-Umfrage** bedeutet für mich eine Enttäuschung, ist aber gleichzeitig ein deutlicher Fingerzeig. Obschon das Resultat eindeutig pro Dreimann-Cockpit ausgefallen ist (318 ja zu 113 nein), haben sich doch über 40% unserer Mitglieder noch keine eigene Meinung bilden können oder wollen.

Als verantwortlicher «Eintopf-Koch» habe ich aber ein gutes Gewissen. Erstens funktionieren in der Aeropers die demokratischen Spielregeln auf allen Ebenen, im Gegensatz zu hierarchisch aufgebauten Unternehmen, wo «oben» entschieden und verfügt wird. Zweitens gibt sich unser gewähltes (nicht ernanntes) Team Mühe, sowohl das Gesamtinteresse unserer Mitglieder als auch jenes unseres Arbeitgebers zu berücksichtigen. Entscheidend ist bei allen Neuerungen nicht die Meinung des Vorstandes, sondern jene der Mehrheit der Mitglieder, also **Ihre** Meinung. Im Verband geniessen Sie volle Mitsprache, nicht aber bei der Firma. Sie können uns demnächst allesamt wegwählen, nicht

aber Ihre Vorgesetzten oder Ihr Management. See the difference? Und last but not least bin ich froh, als Mensch meinen Standpunkt nicht nur aufgrund von Aufträgen samt facts and figures vertreten zu dürfen, sondern auch aufgrund meiner persönlichen Erfahrung und meiner Gefühle. Der Computer wird keine Emotionen mehr haben, er lässt sich wohl programmieren, aber nicht motivieren!

Womit ich auf die **Rücktritte aus dem Vorstand** zu reden komme, die zwar nicht nur auf langsam aber sicher abhanden gekommene Motivation zurückzuführen sind, sondern auch auf den begrifflichen Wunsch, sich nach einigen Jahren freizeit- und nervenraubendem Einsatz zugunsten seiner dankbaren Berufskollegen wieder einmal zu entlasten. Die Reorganisation der Aeropers mit ihrer Verkleinerung des Vorstandes von elf auf sieben Mitglieder gab den folgenden verdienten, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Vorstandskollegen die Gelegenheit, zu demissionieren:

**Capt. Fredy Huggenberger**, Ressortchef für Versicherungsfragen, möchte sich aus begrifflichen Gründen von seiner Tätigkeit im Vorstand entlasten, wirkt er doch als Versicherungsspezialist der Aeropers gleichzeitig noch als Chef der Versicherungskommission, Vizechef der Aeropers Krankenkasse, als VEF-Stiftungsrat sowie als Aeropers-Vertreter in deren Geschäfts- und Anlagekommission. Da bei dieser vielfältigen und für uns alle wichtigen Tätigkeit seine ganze Freizeit draufgegangen ist, möchte er trotz Reorganisation wenigstens den Vorstand verlassen, um sich voll und ganz auf unseren Versicherungssektor konzentrieren zu können, wo Piloten mit einem so fundierten Fachwissen wie Fredy es besitzt, bekanntlich rar sind. Sie können also beruhigt sein: er wird unsere Versicherungen weiterhin kompetent betreuen, wenn auch ausserhalb des Vorstandes, was aber nach neuem Organigramm absolut möglich ist.

Aus dem Vorstand lasse ich Fredy Huggenberger natürlich nur ungern ziehen, weil er mit seiner objektiven, gründlichen und fröhlichen Art ein konstruktiver, oft kritischer und doch angenehmer Mitarbeiter war. Hingegen ist es sicher richtig, dass er seine Prioritäten setzt und sich nicht vorzeitig verheizt. Es freut mich natürlich, dass er als alter und neuer Chef VK in Zukunft in den Genuss eines monatlichen Aeropers-Arbeitstages kommen wird, so dass er unser ganzes Versicherungs-Business weiterhin mit der ihm eigenen Sachkenntnis leiten wird, und zwar unter bessern zeitlichen Bedingungen. In diesem Sinne danke ich Fredy Huggenberger nicht nur für seinen bisherigen Grosseinsatz an verschiedenen Fronten, sondern auch für alles, was er in Zukunft für uns noch zu leisten gedenkt.

**Felix Rasumowsky**, SFO DC-9, erfolgreicher bisheriger Aeropers-Finanzminister und Kassier wider Willen, zudem stellvertretender Informationschef sowie Stellvertreter im Ressort Schulfragen und Seniorität, tritt nach zweijähriger Amtszeit zurück. Wegen seiner Handelsmatura wurde er seinerzeit im Vorstand zur Übernahme der Finanzen verknurrt, zu einer zeitraubenden Aufgabe, die ihm alles andere als Freude bereitetete, die er aber (wie erwartet!) mit Bravour, Sach- und Fachkenntnis sehr gut löste. Durch realistische Planung, saubere Aufteilung und Darstellung unserer diversen finanziellen Aufgabenbereiche, durch Einführung einer übersichtlichen doppelten Ruf-Buchhaltung sowie dank gründlichem Einarbeiten unserer neusten Aeropers-Teilzeit-Mitarbeiterin und Kassierin, Frau L. Laederach, die ich hiemit auch an dieser Stelle herzlich willkommen heissen möchte, stellte Felix unser Finanzwesen auf eine solide Basis und löste gleichzeitig das Kassierproblem. So wird es im neuen Vorstand zwar noch einen Verantwortlichen für unser Finanzwesen geben, der aber im Gegensatz zu bisher von der eigentlichen Buchführung unserer diversen Kassen entlastet sein wird.

Mit Felix Rasumowsky verliert der Vorstand einen unkonventionellen, kritischen und ideenreichen Geist, der sich neben seinem Einsatz an der Finanzfront mit ebensolchem Erfolg, aber mit mehr Freude, in den Sektoren Information und Reorganisation engagiert hat. Ich danke Felix für seinen Einsatz, seine Spontaneität und seinen Idealismus und bin natürlich sehr froh, dass er auch in Zukunft im **rundschau**-Team mit spitzer Feder weiterwirken wird.

Mit **Capt. Hansjürg Sauter**, Ressortchef Flightsafety und Security und Stellvertreter Ifalpa/Europilote demissioniert eines der erfahrensten und dienstältesten Vorstandsmitglieder. Er kann auf eine geradezu klassische Aeroperskarriere zurückblicken: Bereits im Jahre 1972 wirkte er aktiv in der Copilotengruppe mit, trat dann 1973 der Salärkommission bei, wurde 1974 in den Vorstand gewählt, wo er bis zu seiner Beförderung zum PiC dem Copilotenressort vorstand, um dann die Security zu übernehmen. Mit dieser verantwortungsvollen Vertrauensstelle identifizierte er sich voll und ganz, war dauernd auf Draht und in Verbindung mit den diversen Dienststellen im In- und Ausland. Er vertrat die heiklen Sicherheitsbelange nicht nur in der Aeropers, sondern auch im Dachverband sowie in Ifalpa, Europilot und Flusiko, war bei allen diesbezüglichen Entschlussfassungsübungen dabei und verfasste die entsprechenden Berichte. Darüber hinaus wirkte er aber auch massgebend bei der Neufassung unseres GAV mit, nach dessen erfolgreichem Abschluss wurde er Spiritus rector bei der Ausarbeitung des neuen Ferienreglementes und schliesslich auch noch bei der aeropers-internen Reorganisation, die – Ihr Ja vorausgesetzt – nach der GV zum Tragen kommen wird. Dazu kamen noch sein aktiver Einsatz in der

Senioritätskommission, bei der Planungsgruppe für das neue Ops-Center, womit bei einem jahrelangen, wahrlich vollgerüttelten Mass an Arbeit der Wunsch mehr als verständlich wird, sich endlich einmal etwas zu entlasten.

Hansjürg Sauter ist einer der polyvalentesten und erfahrensten Aeropers-Mitarbeiter, der seinen immensen Einsatz mehr im Stillen als im Rampenlicht des Geschehens geleistet hat. Ich danke ihm im Namen der Aeropers ganz herzlich für seine konstruktiven Ideen, die er dank seiner Ausdauer und seinen Kenntnissen meist in die Tat umzusetzen verstand; von seinem Aufwand an Zeit und Nerven gar nicht zu reden! Ich bin froh, dass er das Ressort Security auch in Zukunft, wenn auch ausserhalb des Vorstandes, weiterhin betreuen wird.

Des weitem tritt aus dem Vorstand zurück: **Capt. Fritz Schmutz**, Chef Einsatzkommission und Stellvertreter im Ressort Dachverband. Als dipl. Ing. ETH mit ausgeprägten mathematischen Fähigkeiten interessierte er sich nicht nur seit jeher für die technische Seite unseres Berufes, sondern ebenso sehr für die an Kombinatorik so reichen Einsatzplanungs- und Bestandesprobleme. Seit 1974 wirkte er deshalb in der EK DC-8 mit. In diese Zeit fiel der zweite Anlauf für die Ausarbeitung und Verhandlung neuer Flight Duty Regulations, an denen er sehr aktiv mitarbeitete. Währenddem das Kurzstreckenpaket 1977 zu seiner probeweisen Einführung kam, gab es bei der Langstrecke Differenzen und Rückschläge, die u. a. zum Rücktritt unseres verdienten damaligen Aeropers-Vizepräsidenten und Chef EK Pierre Rellstab führten. In jenem Zeitpunkt bat ich Fritz Schmutz, für den Vorstand zu kandidieren, in welchen er im Frühling 1977 dann auch gewählt wurde. Dort übernahm er den verwaisten Vorsitz der Einsatzkommission und die Hypothek fast gescheiterter Langstrecken-FDR-Verhandlungen. Zusammen mit seinen Getreuen unternahm er aber sofort einen neuen Anlauf, der insofern unter erschwerten Bedingungen stattfand, als dass der Pilotenmangel immer prekärer wurde. Mit seinem mathematischen Blick erfasste er sofort die Zusammenhänge zwischen Machbarem, Wünschbarem und Möglichem. So ist es denn auch nicht verwunderlich, dass die neuen Langstrecken-FDR auf mathematischen Formeln und Faktoren beruhen. Neben den Dutytime-Limiten sind Freedayparameter, Wädi Meyersche Belastungsformel und Sozialfaktor definierte Grössen, mit denen sich die Langstrecken-Einsatzbedingungen heute und in Zukunft regulieren und verbessern lassen. Wer sich die Mühe genommen hat, die neuen FDR zu studieren und zu verstehen, wird zur Überzeugung kommen, dass es sich nicht um einen gemischten Eintopf, sondern um eine gründlich durchdachte, differenzierte Lösung handelt, die unsere Einsatzbedingungen schrittweise verbessert und auf einfache Weise in Zukunft weitere Schritte zulässt, die jedoch im Rahmen von Gesamtaufwandverhand-

lungen verwirklicht werden müssten. Es freut mich für Fritz, dass er, der als Ingenieur mehr ein konstruktiver Denker als ein wortgewandter Verkäufer oder wendiger Diplomat ist, die langwierigsten Verhandlungen in der Aeropers-Geschichte zu einem erfolgreichen Abschluss bringen konnte.

Wenn ihm auch die sofortige Anerkennung seines Erfolges bis heute noch zum Teil versagt geblieben ist, so wissen die «Insider» und vor allem der Schreibende, was Fritz für die ganze Aeropers geleistet hat. Ich verstehe, dass er sich nach all dem Vorgefallenen unbedingt entlasten will, weil das, was noch auf ihn zukommt, seine ganze Kraft beanspruchen dürfte. Die Aeropers wird aber dick und dünn zu ihm halten. Dieses Versprechen gilt nicht nur für ihn als verdientes Vorstandsmitglied, sondern für jedes Aeropersmitglied. Jedenfalls danke ich Fritz Schmutz im Namen unseres Berufsverbandes ganz herzlich für seine Denkarbeit, seinen Einsatz, seine Gründlichkeit und Beharrlichkeit und wünsche ihm für die Zukunft viel Kraft. Trotz seines Ausscheidens aus dem Vorstand wird auch er, mindestens bis zum Ende der FDR-Einführungszeit im Rahmen der EK weiter mitarbeiten.

Ebenfalls zurückzutreten gedenkt **Cees Van Rijn**, SFO, Ressortchef für Ausländerfragen, Stellvertreter für Einsatzfragen im Vorstand, Auslandsbeziehungen und Crew Complement. Seine Demission kam für mich eigentlich sehr überraschend, zeichnete sich Cees doch im Vorstand und in all seinen Fachgebieten als positiver, einsatzfreudiger Mitarbeiter aus, der seine Aufgaben vorbildlich erfüllte. Jeder Antrag war schriftlich formuliert, sachlich begründet und wurde an Sitzungen und Verhandlungen ebensogut vertreten. Über Meetings und Konferenzen verfasste er unaufgefordert Kurzberichte zuhanden des Vorstandes. Als Holländer kannte er die Probleme unserer ausländischen Piloten aus eigener Erfahrung. Deshalb war er für unsere älteren und vor allem für unsere jungen Ausländerkollegen ein sehr guter Vertreter und Betreuer. Speziell erwähnt werden muss auch sein grosser Einsatz in Sachen Crew

**GV**  
**29. Mai 1980**  
**Zentrum Schluefweg Kloten**

Complement, wo er sich gründlich ins Bild setzte, alle Unterlagen studierte und sammelte und unsere Anliegen objektiv und leidenschaftslos vertrat.

Obwohl wir ihn im Vorstand gerade wegen seiner gründlichen und sachlichen Art nicht nur sehr schätzten, sondern direkt gern hatten, fühlte er sich zunehmend isoliert, da etliche seiner Vorstösse wenig Unterstützung fanden. Dies war denn auch der Hauptgrund für seinen Rücktritt, den wir alle sehr bedauern.

Hingegen stellt er sich, wie die bereits erwähnten Demissionäre ebenfalls weiterhin für Kommissionsarbeiten zur Verfügung, wodurch wir ihn doch nicht ganz verlieren werden. Jedenfalls danke ich ihm herzlich für seinen vorbildlichen Einsatz. Es tut mir leid, seine Isolation nicht früher erkannt zu haben.

Zur **Wiederwahl** stellen sich also, ausser dem Schreibenden, nur noch die beiden Vizepräsidenten Capt. E. Brunner und Capt. L. Zsindely, sowie die SFO H. Robitzkat, H. Spörri und M. Wipf. Da sich der neue Vorstand aber aus mindestens sieben Mitgliedern zusammensetzen wird, muss mindestens noch ein fähiger Kandidat gefunden werden. Nachdem dank Reorganisation die Rahmenbedingungen für Vorstandsmitglieder um einiges verbessert worden sind, dürfte nachgerade ein Rush einsetzen auf den begehrten Posten, verfügt die Aeropers doch über zahlreiche passive Aktivmitglieder, die es allesamt viel besser machen würden als die Bisherigen!

Deshalb freut sich auf den spannenden Wahlkampf und auf die zahllosen fundierten Anträge zuhänden unserer GV

Ihr Hano Hürzeler

Im Zürcher Weinland zu verkaufen grosszügig gebautes

## **6½ Zimmer Einfamilienhaus**

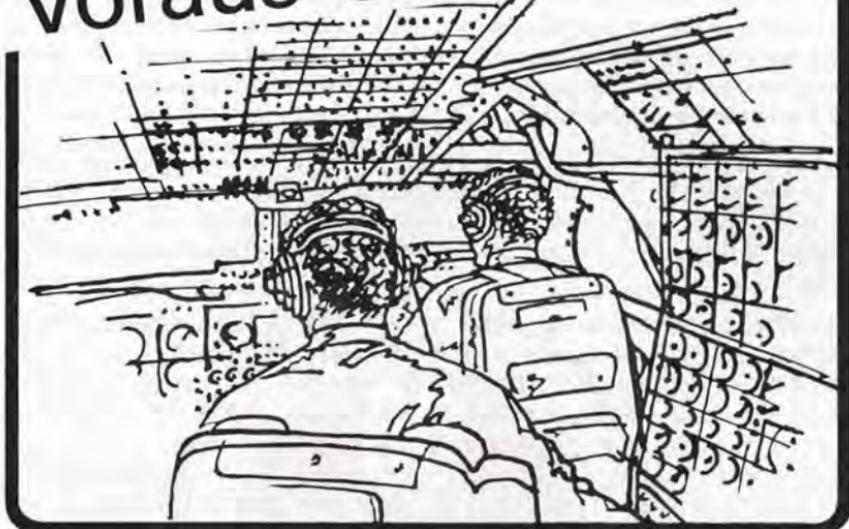
in modernem Baustil

Grundfläche 8,88 a

Elektrische Bodenheizung, alle Zimmer mit Holzdecken,  
2 Garagen, 2 Cheminées im Wohnzimmer und gedecktem  
Sitzplatz. Sofort beziehb.

Telefon 053 5 19 18

# Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: «Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

## Rentenanstalt



**Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.**

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt  
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz  
Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 20103 03  
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

R 10/85

## Neuaufnahmen

**intern**

An der Vorstandssitzung vom Februar 1980 wurden folgende Piloten und SLS-Fluglehrer in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



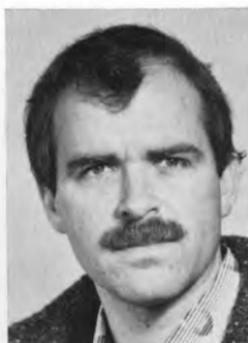
Manfred Brennwald  
Copi DC-9



Urs Enz  
Copi DC-9



Michael Fraser  
Copi DC-9



Josef Fürer  
Copi DC-9



Hans Goldinger  
Fluglehrer SLS



Gerald Grocott  
Copi DC-9



Rudolf Isenschmid  
Copi DC-9



Hans Kandlbauer  
Copi DC-9



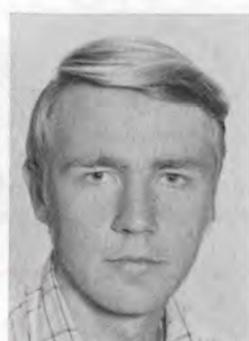
Stephen King  
Copi DC-9



Anders Klang  
Copi DC-9



Christoph Knauss  
Copi DC-9



Rudolf Lang  
Copi DC-9



Gerd Lindinger  
Fluglehrer SLS



Marcel Mattenberger  
Copi DC-9



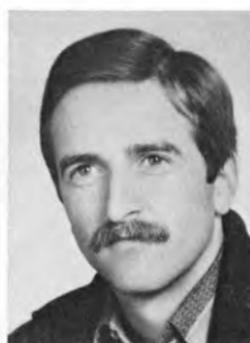
Charles Monsell  
Copi DC-9



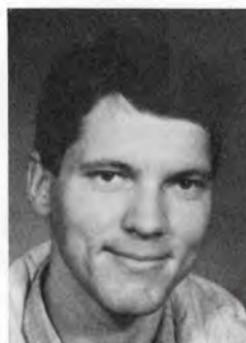
Anton Müller  
Copi DC-9



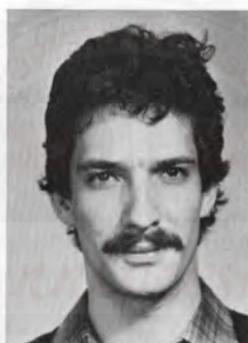
Peter Nussbaumer  
Copi DC-9



Silvio Roth  
Copi DC-9



Jean-Pierre Ryser  
Copi DC-9



Michael Schäuffele  
Copi DC-9



Martin Schatzmann  
Copi DC-9



Gerd Schroff  
Copi DC-9



Thomas Stefanini  
Copi DC-9



Heinz von Aesch  
Copi DC-9



Benedikt von Arx  
Copi DC-9



Tommy Winistörfer  
Copi DC-9

## Autotest



überlässt uns vom 21. April – 10. Mai 1980 folgende Wagen für individuelle Probefahrten:

1. POLO GT
2. JETTA GLI
3. AUDI 200 5T

Im bisherigen Rahmen

- telefonische Voranmeldung im Aeropers-Sekretariat (01/814 15 15)
  - jeder füllt den Benzintank wieder auf
  - keine Exzesse (inkl. keine Auslandfahrten)
- können Sie diese Wagen ohne Begleitung probefahren.

Für nähere Auskünfte (Sonderkonditionen für Swissair-Angestellte usw.) steht Ihnen der Verkaufsleiter der AMAG Kloten, Herr T. Füglistaler, Tel. 814 01 61, gerne zur Verfügung.

Aeropers-Sekretariat

## Für First Officers: Ein rosa Streifen am Horizont?

Kürzlich wurde die Aeropers vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Stellungnahme zum Entwurf des Anhangs 1 der ICAO eingeladen. Hinter dieser nichtssagenden Bezeichnung verbergen sich die Richtlinien über die persönlichen Lizenzen, die die ICAO an ihre Mitgliedstaaten abgibt. Ziel ist die Vereinheitlichung der Lizenzen und deren Voraussetzungen im weltweiten Rahmen sowie deren Anpassung an die heutigen Gegebenheiten.

Laut dem vorliegenden Entwurf würde nun die Stellung des First Officers auf Flugzeugen ab der Grösse der DC-9 entscheidend verbessert. Für ihn ist künftig die Berufsbezeichnung «second-in-command» vorgesehen. Wie der «pilot-in-command» soll er im Besitze einer ATPL (Airline Transport Pilot Licence), also eines Linienpilotausweises sein. Mit dieser Forderung sind wir vor einem guten Jahr bereits einmal an das BZL getreten. Die Voraussetzungen zur Erlangung des «ratings» als «second-in-command» entsprechen, abgesehen vom Mindestalter, der vorzuweisenden Flugerfahrung und dem eigentlichen Upgrading, praktisch genau denjenigen des PiC. Es werden auch sogenannte «recency requirements» stipuliert, das heisst eine fliegerische Mindesttätigkeit während einer gegebenen Zeitspanne. Auch hier wäre der «second-in-command» dem PiC gleichgestellt. Die Tätigkeit müsste unter anderem auch **Start** und Landung «at the controls» umfassen. Es könnte also sein, dass wir über staatliche Vorschriften in den Genuss einer von der Swissair bisher abgelehnten Policy-Änderung kämen.

Das Ganze ist natürlich noch Zukunftsmusik. Wie gesagt handelt es sich erst um eine Vernehmlassung, es sind also noch einige Änderungen zu erwarten. Immerhin zeigt es sich, dass die First Officers der Swissair mit ihren Wünschen nicht im Abseits stehen. Bis zur Einführung wird noch viel Zeit verstreichen, denn der Anstoss zur Revision der heutigen Richtlinien liegt bereits drei Jahre zurück. Bis der ICAO Anhang 1 endgültig festgelegt ist, und bis dann das BZL die schweizerische Reglementierung über die Ausweise von Flugpersonal abändert hat, werden sicher noch Jahre vergehen. Immerhin können die jüngeren Jahrgänge der First Officers mit einer Änderung des heutigen Zustandes rechnen.

H. Spörri

## Umschulungen F/O

### – ist der schlechte Ruf der DC-10 berechtigt?

Während der letzten Jahre konnte man ständig ein gewisses Unbehagen jüngerer Kollegen feststellen, die in absehbarer Zeit umgeschult werden sollten. Die Umschulungen wurden zwar grundsätzlich befürwortet, wenn aber die Sprache auf die DC-10 kam, häufig abgelehnt. DC-10 war der Inbegriff für lange Abwesenheiten, für ein absolutes Minimum an Privatleben, und Ehefrauen bzw. Freundinnen von DC-10 Piloten wurden unter Bekannten und auf Parties als bedauernde Aussenseiterinnen unserer Gesellschaft eingestuft. Probleme und Krisen schienen vorprogrammiert, die Folgen dieses Trends blieben nicht aus.

Ohne nun den Langstreckeneinsatz auf der DC-10 idealisieren zu wollen, möchte ich mit diesen Zeilen versuchen, bei unseren jüngeren Kollegen etwas von den Vorbehalten gegenüber der DC-10 abzubauen. Ich persönlich bin seit gut drei Jahren als First Officer auf der DC-10 eingesetzt, und auch auf dem familiären Sektor bin ich als Vater zweier kleiner Kinder bestens mit der Problematik «Familie – Langstreckeneinsatz» vertraut. Sicher kommen die Vorurteile nicht von ungefähr. Jahrelang wurde die DC-10 mit zu knappen Beständen geflogen. Sehr strenge Einsätze mit langen Abwesenheiten von zu Hause waren normal, und dementsprechend stieg die Abneigung gegenüber der DC-10. Heute stellt sich die Situation jedoch aus folgenden Gründen verändert und besser dar:

- Die Bestände wurden leicht angehoben, was eine spürbare Erleichterung besonders auf dem F/O-Sektor mit sich brachte.
- Die neuen Langstrecken-FDR erbringen mehr Freitage, wobei die volle Wirkung erst ab 1.11.1980 zum Tragen kommt.
- Der neue Einsatzplan der DC-10 enthält mit den Middle East-Flügen einige kürzere Rotationen, so dass bei einer gerechten Verteilung die langen Abwesenheiten vermindert werden. Ausserdem ist die EK bemüht, die Rotationsdauer mehrheitlich auf ca. zehn Tage zu begrenzen.

Die grundsätzlichen Probleme eines Langstreckeneinsatzes, speziell familiärer Art, werden natürlich durch diese Verbesserungen nicht behoben. (Ich verweise auf den Artikel von Jürg Schmid in der **rundschau** November/Dezember 1978.) Dies wird auch durch noch so gute Massnahmen nie möglich sein, denn ein Langstreckeneinsatz wird immer längere Rotationen mit sich bringen. Die Lösung dieser Probleme liegt meines Erachtens neben der Verantwortlichkeit der Firma, für **ausreichende Bestände** und gute Randbedingungen zu sorgen, hauptsächlich

bei der **persönlichen Einstellung des Einzelnen**. Die Aussicht auf die Umschulung auf ein grösseres, modernes Flugzeug, die Möglichkeit und berufliche Notwendigkeit des Kennenlernens der operationellen Bedingungen und Anforderungen eines Langstreckenflugzeuges und nicht zuletzt die Chance der Erweiterung des eigenen Horizontes durch das Sehen und Erleben fremder Länder sollten Motivierung genug sein, einem Umschulungskurs auf die DC-10 positiv gegenüber zu stehen.

Wie verhält es sich nun mit der Zuteilung zu den einzelnen Umschulungskursen? Bei beiden bisher praktizierten Systemen (Umschulung strikt nach Seniorität bzw. Möglichkeit der Wahl des Flugzeugtyps) mussten bedingt durch unsere Flottenstruktur (grösserer Bedarf an DC-10 Piloten) eine Anzahl von Piloten gegen ihren Willen auf die DC-10 umgeschult werden. Dies verursachte viel Kritik und Beschwerden bei der Aeropers und bei OC. Deshalb stellte OC mit dem Bulletin 57/C vom 21.1.1980 einen neuen Modus vor, der neben der Typenwahl auch eine zeitliche Wahl des UK möglich macht. (Da jeder F/O einmal umgeschult werden sollte, ist die zeitliche Wahl auf drei UK-Perioden beschränkt, um eine Produktivität von ca. drei bis vier Jahren zu gewährleisten.) Dieses System wird sicher die meisten zufriedenstellen und es ist ein sehr positiv zu bewertender Versuch, im vielzitierten Bereich «Lebensqualität» eine kleine Verbesserung zu erzielen. Allerdings bedeutet die Möglichkeit des Wunsches keine Garantie für einen bestimmten UK-Kurs, denn durch den unterschiedlichen Bedarf an Piloten bei den einzelnen Flotten wird es sicher auch zu Engpässen kommen (z.B. B-747). Hiefür setze ich jedoch das Verständnis unserer Kollegen voraus.

Zum Schluss noch eine persönliche Bemerkung. Ich bin von der Durchführbarkeit des neuen Systems überzeugt. Es ist flexibler und kommt im Rahmen der operationellen Möglichkeit den Wünschen des Einzelnen am meisten entgegen. Dies und die verbesserten Einsatzbedingungen auf der DC-10 werden sicher dazu beitragen, den schlechten Ruf der DC-10 zu mindern. Entscheidend bleibt letztlich jedoch der Wille des Einzelnen, sich den Erfordernissen unseres Berufes zu stellen. Denn Zufriedenheit in der selber gewählten Tätigkeit als Linienpilot ist nicht nur wichtig für eine sichere Operation, sie ist auch die Grundlage für ein ausgeglichenes Privatleben.

H. Robitzkat

Terrassenhäuser-Überbauung

## «**Park am Wald**»

der Beglinger Immobilien AG Zürich, in der steuergünstigen  
Gemeinde

## **Uitikon/Waldegg.**

Wir vermieten aussergewöhnliche Wohnungen an der Wängistrasse. Der Flughafen ist ca. 20–25 Autominuten entfernt. 10 Minuten bis zur Stadtmitte.

Die Gebäude sind optimal besonnt, die Lage absolut ruhig und ländlich, mit herrlicher Aussicht und trotzdem stadtnah. Ganz in der Nähe befinden sich Schule (mit kleinen Klassen), Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Verkehrsmittel.

Der Ausbau der Wohnungen entspricht höchsten Ansprüchen. Alle 4–4½ und 5-Zimmerwohnungen haben Cheminéés. Die 4½-Zimmerattikas haben zusätzlich ein Aussencheminée.

Die 2- und 2½-Zimmerwohnungen sind bereits vermietet, ebenso die Häuser G und H.

Alle Häuser besitzen eine Unterniveaugarage, Autoeinstellplätze Fr. 100.—, Doppeleinstellplätze Fr. 150.—.

Monatliche Netto-Mietzinse ab Fr. 1540.— bis Fr. 1810.—,  
Attikas Fr. 2000.— bis 2100.—.

Die Erstvermietung besorgt die VERIT, Verwaltungs- und Immobilien-gesellschaft in Zürich, Telefon 01/47 77 11. Frau Lanz oder Fräulein König verlangen, die Ihnen gerne einen ausführlichen Mietprospekt zustellen und Ihnen die Überbauung zeigen.

Im Laufe des Jahres 1981 wird die gesamte Überbauung an die «Winterthur-Versicherung» übergeben.

## Trotz Märchen – «In Geldsachen hört die Gemütlichkeit auf»

Nach einem Märchen der «Pippi-Longstrumpf»-Autorin Astrid Lindgren – die Schriftstellerin Pomperipossa muss dem Staat Monismanien wegen einer Marginalsteuer von 102% mehr abliefern als sie an Einkommen verdient – dichtete Ernst Höhn\*:

«Es war einmal ein Staat, der seine Entstehung vor vielen hundert Jahren zum Teil der Tatsache verdankte, dass die Vorfahren der heutigen Einwohner eine Steuerbelastung von 10% nicht mehr länger ertragen wollten und daher die fremden Steuereintreiber aus dem Lande jagten. Später zahlten dann die Einwohner zwar wesentlich mehr als 10% Steuern, aber sie waren dennoch zufrieden, weil sie glaubten, dass der Staat mit dem Geld etwas Vernünftiges anfangen würde. Das änderte sich, als vor einigen Jahren eine Welle von Steuer- und Abgabenerhöhungen über das Land hereinbrach. Einige davon besonders betroffene Einwohner erinnerten sich daran, dass es in diesem Lande ein Gremium ganz besonders weiser Männer gibt, die den Auftrag haben, in einem schönen, ruhigen Palast darüber zu wachen, dass im Land nichts Unrechtes geschieht, und sie legten ihren Fall diesen Weisen vor. Der Spruch der Weisen lautete: «Wer 100 Franken mehr verdient als ein anderer, sollte höchstens diese 100 Franken – und nicht mehr – dem Staat abliefern müssen. Wir halten es daher an sich nicht für richtig, wenn der Staat von einem Einwohner, der 100 Franken mehr verdient als ein anderer, 200 Franken oder gar 300 Franken mehr Steuern verlangt als von diesem andern. Wenn der Staat das trotzdem tut, dann hindern wir ihn jedoch nicht daran.» Als sie diesen Spruch hörten, waren viele rechtschaffene Bürger, die bisher an die Weisheit der Männer im ruhigen Palast geglaubt hatten, besorgt und fragten: «Gibt es denn überhaupt noch verfassungsmässige Schranken gegen exzessive Steuerbelastungen?»»

Offensichtlich vergessen haben diese – unsere? – weisen Männer Goethes Binsenwahrheit: «In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister». Höhn legt weiter dar, wie ab den Siebzigerjahren die Steuerbelastung hoher Einkommen massiv erhöht und die niedrigen Einkommen zunehmend entlastet wurden und die Gesamtsteuerbelastung binnen zehn Jahren um rund 50% anstieg. Das Bundesgericht hat in einem «Reichtumssteuer»-Entscheid Grenzbelastungen von mehr als 100% **nicht** als verfassungswidrig aufgehoben. Es geht hier nicht darum, über diese Entwicklung nur zu schimpfen; als Stimmbürger trifft uns eine gewisse

\* in «Verfassungsmässige Schranken der Steuerbelastung», Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung, Nr. 6/1979

Mitschuld (Ja – Entscheide zu neuen – unnötigen? – Aufgaben des Staates; Auswahl der Volksvertreter in den Parlamenten).

Emil Küng\*\* schliesst eine Toleranzgrenze für die Steuerbelastung nicht aus, die nur auf das Risiko unwirscher Reaktionen überschritten werden kann. Jenseits dieser Marke wächst ein Steuerwiderstand, der zwischen der Steuervermeidung und der (strafbaren) Steuerhinterziehung gedeiht.

Ist Küng aus unserer Sicht bei der folgenden Aussage beizupflichten oder fühlen wir uns dabei in einer Abseitsposition? Warum?

«Nach allem, was man bisher weiss, scheint es, dass die Manager ihre **Arbeitsleistungen** trotz grösserer Kaufkraftabschöpfungen **nicht fühlbar reduzieren**. Das ist im Grunde auch gar nicht verwunderlich. Denn auf der Stufe dieser Verantwortungsträger ist es in aller Regel nicht mehr die monetäre Entschädigung, die als Lockmittel wirkt. Neben dieser «extrinischen Motivation» gibt es ja auch eine «**intrinische Motivation**»; sie besteht für viele darin, dass gerade die hohe Verantwortung einen Anreiz bildet, der den Ehrgeiz anspornt und für einen unbändigen Leistungswillen sorgt. Es geht primär um das zu schaffende Werk und nicht um den Lohn, ist doch dieser Lohn ohnehin bereits hoch genug, um eine angemessene Lebenshaltung zu führen. Vielleicht ist es auch das gesellschaftliche Ansehen, das erstrebt wird, oder es ist der innerbetriebliche Wettbewerbsdruck unter den Aufstiegswilligen, der die Funktion einer Peitsche ausübt. Die Arbeit ist möglicherweise spannend und risikoreich; sie verschafft eine Werkbefriedigung und ein «produktives Glück», das höher geschätzt wird als das «konsumtive Glück», das mit Hilfe des Einkommens erzielbar ist. Kurz: Wo diese aussermonetären Beweggründe dominieren, ist von vornherein nicht zu erwarten, dass das Verhalten durch Änderungen in der marginalen Steuerbelastung stark beeinflusst wird».

\* \* \*

Kürzlich wurden mit der kant. Steuerverwaltung Verhandlungen aufgenommen, um die Pauschalierungsverfügung vom Dezember 1976 auf die nächste ordentliche Einschätzungsperiode hin anzupassen.

\* \* \*

Zum Thema AHV-Beiträge für noch nicht 65-jährige Pensionierte meldete die «Schweizerische Beamten-Zeitung» am 13. 3. 1980:

«Nach der Instruktionenordnung werden Instruktionsoffiziere und -unteroffiziere vor Vollendung des 65. Altersjahres in den Ruhestand versetzt und erhalten neben der EVK-Rente bis zum Beginn des 65. Alters-

\*\* in «Wege und Irrwege in die Zukunft», Seewald-Verlag

jahres einen Pensionszuschlag. Man darf annehmen, dass diese Regelung keinen Einfluss auf die Höhe der AHV-Rente hat. **Von Interesse ist jedoch der AHV-Beitrag des pensionierten Instruktors.** – Aufgrund der Pension allein bezahlt ein verheirateter Oberst (Dienstort Bern) jährlich 4900 Franken AHV-Beitrag. Bis 1978 genügte bereits ein bescheidener Arbeitsverdienst von 1000 Franken im Jahr, um gegenüber der AHV als erwerbstätig zu gelten. Hieraus folgte die massive Reduktion des AHV-Beitrags. Seit 1979 muss der pensionierte Oberst mindestens 14 000 Franken verdienen, um als erwerbstätig zu gelten und um den AHV-Beitrag auf dem Erwerbseinkommen und nicht auf der Pension zu entrichten. Ein solches Erwerbseinkommen verlangt eine Kürzung der Jahrespension um 600 Franken.»

\*\*\*

Jedes System geht an seiner Übertreibung zugrunde (Perikles)

Roland Kurtz

»Say *WHEN*, Man!!«

## English Antiques

- Schreibtische • Stühle • Sekretäre
- Bücherschränke • Davenport
- Lederpolsterstühle • Drehsessel
- Tische • Vitrinen • Sofas
- sehr preisgünstig

**Scherrer Wohnen**

Zeughaus-/Mühlestrasse  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

## «Tow-man crew will be better than three, says Lufthansa»



(aus «Flight» vom 19. Januar 1980)

«Lufthansa has concluded after detailed research that the two-pilot airliner crew is safer and more effective than a three-man crew both now and in the future. The airline does not suggest that present three-crew-member airliners should be converted, and concedes that there may be certain rôles or routes in which the three-man crew is the most effective.

The report in which Lufthansa's findings are grouped was compiled primarily to determine the best cockpit complement, layout and instrument/avionics display for its Airbus A310s, delivery of which will begin in 1983.

The report states that Lufthansa's fleet of 28 two-pilot Boeing 737s has the best safety record in its total fleet, having completed more than a million departures and landings with no accident. It draws on Boeing and US Department of Transportation (DOT) figures for US domestic operations which show that the accident rate per million flying hours is significantly less in two-pilot than in three-man crew aircraft.

But the US DOT report cautions that the higher accident rate in the three-man crew aircraft «is thought to reflect factors such as seating capacity, average stage length, and year of model introduction rather than any current difference in accident risk.» The DOT says that ten-year statistics confirm that two-pilot aircraft are being operated safely, and that neither two- or three-man crew airliners are a «detriment to safety». This statement emphasises the need for more research into the human factors sector of the problem. Where Lufthansa's document concentrates on the effect of new cockpit technology on human factors, British carrier research available to **Flight** has concentrated on pure human factors – the effective interaction of two or three men in the cockpit.»

Es ist erstaunlich, was man mit Statistiken alles beweisen kann, wenn man sie einseitig genug auslegt. Die Frage des «human factors» wird offenbar in dieser Untersuchung sehr klein geschrieben. Beim diesjährigen theoretischen Refresher geht Herr Muser zum Glück sehr eingehend diesem Problemkreis nach. Wir konnten dabei entnehmen, dass auch bei uns der «safety record» der DC-9 mindestens ebenso gut ist, wie bei den Flugzeugen mit Flight Engineer. Andererseits haben wir

auch über die Atmosphäre und das Teamwork im Cockpit gesprochen. Aus dieser Diskussion ging hervor, dass dominierende Persönlichkeiten im Cockpit eigentlich unerwünscht sind. Hier möchte ich bei meiner Widerlegung der Aussage im Titel einhaken.

Die Herren Kommandanten werden mir hoffentlich nicht böse sein, wenn ich meine, mit fortschreitendem Alter und zunehmender Erfahrung werde der Mensch selbstsicherer und damit auch autoritärer. Es ist dies eine verständliche menschliche Entwicklung, die ich während rund 10 Jahren als Copilot beobachten konnte. Generell, mit Ausnahmen selbstverständlich, konnte ich feststellen, dass ich von jüngeren Kommandanten eher in die Entscheidungsvorgänge mit einbezogen wurde. Man kann daraus schliessen, dass das Teamwork bei jüngeren Besatzungen (sprich DC-9) im allgemeinen besser spielt, als bei Crews mit grossen Altersunterschieden. Eine statistische Erfassung der Flugsicherheit hat auch auf diese Einflüsse Rücksicht zu nehmen, sonst zielt sie an der Realität der «human factor» vorbei und wird nichtssagend. Das tragische Beispiel für meine Überlegung lieferte der Zusammenstoss zweier Jumbos auf Teneriffa, der neben widrigen äusseren Umständen vor allem auf den selbstherrlichen Entscheid des einen Kommandanten zurückzuführen war, den Start trotz der offensichtlichen Zweifel der beiden übrigen Cockpitmitglieder zu beginnen. Das Unglück hätte sich hier auch ereignet, wenn dieser Captain allein oder zu fünft geflogen wäre. Bei vielen andern Flugunfällen war der Zusammenbruch des Teamworks im Cockpit mit im Spiel.

Man könnte daraus schliessen, dass nicht die Zahl der im Cockpit beschäftigten Leute für die Sicherheit ausschlaggebend ist, sondern der Grad der Zusammenarbeit. Sind nun aber zwei oder drei Mann besser geeignet, zu kommunizieren? Diese Frage kann ich auch nicht beantworten. Ich bin aber überzeugt, dass der Beitrag des dritten Mannes, sofern man ihn ernst nimmt, wertvolle Einflüsse zur Entscheidungsbildung liefert. Das trifft vor allem zu, wenn dieser Dritte im Bunde ein Spezialist auf technischem Gebiet ist, eher weniger wenn es sich um einen «system operator pilot» handelt (z. B. bei British Airways einen in der Ausbildung befindlichen Piloten).

Eine zusätzliche Feststellung sei erlaubt: Ich wage zu behaupten, dass bei einem Zweimanncockpit mehr kleine Incidents unentdeckt bleiben, als bei einer Dreimanncrew, sei es, dass man sich des Vorfalls gar nicht bewusst wurde, oder aber weil es leichter ist, zu zweit ein Vorkommnis zu «vergessen» oder herunterzuspielen. Der unabhängige dritte Mann im Cockpit sorgt viel eher für die notwendige «Bewusstseinswerdung». Und Hand aufs Herz, wie oft ist es schon passiert, dass wir mit links und rechts verschiedenen Altimeter-settings eine Höhe erreicht haben, oder

gar am Boden anlangen? Vielleicht ein Detail, aber ein wichtiger Punkt, dem der Mann mit der Checkliste seine volle Aufmerksamkeit schenken kann, auch wenn die beiden Piloten durch andere Vorgänge abgelenkt sind. Oder haben Sie auch schon vergessen, den «Check for approach» zu befehlen? Der Flight Engineer macht uns mit hundertprozentiger Sicherheit auf diesen Lapsus aufmerksam.

Mit diesen paar Gedanken möchte ich zu bedenken geben, dass nicht jede auf statistische Erhebungen basierende Schlussfolgerung als bare Münze genommen werden darf, wenn sie die daran beteiligten Menschen nicht beachtet. Das zitierte Pauschalurteil der Lufthansa vermag mich jedenfalls nicht zu überzeugen.

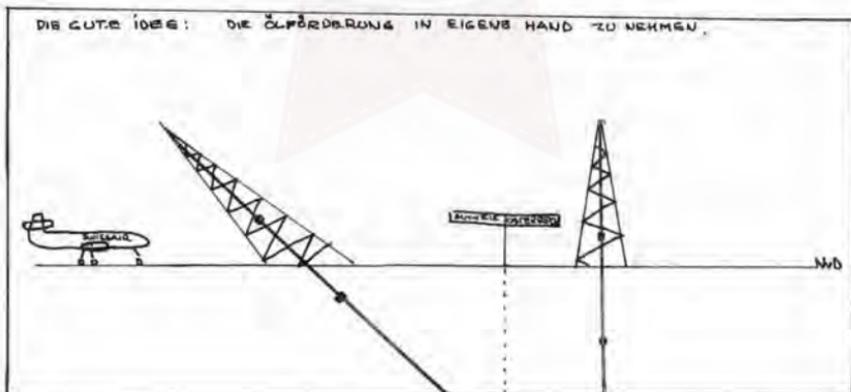
Heiner Spörri

**PS:** 1976 allerdings tönte es bei Lufthansa bez. F/E noch ganz anders:

«During periods of heavy workload he (F/E) should assist pilots in specific tasks and monitor their activities. He should handle the cockpit check list whilst the aircraft moves. He can contribute significantly to the captain's decisions with well processed competent information filtering out non-essential signals.

In close co-operation with maintenance he analyses false, and plans their rectification, performe ground works, and supervises servicing, this reducing maintenance costs and aircraft ground times.

Finally if he is also integrated into the maintenance system, the third crew member can effectively contribute to a reliable and economic operation.»



## Interview mit Zuk Unft, Bordtechniker A-310

Der **rundschau**-Redaktor hatte vor kurzem die einmalige Gelegenheit zu einer Fahrt (Flug?) in H. G. Wells' «**Zeitmaschine**». Dabei hat er zufällig die Bekanntschaft von Zuk Unft gemacht – oder muss es heissen: dabei wird er zufällig die Bekanntschaft machen? Wie dem auch sei, er wird die Bekanntschaft gemacht haben. Herr Unft wird dermaleinst Bordtechniker auf dem A-310 werden – ein gefundenes Fressen für den **rundschau**-Redaktor. Es hat sich folgendes Gespräch ergeben werden:

AR: Herr Unft, ich bin sehr überrascht, Sie zu treffen. Im Jahr 1980, aus dem ich gerade komme, zweifelt man kaum mehr daran, dass der A-310 mit einer Zweierbesatzung operiert werden würde, gegen den Willen der Piloten.

ZU: Ich erinnere mich noch sehr gut an die Auseinandersetzung zwischen Fluggesellschaften und Piloten um die Mindestbesatzung. Ich war ja persönlich am Frankfurter Meeting dabei, das übrigens sehr beeindruckend war.

AR: Offensichtlich haben sich die Managements von der Notwendigkeit eines Bordtechnikers überzeugen lassen. Wie ist es zu diesem unerwarteten Meinungsumschwung gekommen?

ZU: Nun, am Anfang wurde der A-310 nur mit einer Zweierbesatzung geflogen. Da die Elektronik nicht so narrensicher war wie man angenommen hatte, waren die Piloten so stark belastet, dass ihnen keine Zeit für Passagieransagen blieb. In der Folge nahmen die diesbezüglichen Reklamationen flutartig zu, und das wiederum veranlasste die zuständige Stelle, den Ausstoss an Bulletins mit «Pax Info»-Tips drastisch zu erhöhen. Das führte zu einer gefährlichen Verknappung des Papiers, verbunden mit einer entsprechenden Preishausse. In dem Moment, als die Papierkosten höher waren als die Salärkosten, entschloss sich die Firma für die Einführung des Bordtechnikers auf dem A-310.

AR: Da sie ursprünglich mit nur zwei Mann geflogen wurde, nehme ich an, dass die A-310 Ihrer Firma mit einem Forward Facing Crew Cockpit ausgerüstet sind.

ZU: Das ist richtig.

AR: Ist das FFCC nicht ein unzumutbarer Arbeitsplatz; es ist doch sehr eng?

ZU: Es stimmt, dass wir im Cockpit quasi hautengen Kontakt haben. Das ist aber in unserer kontaktarmen Zeit doch wohl eher positiv zu werten, finden Sie nicht?

Zugegeben, am Anfang gab es manchmal Probleme, aber seit der Revision von FOM-Artikel 1.3.2.431. geht es wirklich gut.

AR: Inwiefern wurde der Artikel denn geändert?

ZU: Die Regeln betreffend Alkoholenuss gelten jetzt analog auch für Knoblauch.

AR: Sie bedienen vorwiegend das Overhead panel. Leiden Sie nicht an chronischer Nackenstarre?

ZU: Am Anfang war das ein Problem. Man hat aber auch höhern Orts bald eingesehen, dass man so nicht arbeiten kann und dem Einbau von Slumberettes an der F/E-Station denn auch sofort zugestimmt.

AR: Stimmt es, dass Sie während des ganzen Fluges mit gespreizten Beinen sitzen müssen?

ZU: Ja. Aber wie viele meiner Kollegen habe auch ich aus dieser Not eine Tugend gemacht, indem ich mich in der Freizeit als Jockey betätige. Die Haltung im Cockpit dient mir nun als willkommenes Training für mein Hobby.

AR: Welche Erfahrung haben Sie mit den CRTs gemacht?

ZU: Sie sind sehr zuverlässig.

AR: Sind sie blendfrei?

ZU: Zugegeben, wenn die Sonne direkt darauf scheint, sieht man nicht viel. Das stört mich aber nicht besonders, denn ich sitze sowieso zu weit von den Bildschirmen entfernt, als dass ich darauf etwas lesen könnte.

AR: Eine letzte Frage noch: Wie beurteilen Sie die Arbeitsplatzqualität des FFCC verglichen mit jener im konventionellen Dreimanncockpit?

ZU: Darüber mache ich mir keine Gedanken. Ich bin stolz darauf, im modernsten Cockpit arbeiten zu dürfen.

AR: Herr Unft, vielen Dank für das Gespräch. Ich wünsche Ihnen weiterhin volle Befriedigung bei Ihrer Arbeit.

Beat von Tobel

# Übertritt

von Passiv zu Aktiv



Robert Staubli  
Pilot DC-10

1954 → 2014

## 1. Anmerkung der Redaktion:

Herr Staubli hat sich wohlwollenderweise für den Überflug der beiden neuesten DC-10 bereit erklärt, dies um die geplagten Besatzungen im Normalbetrieb zu entlasten. Dass er die Mühe auf sich genommen hat, die Lizenz mit Simulator- und Flugstunden trotz Rücktritt vom Flugdienst aufrecht zu erhalten, sei nur nebenbei bemerkt. Da die Zahl der Überflüge in nächster Zeit sehr hoch sein wird, sind Passivmitglieder unter 60 Jahren aufgerufen, diesem Beispiel nachzueifern. Die Aeropers-Mitgliederbeiträge müssten allerdings dem neuen Status angepasst werden.

## 2. Anmerkung der Redaktion:

Lesen Sie bitte den Absatz «Pensionierungsmodell» des **Chefreports** (Flight Recorder Nr. 2, Seite 2) genau durch. Danke.

Zu verkaufen an ruhiger, sonniger Lage Nähe Wil SG neu-  
erstelltes

## 6 Zimmer Einfamilienhaus

mit Umschwung, Elektrospeicher-Heizung, Warmluft-Cheminée, Saunaraum so-  
wie grossem Bastelraum und Doppelgarage. Geschirrspüler, Waschmaschine,  
Trockner. Die Umgebungsarbeiten mit Bepflanzung inbegriffen.

Preis Fr. 377 000.—, Letzte Wünsche können noch berücksichtigt werden.

Walter Haag, Weinbergstrasse 10, 9500 Wil, Telefon 073/22 05 82



**15 Jahre**

## Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren  
Installationen und Apparate  
mit einem

## Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter  
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör  
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

## SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen  
den für Sie gültigen Spezialpreis

## Man sollte ...

- sich nach dem Lesen des Beitrages «Europilot-Meeting in Frankfurt» in der letzten **rundschau** einmal auf die Füsse schauen. Sein Verfasser, W. M. (Wädi Meyer) steht **nicht** neben den Schuhen. W. M. (Walter Müller) F/E DC-10
- den Konstrukteur der DC-10-Cockpitbelüftung zum Ehrenpräsidenten des Rheumaclubs wählen;
- ihn wöchentlich 2 mal 8 Stunden lang auf einen Stuhl gebunden von einem Fan aus 1 Meter Distanz belüften lassen;
- der verantwortlichen SWR-Stelle danken, dass sie dieses Übel endlich beseitigt ... ? Capt. A. Zuberbühler, DC-10

35 Autominuten oder 30 Schnellzug- und 5 Autominuten vom Flughafen, in

### Zuzwil bei Wil/SG

verkaufen (evtl. vermieten) wir grosszügiges

### 6-Zimmer-Einfamilienhaus

mit allem Komfort: Wohn- und Esszimmer 48 m<sup>2</sup> mit Cheminée, grosse Wohnküche, Elternzimmer 18,5 m<sup>2</sup> mit sep. Bad, Terrasse 110 m<sup>2</sup>. Sehr ruhige und unverbaubare Lage mit einmaliger Aussicht, angrenzend an Wald und Grünzone. Das Haus ist das oberste von 3 Terrassenhäusern und von der Autoeinstellhalle aus mit dem Lift erreichbar.

Preis schlüsselfertig inkl. Abstellplatz in Einstellhalle Fr. 400 000.—.

**Auskunft erteilt:**

**Architekturbüro Frank & Partner AG, 9500 Wil, Telefon 073/22 43 11**

# SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

- sparsamen Salzverbrauch dank elektronischer Härtefühlersteuerung
- Einfache Bauweise
- 4-Stufen-Ventil
- Spezialanlagen für Schwimmbäder



NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfüllung aus Silberharz
- Verschneideventil mit Skala

Ausführungen als:

- Ein- oder Mehrfamilienhausanlagen
- Pendelanlagen
- Heisswasseranlagen
- Automatische oder Handsteuerung
- Härtefühler-, Zeit- oder Volumensteuerung
- Baukastensystem

Zubehör:

- Schmutzfilter
- Dosierpumpen zur Bekämpfung der Leitungskorrosion

Referenzen stehen zur Verfügung. Weitere Aukünfte erteilt gerne:

**AHEMO**

Bau- und Industriemontagen A  
Munotstieg 5  
**8200 Schaffhausen**  
Telefon 053 5 09 76

## Interview: Geld anlegen — ohne Furcht und Reue?

Sicherheit, Rendite, Erhaltung der Kaufkraft, aber auch Steuerersparnis oder gar Steuervermeidung sind etwa Kriterien einer Vermögensanlage. Insbesondere aus steuerlichen Gründen koppeln Versicherungsgesellschaften Hypothekengeschäfte mit Lebensversicherungen.

Eine Alternative wird durch eine Treuhandgesellschaft angeboten. Die ECONOMIC TREUHAND AG ZÜRICH, Friedackerstrasse 6, 8050 Zürich-Oerlikon hat sich neben der Ausführung üblicher Treuhandgeschäfte auf die Vermögensverwaltung spezialisiert.

Dr. Viktor Dobal ist Geschäftsleiter der Firma und Initiator des hier beschriebenen Modells.

- K. Wie würden Sie Ihr Modell einer Vermögensverwaltung charakterisieren?
- D. Unser Vorschlag ist in erster Linie als eine Ergänzung zu den bestehenden Sozialversicherungen, d. h. zu der AHV/IV, den Pensionskassen und der Immobilienanlage gedacht. In unserem Modell werden die Kapitalbildung und die Risikoabsicherung mit der vollständigen Liquidität verbunden.
- K. Wie und wo liegen die Vorteile Ihres Vorschlages gegenüber herkömmlichen Geldanlagen wie z. B. in Obligationen, Bankkonten, Grund- und Sachwertanlagen?
- D. Wir verbinden die Vorteile einer gemischten Depot-Anlage mit einer individuellen Risiko- bzw. Kapitalversicherung. Mit Hilfe der **Depot-Anlage** kann sich der Anleger auch mit kleineren Summen direkt auf dem Kapitalmarkt engagieren, indem für ihn eine ausgewogene Mischung von Werten wie Aktien, Obligationen, allenfalls Devisen bzw. Anlagen auf dem Eurodollarmarkt angeschafft werden. Eine relativ weite Streuung ist notwendig, um sich gegen Kursverfall einzelner Werte zu schützen.

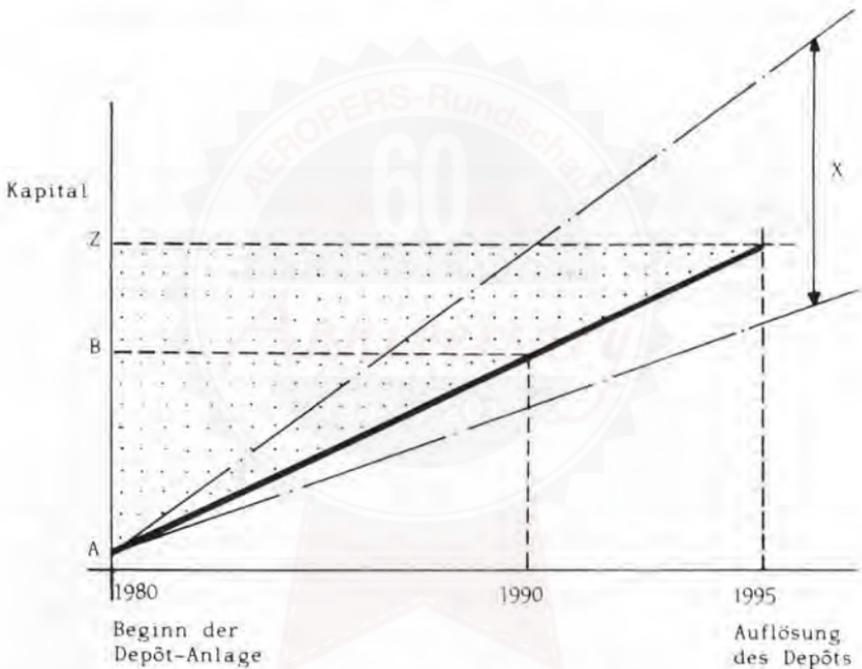
Die Beteiligungen bilden den Rückgrat der Anlage. Sie sind direkte «Realwerte», d. h. eine langfristige «Sachwert-Anlage», die ermöglichen soll, über die Inflationsrate hinaus die Absicherung des eingelegten Kapitals zu garantieren.

Es hat sich nämlich gezeigt, dass z. B. Industrie-, Banken- und Versicherungswerte sich langfristig weit über den inflationsbedingten Realverlusten halten können. Es finden sich, abgesehen von

Spekulationsanlagen nämlich kaum andere Möglichkeiten der langfristigen Werterhaltung als die der Anlage auf den Kapitalmärkten. Bedenken Sie, dass z.B. eine Anlageform wie ein Sparheft oder auch eine kapitalbildende Lebensversicherung kaum mehr als 3 – 5% Zins pro Jahr bringen. Wenn aber die Inflationsrate die 5%-Marke übersteigt, wo bleibt dann die reale Werterhaltung?

Die zweite Säule unseres Modells, nämlich die **Risikoversicherung**, soll z.B. die invaliditätsbedingten Erwerbsausfälle abdecken, damit das anvisierte Endkapital immer verfügbar bleibt.

Ich möchte, ohne Sie mit anlagetechnischen Einzelheiten zu langweilen, unseren Vorschlag mit einer Graphik illustrieren:



Die weiße Fläche gibt die Summe des laufend einbezahlten Kapitals an (z.B. 1980 die Summe A, 1990 B und 1995 die Summe C). Die schraffierte Fläche bezeichnet die durch die Risikoversicherung abgedeckten Leistungen. Will man z.B. 1995 über die Summe Z verfügen, so wird diese durch die jährlichen Einzahlungen von bestimmten variablen Geldbeträgen ermöglicht. Sollten diese Einzahlungen aber zu irgendeinem Zeitpunkt durch Erwerbsunfähigkeit verunmöglicht

werden, so wird durch die Risikoversicherung die Differenz bis zu Z ausgeglichen.

**In diesem Modell wird ganz selbstverständlich vorausgesetzt, dass der Anleger jederzeit und sofort, d.h. nach ca. 24 Stunden seine ganze Kapitalanlage liquidieren kann.** Diese Möglichkeit steht ihm z. B. bei einer Lebensversicherung kaum ohne Verluste offen.

Die Bandbreite X in unserer Graphik bezeichnet die variable Grösse, die durch die Inflation und die Kursentwicklungen bestimmt wird.

K. Apropos Bandbreite! Wie sieht es mit einer Erfolgsgarantie aus?

D. Ich glaube kaum, dass Ihnen irgend jemand mit absoluter Sicherheit die Realwerterhaltung oder gar einen Realwertzuwachs für die Zukunft garantieren kann. Nicht einmal auf dem Immobiliensektor ist dies möglich. Denken Sie an die Häuser, die jetzt in Zürich z. B. an der West-Tangente stehen oder irgendwo neben einer stark befahrenen Strasse, unter einer Flugschneise usw. Über Sparhefte und Inflation wollen wir erst gar nicht sprechen.

Garantieren können wir nichts – wir versuchen aber durch eine gesunde Streuung der Anlagenwerte, durch unsere Informationen und Verbindungen und hoffentlich mit etwas Glück die Anlagen langfristig zu einem Erfolg werden zu lassen.

Und bedenken Sie: Der Anleger kann jederzeit und ohne Kosten (abzüglich den von den Banken verlangten Kommissionen auf Wertpapierverkauf usw.) seine Anlage zurückziehen. Es ist abgesichert durch die für ihn angeschafften Wertpapiere, über die er jederzeit voll verfügen kann. Diese sind für ihn auf seinen Namen in seinem Depôt, das für ihn bei einer renommierten Bank eröffnet wurde, hinterlegt.

K. Noch eine letzte Frage: Wenn ein Kunde sich mit seinem Problem der Kapitalanlage an Sie wendet: können Sie uns einen hypothetischen Geschäftsablauf schildern?

D. Im allgemeinen handelt es sich bei unseren Anlegern um Personen der mittleren bis oberen Einkommensklassen: Das Einfamilienhaus oder die Eigentumswohnung ist schon vorhanden und wenn nicht, dann bewusst weggelassen, die Pensionskasse der Firma ist relativ grosszügig, die AHV/IV sind selbstverständlich und neben den sonstigen Lebenshaltungskosten bleibt noch Geld übrig. Dieses Geld soll nun angelegt werden, um zu einem frei zu wählenden Zeitpunkt Kapital zur Verfügung zu haben, egal zu welchem Zweck.

Dieser Zweck kann die zusätzliche Altersversorgung sein, die Absicherung der Familie oder ein Neubeginn des Lebens mit 50.

Den Anfang bildet immer das erste Informationsgespräch. Es muss nämlich eine ganz bestimmte Vertrauenssituation vorhanden sein. Kunde und Berater müssen im Idealfall eine positive Beziehung zueinander aufbauen können. Immerhin kann der Vermögensberater, zumindest was die Verfügungsberechtigung über die Anlage betrifft, frei disponieren.

Nachdem nun besprochen wurde, um welche periodische Anlage-summen bzw. um welchen Endwert der Anlage es sich handelt, ob eine Risikoversicherung abgeschlossen wird und wenn ja, in welchem Umfang, muss noch die Anlagepolitik tendenziell festgehalten werden. Die Frage, inwieweit Wertzuwachs oder Rendite angestrebt werden soll, ist ebenfalls zu klären. Dies ist wichtig, damit Klarheit über die zu wählenden Werte geschaffen werden kann.

Wenn dieses Einvernehmen erreicht ist, kann gleichzeitig mit der ersten Einzahlung bei der Bank, die Vermögenshalterin ist, das Depôt mit dem Kunden zusammen eröffnet werden. Hier werden die Begünstigten bestimmt und das Startsignal für eine hoffentlich erfolgreiche und angenehme Zusammenarbeit gegeben.

K. Ich danke Ihnen, Herr Dr. Dobal, für dieses Gespräch.

Interview: R. Kurtz

Zu verkaufen in **Schneisingen**, in ländlicher, ruhiger Umgebung, zwei freistehende, exclusive

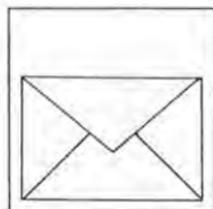
### **6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhäuser**

mit grosser Garage und separatem Geräteraum. Anspruchsvoller, grosszügiger Innenausbau. Wohnesszimmer mit modernem Kachelofen, Holzdecken, Bodenheizung, modernste Küche, Bad, Dusche und separates WC. Überdurchschnittliche Wärmeisolation.

Bezugsbereit: sofort. Anzahlung nach Vereinbarung.

Verkauf/Auskunft: Telefon (01) 821 79 75.

## Briefe an die rundschau



### **Cleared for Take-Off, prost!**

**Re:** Bulletin Manager Cockpit Crew Nr. 60/C

Dear Peter,  
according page 12 of the aforementioned bulletin I am informed that, if any drinking is done during flight it should be restricted to one drink per every 50 lbs water displacement within the first two hours and one more for the same weight for any hour thereafter.

With 150 + lbs I am thus entitled to 3 beers for a two hours flight and three more per hour thereafter. I heartily agree to this new regulation to avoid more problems with kidney-stones among pilots and recognize a late appreciation of my widely communicated view that any amount of drinking hard stuff should be allowed during the last 20 minutes of a flight as anyway no real concentration of alcohol could possibly build up in such short an amount of time.

However, when I ordered the beer due for my flight from GVA to ZRH today the M/C refused to obey and knew nothing of this revolutionary change in drinking philosophy. Could you therefore speed up the necessary printing of the CAH and FOM revisions to correct this lamentable situation as soon as possible? Many thanks for your help and with best regards:

Sincerely  
Noldi Wagner

### **PS:**

Maybe I was too rash with the above lines, because after some drinks 3 possible explanations for bulletin 60/C seem to be clear:

- Either a.) our new manager CC wants to crush our longstanding «dry» FOM-drinking-philosophy, or
- b.) he does not read what's published under his very signature, or
  - c.) this is a clever incentive from management to exceed all FDR-limits for free drink.

The obvious conclusions are left with you, dear reader! PROST! N.W.

## Schweiz im Hintertreffen

**Brüssel.** Die Schweiz ist das einzige Land in Westeuropa, das keine gesetzliche Grundlage für Arbeitnehmerinstitutionen, Gewerkschaftsvertreter und ihre Betätigungsmöglichkeiten innerhalb des Betriebs hat. Dies ist das Ergebnis einer Studie des europäischen Gewerkschaftsinstituts, EGI, die im Februar in Brüssel veröffentlicht worden ist. Darin werden die gewerkschaftlichen Grundrechte in den Unternehmen in 15 westeuropäischen Ländern verglichen.



An ruhiger, sehr schöner Aussichts- und Sonnenlage in 8479 **Truttikon ZH** verkaufen wir per Juni 1980 attraktive aneinandergebaute

### **8 - Zimmer Einfamilienhäuser**

mit grosszügiger

### **Schwimmhalle und Saunaanlage**

Gehobener Ausbau, sehr gute Isolation.  
Überdurchschnittlich grosse Räume.

### **interessante Verkaufsräume**

lassen Sie sich überraschen. Verlangen Sie unsere Unterlagen.

Interessengemeinschaft «Spitzler»  
8604 Volketswil

Im Weiherhof 7  
Telefon 01/945 50 33



---

### Also sollt Ihr Eure Zunge hüten!

Ein altes Fräulein beschwerte sich, dass die Handwerker in ihrer Wohnung mit den ungehörigsten Ausdrücken herumgeworfen hätten. Der Chef stellte die beiden Männer zur Rede, und sie berichteten: «Ich stand auf der Leiter. Da glitt mir der grosse Hammer aus der Hand. Er traf Herrn Meier am Kopf. Als ich dem Werkzeug nachgriff, stürzte die Leiter um. Die Leiter und ich fielen auf Herrn Meier und der Farbtopf ergoss sich ihm über das Gesicht. Daraufhin sagte Herr Meier zu mir: 'Lieber Paul', sagte er, 'Du musst künftig etwas vorsichtiger sein'. Mehr ist wirklich nicht passiert!»

---

## Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung  
Wertschriftenverwaltung  
Eigenheimfinanzierung  
Baukredite  
Hypothesen



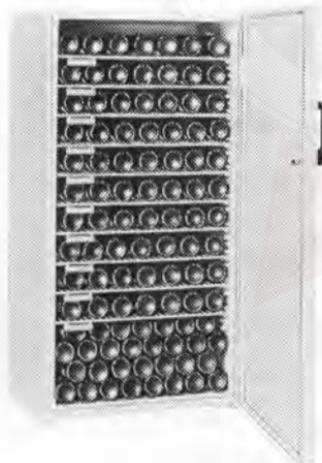
Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Zu vermieten, evtl. zu verkaufen durch den Besitzer, älteres, romantisches

## 6-Zimmer-Einfamilienhaus

an sonniger Südhänglage in Kloten.  
Kachelofen- und Ölheizung; 1700 m<sup>2</sup> Rasen und Wiese mit Obst- und Nadelbäumen.  
Schwimmbassin 9 × 4,5 m  
Preis Fr. 1750.— per Monat, exkl. Die Liegenschaft wird frei per 1. Oktober 1980.

Ernsthafte Interessenten melden sich unter Chiffre Nr. 0121, Aeropers Rundschau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich.



## Der Weinkeller der Zukunft

Platzsparender Klimaschrank für die edlen Tropfen.  
Fast ca. 160 Flaschen, Temperatur von 8 – 18 °C einstellbar, konstante Feuchtigkeit, abschliessbar, Anschluss 220 V

Weitere Auskünfte und detaillierte Unterlagen erteilt  
Telefon 01 813 44 27 oder Fach 309

# Organisation des Vorstandes

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17
<b>Vizepräsidenten:</b>	L. Zsindely	Fach 200
	E. Brunner	Fach 173

Ressorts	Verantwortlicher	Stellvertreter
Planung und Administration	H. Spörri	Fach 402
Einsatzfragen	F. Schmutz	Fach 333
Schulfragen/Seniorität	E. Brunner	Fach 173
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141
Finanzen/Kasse	F. Rasumowsky	Fach 1165
Ausländerfragen	C. Van Rijn	Fach 219
Dachverband	M. Wipf	Fach 372
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200
Flight Safety/Security	H. Sauter	Fach 1148
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312
Information	H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173
	C. Van Rijn	Fach 219
	F. Rasumowsky	Fach 1165
	M. Wipf	Fach 372
	R. Kurtz	Fach 312
	H. Robitzkat	Fach 333
	F. Schmutz	Fach 1448
	H. Sauter	Fach 200
	L. Zsindely	Fach 402
	H. Spörri	Fach 1165
	F. Rasumowsky	Fach 1165

## Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG  
 Frau N. Grösch-Bonhöte  
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

## VEF-Stiftungsratsmitglieder

H. Ehrensperger, A. Huggenberger,  
 A. Sooder, M. Wipf

## Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
 Vorsitzender: F. Schmutz

**B-747:** E. Kaiser (Typenchef)  
 H. Wenger

**DC-10:** P. Habegger (Typenchef)  
 L. Ritzi, W. Weibel

**DC-8:** K. Kuratli (Typenchef)  
 N. V. Duyn, K. Lichtenstein

**DC-9:** M. Egger (Typenchef)  
 U. Burkhard, W. Widmer

## Versicherungskommission

Vorsitz: A. Huggenberger  
 H. Ehrensperger (Stellvertreter)  
 O. Brunner, P. Habegger, P. Kongsted,  
 A. Kunz, R. Kurtz, A. Sooder, W. Schatzmann,  
 M. Wipf

## IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

L. Zsindely (IFALPA-Director)  
 T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,  
 D. Staal, J. Sanche, R. Kurtz

## Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. Hürzeler  
 M. Wipf, F. Schmutz

## Edg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

## Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli  
 D. Brägger, G. Fritschi,  
 G. Moret, P. Ritter, H. Robitzkat

## Edg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, H. Sauter (Stellvertreter)

## Romands

M. Baudat, F. Dyens, J.-J. Stähli

## Flugsicherheitskommission

Vorsitz: E. Heiz  
 U. Baier, O. Grunder, P. Merz, H. Sauter,  
 R. Suter, D. Staal, H. Thut

## OASF-Kommission

Präsident: L. Idle  
 M. Cross, J. Harrington  
 J. van Scherpenzeel, D. Smith

## Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG Zürich

## Stimmzähler

H. Hofmann, R. Fischer

