

RUNDSCHAU

Publikation der Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair • Nr. 10/2001



HINTERGRUND

Die Politik und das Airline – Debakel

AKTUELL

Swissair und Crossair zwei Firmen, zwei Kulturen

DER PRÄSIDENT

Solidarität und Seniorität

Solidarität und Seniorität	2-3
Die Politik und das Airline Debakel	4-5
Der aktuelle Cossair-Verwaltungsrat	6
Chronologie der Ereignisse 2001	6-7
Die Besitzverhältnisse der Crossair	7
Embraer – Regional Aircraft	8
Swissair und Crossair – zwei Kulturen	9
Bund wird zum Versicherer	11
Kaleidoskop	12-14
Pensioniertenausflug 2001	14
Neumitglieder / Termine	15

Impressum

Herausgeber:

AEROPERS, Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion:

Christoph Ulrich, neuer Geschäftsführer der AEROPERS
Reto Nause, ehemaliger Geschäftsführer der AEROPERS
Freie Mitarbeiter: Henry Lüscher

Erscheinungsweise:

Monatlich, jeweils zu Beginn des Monats.
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inserateannahme:

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz,
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11

Foto Frontseite:

Bilddokumentation DCF der Swissair Group

Redaktionsschluss für die nächste Nr.

25. November 2001

Hinweis: Die nächste Rundschau-Nummer erscheint Mitte Dezember 2001

Solidarität und Seniorität

Text Markus Jöhl, Präsident

Seit der letzten Ausgabe der Rundschau haben sich einige Dinge grundlegend verändert: Wir arbeiten bei einer Firma, die sich in Nachlassstundung befindet und die mit aller Wahrscheinlichkeit per Ende des Winterflugplans nicht mehr existieren wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich uns allen die berechtigte Frage: Wie sieht unsere Zukunft ab dem 1. April 2002 aus?!



Ich möchte Euch nicht vorenthalten, dass ich den vergangenen Wochen seit dem 24. September 2001 auch persönlich ein unheimliches Wechselbad der Gefühle durchgemacht habe. Während wir im Szenario «Swissair Airlines» eine zwar auch mit einem Abbau verbundene, sonst aber relativ gute Perspektive gehabt hätten, hat sich mit der Ankündigung vom 1. Oktober 2001 alles grundlegend verändert: So musste ich – zusammen mit dem ganzen Team – zur Kenntnis nehmen, dass unser Ansprechpartner nicht mehr unser vertrautes Swissair Management ist. Vielmehr haben nun der Sachwalter, das Management der Crossair sowie die neuen Aktionäre der künftigen Airline – die Banken, die öffentliche Hand sowie die Wirtschaft – die Führung übernommen.

Mittlerweile ist der ganzen Schweiz klar geworden, dass es eine neue Airline nur noch in diesem Rahmen geben wird. Basis für das neue Konzept bildet dabei der den Finanzgebern vorgelegte Business-Plan. Darauf aufbauend hat sich der Bund bereit erklärt, für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs der Swissair

während des Winterflugplans 1 Milliarde Steuergelder a-fonds-perdu auszugeben, weil klar wurde, dass ein zweites Grounding das definitive «Aus» für eine interkontinentale Anbindung der Schweiz an die Welt bedeuten würde. Der Business-Plan geht von einer Übernahme von 26 Lang- und 26 Kurzstreckenflugzeuge unserer Swissair aus.

Leider waren das Personal in die Erarbeitung dieses Business-Plans nicht einbezogen worden. Entsprechend wurden wir letztlich vor vollendete Tatsachen, respektive Grundlagen gesetzt. Zwar wurde uns immer wieder signalisiert, dass man mit uns verhandeln wolle, de facto lief es jedoch auf eine «take it or leave it» Forderung heraus, damit der Bund die notwendigen Mittel für die Aufrechterhaltung des Winterflugplans überhaupt bereit stelle und nicht schon 28. Oktober 2001 Schluss sei. Somit blieb dem Vorstand nichts anderes übrig, als in den sehr sauren Apfel zu beissen um überhaupt ab dem 29. Oktober 2001 weiterfliegen zu können. Seit dem 22. Oktober 2001 ist nun klar, dass für den Winterflugplan eine

Milliarde Steuergelder zur Verfügung stehen, um auf der Basis von 26/26 weiter operieren zu können.

Letzte Woche hatten wir dann zusammen mit dem Swissair Management, das nur noch für den Abbau zuständig ist, die traurige Pflicht, die Mechanik des Abbaus im Detail festzulegen. Der Vorstand hat sich die sehr schwere und schmerzhaft Arbeit nicht leicht gemacht. Das verabschiedete Modell sieht nun vor, dass eine möglichst «gerechte» Opfersymmetrie über alle Gruppen vorliegt: Das Abbau-Konzept in Artikel 21 unseres GAV sieht vor, dass von oben her Pensionierungen stattfinden, von unten die dienstjüngsten Kolleginnen und Kollegen entlassen und im «verbleibenden» Teil die materiellen Zugeständnisse gemacht werden sollen. Da Artikel 21 nur für einen «moderaten» Abbau bis auf 1150 Vollzeit-Stellen vorgesehen war, stellte sich das Problem, wie ein massiver Abbau von rund einem Drittel stattfinden solle. Der Vorstand liess sich dabei vom Grundgedanke des Artikel 21 leiten und entschied, in allen drei Segmenten die Einschnitte weiter auszudehnen. So wird neben den rund 80 Frühpensionierungen zusätzlich rund 80 Kollegen bis zum Alter von 52 hinunter gekündigt. Von unten wird nochmals etwa im gleichen Umfang den dienstjüngsten Kolleginnen und Kollegen gekündigt. Der dann noch verbleibende Teil des Korps

wird mit 35 % Einkommensreduktion seinen Beitrag leisten müssen.

Der Vorstand ist der Meinung, dass mit dieser «Opfersymmetrie» über die drei Gruppen eine Lösung vorliegt, die zwar für alle Betroffenen sehr schmerzhaft ist, dem Gedanke der Solidarität jedoch am nächsten kommt. Jede andere Lösung hätte zwangsläufig eine zusätzliche Benachteiligung einer dieser drei Gruppen bedeutet!

Es stellt sich nun die berechtigte Frage, wie es ab dem 1. April 2002 aussehen soll: Die Unsicherheit, ob die Lösung 26/26 überhaupt umgesetzt werden kann, liegt im Raum. In einer Zeit, in der sämtliche grossen Airlines ums Überleben kämpfen, ist unser Abbau- und der Aufbau-Prozess einer neuen Schweizer Airline besonders schwierig. Die Berechnungen und Analysen die zum Business-Plan mit 26/26 geführt haben, beruhen auf Fakten: Netzwerk-Analysen zeigen, dass 26/26 das Minimum ist, das es braucht, damit die Schweiz weiterhin mit einer eigenen interkontinentalen Airline an die Welt angebunden bleibt. Der Bund lässt sich dies eine Milliarde Franken Steuergelder kosten.

Wer nun diese Lösung öffentlich in Frage stellt oder gar nicht mehr umsetzen will, verrät damit nicht nur die Landesregierung, die Schweizer Steuerzahler sondern auch das noch verbleibende Personal! Es muss das Ziel bleiben, diese Grösse unter allen Umständen anzustreben, auch wenn es nicht einfach ist! Hier die Schuld den Piloten zuzuschieben, indem ihnen noch grössere finanzielle Opfer abverlangt werden, ist nicht haltbar. Die Berechnungen des Business-Plans basieren auf einer Kostenreduktion von 35 %. Dieser Einschnitt ist massiv; wohl keine andere Berufsgruppe war in der Schweiz je bereit, ein solches Opfer zu bringen! Wenn dieses Opfer nicht reicht, so ist die Schuld nicht bei den Piloten zu suchen, sondern es stellt sich die berechtigte Frage, wie seriös und professionell ein sol-

cher Business-Plan erstellt worden ist! Zudem können unsere Löhne auf einem solchen Niveau nicht mehr entscheidend über «Go» oder «No-Go» einer künftigen Airline sein!

Sollte es dem Management der neuen Airline nicht gelingen, dem noch verbleibenden Personal mit diesen Zugeständnissen eine ehrliche und echte Perspektive aufzuzeigen, wird es für dieses Personal extrem schwierig bis unmöglich werden, sich während des nun bevorstehenden Winterflugplans noch dafür einsetzen zu können und weiterhin die professionelle Haltung an den Tag zu legen, die es in den vergangenen Wochen gezeigt hat!

An uns wird das Scheitern eines solchen Business-Plans dann nicht mehr liegen! ■

Mit herzlichen Grüssen




... er glaubt an eine bessere Zukunft.



Familie Ernst Scharp
Schwarzwaldstraße 35
D-79777 Ühlingen-Birkendorf
Telefon: 0049-7743 / 5141
Telefax: 0049-7743 / 5937
e-mail: familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de
Aktuell im Internet: www.landgasthof-zur-birke.de
Öffnungszeiten: täglich ab 17.00 Uhr
Sonn- und Feiertage: 11.00 - 14.30 Uhr und ab 17.00 Uhr
Dienstag Ruhetag
Betriebsferien: 05.11. bis 11.12. 2001

**Traditionelle
thailändische
Spezialitäten**
bieten wir Ihnen jederzeit
auf Vorbestellung ab 4 Personen.
Bitte reservieren Sie frühzeitig.
Ihre Übernachtungswünsche
erfüllen wir natürlich auch gerne.

Am 31. Dezember 2001
Silvester - Party
mit Gourmet-Menü

Herbstlich willkommen

www.scanline.ch



Check in and get more!

Küche und Bad sind unsere spannenden Destinationen, die wir Ihnen mit allem Komfort anbieten können. Der Weg dorthin ist mit scanline ein First-Class-Ticket, damit sich sowohl Vorfreude wie Zufriedenheit einstellen. Wenn wir dann gemeinsam am Ziel sind, werden Sie diese Investition noch lange genießen können. Eine gute Küche ist wie Ferien, nur nachhaltiger...

Kreatives Küchendesign **scanline**

Besuchen Sie unsere 220m² grosse Ausstellung in Oberwinterthur

Offen jeweils Dienstag-Freitag von 14.00 - 18.30 h
Samstag durchgehend von 10.00 - 16.00 h... oder nach telefonischer Vereinbarung

römerstrasse 138
8404 winterthur
052-242 04 41

Die Politik und das Airline Debakel

Text Reto Nause, ehemaliger Geschäftsführer

Die öffentliche Hand will sich das Airline-Debakel rund 2 Milliarden Franken kosten lassen. Ohne Volksabstimmung wurde im Zeitalter des Neoliberalismus eine derartige Summe beschlossen und damit die Grundlage für die Rettung möglichst vieler Swissair-Arbeitsplätze geschaffen. Wie ist es dazu gekommen und welche Rolle wird die Politik in Zukunft spielen?

Anfänglich divergierende Vorstellungen

Dass der Staat überhaupt eine Rolle in dieser Geschichte spielen soll, ist noch heute höchst umstritten. Welche Rolle er bei einem Engagement zu spielen hat,

tragen wird ist bekannt – weniger allerdings, dass er sehr weit geht und trotzdem noch einen äusserst risikoreichen Weg vorzeichnet. Sollte dieser Weg scheitern, würde sich die SVP einmal mehr als Siegerin profilieren. Allerdings liesse sich

alten Strukturen hin zur neuen Airline bedarf einer vermehrten Koordination und Überwachung von Bern. Mit der Schaffung der «Task Force Luftbrücke» unter der Leitung von Direktor Peter Siegenthaler, verantwortlich für die eidgenössische Finanzverwaltung, wurde ein Gremium geschaffen, welches alle beteiligten Parteien an einen Tisch bringt und diesen Prozess begleitet. Ebenfalls eingeschaltet hat sich das Seco unter der Leitung von Jean-Luc Nordmann: Unter seiner Ägide werden Lösungen zur Abfederung von Entlassungen und zur Wiedereingliederung von Arbeitslosen gesucht. Eines ist allerdings sicher: Die Politik wird niemals dazu Hand bieten, dass einerseits Tausende von Swissair-Angestellten entlassen und andererseits von der Crossair ausländisches Personal rekrutiert würde. Die Angst einer Substitution des Kabinen- oder Cockpitcorps ist somit unbegründet – mindestens solange es zu keinen Kampfmassnahmen kommt, welche eine Substitution im Sinne der Aufrechterhaltung des Flugverkehrs rechtfertigen würden.



Das Engagement des Bundes stösst an finanzielle Limiten.

Bild: Keystone

darauf haben sich die Exponenten von SP, CVP und FDP in einer Geschwindigkeit geeinigt, welche ich im politischen Prozess bislang noch nicht erlebt habe. Eine kurze Rückblende mag dies verdeutlichen: Dass seitens der SVP keinerlei Unterstützung für ein Engagement der öffentlichen Hand zu gewinnen war, zeichnete sich früh ab. Auf der anderen Seite stellten die Sozialdemokraten die Forderung nach einer Mehrheitsbeteiligung des Bundes oder gar einer «Verstaatlichung» der neuen Airline in den Raum. Es gab Momente in diesen Diskussionen, da das ganze Projekt an diesen beiden Extrempositionen zu scheitern drohte. Von wem der nun gefundene Kompromiss ge-

auch in diesem Fall das Faktum nicht aus der Welt schaffen, dass eine Gewissheit stets bestanden hat: Ohne Engagement wäre das Desaster bereits auf Ende dieses Monats programmiert gewesen. Politik muss Optionen gewichten: Der sichere Absturz stand einer risikobehafteten Rettungsaktion gegenüber – meiner Ansicht nach haben jene Mut bewiesen, die sich für die Rettung stark gemacht haben.

Task Force «Luftbrücke»

Parallel zum finanziellen Engagement nach dem Grounding ist der Bund einer CVP-Forderung nachgekommen, welche bereits Tage zuvor deponiert wurde: Der gesamte Prozess des Übergangs von den

Öffentliche Hand als bedeutender Aktionär der neuen Airline

Mit einer Milliarde Franken an Aktienkapital bei der neuen Airline (Bund 600 Mio.; Kantone 400 Mio.) wird die öffentliche Hand auch in Zukunft ein wichtiger Mitspieler werden: Die Grössenordnung der Kapitalbeteiligung lässt es erwarten, dass der Bund ebenfalls Einsitz in den Verwaltungsrat der neuen Firma fordern wird. Das um Rainer E. Gut gebildete «Steering Comitee» welches den Start der neuen Firma vorbereiten soll, wird als erste Aufgabe den Verwaltungsrat der neuen Firma rekrutieren. Voraussichtlich werden auch aus dem Kreis dieses «Steering Comitee» Persönlichkeiten im neuen Verwaltungsrat vertreten sein. Auch hier ist der Bund – wiederum mit der Person Peter Siegenthaler – prominent vertreten.

Überleben garantieren – Luxuslösungen verhindern

Das Engagement des Bundes darf über eines nicht hinwegtäuschen: Primär ist es darauf ausgerichtet, eine tragfähige Fluggesellschaft zu schaffen, welche auch in Zukunft in der Lage sein wird, Interkontinentalverbindungen aus der Schweiz anzubieten. Die Tatsache, dass dabei mit Steuergeldern eingesprungen werden muss, führt dazu, dass die Überwachung der Ausgaben sehr strikt stattfinden wird. Diese Gelder werden tranchenweise und unter dem Vorbehalt der allseitigen Kooperation freigegeben werden.

Ausgerichtet ist das Projekt auf die Lösung 26/26, beziehungsweise auf eine weitestmögliche und wirtschaftlich zu rechtfertigende Übernahme von Angestellten aus der Swissair. Anders als bei früheren Verwaltungsräten der SAir-Group wird es in diesem Fall kein Geld für «goldene» Fallschirme oder «golden Handshakes» geben – das pure Überleben der neuen Airline steht absolut im Zentrum.

Eines ist allerdings klar: In die operative Führung des neuen Unternehmens wird sich die Politik nicht einmischen – es sei denn, das Gelingen des gesamten Übergangs stehe durch solche Entscheide in Frage. Der Bund hat keinerlei Airline Know-How und ist längerfristig auch nicht daran interessiert, sich in diesem Business mit viel Manpower und Kapitaleinsatz zu beteiligen.

Wie werden die Zusagen finanziert?

Die kommenden Diskussionen in der Politik werden sich vielmehr darum drehen, woher man das Geld für die gemachten Zusagen auftreiben will. Hier sind der Ideenvielfalt kaum Grenzen gesetzt: Gründend auf eine Bundesgarantie könnte eine Volksaktie zur Kapitalbeschaffung dienen. Der zeitliche Aufschub von Steuererleichterungen wird diskutiert; die Finanzierung des Engagements über Neuverschuldung oder die Kreation von irgendwelchen neuen Einnahmequellen. Sollte es zu letzterer Massnahme tatsächlich kommen, wäre die Unterstützung breiter Bevölkerungskreise und auch der Wirtschaft im Nu dahin.

Vergangenheitsbewältigung

Die Sondersession «Swissair» vom 16./17. November wird vorab dem Thema Vergangenheitsbewältigung gewidmet sein: Wie konnte der Bundesrat von dieser Krise derart überrascht werden? Weshalb haben keinerlei Frühwarnmechanismen im Departement Leuenberger funktio-

niert. Wie konnte die Swissair vom BAZL eine Betriebsgenehmigung erhalten, obwohl diese an Auflagen bezüglich Liquidität und Rechnungsführung gebunden ist? Im Zentrum all dieser Unklarheiten steht die Frage ob vorhandene Aufsichtspflichten verletzt wurden oder nicht.

Wie weit weitere Themenbereiche in die Sondersession hineinspielen werden ist noch offen: So war der Bund mit 3% am Aktienkapital der alten Swissair beteiligt und ist finanziell ebenfalls zu Schaden gekommen. Nun fehlt aber offenbar das Geld für die Sonderprüfung, welche die letzte Aktionärsversammlung noch beschlossen hat. Ob dafür Kapital aus dem Nachlass zur Verfügung stehen wird, ist völlig offen. Es ist auch denkbar, dass sich die Staatsanwaltschaft von Amtes wegen in die Angelegenheit einschalten wird und die «Sonderprüfung» letztlich in juristischen Verfahren gipfeln wird. Teil der Vergangenheitsbewältigung wird ohne Zweifel auch die Tatsache darstellen, dass namhafteste Persönlichkeiten aus der Schweizer Politik jahrelang im Verwaltungsrat Einsitz gehabt haben und offenbar auch den politischen Schaden, den diese Affäre nach sich zieht, in keiner Weise gesehen haben.

Ein weiterer Themenkreis stellt das Grounding dar: Die Auflösungserscheinungen sämtlicher Strukturen (namentlich auch bei den flugverwandten Bereichen) sind durch das Grounding erheblich verstärkt worden. Die Kosten für die nun angestrebte Lösung 26/26 hat das Grounding zum Explodieren gebracht. Der erste Übergangskredit von 450 Millionen Franken, welcher der Bund ebenfalls kurzfristig bis Ende dieses Monats einschliessen musste, bildet eine gewisse Legitimationsbasis um näheren Aufschluss über die Gründe des Groundings zu verlangen.

... und Zukunftsforschung

Die aktuell Verantwortlichen unter Führung von Herrn Dosé haben den vorliegenden Businessplan gezimmert, für welchen die Politik nun einen Teil des Kapitals zur Verfügung gestellt hat. Ob sich Businessplan und vorhandene finanzielle Mittel allerdings die Waage halten oder ob sich bereits jetzt wieder eine Schere zwischen Kosten und geplanter Produktion öffnet, ist fraglich. Das Crossair-Management hat ursprünglich den Zeithorizont, welcher für die Integration der Langstreckenflugzeuge notwendig ist, bedeutend kürzer eingeschätzt. André Dosé ist sicher eine Person, welche in der Politik derzeit Vertrauen genießt – er wird

aber in nächster Zukunft nicht umhin kommen, zu diesen Kernfragen glasklare Antworten zu formulieren.

Swissair-Debakel hat übergeordnete Debatte ausgelöst

Das vorgefallene Trauerspiel um die Swissair wird die Debatte aber auch im übergeordneten Sinn beeinflussen: Es geht grundsätzlich um die Frage ob der Staat letztlich nur Nachwächter sein soll oder wie weit er sein Engagement generell verstärken muss. Der Neoliberalismus, welcher im staatlichen Rückzug eine Zukunftsstrategie erblickt hat, wird an Einfluss verlieren. An den bürgerlichen Parteien wird es liegen, ein Zurückschlagen den Pendels Richtung purem Interventionsstaat abzuwenden. Das wird dann gelingen, wenn diese Kräfte konkret formulieren, wie eine soziale und liberale Marktordnung der Zukunft auszusehen hat. ■

Weisslingen ZH/Die Lage!

**Komfortables
5½-Zi-Einfamilienhaus**

ruhig und sonnig, freistehend mit toller Aussicht, modern ausgebaut, Cheminée, keramische Bodenbeläge, Bad/Du/WC und separate Du/WC, Gästezimmer mit Du/WC, ausgezeichnete Raumaufteilung, hervorragende Küche (Granitabdeckung, alle modernen Geräte)
Doppelgarage, 924 m² Land, Baujahr 1987, ca. 200 m² Nettowohnfläche, VP Fr. 860000.–

Rütistrasse 6, 8636 Wald 
Tel. 055 256 70 00, Fax 055 246 33 33

HOFMANN & PARTNER
Freihand AG

Bassersdorf

An ruhiger, unverbaubarer Aussichtslage an der Rebhaldenstrasse im EFH-Gebiet

Bauparzelle von 676 m²
(W2L,1,5)

Voll erschlossen, ohne Verpflichtungen.

Auskunft unter Tel. 01 836 50 54
Fax 01 836 58 38

Aktueller Crossair Verwaltungsrat

MORITZ SUTER VR-Präsident; Präs.: W. A. de Vigier-Stiftung SO; Vizepräs.: Stiftung Patronatskomitee Kunstmuseum; Mitglied: Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft, Banca Commerciale Italiana (Suisse), Victoria-Jungfrau AG, AG Suvretta-Haus, Zürichsee-Medien, Stiftung zur Förderung der Knochenmarktransplantation, Berenberg Bank (Schweiz) AG, Fondation en faveur de la Croix-Rouge, WWF Advisory Board, Mystery Park AG.

ELISABETH SIMONIUS VR-Vizepräs.; Vizepräs.: Gruner AG, Fördergemeinschaft der Wirtschaft, Zoologischer Garten Basel; VR: ING Bank, Banque Bruxelles Lambert; Vorstandsmitglied Hauseigentümer-Verband Schweiz.

CLAUDIO GENERALI VR-Präs.: Banco del Gottardo; SRG-Vizepräs.; VR: Castle Alternative Invest, Schindler Elettronica, Batigroup Holding; Mitglied: Swissair Advisory Board und VR-Ausschuss, Schweizer Bankiervereinigung.

RALPH LEWIN Ökonom, Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons Basel-Stadt; VR-Präs./Präs.: Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG, Stiftung Finanzplatz Basel, Basler Verkehrsbetriebe; VR: MCH Messe Schweiz AG.

THIERRY LOMBARD Unbeschränkt haftender Gesellschafter Lombard Odier & Cie; VR/Vorstandsmitglied: Fondation en faveur de la Croix-Rouge, Fondation Louis-Jeantet de Médecine, Fondation Winds of Hope, Broillet & Cie SA, Centre Henri Dunant pour le Dialogue Humanaire, ISA (Schweizerische Effektenbörse).

MICHAEL PIEPER CEO Franke Group; VR: Forbo Holding AG, Franke Holding AG, Hero, Reppisch-Werke AG, Berenberg Bank (Schweiz) AG.

ALFRED WIEDERKEHR Rechtsanwalt, VR-Präsident: Pera Constructions Trading AG, Ikea Immobilien AG; VR-Vize: Franke Holding AG, Kores Holding Zug AG, Reppisch-Werke AG, Bitec Enterprise AG; VR: Intertrade Machinery & Chemicals AG, Polygro Trading AG, CBA Holding AG, HB Investment & Finanz AG, Wimpy Management AG, Terwa Immobilien AG, Transatlantic Financial Services AG, Sanitas Troesch AG, Knorr Capital Partner (Schweiz) AG, Nordfinanz Wealth Management (NFZ) AG, Grand Hotel Kronenhof Pontresina AG

Quelle: Cash

Chronologie der Ereignisse 2001

23. Januar 2001:

SAirGroup-Konzernchef Philippe Bruggisser wird fristlos entlassen. Verwaltungsratspräsident Eric Honegger übernimmt die Konzernleitung, Crossair-Chef Moritz Suter das Fluggeschäft. Beat Schär wird Swissair-Chef.

3. Februar:

Paul Reutlinger, Ex-Chef der belgischen Sabena und Verantwortlicher der französischen Beteiligungen, tritt zurück. Nachfolger wird Marc Rochet.

7. März:

Suter tritt als Fluggeschäftschef zurück.

9. März:

Neun von zehn SAirGroup-Verwaltungsräten erklären den Rücktritt in zwei Etappen bis April 2002. Honegger will noch ein Jahr Präsident, Nestlé-Finanzchef Mario Corti über 2002 hinaus im Amt bleiben.

16. März:

Corti löst Honegger als Verwaltungsratspräsident und Konzernchef ab.



2. April:

Corti gibt einen Jahresverlust von 2,9 Milliarden Franken für 2000 bekannt.

23. April:

Die Swissôtel-Kette wird für 410 Millionen Franken an Raffles in Singapur verkauft. Honegger begnügt sich im Streit um Abgangsmodalitäten mit einem Jahresgehalt.

25. April:

Die SAirGroup-Generalversammlung bewilligt eine Sonderprüfung und erteilt einzig Corti die Entlastung fürs Geschäftsjahr 2000. Der Konzern wird in Swissair Group umgetauft. Drei Grossbanken stellen eine Kreditlinie von einer Milliarde Franken bereit.



23. Mai:

Finanzchef Georges Schorderet wird durch die Texanerin Jacquelyn Fouse von Nestlé ersetzt.

5. Juni:

Das Sparprogramm «Change» soll bis Ende Jahr mindestens 500 Millionen Franken Kosten sparen.

15. Juni:

AOM/Air Liberté deponieren die Bilanzen. Die Swissair stellt die finanzielle Unterstützung ein, weil sich die Hauptaktionärin Marine-Wendel nicht an der Sanierung beteiligt.

19. Juni:

Flightlease zieht sich aus dem Leasinggeschäft für Dritte zurück. Nachlassstundung für AOM/Air Liberté.

29. Juni:

Die Swissair-Beteiligung an der französischen Air Littoral wird von deren Ex-Chef Marc Dufour übernommen.

12. Juli:

Corti präsentiert das Sanierungsprogramm für die Swissair Group. Auf einen massiven Stellenabbau wird vorerst verzichtet.

17. Juli:

Belgien und Swissair einigen sich auf eine weitere Finanzspritze von 650 Millionen Franken, von der die Swissair 60 Prozent beziehungsweise 390 Millionen Franken übernimmt. Dafür wird sie aus der Verpflichtung entlassen, ihre Beteiligung auf 85 Prozent aufzustocken.

9. August:

Begleitet von einer Serie von Streiks stellt die Sabena einen neuen Sanierungsplan mit dem Abbau von 1600 Stellen vor.

30. August:

Corti gibt einen Halbjahresverlust von 234 Millionen Franken bekannt und kündigt den Abbau von 1250 Stellen an. Die Schuldenlast wird auf 15 Milliarden Franken nach oben korrigiert. Das Eigenkapital ist auf 555 Millionen Franken geschrumpft. Aus Geldnot müssen entgegen ursprünglichen Plänen auch die profitablen Töchter Swissport und Nuance verkauft werden. Corti bekräftigt, dass er die Sanierung ohne Kapitalschnitt und Bundeshilfe durchziehen will.



5. September:

Der Bundesrat schliesst staatliche Hilfe aus.

11. September:

Die Terroranschläge in den USA zwingen die Swissair zum Unterbruch des Nordatlantikverkehrs. An der Börse setzt ein dramatischer Kurssturz ein.

17. September:

Corti spricht bei Villiger vor. Im Parlament wird eine Bundeshilfe neu thematisiert.

20. September:

Swissair beziffert die Verluste wegen des Unterbruchs im Nordatlantikverkehr auf 65 Millionen Franken und erwarteten bis zu 15 Prozent weniger Passagiere.

21. September:

Der Bundesrat schliesst eine Bundeshilfe nicht mehr aus. Voraussetzungen sind ein Erfolg versprechender Sanierungsplan und die Führungsrolle der Wirtschaft bei der dringend nötigen Rekapitalisierung.

22. September:

An einem Krisengipfel beschliessen die Bundesräte Leuenberger und Villiger, Corti und Economiesuisse-Chef Leuenberger, Ulrich Bremi mit der Geldsuche für die Rekapitalisierung zu beauftragen.

24. September:

Corti stellt den neuen Sanierungsplan vor. Swissair und Crossair werden zusam-



mengelegt. Swissair Chef Beat Schär wird entlassen. Neuer Chef des Fluggeschäfts wird Crossair-Chef André Dosé. Tausende von Stellen sollen gestrichen werden.

28. September:

Bremis 21-köpfige Arbeitsgruppe aus Politik und Wirtschaft lässt sich an ihrer ersten Sitzung von Corti über die Lage orientieren. Es wird vereinbart, dass Corti dem Gremium am 9. Oktober Vorschläge für eine mögliche Rekapitalisierung unterbreiten soll. In der TV-Sendung «Arena» macht Corti deutlich, dass der Swissair das Geld auch kurzfristig ausgeht und die Lohnzahlungen für Oktober nicht gesichert sind.

30. September:

Die Swissair-Spitze verhandelt in Bern mit den Bundesräten Villiger und Leuenberger. Die Grossbanken UBS und CS offerieren eine Milliarde Franken, um die Crossair und Teile der Swissair zu retten.

2. Oktober:

Grounding der Swissair-Flotte.



4. Oktober:

Die SAirGroup reicht die Gesuche um Nachlassstundung ein. Sie betreffen die SAirGroup Holding, SAirLines, Swissair AG und Flightlease. Im Eidgenössischen Parlament wird das Verhalten von UBS und Credit Suisse als zynisch und menschenverachtend kritisiert. Der Bundesrat wird für sein Handeln mehrheitlich gelobt.

5. Oktober:

Die Swissair erhält provisorischen Gläubigerschutz. Namenaktie der SAirGroup annähernd bei Fr. 0.-

10. Oktober:

Der Flughafen Zürich-Kloten will Teile von Swissair-Tochtergesellschaften übernehmen, um die Grundversorgung in eigener Regie garantieren zu können. Laut Unique-Direktor Josef Felder bestehen Vorverträge mit Swissport und Atraxis. Auch Teile von SRTechnics hat man im Visier.

12. Oktober:

Die Bundesratsparteien einigen sich mit Ausnahme der SVP auf eine gemeinsame Linie für den Ausweg aus dem Swissair-Debakel. Eine neue Airline mit Interkontinentalverbindungen soll mit subsidiärer Minderheitsbeteiligung des Bundes aufgebaut werden.

Der provisorische Sachwalter Karl Wüthrich stoppt einen Überbrückungskredit der Banken von 250 Millionen Franken für die flughnahen Betriebe der Swissair-Gruppe. Die Sonderprüfung soll aufgeschoben werden.



22. Oktober:

Der Tag der Entscheidung. Nach tagelangen Verhandlungen geben Bundesrat, Wirtschaft und Kantone ihr finanzielles Engagement beim Aufbau einer neuen nationalen Airline bekannt. Ein Steering-Committee unter Leitung von Rainer E. Gut wird den Aufbau der neuen Airline überwachen. ■

Quelle: teilweise Tages-Anzeiger und Moneycab

Neue Besitzverhältnisse Crossair

Die öffentliche Hand trägt folgende Millionenbeiträge an die Finanzierung der neuen Airline bei:

- Bund 600
- Kanton Zürich 300
- Stadt Zürich 50
- Kantone Basel-Stadt 26
- Baselland 5
- übrigen Kantone 79

Die grössten privaten Investoren sind die beiden Banken UBS und CSG mit zusammen 350 Millionen Franken. Darin nicht eingerechnet sind ihre bereits erfolgten Zahlungen von 260 Millionen als Kaufpreis für die Crossair-Aktien, 500 Millionen, die der Crossair als Kredit zum Teil schon gewährt wurden, sowie die übernommenen 100 Millionen für die Depostenkasse der Swissair-Angestellten. Gesamthaft beträgt das Engagement der UBS 797 und das der CSG 728 Millionen Franken. Die übrigen Investoren laut alphabetischer Liste des Bundes sind:

- Familie Ammann (FDP-Nationalrat und Swissmem-Präsident Johann Schneider)
- Bertarelli et Cie.
- Ciba Spezialitätenchemie AG
- Deutsche Bank
- Edipresse SA
- Givaudan Vernier SA
- Walter Hefner (Amag-Eigentümer, 200)
- Hoffmann-La Roche AG (100)
- Holcim Ltd. (50)
- Kudelski SA
- Nestlé SA (100)
- Novartis AG (100)
- Rentenanstalt Swiss Life (50)
- Roche (100)
- Schindler Holding AG
- Thomas Schmidheiny
- Sereno S.A.
- Sika AG
- Swisscom AG (100)
- Swiss Re (100)
- weitere Banken (u.a. Zürcher Kantonalbank 25, Raiffeisen-Gruppe 25)
- Zürich Versicherungs-Gesellschaft (100)

Der Gesamtbetrag der privaten Investoren für die Rekapitalisierung der neuen Airline soll 1,69 Milliarden Franken betragen. Davon sind noch ca. 80 Millionen ausstehend.

Embraer ERJ 170: Ambitiöses, schnelles Programm

Text Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Im Jahr 1998 überlegte sich die brasilianische Firma Embraer, ob das sehr erfolgreiche Flugzeugmuster ERJ-145 gestreckt und so auf die Kundenbedürfnisse angepasst werden soll.



Embraer: Führend für Regionalflugzeuge.

Im Februar 1999 wurde die Entscheidung bekannt gegeben, dass eine völlig neue Flugzeugfamilie mit 70 bis 90 Plätzen gebaut werden soll. Embraer übernahm Design und Konstruktion, nachdem ein Zusammengehen mit anderen Herstellern von Regional Jets aus Termin- und Führungsgründen aufgegeben worden war. 16 Firmen aus sieben Ländern machten mit einer Risikobeteiligung mit.

Der Auftrag über 200 Flugzeuge (inklusive 25 kleinere ERJ 145) im Wert von fast fünf Milliarden Dollar durch Launch Customer Crossair stellte den Startschuss für die Produktion dar (heute werden die darin eingeschlossenen rund 115 Optionen wohl nicht mehr benötigt, da via Flightlease auch noch die Regionalgesellschaften der Qualiflyer Group hätten beliefert werden sollen). In Sao José dos Campos wurde eine neue, 16'000 Quadratmeter grosse Fabrik für die Produktion der ERJ-170 bis 190 aufgestellt. Dort sollen bis zu acht Flugzeuge pro Monat hergestellt werden. In einem «virtual design center» konnten verschiedene technische Teams arbeiten und an einem 6 x 2,5 Meter grossen Bildschirm dreidimensionale Ansichten des Flugzeuges und seiner Systeme erzeugen, wodurch die Detailplanung einfacher und schneller wurde. Auch Wartungsarbeiten konnten simu-

liert werden und in der Produktion zeigte sich denn auch, dass die einzelnen Komponenten sehr präzise passten.

Bereits am 29. Oktober 2001 ist der rollout geplant und der Erstflug soll im Dezember stattfinden. Bis im April nächsten Jahres sollen sechs Flugzeuge in einem 1800 Stunden umfassenden Zertifizierungsprogramm eingesetzt werden und die erste von 30 bestellten ERJ-170 wird im Frühjahr 2003 an Crossair abgeliefert – 42 Monate nach Programmstart, was eine eindruckliche Leistung darstellt. Der dritte Prototyp wird nur für statische Tests gebraucht und es ist geplant, ihn zum Abschluss der 30 Monate dauernden Prüfzeit bis zum Bruch zu testen. So sollen bis zur ersten Ablieferung an die Kunden 20'000 typische Flüge simuliert werden und bis zum Ende der Testphase 240'000 Flüge, was dem Dreifachen der erwarteten Lebensdauer entspricht. Die Kabine wird in dieser Zeit in einem Drucktank 360'000 Lastwechseln ausgesetzt. So soll die schon bei der Konstruktion angestrebte hohe Qualität unter Beweis gestellt werden. Ein von CAE montierter «engineering development» Simulator wird seit diesem Frühling verwendet, damit die fly-by-wire Spezifikationen schon vor dem ersten Flug garantiert werden können. Die Embraer-Flugzeuge werden

aber weiterhin über konventionelle Steuersäulen verfügen.

Eine spezielle Hürde während des Testflugprogrammes wird zweifellos der Beweis sein, dass die garantierten Leistungsdaten für Anflüge und Starts in Lugano und London City erreicht werden können. Vor allem die steilen Anflüge sind eine Herausforderung, aber Embraer ist zuversichtlich, diese mit den Doppellandeklappen erreichen zu können, andernfalls müssten noch kleine Bremsklappen im Heck eingebaut werden.

Die gestreckte Version ERJ 190-200 für 106 bis 110 Passagiere wird bereits Mitte 2003 fliegen und ab Juli 2004 an Crossair abgeliefert, die ebenfalls 30 Maschinen fest bestellt hat. Das Flugzeug soll zu 89% mit der ERJ-170 identisch sein, aber mit 3330 km eine um 670 km kleinere Reichweite als die ERJ 170 offerieren, dies bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0,8.

Der ganze Flügel der ERJ-190 mit 28,6 Metern Spannweite inklusive Winglets wird von Kawasaki produziert. Interessant ist, dass Kawasaki dafür ein Werk in Brasilien bauen will. Beim ERJ-170 produziert Kawasaki bloss die Flügelvorderkante sowie die Landeklappen. ■



Innenraum im Querschnitt

Swissair und Crossair – zwei Firmen, zwei Kulturen

Text Adrian Wagner, CMD A320 und Vorstandsmitglied AEROPERS

Eine «kulturphilosophische» Betrachtung aus Pilotensicht: Wir hören und sprechen viel vom Unterschied der Kulturen. Moritz Suter sieht darin eine der grössten Herausforderungen für die neue schweizerische Luftfahrtsgesellschaft. Recht hat er!



Herausforderung: Die Integration bestehender Firmenkulturen.

Kultur ist eine «Lebensart». Wir sind durch die Zeit, welche wir im Unternehmen Swissair verbracht haben davon geprägt und durchdrungen.

Wer dabei geblieben ist und nicht zum «Kulturflüchter» wurde, dem unterstelle ich, dass ihm diese Lebensart generell auch zugesagt hat. Die extrem tiefe Fluktuationsrate von unter einem Prozent in unseren Reihen, spricht hier für sich.

Ja, sie ist geradezu ein Kulturgut.

Kultur wächst über die Zeit auf dem Boden der Tradition. Von beidem konnte die Swissair ausgiebig zehren. Die Kunst hätte darin bestanden, nicht zu verkruften und mit massvollen Steuerausschlägen die Gewitterwolken der Liberalisierung des Marktes zu umfliegen. Wir alle wissen, dass dies den grossen Steuerministern nicht gelungen ist.

Sie haben das Flugzeug mit brusken Manövern auf den Rücken gedreht und sind mitten in die Cumulonimbus-Wolke hinein geflogen, was den Absturz provo-

ziert hat. Jetzt sitzen wir alle in den rauchenden Trümmern.

Der mythologische Vogel Phönix wird jetzt als Metapher bemüht. Man hat ihn sich vorzustellen, wie er verjüngt mit eleganten Schwingen aus der Asche des Swissairwracks in die Höhe steigt. Eine neue Kultur sollte er sich idealerweise auch gleich noch während des Aufschlags verinnerlicht haben. Für einen Mythos kein Problem, für die menschliche Natur um so mehr eines.

Obwohl auch eine Kultur sich in einem dynamischen Prozess entwickelt, braucht es Zeit, um Veränderungen akzeptabel zu machen. Vor allem bei den Swissairpiloten haben diese Veränderungen viel mehr mit Verlust von Werten zu tun, seien es ideelle oder materielle. Die Crossairpiloten sehen schon die erweiterte Perspektive, welche sich durch eine Vereinigung der beiden Korps ergeben würde. Es ist ihnen nicht zu verübeln.

Wer kein Geld mehr hat wie die Swissair, kann keine Bedingungen mehr stellen. Wir Swissairpiloten sind Realisten ge-

nug und haben eine professionelle Fähigkeit, das Machbare abzuschätzen. Dies vor allem bei schnellen, dynamischen Prozessen – sei es Fliegen oder in diesem Fall Fusionieren. Im schlimmsten Cockpit-Notfallszenario mit grosstem Zeitdruck gibt es Prozesse, die langsam und sehr sorgfältig ausgeführt werden müssen. Die Vereinigung der beiden Pilotenkörpers von Swissair und Crossair ist ein solcher Prozess. Dem Trauma des Absturzes gleich noch einen «Kulturschock» obendrauf setzen zu wollen, wäre vermessen.

Alle weisen sie auf die Kulturproblematik hin, seien es die Politiker, die Banker oder das Management der Crossair. Aber mit sorgenvollen Hinweisen auf diese Problematik, welchen schon fast der Geruch der Drohung anhaftet, untermalt mit Geschichten von fallierten Unternehmungen aus der Wirtschaftsgeschichte, ist es nicht getan. Phönix braucht einen lebendigen Modus, spricht Zeit für den Kulturaustausch und die Annäherung. Als Vorstand tragen wir Verantwortung für die Arbeitsplätze.

Es hat auf beiden Seiten Gutes, welches in einem Prozess entdeckt und gewürdigt werden will. Die Swissair ist tot, aber die Swissairkultur verschwindet nicht innerhalb von ein paar Monaten aus den Köpfen und Seelen.

Lasst uns bei der Vereinigung der beiden Pilotenkörpers die notwendige Zeit. Damit aus Phönix nicht «Phö-Nix» und Asche wird. ■

In Frauenfeld

an bevorzugter Wohnlage
auf 01.08.2002 von Privat

zu verkaufen

sehr gepflegtes, attraktives,
5 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, grosszügiger Grundriss
grosser Garten-Sitzplatz
Nähe Schulen und Bus

Baujahr 1990/1991, Fr. 860 000.–
Tel. 052/7212574 oder 079/4302144

Abheben...



zu neuen Dimensionen im Private Banking.

Kennen und nutzen Sie als Anleger die besonderen
Vorteile Luxemburgs?

Anton Engler, Managing Director, gibt Ihnen gerne Auskünfte.
Telefon (00352) 404 777 210, Fax 481 117

"PRIVATE BANKING NACH MASS"



VP BANK (LUXEMBOURG) S.A., B.P. 923, L-2019 Luxembourg
Tochtergesellschaft der Verwaltungs- und Privat-Bank Aktiengesellschaft
Vaduz, Zürich, München, Berlin, Breda, British Virgin Islands

Der Bund wird zum Versicherer

Text Christoph Ulrich, Geschäftsführer

Kurz vor den turbulenten Ereignissen rund um die Swissair und Crossair hat die Versicherungsbranche Schlagzeilen mit Deckungskündigungen bei Airlines und Flughäfen im Bereich der Kriegs- und Terrorversicherungen geschrieben.



11. September: schwarzer Tag für die Zivilluftfahrt.

Die schrecklichen Terror-Attentate auf New York, Washington D.C. und Pittsburgh mit vier entführten Passagierflugzeugen der American Airlines bzw. der United Airlines kosteten nicht nur unzählige Menschenleben, sie richteten auch einen extrem hohen finanziellen Schaden in fast allen Wirtschaftszweigen an.

Zeitgleich mit dem Einsturz des WTC, wird auch die Standfestigkeit der Versicherungsgesellschaften in Mitleidenchaft gezogen.

Am härtesten wurden weltweit die Airlines betroffen: annullierte Flüge, zusätzliche Kosten für Sicherheitsvorkehrungen, wegbleibende Passagiere und Massenentlassungen. Neben den direkten finanziellen Auswirkungen und Problemen in der Airline-Branche, kommen auch die Versicherungsgesellschaften noch mit zusätzlichen Forderungen auf die Fluggesellschaften zu. Gerechtfertigt oder nicht?

Die Terrorakte in USA dürften die Versicherungen weltweit über 40 Mrd. USD kosten. Die Versicherungsleistungen kommen u.a. aus Gebäudeversicherungen, Lebensversicherungen, Berufsunfallversi-

cherungen, Pensionskassen und Todesfallkapitalversicherungen (z.B. im Zusammenhang mit einer Kreditkarte oder als Zusatz zur Krankenkasse etc.).

Auch die Haftpflicht- und Kaskoversicherungen von American Airlines, United Airlines und die Haftpflichtversicherung der Flughäfen, welche bei den Passagierkontrollen versagt haben, werden mit mutmasslich sechs Mrd. USD zur Kasse gebeten. Der Luftfahrtversicherungsmarkt ist klein; so klein, dass dieser Betrag ein recht grosses Loch in die Kassen der Versicherungen reissen wird. Zudem sind wir mit der Problematik konfrontiert, dass sich der Luftfahrt-(Rück-)versicherungsmarkt für kriegerische Ereignisse und Terrorakte hauptsächlich auf London konzentriert (die grossen Schweizer Versicherungskonzerne sind aber teils subsidiär involviert), d.h. die Versicherer von American Airlines und United Airlines sind zugleich auch die Versicherer von Swissair, Crossair, Balair, Edelweiss, Lufthansa, KLM und British Airways – alle sitzen im gleichen Boot.

Die Versicherungen teilen nun mit, dass sie aufgrund der neuen Dimension, welche die Terrorakte in USA aufgezeigt haben, die marktüblichen Kriegs- und Terrordeckungen den Betreibern von Flugzeugen und Flughäfen nicht mehr gewähren können. Aufgrund einer Klausel in den Versicherungsverträgen der Airlines, war es den Versicherungsgesellschaften möglich, die oben angesprochenen Terror-Deckungen sowohl in der Kaskoversicherung wie auch in der Haftpflichtversicherung mit einer Kündigungsfrist von nur 7 Tagen zu kündigen. Davon betroffen sind neben den Airlines auch die Flughäfen, die Flugsicherungen, die Handling-Betriebe, die Flugzeughersteller, die Flugzeugwartungsbetriebe und auch sämtliche kommerziellen sowie privaten Betreiber eines Helikopters, eines Business-Jets oder eines Turboprops.

Für gewisse der obengenannten Unternehmen ist seither keine Versicherungsdeckung für Terrorakte mehr erhältlich; für die Airlines offerierte die Versicherungsbranche die Terrordeckungen mit

einem eingeschränkten Deckungsumfang, paradoxerweise aber mit massiven Zusatzprämien, weiterzuführen. Konkret heisst das, dass für Haftpflichtansprüche aus Terrorakten anstelle der vollen Policenlimite von USD 1-2 Mrd. (je nach Airline) nur noch gerade USD 50 Millionen versichert sind. Für den USD 50 Millionen übersteigenden Teil, hat der Bund glücklicherweise eine befristete Staats-Garantie abgegeben.

Will die Airline neben den Haftpflichtrisiken auch die Kaskoversicherung (Schäden am Flugzeug selber) für Terrorrisiken aufrecht erhalten, wird sie gleich nochmals zur Kasse gebeten.

Die Versicherungen argumentieren, dass sie diese Zusatzprämien – welche weltweit bei allen Versicherungen gleich sind – erheben müssen, um der zukünftig erhöhten Risikosituation Rechnung zu tragen. Bösen Zungen behaupten aber, einige kleinere Versicherungen brauchen dringend finanzielle Mittel um ihre „Kriegs- und Terrorkasse“ aufzufüllen, damit sie für die bereits eingetretenen Schadenfälle in USA überhaupt eintreten können. Zurzeit laufen die Verhandlungen mit internationalen Versicherungskonzernen und mit dem Bund weiter um möglichst bald eine längerfristige, bedürfnisgerechte und zahlbare Lösung für die Absicherung der Terrorrisiken zu implementieren. ■

Ferien in COSTA RICA
Stilvolle, luxuriöse Unterkunft
in familiärer Atmosphäre
auf der Finca Hamadryas,
mitten im Urwald des Valle
Central. Ideal auch für Golfer.

Info unter: www.hamadryas.com
e-mail: hamadryas@hotmail.com
Paul Gloor-Müller, pens. SR-Capt.
Apdo. 189; 6100 CIUDAD COLON
Costa Rica Tel. (00506) 382 77 81

Kaleidoskop

Text Henry Lüscher, Redaktor Rundschau

Nach dem 11. September verzeichneten die Fluggesellschaften in den USA einen massiven Einbruch in der Auslastung. 93'000 Beschäftigte wurden frei gestellt, was 16% aller bei Fluggesellschaften angestellten Leute entspricht.

Leere Sitze, Verluste in den USA

Im September wurden 41% weniger Passagiere registriert und im Oktober 31% weniger als im Vorjahr, die Auslastung konnte durch gleichzeitigen Abbau an Kapazitäten von 30% Ende September auf etwa 50% Mitte Oktober erhöht werden.

Die finanziellen Reserven der grossen Gesellschaften betragen am 17. September noch zwischen 81 Tagen bei United Airlines und 15 Tagen bei Continental. Die

Billiggesellschaft Southwest konnte sich auf einem Polster für 309 Tage ausruhen. Trotzdem wurde die Ablieferung der bestellten elf Boeing 737-700 auf unbestimmte Zeit verschoben. Andere Gesellschaften stellten Flugzeuge in die Wüste, Northwest «nur» 21, aber die mit 1,8 Milliarden Dollar verschuldete US Airways gleich 100 Stück. Die mit US Airways verbundene MetroJet parkierte gleich ihre sämtlichen 42 737-200 und stellte den Betrieb ein. Delta Air Lines verzeichnet einen negativen Cash-flow und trennt sich von 13'000 Angestellten und 60 Flugzeugen und hat die Bedienung von Florida durch die Regionalgesellschaften um 50% reduziert, ausserdem werden von New York aus diverse Städte nicht mehr angefliegen, so Brüssel, Tel Aviv oder auch Zürich. Continental hat 7539 Flüge aus dem Flugplan gestrichen.

Die staatliche Direkthilfe beträgt für American Airlines 808 Mio \$, Delta erhält 755, Continental 450 und Southwest 321 Mio \$. Alaska Air, die hauptsächlich im weniger betroffenen Westen der USA operiert, musste nur einen Verkehrseinbruch von 18% verkraften und erhält 99 Mio \$ aus dem Staatssäckel. American Airlines und United, die beiden von der Terrorattacke am härtesten betroffenen Gesellschaften, klagen, dass die Passagiere noch nicht zurück gekommen sind und dass Staatshilfe und Entlassungen nicht genug sind, um die Gesellschaft zu retten.

United Airlines warnt

James Goodwin, CEO von United, hat seine Partner in der Star Alliance geschockt, als er die Zukunft seiner Gesellschaft in den düstersten Farben malte. Wenn die Passagierzahlen nicht endlich deutlich höher ausfallen würden, so blute United regelrecht aus und werde im nächsten Jahr verschwinden. Denn auch mit der staatlichen Hilfe in der Höhe von 880 Mio \$ werde Ende Jahr ein grosses Defizit zurück bleiben, da United schon im ursprünglichen Budget mit einer Milliarde Dollar Verlust gerechnet hatte, meinte Goodwin. Das Management verzichte – wie auch bei American und Delta – auf Salär und Boni bis Ende Jahr. Die Partner in der Star Alliance warnten daraufhin, dass United jetzt die Staatshilfe nicht für ein Preisdumping verwenden dürfe.

Analysten bezweifeln, dass es so schlimm um United bestellt sei, sie vermuten eher, dass die Belegschaft auf substantielle Gehaltskürzungen eingestimmt werden soll. Deshalb fordern auch schon einige Gewerkschaften den Rücktritt von Goodwin, da er in der Vergangenheit einige Fehlentscheide zu verantworten habe. United ist im Mehrheitsbesitz der Angestellten, die Piloten besitzen 25% und die Mechaniker 20% und andere Angestellte auch noch gut 25% - und bisher wurden Bonis und Prämien in Aktien ausbezahlt, Aktien, deren Wert von 80 auf 15 Dollar gesunken sind.

Airbus A340-600 zu gross, zu früh

Airbus meldet, dass die aerodynamischen Leistungsdaten der A340-600 besser als erwartet sind, diese Vorteile aber durch ein «Übergewicht» von 850 kg und etwas höherem Treibstoffverbrauch der Rolls-Royce Trent 500 Triebwerke wieder aufgehoben würden. Nun werden Wege gesucht, das Flugzeug abzuspecken und die Triebwerke (noch) ökonomischer zu machen. Mit neu geformten Rumpfspanten und Flügelholmen dürften ein paar hundert Kilo zu gewinnen sein und mit dem «enhanced performance package» von Rolls Royce dürften die an Singapore ab 2003 auszuliefernden A340-500 die garantierten Leistungen auf der 16'000 km langen Strecke von Singapur nach Los Angeles erreichen.

Aber jetzt steht Ungemach ins Haus in Toulouse: Nach dem Zusammenbruch der Swissair wird die Abnahme unserer A340 sehr unwahrscheinlich – und jetzt hat auch der Launch Customer Virgin Atlantic einen Aufschub der sechs im Jahr 2002 zu liefernden Flugzeuge verlangt. Diese sollten eigentlich die Boeing 747-200 «Classic» ersetzen, die aber seit September mehrheitlich im Flugdienst eingestellt sind. Airbus sei «sehr hilfsbereit», wurde von Seiten der Virgin berichtet. Cathay Pacific, Emirates und Air Canada halten vorläufig an ihren Bestellungen fest, die erste Ablieferungen Ende 2002 vorsehen.



United: 2002 vor dem Aus?

Boeing 777-200LR zurückgestellt

In den nächsten 15 Monaten werden voraussichtlich bis zu 30'000 Angestellte bei Boeing ihre Arbeit verlieren, da viele Aufträge annulliert oder hinausgeschoben worden sind. Als erste Massnahme zur Straffung der Produktion hat Boeing bekannt gegeben, dass im nächsten Jahr nur 350 statt der angepeilten 510 Flugzeuge gebaut werden.

Boeing Capital sucht zusammen mit Leasinggesellschaften nach Lösungen, wie die gefährdeten Bankkredite der Fluggesellschaften gestützt werden könnten. Ausserdem werden die Arbeiten an der Entwicklung der Langstrecken-777 für 18 Monate eingestellt. Das Interesse an dieser 300-plätzigigen Version für eine Reichweite von über 16'000 km war bisher ohnehin nicht gross, einzig EVA Air von Taiwan hat drei Flugzeuge bestellt, Ablieferung im Mai 2006. Verkaufsanstrengungen werden aber weiterhin gemacht, denn die Arbeiten könnten jederzeit wieder aufgenommen und das erste Flugzeug im Juli 2005, ein Jahr später als ursprünglich geplant, ausgeliefert werden. Parallel dazu wurde die 777-300ER entwickelt, die weiterhin im Programm bleibt, da bereits 46 Bestellungen deponiert worden sind. Dieses Flugzeug wird 365 Passagieren Platz bieten und mehr als 13'000 km weit fliegen können, mit Mach 0,84 und angetrieben von zwei GE-90-115 Triebwerken mit je rund 50 Tonnen Schub. Mit einem Abfluggewicht von 341 Tonnen wird es sich um das schwerste zweimotorige Flugzeug handeln.

Über das Schicksal der Boeing 717 wird Ende Jahr entschieden, denn Midwest Express hat eine Bestellung über 20 Flugzeuge storniert und auch die grossen Aufträge von TWA und AirTran sind gefährdet.

Sonic Cruiser

Der Sonic Cruiser hingegen genießt weiterhin höchste Aufmerksamkeit sowohl in der Verkaufs- als auch in der Engineeringabteilung. Mit dem Windkanalmodell wurden bereits viele Erfahrungen gesammelt, was die Aerodynamik, die Anordnung der Triebwerke und die realistische Grösse betreffen. Geschwindigkeiten bis zu Mach 1,08 wurden simuliert, da angenommen wird, dass die Zertifizierungsbehörden diese Sicherheit nach oben verlangen. Bei einem atmosphärisch bedingten Geschwindigkeitsexzess bei der vorgesehenen Reisegeschwindigkeit von Mach 0,95 bis 0,98 könnte der Sonic Cruiser durchaus in den tiefen Überschallbereich geraten. Diese Messungen



haben bereits den Appetit der Kundschaft angeregt: Einige Fluggesellschaften haben bei Boeing angefragt, ob man denn nicht gleich noch etwas höher gehen könne, so Mach 1,2 oder 1,5. Aber Boeing lehnt ab, das Risiko bezüglich Zeitplan und Zulassungskriterien, aber auch was die Triebwerke anbelangt, sei zu gross.

Der Sonic Cruiser wird hauptsächlich aus Titan und Kunststoff bestehen. Dabei soll das Optimum zwischen kostengünstiger Herstellung und kleinst möglichem



Gewicht gefunden werden. Das Flugzeug soll ab 2007 erhältlich sein und bei einem Abfluggewicht von rund 200 Tonnen bis zu 230 Passagiere über eine Distanz von 13'000 km befördern können. Die Reiseflughöhe von 41'000 ft und höher soll in nur 16 Minuten erreicht werden.

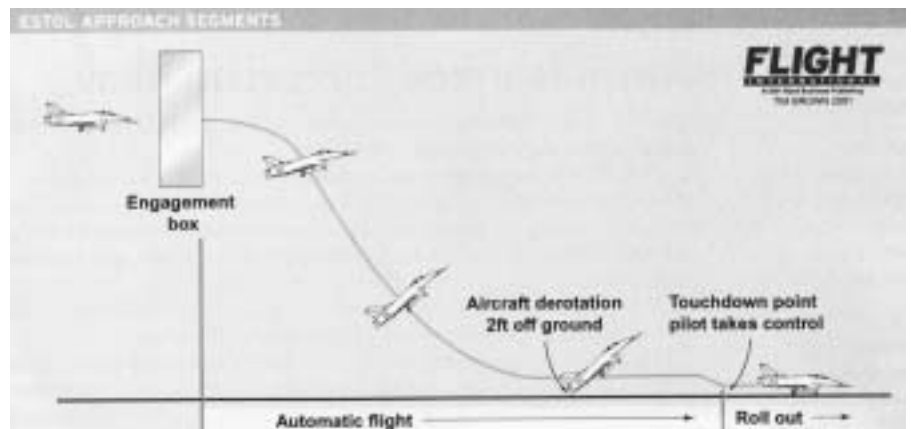
Den 15 an den Spezifikationen des Sonic Cruiser beteiligten Fluggesellschaften werden diese Ergebnisse aus dem Windkanal vorgestellt und sie können ihre detaillierten Wünsche einreichen, was das Flugzeug alles bieten soll. In etwa zwei Jahren will Boeing dann verbindliche Preise und Leistungsdaten angeben.

Flugschulen bangen ums Geschäft

Mit im Sog der Ereignisse nach dem 11. September sind die 2400 Flugschulen in den USA. Zehn Tage lang blieben die Flugschulen praktisch am Boden, nachher wurden die meisten Beschränkungen aufgehoben. Aber noch immer bestehen auf 600 kleinen Flugplätzen strenge Restriktionen bezüglich Bewegungen und frei benützbaren Luftraum. Die Flugschulen beziffern ihre Verluste auf 15 Mio \$ pro Tag und befürchten, dass mit dem generell gesunkenen Wirtschaftswachstum bis zu 45% der Schulen schliessen müssten, wenn keine staatliche Unterstützung kommt.

2 ft über der Piste

Im Jahr 1990 wurde die X-31 von Rockwell und der deutschen Dasa im Auftrag der NASA gebaut, um den Flugbereich im hohen Anstellwinkelbereich zu testen. 1995 wurde das Flugzeug eingemottet und erst in diesem Februar dank Geldmitteln in der Höhe von 60 Mio \$ aus den Kassen der Hersteller sowie der US NAVY und dem deutschen Verteidigungsministeriums wieder flott gemacht. Das Triebwerk wurde mit drei Ablenkungskörpern hinter dem Gasaustritt versehen, damit der Schub dreidimensional beeinflusst werden kann. Damit soll ESTOL (extremely short take-off and landing) getestet werden. Die X-31 soll – vom Autopiloten gesteuert – im Endanflug bis auf einen Anstellwinkel von 40 Grad rotieren und dergestalt sehr steil und kurz in Richtung Piste «fliegen», wo 60 cm über der Piste das Abflachen auf 12 Grad eingeleitet wird. Wenn die Räder die Piste berühren wird der Pilot das Flugzeug von Hand bis zum Stillstand führen. Das Fernziel dieser Versuchsreihe ist, Wege zu finden, wie die Einsätze auf Flugzeugträgern materialschonender gestaltet werden können. Auch müsste ein Schiff nicht zuerst in den Wind drehen, um möglichst optimale Bedingungen zu schaffen.



Da selbst mit der eingebauten hohen Redundanz das Risiko eines Fehlanfluges hoch ist, werden diese vorläufig auf eine «virtuelle Piste» in 5000 ft Höhe geflogen. Erst im dritten Quartal 2002 soll eine richtige Piste benützt werden – falls das Geld noch reicht.

Unfall in Mailand

Am 8. Oktober verlangte der Pilot einer Cessna Citation Rollfreigabe vom Parkplatz des General Aviation Hangar in Mailand-Linate. Dichter Nebel herrschte, die Sichtweite betrug 250 Meter und weniger. Der Tower offerierte einen Follow-me Wagen, was der deutsche Pilot ausschlug. Statt den vom Tower vorgeschriebenen Weg in Richtung Norden über den Rollweg R5 zu nehmen rollte die Cessna in südöstlicher Richtung auf dem Rollweg R6. Wie angewiesen meldete sich der Pilot auf der Warteposition R5, die in Wahrheit die Position R6 war. Er erhielt die Freigabe, weiter zu rollen in Richtung Terminal. Zur gleichen Zeit wurde die MD-87 der SAS für den Start frei gegeben und war gerade kurz vor dem Abheben angelangt, als die Cessna auf die Piste rollte. Das Hauptfahrwerk und der hintere Teil der MD-87 streiften die Cessna, die sofort explodierte und weitere Schäden an dem mit 110 Passagieren an Bord MD-87. Diese fiel zurück auf die Piste, schlitterte in Richtung Pistenende und kam in einem Gebäude der Gepäcksabfertigung zum Stillstand.

Linate war mit einem Bodenradar ausgerüstet, das im November 1999 als überflüssig abmontiert wurde. Ein Nachfolgemodell wurde bereits 1995 ausgeliefert, aber noch nicht fertig installiert. Auch ein akustisches Warnsystem sowie ein optisches Zusatzsystem auf dem Rollweg R6 wurden vor zwei Jahren abgeschaltet und blieben es auch bis heute.

Air Bin Laden?

Die pakistanische Fluggesellschaft PIA sucht seit einiger Zeit private Investoren. Nun hat sich die Firma Bin Laden Associates, eine Zweigfirma der saudiarabischen Bin Laden Group, mit einer Offerte gemeldet und will PIA sowie PIA Investment Ltd. kaufen. Eigentlich wollte der Staat Pakistan, der 100% an PIA und zusammen mit einem saudiarabischen Investor 50% an PIA Investments Ltd. besitzt, nur Letztere veräussern, um zu Cash für die strapazierte Fluggesellschaft zu kommen. Die Bin Laden Group beeilt sich zu versichern, dass der gleichnamige Osama schon lange aus der Firma verstossen worden sei. ■

Zoobesuch in Zürich am 18. September 2001

Text Joggi (alias Peter Jost)

Nachdem es tags zuvor geregnet hatte wie in den Tropen, machte Petrus heute auf Bestellung der Aeropers gute Miene und schickte uns die Sonne nach Zürich.

Um 10 Uhr versammelte sich die grosse Zahl von rund 100 Teilnehmern im Zoo-restaurant, wo sie bei Kaffee und Gipfeli vom Organisator Geri Fritschi begrüsst und orientiert wurden. Der Schreiber dieser Zeilen wurde mit einer Kamera erwischt und von Geri prompt zur Strafaufgabe verknurrt!

Gegen 11 Uhr starteten vier Gruppen unter der fachkundigen und unterhaltsamen Führung von drei Zoologinnen und einem Zoologen zum Rundgang durch den Zoo, den die Meisten sicher seit vielen Jahren nicht mehr von Nahem gesehen hatten. Es hat sich ja einiges geändert auf den 12 Hektaren Fläche dieses Zoos und es wird sich in Kürze noch sehr viel mehr verändern, denn er wird auf 28 Hektaren vergrössert, bei ungefähr gleich bleibendem Tierbestand.

Meine Gruppe landete zuerst bei den australischen Herumhüpfern und die kompetenten und auch humorvollen Erläuterungen «unserer» Zoologin zogen uns in ihren Bann. Weiter ging's zu den massiven Spitzhorn-Nashörnern und auch hier vernahmen wir sehr viel Erstaunliches. Dann begegneten wir unseren Verwandten, deren Sozialleben recht stark dem unseren gleicht, so dass man sich eigentlich fragen muss, für wen wohl die Trennscheiben im Affenhaus dienen! Von den Gorillas zogen wir weiter zu den Schimpansen, die uns die gleiche Frage hinterliessen. Und dann zogen wir noch an ein paar anderen Zoobewohnern vorbei, und als letztes bewunderten wir die grosse Schönheit der Sibirischen Tiger. Die Zeit was allzu schnell um und es stellt sich die leise Frage, ob man nicht vor lauter Erklärungen etwas gar wenig Zootiere zu sehen bekam...

Männiglich (es gab ja keine weiblichen Ehemalige!) zog zum «Alten Klösterli», wo uns der feine Apéro anzog wie die Wespen zu Sirup. Bei warmem Sonnenschein wurde draussen im Garten geplaudert und aufgetankt und man tauschte alte Erinnerungen aus, von denen es ja nach ei-

nem Leben auf der Strecke mehr als genug gibt. Dann wurden wir zum Mittagbuffet herein gerufen und bald schwelgte man in besten Salat- und Spaghettagenüssen. Bei Halbzeit wurde dem amtierenden Aeropers Präsidenten Markus Jöhl das Wort erteilt, der soeben von einem Businesslunch mit Mario Corti zurückgekommen war. Er vermittelte einige brandneue und wichtige Informationen und stellte sich danach in verdankenswerter Weise den brennenden Fragen der Anwesenden. Geri Fritschi stellt noch vor dem Dessert seinen «freiwilligen» Nachfolger als Organisator der Anlässe vor: Hansruedi Sutter. Der solchermassen vergewaltigte Hansruedi erhielt seinen wohlverdienten Applaus.

Dessert und Kaffee rundeten diesen schönen Anlass gegen Ende Nachmittag ab.

Herzlichen Dank Geri und all den anderen Helferinnen und Helfern! ■

Termine November 2001: Pensionierten-Stamm:

Jeweils am letzten Dienstag
jeden Monats, nächster Stamm:
Datum: 27. November 2001
Zeit: ab 14.30 Uhr
Ort: im Restaurant Welcome-Inn
(Amtsstube) in Kloten

In Frauenfeld an bevorzugter
Wohnlage auf 1. August 2002 von
Privat zu verkaufen

sehr gepflegtes, attraktives,
5½-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, grosszügiger Grundriss, grosser Garten-Sitzplatz, Nähe Schulen und Bus, Baujahr 1990/1991, Fr. 860 000.-

Tel. 052 721 25 74
oder 079 430 21 44

Unsere Neumitglieder seit dem 1. September 2001



Adrian
Bede



Tibor
D'Angelo



Thomas
Gisler



Alan
Moore



Christoph
Stadler



Jean-Charles
Vuilleumier



Roland
Binz



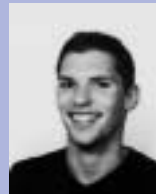
Tom
Eggermont



Simon
Heimgärtner



Thomas
Muhl



Remo
Studer



Simon
Boschung



Adrian
Ehram



Daniel
Helfensberger



Christoph
Ryhiner

Weitere Neumitglieder:

Jo Amelrijckx
Sven Decurtins
Sandra Frigg
Christoph Meyer
Bernhard Weber



Martin
Bühlmann



Andreas
Gerstenkorn



Adrian
Mohr



Marcel
Siegrist

**Die AEROPERS setzt alles daran,
unseren jungen Co-Piloten wieder eine
Perspektive zu eröffnen. We care.**

P.P.

A

8600 Dübendorf

**Unsere Schweiz der
Zukunft bietet:**

**Einen Hub mit Inter-
kontinental-Verbindungen.**

Eine nationale Airline.

Perspektiven und Stabilität.

CVP 

**Krisen erfordern
pragmatische
Lösungen – keine
Extrempositionen.
Wir bauen die
Zukunft.**

**Werden Sie Mitglied:
info@cvp.ch
Telefon 031 357 33 33**