

rundschau

September / Oktober 1980



**AERO
PERS**

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	5
INTERN	
In Ihrem Interesse	9
Neuaufnahmen	9
Mitbestimmung	11
Der Automat fliegt	19
Gedanken in Hongkong	23
Begegnungen	25
Grand Prix Aeropers	31
Briefe an die rundschau	35

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 21. November 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



RUFEN SIE UNS AN
TEL. 01 / 813 11 44

INDIVIDUELLE EINRICHTUNGEN
MÖBEL - TEPPICHE - VORHÄNGE

wohnorama ag

KLOTEN

Zu negativ?



Es wird uns etwa vorgeworfen, die **rundschau** sei zu negativ und aggressiv. Nun, wir sehen unsere Aufgabe nicht darin, zu betonen, wie gut es uns gehe — und es geht uns gut, das sei doch festgehalten — sondern u. a. zu zeigen, dass es in unserem luxuriösen Haus auch morsche Balken gibt. Unser Ziel ist nicht, es allen recht zu machen, sondern in erster Linie die Probleme von unserem Standpunkt aus zu beleuchten. Im übrigen steht die **rundschau** allen offen, und ich würde es begrüßen, wenn die Rubriken «Man sollte», «Forum» und «Leserbriefe» etwas öfter benützt würden.

Auch in dieser Nummer kommen Kritiker zu Wort. Das Unbehagen über die technische Entwicklung ist sogar in Pilotenkreisen vorhanden, und das, obschon wir doch auf der technologischen Welle reiten. Zu den Zweiflern gehören auch Jürg Schmid und Heiner Spörri, die sich kritisch mit dem «Fortschritt» auseinandersetzen. Erstaunlich ist die Ähnlichkeit ihrer Gedanken besonders deshalb, weil keiner vom andern gewusst hat.

Mit kritischen Betrachtungen allein kann man den Lauf der Dinge selten beeinflussen, dazu bedarf es schon des Mitbestimmungsrechts. Wie weit her es damit bei uns ist, hat Roland Kurtz untersucht. Das Problem bei der Metzgerfrage «Dörfes es bitzeli meh sy?» wird nicht die Antwort sein, sondern ob uns die Frage überhaupt gestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen
Beat von Tobel

Von Privat zu verkaufen in HENGGART (Nähe Wald und Rebberge)
1975 erstelltes

6½ - Zimmer-Einfamilienhaus

Luxuriöser Ausbau, eingezäuntes, vielbepflanztes Grundstück 937 m²,
VP 585 000.—. Bezugstermin 1981 nach Vereinbarung. Tel. 052 / 39 19 52.

SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

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

★ NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfällung 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 Auskünfte erteilt gerne:

AHEMO

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

Liebe Mitglieder

herzlichen Dank für den heutigen «Ferop-Tag», den Sie mir, meinem Vorstand und den Kommissionschefs im Zuge der Aeropers-Reorganisation nun doch noch gewährt haben. Die Sache funktioniert; durch Ihr persönliches Opfer eines variablen Ferientages liessen sich die Arbeits- und Freizeitbedingungen der Aeropers-Funktionäre tatsächlich wesentlich verbessern. Ihre nächstjährigen variablen Ferien werden Ihnen also um diesen einen Tag gekürzt. Da wir aber, d. h. die Aeropers, bereits 1979 anlässlich der Gesamtaufwandsverhandlungen als sogenannte AWOP-Abgeltung für alle Piloten und Bordtechniker drei zusätzliche Ferientage ausgehandelt haben, die nun ab 1981 gewährt werden können, so steht der Saldo immer noch zu Ihren Gunsten. Und da es ebendiese Aeropers war, die im Zuge zäher FDR-Verhandlungen Ihren persönlichen monatlichen Freitage-Anspruch ebenfalls zu erhöhen vermochte, so haben wir Ihnen liebe Mitglieder, gegenüber kein schlechtes Gewissen bezüglich Ferop-Tagen! Wir nutzen sie nämlich für konzentrierte Aeropers-Arbeit — working for you!

Welches waren die Gründe, die zur temporär schlechten Stimmbeteiligung geführt haben? Erstens — halten Sie sich fest — das Fehlen der roten Stimmcouverts! Zweitens zuviel Papier in zu kurzer Zeit; drittens das Fehlen einer Opposition — beide Vorlagen waren ja unbestritten, viertens wiesen wir offenbar zu wenig darauf hin, dass GAV- und Statutenänderungen das qualifizierte Mehr erfordern, und fünftens: allgemeines Desinteresse und Unzufriedenheit mit der zu weichen Aeropers.

Warum eigentlich? Genügt es Ihnen nicht mehr, wenn wir Jahr für Jahr erfreuliche vertragliche und soziale Verbesserungen auf dem Verhandlungswege erreichen? Glauben Sie tatsächlich, dass wir bei arbeitskonfliktähnlichen Verhältnissen bessere Resultate nach Hause brächten? Was denken Sie von jenem Bauern, der seine Kuh mit Fusstritten traktiert, um den Milchertrag zu steigern? Liebe Mitglieder, seit über zehn Jahren habe ich die Möglichkeit, unsere Arbeitsbedingungen im internationalen Rahmen zu vergleichen: Wir stehen verdammt gut da! Und sehr oft besser als jene, die ihre Forderungen mittels Streik durchboxen, unbekümmert der Tatsache, dass schliesslich der Steuerzahler die Riesenverluste der staatlichen Airline zu berappen hat. In dieser Beziehung bin ich beinahe stolz auf unseren schweizerischen Weg und auf das von uns Erreichte!

Der Hauptgrund mässiger Stimmbeteiligung, um nochmals kurz auf dieses Thema zurückzukommen, wurde aber nicht durch unsere Aeropers-interne Abklärung ermittelt, sondern mir von einem Dienstkollegen so nebenbei am Lagerfeuer geliefert: Es gibt in unserem Berufsverband selten Abstimmungsvorlagen, von denen **alle** Mitglieder und Altersgrup-

pen in gleicher Weise sofort persönlich betroffen sind. Was interessiert zum Beispiel den jungen Copiloten ein Pensionierungsmodell, das für ihn vielleicht demaleinst in dreissig Jahren zum Tragen kommt? Oder ist es andererseits verwunderlich, wenn sich der ältere Langstreckenkapitän nicht mehr brennend für Kurzstrecken-FDR einsetzt? Eigentlich nicht, denn jeder engagiert sich doch logischerweise dort am meisten, wo es um seine persönlichen Interessen geht. In diesem Sinne verlangen Gesamtabstimmungen oft eine überdurchschnittliche Portion von Solidarität, die in unserer Aeropers in der Regel vorhanden ist und es hoffentlich auch in Zukunft bleiben wird. Jedenfalls gehe ich mit H. S. (Siehe letzte **rundschau**: Man sollte . . .) gar nicht einig, wenn er uns sagt, dass Nichtstimmende eigentlich Neinsager seien. Denn es fällt uns doch viel schwerer, einem Kompromiss zuzustimmen, als ihn entschieden abzulehnen; besonders wenn die eigenen Interessen tangiert werden. Wie dem auch sei, ich hoffe, dass in Zukunft nie mehr ein pfannenfertig ausgehandeltes Objekt an Ihrer Stimmfaulheit scheitern möge, sondern höchstens an Ihrem wohlüberlegten Nein. Ist es nicht ein Privileg, über Dinge abstimmen zu dürfen, zu deren Ausarbeitung man selbst keinen Finger gerührt hat? Wir werden Sie also immer wieder an die Urne bemühen müssen, soll unser demokratisches System nicht vor die Hunde gehen.

In absehbarer Zukunft sollten nämlich zwei weitere Verbesserungsvorschläge ihre längst erwartete Abstimmungsreife erreichen. Es sind dies die von Aeropers-Pessimisten längst totgesagten Ladenhüter namens **Rücktrittskapital** und **Displacement-Reglement**.

Lassen Sie mich kurz auf die heikle Geschichte des **VEF-Rücktrittskapitals** eintreten. Heikel, weil es sich um einen seit 1973 in x Varianten gescheiterten Aeropers-Vorschlag handelt, der aber in die Kompetenz des VEF-Stiftungsrates gehört, und der entstehungsbedingt weder sämtlichen Piloten noch Bordtechnikern zugute kommen wird, sondern nur einer VEF-versicherten Mehrheit von pensionierten und aktiven Piloten und Navigatoren. Und dies erst noch in abgestufter Form. Er enthält deshalb einigen politischen Zündstoff, weil nicht alle gleich behandelt wer-

Sport und Erholung in Florida

In **Boynton Beach** (südlich West Palm Beach) am Lake Eden vermieten wir unsere kleine Villa an sorgfältige Gäste mit Sinn für Schönes.

Wir bieten: beste Lage in ruhigem Villenviertel, 5 Min. zur Beach. Swimming Pool, Garten, Seeanstoss mit Bootssteg. Auto und Windsurfer vorhanden. Viele **Sportmöglichkeiten**: Fischen, Golf, Jogging, Tennis, Tiefseetauchen, Windsurfen. Fliegen: US\$ 33/hr (C-172).

Telefon 01 836 66 10

den können. Andererseits bin ich froh, dass bei dieser versicherungstechnischen Quadratur des Kreises, die sage und schreibe mehr als sieben Jahre gedauert hat, und sämtliche behördlichen Hürden endlich genommen sind, ausser jene der Abstimmung im Kreise der aktiven VEF-Destinatäre. Auch hier liegt die final decision schliesslich wiederum bei Ihnen. Bekanntlich geht es bei dieser Übung um das Verteilen eines VEF-Aktivenüberschusses, der in den Jahren 1966—68, d. h. vor der Integration entstanden ist. Das für die damaligen grossen Lohnerhöhungen erforderliche Deckungskapital wurde etwas zu konservativ berechnet, worauf dieser Überschuss entstand, und zwar durch Verwendung von Salärprozenten. Die detaillierte Vorstellung des «politischen Treppenmodells», wie es von den Instanzen nun doch noch abgesegnet worden ist, überlasse ich gerne den dafür zuständigen Fachleuten!

Einfacher liegen die Dinge beim ewig neuen **Displacement-Reglement**. Nachdem der 1978 Ihnen vorgelegte Entwurf massiv bachab geschickt worden war, machte sich eine neue Mannschaft unter der Leitung von Capt. David Brägger sofort wieder an die Säcke. Sie sind im kürzlichen Bulletin des Dachverbandes über den erfreulichen Stand der Dinge orientiert worden. Da es sich beim neuen Displacement-Konzept um Verbesserungen handelt, die nicht nur einzelnen Gruppen, sondern dem gesamten fliegenden Personal zugute kommen werden, so hoffe ich, dass wir die Hürde der Abstimmung beim zweiten Anlauf sicher nehmen werden.

Von der **Crew-Complement A-310-Front** lässt sich nicht viel neues berichten. Aeropers und VEF haben sich vor einiger Zeit schriftlich an Herrn Baltensweiler gewandt und dabei sämtliche Gründe, die nach unserer Ansicht für ein Dreimann-Cockpit sprechen, nochmals zusammengefasst. Die Swissair möchte auf ihrem eingeschlagenen Weg Richtung Zweimann-Cockpit weitergehen, behält sich einstweilen aber auch noch die Dreimann-Version offen. Der Entscheid soll bekanntlich im Verlaufe des kommenden Winters getroffen werden und zwar auf Grund einer Workload-Analyse. Die beiden Cockpitverbände sind nun eingeladen worden, bei dieser Weichenstellung mitzuwirken. Wie Sie wissen, beschreitet die Aeropers seit jeher in allen Gebieten und Verhandlungen den Weg des Argumentierens und Überzeugens. Wer die bessern Argumente hat, gewinnt. Es ist also nicht nur das Fehlen vertraglicher Mittel und die eher mässige Unterstützung im Pilotencorps, die uns diesen Weg gehen lässt, sondern die Erfahrungstatsache, dass diskutierender- und verhandelnderweise die bessern Resultate erzielt werden, als bei Kampf und Erpressung. Dieses System funktioniert aber nur bei intakter Partnerschaft. Alle Beteiligten haben also eine Chance, sofern **beide** Parteien gewillt sind, die Argumente des andern zu akzeptieren und den eigenen Standpunkt allenfalls zu korrigieren.

Entscheidend ist im heutigen Zeitpunkt, dass die Workload-Analyse

nicht zur Alibi-Übung wird. Wir erwarten von der Swissair also volles Teamwork beim Erstellen der Übungsanlage und überzeugende Beweise, dass das A-310 Cockpit nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis sicherer, einfacher und zuverlässiger ist als alles bisher Dagewesene. Andererseits kann es sich unsere Firma gar nicht leisten, mit einem neuen Flugzeug ins Rennen zu steigen, dessen Cockpit samt Workload nicht den höchsten Sicherheitsansprüchen tatsächlich genügt. Sie sitzt mit dieser heissen Thematik nicht nur im öffentlichen Rampenlicht, sondern gleichzeitig auch noch im Glashaus! Die Verantwortung wiegt ausserordentlich schwer; besonders, wenn der Entscheid **gegen** den Willen der Cockpitverbände getroffen werden sollte.

Zum Schluss noch einige Bemerkungen über **Inhalt und Stil** unserer **rundschau**-Artikel, die ab und zu vor allem im Nichtmitgliederkreis Kritik hervorrufen. Unser offizielles Organ ist primär für unsere Mitglieder bestimmt. Die Redaktion gewährleistet volle Pressefreiheit und das Recht auf freie Meinungsäusserung. Eingeschritten wird nur bei Unwahrheit und bei beleidigenden Texten. Letztere bedeuten natürlich eine Ermessensfrage. Anonymes wandert in den Papierkorb. Auf der vordersten **rundschau**-Seite steht:

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

Die vordere Hälfte der **rundschau**-Artikel, d. h. das Editorial, Liebe Mitglieder, Artikel von Ressortchefs und Sekretär können als offizielle Aeropers-Meinung interpretiert werden, sind aber jedoch sehr oft ebenfalls persönlich gefärbt, da sie von Menschen und nicht von Computern verfasst werden. Wir bemühen uns zwar um Objektivität und um Sachlichkeit, können und wollen aber nicht verhindern, dass nebst dem Aeropers-Standpunkt auch die persönliche Meinung durchschimmert. Briefe und Artikel von Mitgliedern und weiteren **rundschau**-Lesern publizieren wir in der Regel im vollen Wortlaut; es sei denn — siehe oben!

Als Aeropers-Präsi bin ich froh und glücklich, in unserem Berufsverband das persönliche Recht der freien Meinungsäusserung gewährleisten zu können. Seien wir froh, in einem Land leben zu dürfen, wo man noch das sagen und schreiben darf, was man denkt! Natürlich liesse sich vieles diplomatischer und weniger emotionell ausdrücken; natürlich könnten wir unsere **rundschau** nur noch unseren Mitgliedern zustellen, womöglich mit dem Aufdruck: streng vertraulich! Aber — liebe Leser — wäre das richtig? Ich glaube, dass wir unserer Sache, aber auch der Sozialpartnerschaft und dem gemeinsamen Fortschritt mehr dienen, wenn jeder seine Meinung frei äussern kann. Ich weiss, sogenannt ungerechtfertigte Kritik tut manchmal weh — aber, ist nicht in jeder Kritik ein Fünkchen Wahrheit vorhanden?

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Hano Hürzeler

In Ihrem Interesse . . .

intern

Die Ausstellung **Aero-Art** (künstlerisches Schaffen des fliegenden Personals der Swissair), veranstaltet durch und im Hause **Scherrer-Wohnen** in Winterthur wird stattfinden; Näheres können Sie der Beilage zu dieser **rundschau**-Nummer entnehmen. Folgen Sie der Einladung zur Vernissage!

Unser Mitgliederverzeichnis ist nur für Ihren privaten Gebrauch bestimmt. Wir bitten Sie, es auch nicht Ihrem besten Freund (oder seiner oder Ihrer Frau) für kommerzielle, politische oder andere Bettelzwecke zu überlassen. Sie erhalten auch sonst genügend (Papierkorb-)Papier in Ihren Briefkasten.

R. Kurtz

Neuaufnahmen



Anton von Känel
Copi DC-9



Viktor Läubli
Copi DC-9

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Gesucht

Infolge Rücktritt des jetzigen Amtsinhabers sucht die Aeropers:

Chef Finanzen

Aufgabenbereich: Überwachen der Buchhaltung, Erstellen des Finanzplanes, Verwaltungs- und Anlagetätigkeit, Jahresabschluss.

Ausbaufähige Position für kaufmännisch interessierte Piloten oder Pensionierte. Arbeitsbelastung 1–2 Tage pro Monat. Entschädigung gemäss Aeropers-Statuten.

Verlassen Sie Ihre Reserve und arbeiten Sie in der Aeropers mit! Bewerbungen an: Walter E. Gubser, 042 / 21 22 45 oder Box 304.

«La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Mitbestimmung — Mitsprache — Mitentscheidung — Mitwirkung — Mitverantwortung

Diese Begriffe sind in den sozialpartnerschaftlichen Beziehungen in dem Masse im Schwange, wie das Konjunkturbarometer nach oben drückt. Es geht ihnen ähnlich, wie verschiedenen «management by»-Ausdrücken: Bei wirtschaftlich schönem Wetter herrscht mancherorts eher ein «management by blue jeans» — an allen kritischen Stellen eine Niete —, während man sich bei Bewölkung — sie zieht oft so rasch auf — bald wieder auf ein «management by work» zurückbesinnt (H. R. Wuffli).

In der schweizerischen politischen Diskussion fehlt den in der Überschrift verwendeten Ausdrücken eine begriffliche Klarheit*, da bis jetzt weder gesetzliche noch in der Rechtsprechung verbindliche Definitionen verankert sind. Zur Verwirrung trägt bei, dass fast jeder, der zu diesem Thema Worte verliert, glaubt, eine neue Umschreibung finden zu müssen.

Die vielfältigen terminologischen Klärungsversuche haben in der Schweiz zwei Grundströmungen hervorgebracht:

- «Mitbestimmung» wird als Oberbegriff verwendet, welcher alle Varianten der direkten und indirekten Beteiligung der Arbeitnehmer oder ihrer Organisationen an der Willensbildung in Betrieb, Unternehmung und Verwaltung umfassen soll. Bei dieser Terminologie erscheint der Ausdruck Mitbestimmung in zwei Bedeutungen, nämlich im weiteren Sinne als Oberbegriff und im engeren Sinne als Bezeichnung der stärksten Intensitätsstufe der Mitbestimmung, der eigentlichen Mitentscheidung.
- Als Oberbegriff wird der Ausdruck «Mitwirkung» gesetzt, welcher alle Formen der Teilnahme von Arbeitnehmern an der Willensbildung in der Unternehmung, insbesondere aber die Information, die Mitsprache und Mitbestimmung im Sinne der Mitentscheidung umfasst.

Gesetzliche Regelung im Interesse der Sozialpartner

Seit vier Jahren ruhte die öffentliche Diskussion über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer weitgehend, bis der Bundesrat im Juli 1980 die Ergebnisse des zweiten Vernehmlassungsverfahrens veröffentlicht hat. Zur Diskussion standen verschiedene Vorstösse, die nach der Verwerfung der gewerkschaftlichen Volksinitiative zur Mitbestimmung sowie ei-

* vgl. M. Fischer, Mitwirkung der Arbeitnehmer in Schweizer Banken, Zürich 1974

nes entsprechenden Gegenvorschlags des Parlamentes dazu unternommen worden waren.

Die Abstimmung von 1976 ging wohl deshalb schief, weil der Souverän der schweizerischen Wirtschaft eine undifferenzierte Mitbestimmungslösung ersparen wollte. Es wäre verfehlt, eine thurgauische Mosterei, eine Lebensversicherung und die Swissair gesetzlich in den gleichen Mitbestimmungsrahmen zu zwingen.

Das **Betriebsgesetz**, das gegenwärtig in der vorberatenden Kommission des Nationalrates zur Debatte steht, sollte flexible Lösungen «nach Mass» für die einzelnen Unternehmen ermöglichen.

Den schweizerischen Arbeitgebern sollte die im Raum stehende Drohung weiterer politischer Vorstösse genügen, um auf vertraglicher Basis Hand zu bieten für eine angemessene **Mitwirkung** der Arbeitnehmer im Rahmen des **gesamten Unternehmens**.

Schichtungen und Dimensionen der Mitwirkung

Wir lassen Gesichtspunkte wie

- mittelbare und unmittelbare Mitwirkung
- überbetriebliche Mitwirkung
- Betrieb und Unternehmen
- sozialer, personeller und wirtschaftlich/finanzieller Bereich weg und betrachten nur einige Kriterien der **betrieblichen Mitwirkung**. Die drei allgemein angewandten Intensitätsstufen
- Information
- Mitsprache
- Mitentscheidung

lassen sich etwa wie folgt aufgliedern und umschreiben*:

Informationsrecht

Recht der Arbeitnehmer auf rechtzeitige, zeitgerechte und umfassende Unterrichtung über bedeutsame Tatsachen, Ereignisse und Pläne in der Unternehmung.

Mitspracherecht

Mitwirkungsrechte, die keine Entscheidungskompetenz der Arbeitnehmer beinhalten, diesen aber eine Einflussnahme unterschiedlicher Intensität auf den Willensbildungs- und Entscheidungsprozess der Unternehmung ermöglichen.

Recht auf Gehör:

Recht der Arbeitnehmer, dem Arbeitgeber Beanstandungen, Anregungen, Wünsche und Forderungen vorzutragen.

* vgl. Fischer, a. a. O.

Initiativrecht:

Qualifiziertes Recht auf Gehör mit der Verpflichtung des Arbeitgebers, auf die Initiative der Arbeitnehmer innert bestimmter Frist einzutreten und sie zu beantworten.

Konsultativrecht:

Recht der Arbeitnehmer, vor Beschlüssen der Arbeitgeber konsultiert zu werden.

Recht auf Mitberatung:

Recht der Arbeitnehmer, bei Erwägung und Entscheidung bestimmter Fragen anwesend zu sein und mit beratender Stimme bei der Beschlussfassung mitzuwirken. Verpflichtung des Arbeitgebers, die berechtigten Arbeitnehmer rechtzeitig zur Teilnahme aufzufordern und sie mit allen notwendigen Informationen zu versehen.

Mitentscheidungsrecht

Mitwirkungsrechte, die Entscheidungskompetenzen der Arbeitnehmer beinhalten und diesen, je nach Ausgestaltung, eine aktive Einsichtnahme unterschiedlicher Intensität auf dem Willensbildungs- und Entscheidungsprozess der Unternehmung ermöglichen.

Minoritäres Mitentscheidungsrecht:

Recht der Arbeitnehmer, mit vollem Stimmrecht aber in Stimmenminderheit im Verhältnis zu den Arbeitgebern in Entscheidungsgremien mitzuwirken.

Paritätisches Mitentscheidungsrecht:

Recht der Arbeitnehmer, mit vollem Stimmrecht und mit Stimmgleichheit mit den Arbeitgebern in Entscheidungsgremien mitzuwirken.

Majoritäres Mitentscheidungsrecht:

Recht der Arbeitnehmer mit vollem Stimmrecht, aber mit Stimmenmehrheit im Verhältnis zu den Arbeitgebern, in Entscheidungsgremien mitzuwirken.

Uns geht es hier nicht um ideologische Geplänkel: es soll erhell werden, wo wir Mitwirkungsrechte haben, welche wir noch haben möchten, wie sind sie institutionalisiert; sprechen wir bei diesen Problemen die gleiche Sprache wie unser Sozialpartner?

Unsere vertraglichen Mitwirkungsrechte

Der Gesamtarbeitsvertrag Swissair/Aeropers regelt in verschiedenen Artikeln unsere Mitwirkungsrechte:

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Lackoberflächenschutz äußerst widerstandsfähig gegenüber den Ultraviolettstrahlen und anderen atmosphärischen Einflüssen (Umweltverschmutzung usw.).

Das Fassadensystem für perfekte Aussenisierungen

ISELI & CO
Fassadenverkleidungen
Alutherm - Systeme
Renovationen

8820 Wädenswil-Zürich
Tiefenhofstrasse 23
Tel. 01 / 780 48 75

HEIZ
OEL
SPAREN

10 JAHRE
ERFAHRUNG

Unverbindliche
Beratung

Mauerwerk
Unterkonstruktion in Holz - schutzimprägniert
Wasserdampfdiffusionsschutzdeckschicht (Innenseite)
POLYURETHAN (PU)-Schaum-Isolierung
Oberflächenstruktur (Munchner Rauputz) in wartungsfreiem Aluminium

Art. 3, Ziff. 4: Einsätze in Zeiten erhöhter Gefährdung: «bedürfen des Einvernehmens mit der Aeropers».

Art. 3, Ziff. 5: Anordnungen, die im GAV verankerte Rechte einschränken: «bedürfen des Einvernehmens mit der Aeropers».

Art. 9, Ziff. 3: Weiterbeschäftigung als Besatzungsmitglied über das vollendete 58. Altersjahr hinaus ist «Gegenstand von Verhandlungen mit der Aeropers».

Art. 9, Ziff. 7: Bevor einem Aeropersmitglied gekündigt wird, «ist die Aeropers zu orientieren».

Art. 9, Ziff. 8: Kündigung des Arbeitsverhältnisses aus qualifikatorischen Gründen auf den Zeitpunkt des vollendeten 55. Altersjahres und danach «in Absprache mit der Aeropers».

Art. 9A: Einsatzreduktion ab vollendetem 55. Altersjahr: «Die Bedingungen richten sich nach einer Vereinbarung zwischen der Swissair und der Aeropers».

Art. 10, Ziff. 2: Abfindung für freiwillig austretende Piloten bei Überbestand: «die Durchführung solcher Austritte wird mit der Aeropers besprochen».

Art. 10, Ziff. 5: Entlassungen bei unbeeinflussbaren Veränderungen der Wirtschaftslage: «mit der Aeropers werden Verhandlungen aufgenommen».

Art. 11: Transport bei Anstellung und Austritt: «die anwendbaren Bestimmungen werden im Einvernehmen mit der Aeropers aufgestellt».

Art. 14: Seniorität: «Die Swissair erlässt im Einvernehmen mit der Aeropers ein Senioritätsreglement».

Art. 15: Wechsel der Besatzungskategorie: «Vom GAV abweichende Bedingungen werden im Einvernehmen mit der Aeropers geregelt».

Art. 16: Einsatzrichtlinien: «Diese werden im Einvernehmen mit der Aeropers festgelegt».

Art. 17: Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten: «Die Swissair erlässt im Einvernehmen mit der Aeropers Weisungen».

Art. 18: Operationelle Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsgesellschaften:

Ziff. 1: «die Swissair darf ohne Einvernehmen mit der Aeropers nicht . . .»

Ziff. 3: «eine Folge von Einsätzen gleicher Art bedarf des Einvernehmens mit der Aeropers».

Ziff. 4: «der Einsatz als aktives Besatzungsmitglied . . . darf nur im Einvernehmen mit der Aeropers erfolgen».

Ziff. 5: «allfällige Ausnahmen sind nur im Einvernehmen mit der Aeropers».

Ziff. 6: «. . . darf nur im Einvernehmen mit der Aeropers erfolgen».

Art. 19, Ziff. 3: «Die Grundsätze über den Ferienbezug sind im Ferienreglement enthalten, das im Einvernehmen mit der Aeropers aufgestellt wird».

Art. 22, Ziff. 1: «Die Salärzahlung bei Leistung von Militärdienst in Friedenszeiten wird im Einvernehmen mit der Aeropers im Anhang II geregelt.»

Ziff. 2: «Für den Fall einer Teil- oder allgemeinen Kriegsmobilmachung werden Verhandlungen mit der Aeropers über eine der Lage angepasste Lösung aufgenommen.»

Art. 25: Dienstort und Dienstortwechsel: «Die Swissair erlässt im Einvernehmen mit der Aeropers ein Reglement bei vorübergehender Zuweisung eines Dienstortes im Ausland.»

Art. 26: Ersatz von Dienstauslagen, Ziff. 1: «Die Swissair erlässt im Einvernehmen mit der Aeropers ein Reglement über den Auslagenersatz bei dienstlichem Einsatz.»

Ziff. 2: «Vergütungsansätze und Abrechnungsmodalitäten werden nach Anhören der Aeropers . . . herausgegeben.»

Art. 27: Uniform: Die Grundsätze des Uniformenreglementes werden «im Einvernehmen mit der Aeropers aufgestellt.»

Art. 28: Spezielle Flugvergünstigungen: «Flugvergünstigungen für ausländische Besatzungsmitglieder werden im Einvernehmen mit der Aeropers aufgestellt».

Art. 33: Betriebliche Vorsorgeeinrichtung: Die Prämien bilden einen Teil des Gesamtaufwandes, «der im Einvernehmen mit der Aeropers festgelegt wird.»

Art. 34: Todesfallrisikoversicherung: «Über die Leistungspflicht dieser Fr. 75 000.— besteht das Einvernehmen mit der Aeropers».

Ziff. 2: «Die Leistungspflicht und der Umfang der Leistungen richten sich nach dem Versicherungsvertrag und dem Reglement der 'Versicherungskasse der Aeropers' (APVK).»

Art. 35: Versicherungsdeckung bei Lizenzverlust: «Die Swissair schliesst für jedes Besatzungsmitglied im Einvernehmen mit der Aeropers eine Versicherung . . .»

Art. 37: Zivilrechtliche Verantwortung: «Vor der Veröffentlichung einer Stellungnahme über das eventuelle Verschulden eines Besatzungsmitgliedes wird die Aeropers über den Inhalt der Veröffentlichung orientiert.»

Art. 38: Disziplinarische Verantwortung: «Das Disziplinarreglement wird von der Swissair im Einvernehmen mit der Aeropers erlassen.»

Art. 40: Schlichtungsverfahren

Art. 41: Schiedsverfahren

Klare Terminologie und weiterer Ausbau unserer Mitwirkungsrechte im GAV erforderlich

Verschiedene der vorstehend zitierten Formulierungen sind vieldeutig. Es kann deshalb nicht verwundern, dass gelegentlich über ihre Tragweite die Swissairmeinung und unsere nicht identisch sind. Eine **Begriffsklärung** — damit verbunden eine Verminderung der Anzahl verschiedener Begriffe — würde die **Zusammenarbeit oft erleichtern und vereinfachen**: Beide Partner würden alsbald die gleiche Sprache sprechen und diese Terminologie auch in gleicher Weise auslegen. Anschliessend ist zu prüfen, wo das Feld unserer **Mitwirkung erweitert** werden muss: sachlich und intensitätsmässig. Eines der dringlichsten Postulate wäre wahrscheinlich eine vermehrte betriebliche Freistellung von Verbandsfunktionären: kompetente Mitwirkung braucht seriöse Vorbereitung, die aber nicht vollständig zulasten der Freizeit gehen darf. Über das Thema der betrieblichen Mitverantwortung wird dann zweifellos die Swissair noch rechtzeitig das Wort ergreifen werden. Einmal mehr könnte sie dabei mit publicity ihren goodwill vergrössern: **«Mitarbeiter tragen Mitverantwortung im Verwaltungsrat»**. Diese Schlagzeile, eine Wegmarke auf dem sozialpartnerschaftlichen Weg der Swissair, gesetzt an ihrem 50-Jahr-Jubiläum?

Roland Kurtz

Zu verkaufen im Thurgau 32 Aren

Erholungsraum

bestehend aus Wiese, Wald, Weiher und Weekendahaus.

Schriftliche Anfragen an Walter Junker, Hauptstrasse, 9553 Bettwiesen.



**For
Swissair
only!**

Bei uns haben Sie von Montag
bis Freitag Anschluss.
AMAG-Kloten

Speziell für Swissair-Personal: Unser GRATIS-Auto-Dienst!

Als Angehöriger der Swissair haben Sie bei der AMAG Kloten immer Vorfahrt. Sie bringen uns am Morgen Ihren Audi oder VW zum Service oder zur Reparatur (Spengler- und Malerarbeiten führen wir bei allen Marken aus), und wir bringen Sie anschliessend wieder an Ihren Arbeitsplatz zurück.

Kostenlos!

Speziell für Sie
haben wir uns
diesen Zeitplan
ausgedacht:

Montag bis Freitag

AMAG	ab 07.45	11.25	13.30	16.45
Bahnhof	ab 07.50	11.30	13.35	16.50
Balsberg	ab 08.00	11.35	13.45	16.55
Werft (Portier)	ab 08.05	11.40	13.50	17.00
Terminal A+B Ankunft (Ecke Blumenladen)	ab 08.15	11.45	14.00	17.05
Crew-Eingang	ab 08.20	11.50	14.05	17.10
AMAG	an 08.30	11.55	14.15	17.15

Sie sehen, wir tun alles,
um Sie möglichst schnell
wieder an Ihren Arbeitsplatz
zurückzubringen. Kein Zeitverlust,
kein unnützes Warten. Wenn Sie
abends Ihren Wagen wieder abholen,
ist alles in bester Ordnung.

Das ist AMAG-Service! Bis bald

Ihre AMAG Kloten



Steinackerstr. 20
8302 Kloten
Tel. 01/814 01 61

«Der Automat fliegt und wir überwachen»

Dieses Zitat aus dem Bulletin Nr. 70/C steht in «der Lehre» zu einem D-10-Zwischenfall, wo es heisst, dass sich eine gut qualifizierte Besatzung durch eine Störung vollständig überraschen liess.

«In diesem Fall hat der Automat versagt und korrigiert. Der Mensch dazwischen im Loop hat in diesem Zeitraum versagt.»

Es scheint also möglich, einen Fall auf folgende Formel zu reduzieren: Automat versagt — Mensch versagt — Erledigung im qualifikatorischen Bereich — Ende.

Die für mich wichtigste Frage aber, die Frage nach dem 'warum', wurde wenigstens für die pilotische Allgemeinheit nicht gestellt, geschweige denn beantwortet. Warum kann es dazu kommen, dass gut qualifizierte Besatzungen nicht im Loop sind? Warum vermögen, im zurzeit noch modernsten Flugzeug unserer Flotte, die Flugzeugführer den Flugablauf teilweise anscheinend nur unvollständig zu verfolgen? Ist dies eine momentane Arbeitsunregelmässigkeit Einzelner oder stehen eventuell Systemgründe dahinter?

Dass wir im Zuge der Modernisierung unserer Arbeitsplätze anerkanntermassen immer noch Mühe haben, uns im Loop zu halten, ist mitunter ein Preis, den wir an den vermehrten Einsatz von technologischen Automatismen zu zahlen haben. Dass wir auf diese Automatisierung mindestens teilweise angewiesen sind, wird wohl niemand ernstlich bestreiten wollen. Doch scheint mir äusserst wichtig, dass hier eine Frage nach der Verhältnismässigkeit, der Frage nach dem Sinn vermehrt Beachtung, vor allem im Zusammenhang mit der menschlichen Kapazität, geschenkt wird.

Es scheint jedoch festzustehen, dass wir auf dem eingeschlagenen Pfad der Automatisierung mit dem Ziel der Vollautomatisierung von take off bis roll out unter Anwendung einer fortschrittlichen Technik weitergehen werden.

«Nicht dass man sich auf technische Abenteuer einlässt. Im Gegenteil! Neue Ausrüstungen werden nur akzeptiert, wenn sie besser sind als das, was sie ersetzen.»

Dies ein Auszug aus der OC Broschüre Airbus A-310.

Etwas später entnehme ich der Cockpit Info Nr. IX eine Erläuterung zu unserem modernsten Flugzeug, dem DC-9-81:

«Optimierungs- und technische Zuverlässigkeitsprobleme des Flight Guidance Systems verhindern vorderhand eine Cat. III Zertifizierung.»

— Aussage und Realität —

Ich weiss, wer sich, speziell in unserem Beruf, technologischer Entwicklung gegenüber kritisch, abwartend oder auch nur fragend verhält, ist:

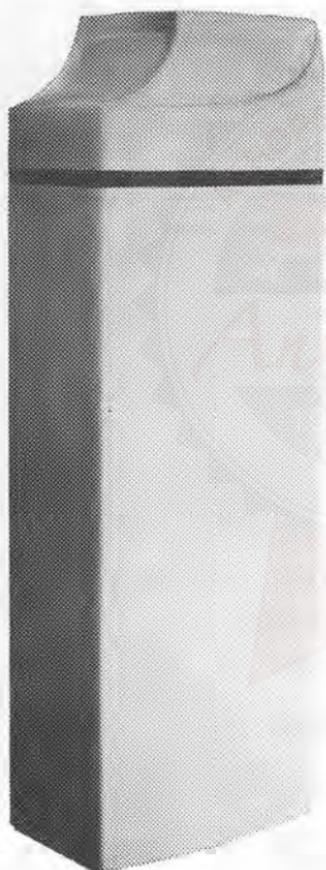
— nicht von der modernen Welt — hat nichts im Cockpit zu suchen —

ist für den Heizer auf der Diesellokomotive und was der unreflektierten Sprüche mehr sind.

Wer jedoch hat die Kapazität und kann für sich in Anspruch nehmen zu wissen, was in der Zukunft besser sein wird? Das «besser» wird in der A-310-Broschüre etwas verdeutlicht:

«Fortschritt auf mindestens einem und Rückschritt auf keinem der folgenden Gebiete:

- Operationelle Eignung
- Zuverlässigkeit
- Wirtschaftlichkeit.»



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

Wie sollen jedoch die operationelle Eignung und die Zuverlässigkeit eines nicht existenten Dings ausser anhand von Extrapolationen einzelner Komponenten davon beurteilt werden?

In einem früheren Artikel habe ich mich einmal dahingehend geäussert, dass ich den verbalen Gebrauch des Ausdrucks 'human factors' als Alibiübung betrachte. Nun, bei dieser Aufstellung der Fortschrittlichkeit wurde er konsequenterweise ganz weggelassen. Oder hat er doch vielleicht, was zu hoffen wäre, in der 'operationellen Eignung' Unterschlupf gefunden?

Dass sich die 'Flight Safety' mit dem Problemkreis 'Mensch – Maschine' vordringlich auseinandersetzt, ist ihrem Thema immanent, und es erstaunt auch nicht, dass Herr Kapitän Muser in diesem Zusammenhang im positivsten auf das Buch 'Haben und Sein' des kürzlich verstorbenen Psychologen und Philosophen Erich Fromm aufmerksam macht. Sein Anliegen, dieses Buch jedermann als Lektüre zu empfehlen, ist nur zu unterstützen. Fromm setzt sich in diesem Werk intensiv mit der Entwicklung unserer Gesellschaft auseinander, mit der grossen Verheissung des unbegrenzten Fortschritts, der uns dank technologischer Entdeckungen ermöglicht wurde. Seine Sichtweise des Systems tritt schon am Anfang des Buches recht deutlich hervor:

«Die Entwicklung dieses Wirtschaftssystems wurde nicht mehr durch die Frage: Was ist gut für den Menschen? bestimmt, sondern durch die Frage: Was ist gut für das Wachstum des Systems? Die Schärfe dieses Konflikts versuchte man durch die These zu verschleiern, dass alles, was dem Wachstum des Systems (oder auch nur eines einzelnen Konzerns) diene, auch das Wohl des Menschen fördere. Diese These wurde durch eine Hilfskonstruktion abgestützt, wonach genau jene menschlichen Qualitäten, die das System benötige — Egoismus, Selbstsucht und Habgier — dem Menschen angeboren seien; sie seien somit nicht dem System, sondern der menschlichen Natur anzulasten.

Gesellschaften, in denen Egoismus, Selbstsucht und Habgier nicht existierten, wurden als 'primitiv', ihre Mitglieder als 'naiv' abqualifiziert. Man weigerte sich anzuerkennen, dass diese Charakterzüge gerade nicht natürliche Triebe sind, die zur Bildung der Industriegesellschaften führten, sondern das Produkt gesellschaftlicher Bedingungen.»

Es ist jedoch bei weitem nicht nur ein einzelner Philosoph, der eine Überdenkung unserer Entwicklung verlangt. Es sind vor allem auch Wissenschaftler, die vermehrt versuchen, den Menschen in den Vordergrund zu stellen und nicht nur als ein mangelhaftes Anhängsel der Technik zu betrachten.

So verlangt Max Thürkauf, Professor für physikalische Chemie, Wissenschaftler, die ihre Gedanken in lebensbezogene Fakten umsetzen. Er ist

überzeugt, dass eine allein auf Rationalismus und Materialismus begründete Technologie den Keim der Zerstörung schon in sich trägt. Peter Kafka, Physiker am Max-Planck-Institut für Physik und Astrophysik in München, setzt sich mit den bei uns so vielgeschmähten Emotionen auseinander. Er sagt:

«Ist Ihnen schon aufgefallen, dass ich 'Bewusstsein schärfen' und 'Emotionen wecken' fast in einem Atem sage? Ich meine, unsere Emotionen sind bei der Beurteilung komplexer Sachverhalte den möglichen Berechnungen weit überlegen; sie sind sozusagen das empfindlichste Sinnesorgan unseres Bewusstseins.»

Diese wenigen Zitate kritisch analysierender Naturwissenschaftler liessen sich beliebig verlängern. Es geht mir jedoch nicht darum, eine ausgewählte, subjektiv zusammengestellte 'Schönesprüchesammlung' zu präsentieren, sondern ich möchte dazu anregen, auf breiter Basis gesammelte Gedanken selbst zu verarbeiten.

Der Mensch hat sich in jahrtausendelanger Evolution aus der Programmiertheit seiner Instinkte gelöst und die Fähigkeit erworben, komplexe Zusammenhänge zu erkennen und adäquat zu handeln. Er ist das einzige Wesen, welches fähig ist, vernetzt und schöpferisch zu denken. Jeder Automat kann nur auf all die möglichen bisher denkbaren und ihm dementsprechend programmierten Fälle antworten und reagieren. Diese mögen sicherlich weitaus den grössten Teil der normalen und abnormalen Operationen abdecken. Doch gegenüber dem Unvorhersehbaren, dem atypischen erstmaligen Fall wird nur der Mensch mit seinen Fähigkeiten imstande sein, kreativ sinnvoll zu handeln. Dies kann er aber nur tun, wenn ihm seine Flexibilität erhalten bleibt und nicht sukzessive gelöscht wird. Von Vorschriften immer mehr eingeengt, von Automatismen immer mehr aus dem Loop geworfen und zur Passivität verurteilt, verkümmern nachweisbar Flexibilität, Entscheidungsfähigkeit und Einsatzwille. Verantwortliche Stellen verschanzen sich hinter dem Klischee: Technischer Fortschritt ist nicht aufzuhalten! Ohne zu reflektieren, ob eine technische Weiterentwicklung auch wirklich einen Fortschritt für den Menschen bedeute.

Wann endlich sind wir soweit, Entwicklung für den Menschen zu betreiben, ihm einen Arbeitsplatz zu schaffen, an dem er seine Fähigkeiten einsetzen, sich bewähren und weiterentwickeln kann?

Jürg Schmid

Gedanken in Hongkong

Ursprünglich hatte ich die Absicht, Sie, verehrte Leser, unter der Überschrift «Bericht aus Hongkong» mit Erlebnissen während meiner soeben zu Ende gegangenen Detachierung zu füttern. Ich bin aber von diesem Vorhaben abgekommen, da ein grosser Teil von Ihnen Hongkong auch schon gesehen hat, die andern dazu gewiss noch Gelegenheit haben werden. Ich möchte aber an dieser Stelle unserer Firma stellvertretend für meine Kollegen Dank aussprechen dafür, dass sie nach wie vor zu dieser Art des Einsatzes Hand bietet, wenn auch Rotationspläne ohne Detachierung kaufmännisch gesehen günstiger erscheinen. Es ist überaus angenehm und der sicheren Flugabwicklung ohne Zweifel förderlich, wenn die Besatzung auch im Fernen Osten wirklich ausgeruht zum Dienst antreten kann, ohne die Auswirkungen von Zeitverschiebungen und Nachtflügen zu spüren.

Während des achtwöchigen Aufenthaltes habe ich auch noch etwas Zeit gefunden, um verschiedene Publikationen zu lesen. Dass ich ausgerechnet hier in den lokalen Zeitungen von den traurigen Strassenschlachten im «Paradies Schweiz» lesen musste, habe ich als wirkliche Schande empfunden. Hier lebt eine ungeheure Menschenmasse auf engstem Raum beisammen, Aggressionen scheinen unvermeidlich, und dennoch verzeichnet man eine erstaunlich geringe Kriminalität.

Wenn auch die neuesten elektronischen Errungenschaften zu haben sind, die Menschen sind von der Technik noch nicht an die Wand gedrückt worden, sie sind noch zur Arbeit motiviert, erst Langeweile führt offenbar zum gesellschaftlichen Zerfall. Folgendes Zitat aus der NZZ vom 26. 7. 80 (Humanisierung contra Rationalisierung? von Prof. Attenlander, Augsburg) möge diese Aussage ergänzen:

«Die Geschwindigkeit technologischer Neuerungen ist grundsätzlich kontrollierbar. Sie ist menschlichen und institutionellen Gegebenheiten anzupassen. Wir haben bislang zuviel Geld, Geist und Hoffnung in die «technologische hardware» gesteckt und müssen in Zukunft sehr viel mehr im Bereich der «sozialen software» unternehmen. Effizienz bedeutet nicht nur die Relation von materiellem Aufwand und wirtschaftlichem Nutzen, sondern auch den Einsatz vernünftiger Mittel zum Erreichen grösstmöglicher Befriedigung allgemeinen gesellschaftlichen Bedarfs.» Dieser Forderung widerspricht allerdings der letzte Abschnitt eines Artikels im «Flight» vom 30. 7. 80 über «Tomorrows Airliner Cockpit»:

«Flying skill will progressively become the last level of redundancy in airborne operations. New, ultra-reliable computer led flight management systems will be able to direct all phases of flight so much more accurately, cost-effectively and savelly than humans crews should start learn-

ing to take pride in the new skills as well as maintaining pride in proficiency in the traditional ones.»

Stolz auf die Aufgabe, einem Automaten zuzuschauen? Und woher erhalten wir wohl das Training, um im letzten Notfall (wenn alles versagt hat) im traditionellen Stil weiterzufliegen? Der im OC-Bulletin 70/C vom 13. 8. 80 beschriebene Vorfall «stall warning during climb-out» illustriert deutlich, in welcher Richtung wir gehen. Die Technik versagt, dem Piloten wird aber ein Fehlverhalten angelastet. Die Frage nach dem **Warum** der Unaufmerksamkeit bleibt unbeantwortet.

Meiner unmassgebenden Meinung nach ist das Urteil in diesem Fall zu hart und einseitig ausgefallen. Bei weitergehender Automatisierung wird es für den Piloten immer schwieriger und anstrengender, im vielgepriesenen «loop» zu bleiben, weil einem einfach die Motivation dazu fehlt. Der «sozialen software» beziehungsweise dem «human factor», dem Piloten also, wird von den Konstrukteuren der neuen Technologie zu wenig Beachtung geschenkt.

Liebe Leser, ich bitte Sie um Verzeihung, dass ich so kurz beim Thema Hongkong verblieben bin, statt dessen auf Menschen im allgemeinen und Piloten im besonderen zu sprechen kam. Aber die Aeropers ist bekanntlich kein Reisebüro, nur ausnahmsweise eine Weinhandlung, vor allem aber eine Pilotenvereinigung. Als solche wird es mehr und mehr unsere Aufgabe sein, die Piloten als Menschen vor der überbordenden Technik zu schützen.

Heiner Spörri

Unsere MARAMU – 14 m – Ketsch

steht im Frühling/Sommer 1981 für einige Wochen für

Ferien / Ausbildungs - Segeltörns

im westlichen Mittelmeer (Balearen, Spanien, evtl. Côte d'Azur, Korsika, Sardinien) mit Skipper zur Verfügung (Meilenbestätigung).

Die Yacht bietet 6 Gästen jeden Komfort (u. a. 2 Warm- und Kaltwasser-Duschen, Kühlschrank), hat einen gedeckten Steuerstand und ist für sportliches oder gemütliches Feriensegeln (Windsurfer, Dinghy) bestens und modernst ausgerüstet.

L. M. Ritzi, Box 178, Tel. 825 33 01

Begegnungen

Kaiser

Ort: Chicago, Brücke über den Fluss unweit der Towers.

Zeit: Früher Nachmittag vor einem Balair-Nachtflug. Der Mittagsschlaf war durch die Zeitverschiebung und den blanken Sonnenschein zerrieben worden.

Anwesend: Passanten, lebhafter Verkehr, Bill Csaszar und ich.

Langsam kam er auf mich zugehumpelt, blieb dann stehen, um sich anzusehen, was mich am Chicago-River wohl faszinieren konnte. Er entdeckte nicht den Schattenglanz auf der Oberfläche, dafür fiel ihm etwas anderes auf. Er teilte es mir in freundlichem Tone mit.

«Der grünste Fluss der Staaten. Dafür hat der Bürgermeister von Chicago eine Medaille verdient . . .»

Ich musste lachen. Tatsächlich wirkte die Färbung des Wassers alles andere als «natürlich». Zudem hatte ich eine Stunde vorher angewidert dem See den Rücken gekehrt, nachdem ich dort einen Schwarm über gut einen Quadratkilometer verteilter toter Fische entdeckt hatte, die mit den weissen Bäuchen nach oben auf das Ufer zutrieben. Der Anblick eines räudigen, kurz vor dem endgültigen Giftkollaps stehenden Hundes hatte mich endgültig von der Vorstellung geheilt, Chicago sei ein interessanter Ort. Ich war stadteinwärts geflohen und hatte den Fluss gefunden. Der humpelnde Mann passte so recht in meine Stimmung, die trotz des glänzenden Wetters allenfalls mit der Farbe «bleigrau» beschrieben werden konnte.

Der Mann sah mich an. Ich stopfte meine Pfeife neu und sah weiterhin ins Wasser, in welchem die Silhouetten der Towers einen merkwürdigen Bauchtanz vollführten.

«. . . komme gerade vom Sozialamt, wissen Sie. Hab doch das kaputte Bein. Ist mir ein Lastwagen drübergefahren. Mein eigener. Sowas dummes. Aber nun ziehe ich Profit daraus. Verdiane schon noch mein Geld. Und ein paar Freunde leben noch. Sie wissen doch, wie das ist, mit Chicago, nicht wahr . . .»

Ich gab zu, dass ich gerade das nicht wusste. Als Beitrag zum Gespräch gab ich einen kurzen Abriss meiner eigenen Geschichte. Es tat mir leid, seine Einladung zu einem Bier ablehnen zu müssen, aber Piloten müssen eben mit blitzblankem Image zu den Flügen antreten.

Er bedauerte meine Ablehnung, fragte aber, ob ich ihm ein Weilchen zuhören wolle. Er habe die Nacht hindurch gestohlene Autos neu gespritzt, dafür dürfe er umsonst in einer Kammer der verlassenen Fabrik wohnen. Er sei kein Mitglied der Gruppe, aber man helfe ihm, also helfe er auch.

Zu vermieten per 1. April 1981
an bevorzugter Wohnlage in Schaffhausen (30 Autominuten vom Flughafen; Nähe Bus, Einkaufsmöglichkeiten, Sportplätze, Hallen-Freibad Schulen) grosszügig ausgebautes

6-Zimmer Terrassenhaus

mit sehr grossem Wohn-Esszimmer, gedecktem Sitzplatz und Garten, 4 Schlafzimmer, Bad-WC, Dusche, sep. WC, Bastelraum, Waschküche, Keller, Doppelgarage. Miete Fr. 1500.—/Monat, exkl. Nebenkosten.
Heinz Pfeiffer, Fernsichtstrasse 76, 8200 Schaffhausen, Tel. 053 / 5 16 83



*Berühmte Klassiker
und Jubilare. Bei Scherrer.*

Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Gewiss war er Amerikaner, er stammte aus einem Vorort von San Francisco, als dieser noch nicht von den Portugiesen übernommen worden war. Ich kannte die hübsche Kirche, in welcher er getauft worden war, und nachdem ich das zugegeben hatte, nannte er mich nur noch «Freund». Seine Familie stammte aus den «Old Countries», den «richtigen Ländern», aus jener Zeit, als es noch KuK hiess, Österreich, Ungarn. Daher der Name: Csaszar, zu deutsch Kaiser.

Ich war verblüfft, dass er einige seiner Erklärungen in fließendem Deutsch abgab. Gelegentlich schaltete er in nicht minder fließendes Jiddish um, was ich ebenso wie sein Französisch in den Ansätzen verstand, was mir beim ungarischen Teil seiner Erzählung gar nicht gelang. Er lachte lauthals. Ja doch, er wisse, wie wenige seiner amerikanischen Mitbürger eine sprachliche Bildung besässen, aber diese sei nebst einem in Ungarn längst enteigneten Haus sein einziger wirklicher Besitz. Ausser vielleicht dem guten Gedächtnis, in welchem das Chicago der vergangenen vierzig Jahre so lebendig war wie in keinem Buch.

«... das war die Juden-Mafia, die damals anders hiess, aber heute so genannt wird, und die verkehrten beim Bill the Bigman, das ist der, dessen Sohn die Witwe vom Golden Cross geheiratet hat, wodurch während des Krieges auch die Nazis bei Bigman heimisch wurden. Ach — das haben Sie nicht gewusst, Freund? Bei uns sind die Nazis immer noch daheim. Kann sie Ihnen zeigen — die haben ein richtiges Revier. Kenne alle Verbindungen. Die Sizilianer kamen später, und dann kamen die Kämpfe und die Polizei und die Prohibition, das kennt man ja. Die «Untouchables», die «Milkruns» mit dem «Blackburn» und so... Schlagworte, nichts als Schlagworte für den, der nicht dabei war. Ich war dabei. Und wie. Hab den — (er sah sich vorsichtig um, als er den Namen nannte, als sei noch heute eine Reaktion zu erwarten) in seinem Friseurstuhl liegen sehen, nach dem Überfall.

Und dann kam das mit meinem Truck. Der Lastwagen blieb stehen, an einer Schräge. Ich ging nachsehen. Da rollte das Vieh los, auf mich zu, und erwischte mich am Bein. Vier Zeitungen haben darüber geschrieben, wie schön der Unfall war — acht Tonnen nasser Zement spritzten in der Gegend herum, und der Wagen landete in einer Baugrube. Hat einem Mann sein Leben gekostet, als der Karren von oben kam. Bei mir was nur das Bein, verstehste? Aber danach hatte meine Frau wohl das Gefühl, — doch, doch, war ordentlich verheiratet, sehr gut sogar — dass meine «Familienjuwelen» bei dem Unfall was abgekriegt hatten. War schon ein wenig mannstoll, die Frau, und bis dahin konnte ich schon, alles was die wollte. Und mehr...

Aber dann hab ich sie erwischt. Jawohl, im Bett, mit dem zweiten Bürgermeister der Stadt Chicago. Und den hab ich so verdroschen, dass sie mehr als Notwehr darin sahen. (Er lachte herzlich) Der hat zwei Monate nicht sitzen können, so hab ich dem den Arsch verbrannt! Und die

Frau hab ich zum Teufel gejagt, vielleicht hurt sie mit dem heute noch herum. Mein Lieber, ein Csaszar lässt sich nicht betrügen — ich trage einen grossen Namen, und ein böses Bein — aber im Ganzen bin ich glücklich. Sind Sie das . . .?»

Ich war ein wenig atemlos über die Menge von Details, die er auf mich abgeschossen hatte, doch ehe ich antworten konnte, fuhr er fort.

«Natürlich haben die mich eingesperrt, damals. Rate mal, wer mein Zellenengenosse war? Na — der Bruder vom grossen Al. Was — kennst Capone nicht?» Wieder sah er sich misstrauisch um. «Na, eben der Bruder war bei mir in der Zelle. Von dem hab ich viel gelernt. Den mussten sie entlassen. Mich haben sie behalten, wegen der Dresche, die der Bürgermeister bezogen hatte.»

Unvermittelt schlug seine Stimmung um. Traurig, aber stolz klang die Feststellung: «Herrgott, hab ich den vermöbelt, und das Weib, welches mein Leben zur Sau gemacht hat, mit allem Guten, das ich angefangen hatte. War's mir wert, die paar Monate. Seitdem stehe ich auf der linken Seite des Gesetzes und hab gar kein Gewissen mehr, ausser dem kleinen, ganz drin, dem aus Europa, wo man noch Achtung vor Menschen hatte, die nicht kombattant waren. Ich tu keinem was zuleide, aber ich spritze eben Autos auf neue Farben, Wem tuts weh, dass ich weiss, dass die Karren gestohlen sind? Offiziell — vor dem Sozialamt, weiss ich natürlich nichts, wegen der Rente für mein Bein . . . Oja, die Bürgermeister von Chicago haben ihr Schmerzensgeld längst bezahlt. Bekomme eine gute Rente. Wirklich. Aber diese miserable Gesellschaft ist nix wert, glaub mir, Freund . . .»

Kenne sie alle. Die Römer, die neuen Israelis und die starke alte Mafia. War Quatsch von dem Esel, den Namen «Cosa Nostra» preiszugeben. Kenne sie alle, die Grossen und die Kleinen, und wenn Bill Durst hat, geht er zu den Grossen und kriegt noch jederzeit einen Zwanziger für ein paar Bier. Die wissen, dass ich weiss. Schade, dass Du kein Bier trinken kannst — könnte Dir ein paar zeigen, von den einen oder andern. Sind heute feine Leute, die sich nicht mehr die Finger dreckig machen. Die lassen machen, weisst Du . . . Gibt genügend Schwarze und Dumme in der Stadt, die alles tun. Aber eines machen sie besser als früher — die haben auch ihre roten Telefone, die wissen genau Bescheid, was die Konkurrenz tut. Sagen's einander . . . Schade, dass Du keine Zeit hast . . .»

Ich gab dem Mann meine Adresse. Gelegentlich schreiben wir einander. Ich habe mir seitdem gewünscht, ich könnte einmal mit einem Tonbandgerät eine Woche in Chicago verbringen, und das wirre Wissen sam-

meln, das der alte Bill mit sich herumträgt. Das Gestern und Heute wäre sicherlich recht vermischt, aber der Insider-Blick in das Chicago von heute wäre wahrhaft unbezahlbar. Als ich ging, hatte ich einen der ganz wenigen Momente der Reue darüber, dass ich Pilot und nicht freier Schriftsteller geworden war. Die Stories des humpelnden Kaiser's hätten sicher für einen Bestseller gereicht . . .

Jörgen Günther

Infolge Wegzug ist in **Bachenbülach** an erhöhter Südlage ein komfortables

7- Zimmer-Landhaus

zu verkaufen. Unverbaubare Aussicht, Schwimmbassin (Massage- und Gegenstromanlage), Doppelgarage. Sehr gute Isolation mit Zweischalen-mauerwerk und Isolierverglasung. Baujahr 1973.

Grundstückfläche 1152 m². **Kaufpreis** Fr. 770 000.—. Anzahlung mindestens Fr. 150 000.—.

Anfragen unter Chiffre 0122, Aeropers Rundschau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich.

Fitness dank **DUL-X[®] Massage**

gegen Muskelkater, Ermüdung, Sportverletzungen; Zerrungen, Quetschungen, Prellungen. Ideal gegen Erkältungen. Flacons Fr. 6.40/11-



Restaurant Speisesaal
Schoppenstube 3 Kegelbahnen

Höflich empfiehlt sich: Familie O. Lott
Restaurant Treff
Kalchengasse 12
8302 Kloten
Telefon 01 813 11 55



**Ihre Bank mit den
umfassenden
Dienstleistungen**

8302 Kloten,
Schaffhauserstr. 144, Tel. 01/81401 22

8058 Zürich-Flughafen,
Terminal B – Airport Plaza, Tel. 01/81377 22



**SCHWEIZERISCHE
KREDITANSTALT
SKA**

Grand Prix Aeropers Sonntag, 14. September 1980

Zu einem idealen Zeitpunkt (die Saison- und Formplanung der Champions wurde voll berücksichtigt) und auf idealem Gelände (Flugplatz Dübendorf) konnte bei — Sie dürfen raten — idealem Wetter der diesjährige Grand Prix Aeropers durchgeführt werden. Die Kollision des Datums mit der Tour de l'Avenir hatte übrigens nicht die befürchteten Auswirkungen: Lediglich einige unbekannte Osteuropäer, Kolumbianer und Marokkaner fehlten; hingegen fanden sich sämtliche Swissair-Spezialisten sowie eine Mannschaft der Gastgeber (Überwachungsgeschwader-UEG) um 9 Uhr beim alten Swissair-Terminal in Dübendorf ein.

Das Rennen selbst war, wie erwartet, ausgezeichnet organisiert. So wurden, nebenbei gesagt, die fehlenden Berge durch einen steifen Nord-West-Wind kompensiert, der vor allem denjenigen Teilnehmern, die weniger als 10—12 000 Trainingskilometer «in den Beinen» hatten, zu schaffen machte. Für die Zuschauer/-innen soll's ebenfalls kurzweilig gewesen sein; neben modernstem Material und raffinierten taktischen Schachzügen aller Art gab es auch prächtig geölte Rennfahrerwaden zu bestaunen.

Am Abend trafen sich Teilnehmer und Angehörige wiederum bei Bill Palmer zum Apéro, diesmal kombiniert mit der Weltpremière des Videostreifens «(Keine) Entscheidung im Gegenwind», Kameramann: Kurt Wegmüller.

Allen Beteiligten möchten wir an dieser Stelle den besten Dank, den beiden **Co-Siegern! Peter Clausen** und **Ronald de Jong**, sowie dem Gewinner des Gentleman-Preises, **Burkhard Klesser** unsere herzliche Gratulation aussprechen.





der «neue» Schweizerhof...

Das ideale Hotel für Sie und Ihre Geschäftsfreunde. An zentralster Lage gegenüber Hauptbahnhof und Swissair-Terminal: Bahnhofplatz/Bahnhofstrasse.

Unser Erfolgsrezept: absolute Ruhe für den Gast! – 115 komfortable Zimmer und Suiten (alle mit Privatbad, Selbstwahltelefon, Farbfernseher).

Man trifft sich in der Schweizerhof-Bar «L'Aventure» und geniesst die hervorragende Küche unseres französischen Restaurants «La Soupière» – abends bei Kerzenlicht, mit einem angenehmen Hauch von Luxus...

Lassen Sie sich von uns verwöhnen: Tel. 211 86 40.

100 Jahre
Hotel Schweizerhof
am Bahnhofplatz
8001 Zürich Tel. (01) 211 86 40

Technische Daten und Ranglisten:

Massenstart: 7 Runden à 6,5 km

Einzelzeitfahren: 13 km

Rang	Name	Rennen	Rang	Z'fahren	Rang	Gesamt
1	Clausen P.	1:03.41	2	18:06	1	1:21.47
1	De Jong R.	1:03.35	1	18:12	2	1:21.47
3	Bösch H.	1:03.45	3	19:07	3	1:22.52
4	Brunner O.	1:03.58	4	19:18	4	1:23.16
5	Palmer B.	1:08.40	7	19:31	5	1:28.11
6	Gmachel N.	1:08.40	5	20:11	7	1:28.51
7	Schmied R. UeG	1:08.44	8	20:08	6	1:28.52
8	Suter H. U. UeG	1:08.40	6	20:40	8	1:29.20
9	Jäggi P.	1:12.20	9	21:21	10	1:33.41
10	Haas B. UeG	1:12.20	10	21:50	13	1:34.10
11	Mastenbroek R.	1:14.15	11	21:30	11	1:35.45
12	Klessler B.	1:14.16	12	22:39	15	1:36.55
13	Ringger R.	1:15.32	14	21:37	12	1:37.09
14	Stössel H. UeG	1:15.32	13	23:10	16	1:38.42
15	Kämpfer W.	1:17.47	15	22:20	14	1:40.07
16	Morf G.	1:18.41	16	23:14	17	1:41.55
17	Wäschle W.	1:30.47	19	24:55	18	1:55.42
18	Gubser W.	1:30.47	17	26:13	19	1:57.00
19	Stöckli H.	1:30.47	18	26:41	20	1:57.28
20	Kohler J.	1:40.31	20	28:42	21	2:09.13
21	Gerber H. UeG	—	—	21:06	9	—

Zeitbonus für die ersten drei von beiden Rennen (8, 4, 2 Sekunden) sind in den Zeiten berücksichtigt.

Rangliste Gentlemen (bester Durchschnittsfahrer):

1. Klessler B. 1:36.55
2. Ringger R. 1:37.09
3. Mastenbroek R. 1:35.45

Gewinner des UeG-Wanderpreises:

Schmied R. 1:28.52

Der ausgerechnete Durchschnitt betrug 1:36.36

Text: W. Wäschle Foto: H. Kok

Sonderangebot für Rundschau-Empfänger



Hornickels Weinbibliothek

5 Bände in Kassette. Der Kenner – Die Sorten – Die Lagen – Der Keller – Die Reisen. In diesem fünfbandigen Werk sagt der international anerkannte Fachmann alles, was man zum Thema Wein sagen kann. Die psychologische Kunst und die sachliche Sorgfalt seiner Recherchen werden bewundert, wo immer er auftritt. Die völlige persönliche Unabhängigkeit des differenzierenden Urteils ohne Rücksicht auf irgendeine Lobby oder auf verständliche Verbandinteressen sind bei ihm immer gewährleistet. Ernst Hornickels Arbeit ist immer und allein nur am Interesse des Verbrauchers, an der zuverlässigen Information des Weinfreundes ausgerichtet, und in diesem Bereich ist es stets nur die Klassifikation und die Auswahl des Gedeigenen und beständig Guten, kurz die unbestrittene Qualität, die ihn fasziniert und der er seine Arbeit verschrieben hat. Diese »Weinbibliothek« enthält wahre Hand- und Lehrbücher für den Weinfreund. Total 830 Seiten, mit zahlreichen, z. T. mehrfarbigen Illustrationen, Grossformat.

früher Fr. 210.— jetzt Fr. 65.—

Schulthess Emil: China

Emil Schulthess hat China in den Jahren 1964 und 1965 zu verschiedenen Jahreszeiten besucht und auf seinen Reisen innerhalb Chinas mit Flugzeug und Bahn, Flussdampfer, Dschunken und Auto weit über 20 000 km zurückgelegt. Der Weg führte ihn über insgesamt 24 Breitengrade vom Nordosten der Mandschurei durch die Innere Mongolei bis in den tropischen Süden Chinas. Um von der unermesslichen Grösse und Weite des »Reiches der Mitte«, seinen erstaunlichen geistigen und räumlichen Dimensionen eine Vorstellung zu vermitteln, wurden aus über 5000 Aufnahmen die in diesem Band wiedergegebenen Bilddokumente ausgewählt. Mit Beiträgen von Hans Keller, Edgar Snow, Harry Hamm, Emil Egli, 264 Seiten, 96 Tafeln, 71 Farbtafeln.

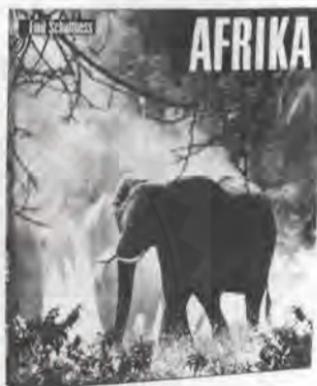
früher Fr. 96.— jetzt Fr. 48.—

Schulthess Emil: Afrika

«... Emil Schulthess preist bewusst den erst heute einem zahlreichen Publikum sich öffnenden Kontinent: Oasen im Tal des Nil, die Dünen der grossen Wüsten, tropischer Regenwald und einsame Hochländer, der Lebensraum des Grosswils, Busch und Kral, das alles hält Schulthess so fest, als gäbe es noch das Paradies Afrika. Und man gibt ihm endlich recht. Das alles ist wirklich Afrika, so kann es der glückliche Besucher noch finden, so lernt er den Kontinent zu lieben, so wünscht er ihn zu erhalten.»

Format 284x326 mm, 246 Seiten mit 65 Schwarzweiss-tafeln und 71 Farbtafeln. Mit Texten von Emil Birrer, Emil Egli, Bruno Mariacher und Emil Schulthess. Leinen mit Schuber.

früher Fr. 96.— jetzt Fr. 48.—



Schulthess Emil: Sowjetunion

Jede Aufnahme in diesem Bildband spiegelt Augenblicke aus dem Leben von Sowjetmenschen und Eindrücke aus Landschaften in europäischen wie in asiatischen Teilen des Landes. Die Bildbeschreibungen von Emil Schulthess vermitteln das persönliche Erlebnis und die sachliche Information, berichten von sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Kräften, die den Alltag der Grossstadt und der sibirischen Blockhütte gleichermaßen bestimmen. Klaus Mehrerts Text »Die Sowjetunion zu Beginn der siebziger Jahre« bietet die politische und zeitgeschichtliche Analyse der sowjetischen Gesellschaft in ihrer Ambivalenz von weltanschaulichem Dogmatismus und Suche nach dem modernen Leistungsstaat. Format 29x33,5 cm, 239 Seiten, mit 148 Abbildungen, grösstenteils mehrfarbig.

früher Fr. 96.— jetzt Fr. 48.—

Ich bestelle

- Ex. Hornickels Weinbibliothek 65.—
 Ex. Schulthess, Afrika 48.—
 Ex. Schulthess, China 48.—
 Ex. Schulthess, Sowjetunion 48.—

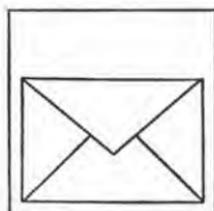
Name: _____

Strasse: _____

PLZ, Ort: _____

Einsenden an: Aeropers-Sekretariat, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten

Briefe an die rundschau



Demokratie?!

Man sollte . . . nicht glauben, dass es möglich ist, als Pilot die halbjährliche medizinische Prüfung einäugig, wie H. S. im letzten «man sollte», zu bestehen. Oder ist es nicht Einäugigkeit, sondern bewusst üble Absicht, zu behaupten, «Leer- und Nichtstimmen» seien bei einer Abstimmung als «Neinstimmen» zu bewerten? Dann sei dem Arzt verziehen, da er solches nicht zu beurteilen hat!

Wir müssen uns klar sein, und die Abstimmungen, die letztthin wiederholt werden mussten, haben es bewiesen, dass «Nichtstimmen» und «Leerstimmen» die gleiche Wirkung haben können wie «Neinstimmen». Das ist überall der Fall, wo die Verfassung ein qualifiziertes Mehr vorschreibt. Und weise genug, haben die Väter der Verfassung dieses qualifizierte Mehr da verlangt, wo es um grundlegende Sätze geht. Unsere Wiederholung der Abstimmungen hat deutlich genug gezeigt, dass mit dem qualifizierten Mehr ein Riegel geschoben ist dem Missbrauch der «Leer- und Nichtstimmen» durch die eine oder andere Seite, nach dem System, das H. S. uns verkaufen will. Gewiss müssen die Verantwortlichen (Gewählten) auf beiden Seiten die «Leer- und Nichtstimmen» zu interpretieren versuchen. Sie nach der Interpretation aber dem einen oder anderen Haufen zuzuschlagen ist unzulässig. Diese Tendenz ist überall und immer wieder zu beobachten; aber sie ist ein sehr gefährlicher Wurm an der Demokratie.

Es wäre ja möglich, dass H. S. sich nur zu wenig genau ausgedrückt hat. Dann möge er meine harten Worte verzeihen und die anderen sich hinter die Ohren schreiben.

Wädi Meyer, PiC DC-10

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht



HORIZON SERVICES LTD
POSTFACH
FLUGHAFENSTRASSE
2540 GRENCHEN

HORIZON
SERVICES LTD

BÜRO KLOTEN
SPECHTWEG 1
TEL. 01/814.36.05
8302 KLOTEN

VERCHARTERUNGEN

AB GRENCHEN UND ZÜRICH

1)

2)

2 PIPER SENECA I 2x200 PS 6 PL. FR. 330.- FR. 297.-

1 PIPER AZTEC F TURBO 2x250 PS 6 PL. FR. 426.- FR. 390.-
WETTERRADAR

1 PIPER SENECA II TURBO 2x215 PS 6 PL. FR. 393.- FR. 360.-

1) PREIS DER EINZELSTUNDE

2) PREIS BEI VORABNAHME VON 25 STUNDEN PRO JAHR

DIE PREISE BEINHALTEN ALLE VERSICHERUNGEN UND ZOLLFREIEN TREIBSTOFF.

80.529

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17	Mitglieder:	W. Gubser	Fach 304
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173		M. Wipf	Fach 372

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	M. Wipf	A. Huggenberger	Fach 141
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
AIDS	M. Wipf		
Pensionierungsmodell	M. Wipf		
Freitageregulung	H. Spörri		
Deplacemntreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	E. Brunner	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Disziplinarreglement			
Finanzen	W. Gubser	F. Rasumowsky	Fach 1165
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	E. Brunner	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	L. Zsindely	E. Heiz	Fach 90
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/Rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	H. M. Kok	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H. M. Kok		
Romands	H. Hürzeler	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	H. Hürzeler	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Hürzeler		

Sekretariat

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
