



1954 → 2014

aeropers rundschau

März/April 1969



Bekanntmachung

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



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

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

Jetzt auf der Autobahn
sofort in SUHR! 1000 P



Achtung: Ausfahrt
AARAU benutzen!

Gratisbenzin schon bei
Kauf ab Fr. 500,—

aeropers rundschau 159

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

Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	8
Wachtablösung auf dem AP-Sekretariat	10
FPAS — Dear Members	11
Seniority wohin? — Eine Entgegnung	15
Sommer-Rotationen Europa	17
Man sollte . . .	19
Operation Biafra (Schluss)	21
Transsibirisches (Schluss)	27

Redaktionsschluss der Mai/Juni-Nummer: 6. Mai 1969

Redaktion:

Dr. R. Schmid
H. Hürzeler
A. T. Atkins

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich-Flughof
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Druck und Verlag:

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



AEG

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

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

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

A. Byland & Co ♂

Interieur SA

**Das Möbelgeschäft
mit der konsequent modernen Linie**

1954 → 2014

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

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

Interieur SA

Fachgeschäft für modernes Wohnen

Mitglieder des fliegenden Personals
der Swissair erhalten Spezialrabatte

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

Liebe Rundschauler

Jedesmal, wenn ich mein Postfach leere, verspüre ich etwas von jenem erwartungsvollen Gefühl, welches mich weiland als Dreikäsehoch beim Öffnen der Geburtstagspäckli überkam. In der Tat enthält hin und wieder eines der zahlreichen Kuverts einen milden Beitrag behufs Veröffentlichung in der Aeropers-Rundschau. Eigentlich sollte ich es Ihnen gar nicht gestehen, dass ich seit einiger Zeit eine Art Warteliste für Artikel einführen musste, da das Angebot die üblichen 32 Rundschauseiten um einiges übertraf. Daher zählt diese März/April-Nummer ausnahmsweise 48 Seiten. Gelegenheits-Redaktoren geht es dabei wie jungen Eltern: sie sind glücklich und stolz, wenn ihr Baby dick und feiss wird! Nur ist aber diese Korpulenz hier mit grössern Kosten verbunden. Darum bitte ich Sie einerseits wieder einmal, Inserenten zu werben, und andererseits, nun nicht plötzlich aufzuhören, lesenswerte Artikel zu schreiben, resp. auszuschneiden und mir zu schicken. Ihre Veröffentlichung erfolgt übrigens nach Eingangsdatum und Dringlichkeit, und nicht nach der Seniority-Nummer des Einsenders. Womit ich auf Umwegen einmal mehr beim hochaktuellen Senioritäts- und Salärkurven-Problem angelangt wäre.

In wenigen Wochen schon, vielleicht sogar vor Erscheinen dieser Zeilen, dürfte der erste Schuss punkto Jumbo-Umschulung draussen sein. Leider hat sich zu diesem

heissen Thema bisher erst ein einziger Pilot in der Rundschau geäussert, dafür so sachlich und überzeugend, dass er **möglicherweise** für viele unserer Zunft gesprochen hat. (Sein Verfasser, A.S., ist übrigens **nicht** identisch mit unserm Präsidenten!) In Erwartung weiterer Artikel öffne ich seither mit der eingangs geschilderten Spannung jeden Briefumschlag. Gut Ding will offenbar Weile haben! Hingegen sollten wir Piloten eigentlich das «plan ahead» von Berufes wegen beherrschen. Erfreulicherweise wurde mir kurz vor Redaktionsschluss via Sekretariat die Stellungnahme eines ausländischen Kollegen zugeschickt. Sie finden seinen lesenswerten Beitrag auf Seite 15.

Hoffentlich kristallisieren sich in den kommenden Diskussionsabenden noch einige Vorschläge heraus — auf einen gemeinsamen Aeropers-Nenner dürfte man sich angesichts des wirklich komplexen Problems wohl kaum einigen können. Es wäre zwar für unsere Vereinigung kein Ruhmesblatt, wenn wir dermaleinst unter Protest eine von ausländischen Gesellschaften und Verbänden geschaffene Lösung zu akzeptieren hätten; andererseits pflegen solche «big unions» ihre Interessen vehementer wahrzunehmen als wir Hirtenknaben!

In dieses Gebiet gehören auch die seit geraumer Zeit in den Wandelhallen zirkulierenden Gerüchte über die Rückkehr zum Leistungslohn. Es soll nämlich in unsern

Kreisen Leute geben, die sich ums Fliegen drücken und den lieben Kameraden den Krampf überlassen, seitdem sie ein Fixum kassieren. (Kommentar überflüssig!) Nach welchen fliegerischen Leistungen sollte nun aber ein solcher Lohn überhaupt festgesetzt werden? Fragen wir den Kurzstrecken-Kapitän, so wird er mit Recht die grosse Anzahl von Starts und Landungen anführen, die bekanntlich nicht nur die arbeitsintensivsten, sondern auch die risikoreichsten Flugphasen darstellen. Sein Long-range-Kollege wird mit ebensolchem Recht die Flugstundenbezahlung fordern, häufen sich auf solchen Flügen doch oft Planungs- und Anflugsprobleme gegen das Ende einer ermüdenden Duty-time hin. Der Jumbo-Captain schliesslich wird berechtigterweise auf seine passagier- und wertmässig grösste Verantwortung hinweisen. Jeder leistet nämlich dort sein Bestes (und selbstverständlich etwas mehr als alle andern!), wo er gerade eingesetzt ist. Rückblickend darf füglich behauptet werden, dass sich in jedem Sektor und auf jedem Flugzeugtyp Hochdruckperioden und friedlichere Zeiten etwa die Waage halten. Die zahlreichen Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.

Bevor ich via das physikalische Gesetz der kommunizierenden Röhren bei den alten Griechen angelangt bin, möchte ich lediglich in die jüngste Vergangenheit zurückblenden und die Preisfrage stellen, welche Besatzung in den folgenden kritischen Situationen wohl die grössere fliegerische Leistung erbracht hat:

— war es jene, die vor x Jahren Ihre DC-3 in sturmgepeitschter Regennacht, als Crosswind-Limiten noch unbekannt Grössen waren, in Schiphol heil und ganz zu Boden ruderte,

— oder jene, welche später mit ihrer Me-trop unter ähnlich, legendären Military-VFR-Wetterbedingungen hinein nach Innsbruck flog und sogar wieder heraus,

— oder jene Caravelle-Crew, der es damals in Bromma gelang, ihren Kahn auf verschneitem Rennweg trotz fachgerechtem Bremsen und wehendem Brakechute just vor dem Bord beim Pisteneude zum Stillstand zu bringen,

— oder jene Coronado-Besatzung, die den berühmten-berühmten Hongkonger Anflug dank offiziellem Feudalwetter gerade noch bewältigte,

— oder schliesslich jene DC-8-Crew, die nach üblem 9stündigem Flug und dem x-ten Replanning die Nervensäge der New Yorker TMA verlässt, um in Baltimore genau mit der Final Reserve zu landen?

Hand aufs Herz: jeder der Beteiligten hatte in solch heissen Momenten nicht nur Herzklopfen, sondern setzte sich auch 110%ig ein, unabhängig von der Passagieranzahl, vom Payload und vom Wert seines Flugzeuges. Ich hoffe, Sie verstehen, was ich mit diesem Gleichnis sagen will.

Suchen wir also gemeinsam nach der gerechtesten und gleichzeitig auch möglichen Lösung, bei welcher sich nicht ganze Gruppen benachteiligt vorkommen. Wohin es im Extremfall führen kann, wenn sich einer im Beruf ungerecht behandelt fühlt, haben ja vor kurzem mehrere tausend Telefonabonnenten rechts der Limmat erfahren müssen!

In der Hoffnung, dass diese meine Äusserungen nicht unwidersprochen bleiben werden, grüsset Sie herzlich

Ihr Hano Hürzeler

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

In den Vorstandssitzungen vom 7.2. und

14.3. wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Kupferschmied Alfred
Copi DC-9



Marx Urs
Copi DC-9



Steffen Rüdiger
Copi CV-990

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

An den vorgesehenen Orientierungsabenden wird über das Bauvorhaben orientiert.

2. Bauvorhaben Aeropers

Mit den Landbesitzern konnte eine Einigung erzielt werden. Das vorgesehene Grundstück wird nun gemeinsam und gleichzeitig mit den 2 Landbesitzern überbaut. Es werden total 3 Wohnblöcke erstellt.

Die Baukommission wird sich nun mit dem Projekt intensiv beschäftigen müssen, und es ist vorgesehen, im August den ersten Spatenstich anzusetzen.

3. Sekretariat

Trotz Einsprachen unsererseits, ist die FIG nicht mehr in der Lage, uns geeignete Räumlichkeiten für das Sekretariat auf dem Flughafenareal zur Verfügung zu stellen. Es zeugt dies für eine echt schweizerische Einstellung und eine typische engstirnige Planung der FIG: immer wieder wird ausgebaut, aber zu klein! Im Vergleich zur Genfer Lösung erscheinen die Zürcher als richtige Kleinbürger.

Kurzum, wir sind gezwungen, das Sekretariat ab 1.4.1969 für ca. 1 Jahr in einer Wohnung in **Glattbrugg** unterzubringen:

Adresse: Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg
(hinter Serva-Technik)
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Als Ersatz für Herrn Dr. R. Schmid hat der Vorstand Herrn Dr. W. Huber angestellt. Herr Dr. W. Huber wird am 14.4. bei uns anfangen; damit ist eine gute Einarbeitung durch Herrn Dr. Schmid gewährleistet.

Im abgelaufenen Monat musste sich Herr Dr. Schmid leider einer Operation unterziehen, was der Grund seiner Abwesenheit war.

Wir wünschen ihm gute Besserung.

4. Generalversammlung 1969

Der Vorstand hat die GV auf Anfang Juni festgesetzt. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass Anträge gemäss Statuten, Art. 24 + 25, spätestens 6 Wochen vor der GV eingereicht werden müssen.

5. Parkplätze

a) Schulgebäude

Es scheint, dass man innerhalb der Swissair selbst eine Parkplatzmisere schafft, da eben verschiedene autonome Königreiche herrschen. Für die Schüler sind heute zu wenig Parkplätze vorhanden, da diese von Angestellten des Dept. IV benützt werden. Das Dept. IV besitzt zwar selber einen eigenen Parkplatz, nützt ihn aber nicht voll aus. Das Problem wurde schon verschiedene Male signalisiert. Es schauten dabei nur kleinbürgerliche Massnahmen heraus, welche nicht durchführbar waren. Meiner Ansicht nach kann eine gültige Parkplatzregelung für die jeweiligen Schüler getroffen werden, denn die Anzahl der Schüler ist ja zum voraus bekannt. Das Dept. IV hat zuerst einmal die Parkplatzkapazität auf seinem eigenen Areal voll auszunützen.

Wenn jetzt nicht bald geplant und organisiert wird, muss die Aeroopers eigene Schritte unternehmen.

b) Flughafen

Der Vorstand hat seinerzeit, wie schon publiziert wurde, beschlossen, 250 Magnetkarten zu kaufen. Um nun die effektive Anzahl benötigter Karten zu erfassen, beschloss der Vorstand, eine Umfrage durchzuführen. Ich empfehle allen Mitgliedern, welche auf dem Flughafen einen Parkplatz benötigen, eine Magnetkarte zu kaufen (pro Monat Fr.10.—), da die Gratis-Parkplätze weit entfernt vom Flughafen liegen.

6. Flugunfall-Untersuchungen

Das Büro für Flugunfall-Untersuchungen (BfU) erhält einen neuen Chef und wird neu organisiert. Einige Mitglieder der Aeroopers werden ebenfalls in die Organisation aufgenommen. Wenn die definitiven Ernennungen vorliegen, werde ich Sie weiter orientieren.

7. Fliegen mit enlarged Crew

Ein Vorfall auf dem SA zeigte, dass die Operation im FOM genauer umschrieben werden muss.

Die Ruhemöglichkeiten auf dem Flugzeug sind immer noch problematisch und die heutige Lösung ist nur eine provisorische. Ich möchte hier noch einmal darauf hinweisen, dass man diesem Problem die grösste Aufmerksamkeit schenken und auch danach handeln muss. Wenn die Anliegen der Besatzungen erst in letzter Linie berücksichtigt werden, kann das Fliegen mit enlarged Crew eines Tages nicht mehr verwirklicht werden. Was das für Konsequenzen hat, sollte man sich überlegen: mehr Besatzungen, keine Direktflüge, also eine schlechte Ausnützung von Flugmaterial und Besatzungen.

8. Integration

Die Integrationsbesprechungen sind beendet, und Sie werden im April den abge-

änderten Arbeitsvertrag und das Seniority-reglement erhalten. Anhand von Orientierungsabenden im Mai wird Ihnen der Vorstand «Red und Antwort» stehen.

Summa summarum hat jeder von Ihnen die Vor- und Nachteile materieller und «kollegialer» Art gegeneinander abzuwägen.

9. FDR

Der Vorstand hat die Einsatzkommission angewiesen, allfällige Abänderungsvorschläge für die Neufassung der FDR dem Vorstand einzureichen. Selbstverständlich kann jedes Mitglied Vorschläge an die Einsatzkommission richten.

10. Einsatzänderungen

Die Aeropers hat die nötigen Schritte unternommen, damit Einsatzänderungen oder Einsatzwünsche nur noch via blaue Wunschzettel erfolgen. OC wird eine entsprechende Weisung an das Crew Control richten und gleichzeitig auch bestimmen, wer gegenüber dem Crew Control zur Abgabe von Weisungen und Einsatzänderungen kompetent ist.

11. Fluglehrertätigkeit in FVS Kursen

Die Swissair ist bestrebt, einen hohen Ausnutzungsgrad der Piloten zu erreichen. Aus diesem Grunde will sie in Zukunft weniger Piloten beurlauben als bisher, d. h. die Fluglehrertätigkeit soll nur noch in den Fe-

rien ausgeübt werden können. Die Swissair stellt sich ferner auf den Standpunkt, dass diese ausserdienstliche Fluglehrertätigkeit eine typische Aeropers-Aufgabe im Sinne der Nachwuchsförderung sei, wofür die Aeropers offenbar ein eigenes Opfer beitragen müsse. Ich frage mich nun, wie wäre es dann, wenn es eine Swissairtätigkeit wäre? Es ist sicher falsch, danach forschen zu wollen, wer mit dieser Tätigkeit begonnen hat. Wir wollen ja alle nur eines: mehr Piloten!

Bisher haben wir sicher nur einen kleinen Produktionsausfall durch diese Kurse gehabt, da jeweils Piloten beurlaubt wurden, die nicht ausgenützt werden konnten und weil sie eine zeitlang zu einem gewissen Klub gehörten. Dieser Zustand wird auch in Zukunft hie und da wieder auftreten. Wir sind nun mit der Swissair übereingekommen, dass für die Fluglehrertätigkeit in Zukunft, wenn sie nicht voll in den Ferien absolviert wird, ein entsprechendes Gesuch um Beurlaubung eingereicht werden muss. Für zukünftige Fluglehrerkurse sollen ferner nur noch solche Kandidaten in Frage kommen, welche von einer Fluggruppe vorgeschlagen werden.

Man muss sich zum Schluss schon sagen: es ist recht schwer, den Nachwuchs zu fördern.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder, Präsident

MEDIZINALBAD
DUL-X
BAIN MEDICINAL



**verjagt Müdigkeit,
schenkt
neue Spannkraft**

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

Packung mit 6 Dosierflaschen
Fr. 6,90

In Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der
BIOKOSMA SA - Ebnat-Kappel

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Februar 1969

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1.2. betrug der Bestand:

Schweizer	406	73,02%
Ausländer	150	26,98%
Total	556	100 %
Budget	552	

1.2. Bestandesveränderungen

Austritt:

per 31.1. Herr H. Borner (Pensionierung)

Eintritt:

per 15.1. Herr P. Hänni (DC-8 UK)

1.3. Ausbildung

Am 1.2. befanden sich insgesamt 145 Piloten in Ausbildung (Vormonat 133).

2. Navigatoren

2.1. Bestand:

49 Selbständige

8 Aspiranten

I. Kommentar zur Einsatzliste März 1969

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Spezialprogramme:

1.-11. März Sonderflüge zur Leipziger Messe (DC-9)

13.-23. März Sonderflüge Autosalon Genf (SE-210 und DC-9)

Zweite Hälfte März: diverse Sonderflüge im Zusammenhang mit Ostern

Die zwei am 1. und 6. März geplanten «Tubmann-Charterflüge» wurden kurz nach Planungs-Abschluss annulliert.

Ende März Unregelmässigkeiten durch das «Changeover-Programm WI/SO 1969».

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.3. betrug der Bestand:

Schweizer	405	72,97%
Ausländer	150	27,03%
Total	555	100 %

2.1.2. Bestandesveränderungen

Austritt:

per 28.2. Herr A. Oess (Pensionierung)

2.1.3. Ausbildung

Am 1.3. befanden sich 130 Piloten in Ausbildung.

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand:

Am 1.3. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)

2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritt: Herr Colvin per 28.2.

2.2.3. Ausbildung

Am 1.3. befanden sich 8 Navigatoren in Ausbildung.

II. Sekretariat

Am 2. April vermählte sich unsere Sekretärin, Fräulein Noëlle Bonhöte, mit Herrn Walter Grösch. Wir wünschen unserer Mitarbeiterin für das Leben zu zweit viel Glück und Sonnenschein und freuen uns, dass sie unserer Vereinigung auch als Frau Grösch noch weiterhin zur Verfügung steht.

Für die zahlreichen mir zugegangenen aufmunternden und liebenswürdigen Worte, während meines Spitalaufenthaltes, möchte ich aufrichtig danken. Sie liessen mich einmal mehr spüren, dass uns nicht nur geschäftliche Bande miteinander verbinden.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes Osterfest und verbleibe mit freundlichen Grüßen Dr. R. Schmid

Kenner kennen KENT

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



Wachtablösung auf dem AP-Sekretariat



Zu Beginn dieses Jahres hat mich der Vorstand der Aeropers, als Nachfolger des ausscheidenden Herrn Dr. R. Schmid, zum neuen Sekretär der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair gewählt. Diese für mich sehr ehrenvolle, aber auch in hohem Masse verpflichtende Wahl, sei an dieser Stelle bestens verdankt. Im Bewusstsein der mit der neuen Aufgabe übernommenen Verantwortung, werde ich stets nach besten Kräften bemüht sein, mich des mir entgegengebrachten Vertrauens, durch eine zielgerichtete Vertretung und Wahrung der Interessen der Mitglieder der Union — zum Wohle der Schweizer Luftfahrt im allgemeinen und des Berufsstandes der Linienpiloten im besonderen — als würdig zu erweisen. Dabei bin ich jedoch davon überzeugt, dass nur ein von gegenseitigem Vertrauen und Verständnis getragenes Verhältnis zwischen Vorstand, Mitgliedern und Sekretär, einen optimalen Erfolg der Bestrebungen der Aeropers zu gewährleisten vermag. In diesem Sinne hoffe ich, und freue ich mich auch, auf eine erfolgreiche und fruchtbare Zusam-

menarbeit zum Nutzen der gemeinsamen Sache.

Meinem scheidenden Vorgänger und Kollegen wünsche ich für seine zukünftige, berufliche Laufbahn alles Gute und viel Erfolg.

Ich bin am 6. August 1929, als Bürger von Pfungen und Basel, in Basel geboren. Nach der Primarschule absolvierte ich das Humanistische Gymnasium meiner Geburtsstadt, wo ich meine Schulzeit mit der erfolgreich bestandenen Matur abschloss. Danach studierte ich als Werkstudent an der Universität Basel Jurisprudenz und doktorierte mit einer Dissertation auf dem Gebiete des Strafvollzugs. Nach beendetem Studium stand ich — mit Ausnahme diverser Praktika bei verschiedenen Rechtsanwälten — ausschliesslich im Dienste der Strafverfolgung. So war ich während Jahren in untersuchungsrichterlicher Funktion bei der Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Stadt und zuletzt als Bezirksanwalt des Kantons Zürich tätig. Im Januar dieses Jahres wurde ich zum Sekretär der Aeropers gewählt.

Dr. W. Huber

Dear Members

For the time being we are continuing to present the F.P.A.S. Newsletter in the «Rundschau». The F.P.A.S. subscriptions remain at their present level despite the increase in standard of the newsprint.

For those members who were unable to attend the meeting of 13th March the subject of integration was discussed. Some fine vocal renderings produced not only a momentary silence but some distinct hand clapping at their termination. The efforts of the Committee have resulted in the first draft of a joint F.P.A.S./Aeropers Working Contract; the details of which had almost been completed. Major stumbling blocks such as Last In-First Out appear to have been removed if only verbally at the present time. Assuming agreement is reached, the President assured the members, that there can be no doubt the whole concept will not only be legally controlled but put up for discussion at least once again before a full postal ballot is taken on this all important subject.

The Old Age & Survivors Fund produced a very good result for 1968 for which we should congratulate the management.

«All work and no play makes Jack a dull boy». Unfortunately for the two engined Europeans that is what we have for this Summer. Except for those fleshspots of Helsinki and Geneva Airport the layover times are minimal and in one case probably even less. The Coronado schedules are

gradually falling into the same rotational pattern on the shorter legs. In case you think that the Aeropers/F.P.A.S. Flight & Duty Time representatives are responsible for your sleep or other deprivations the rotations are mostly made up by people who don't have to fly them and sent to us for checking. At this stage of the draft it is very difficult to do much more than complain. If the pilots made their own rotations the Company would probably not stay in business for very long but there could be some compromise. At least we could have a look at an earlier stage. The Transition / Layover times are made by the respective Chief Pilots. If you think that those are unrealistic it is up to you individually to report it and to take what other steps you consider necessary to maintain an adequate Rest Time. If it doesn't work in Manchester please let us know. Remember in Swissair that distinct from general practice as well as in the Federal Air Office the definition of the latter is not bed time but bedroom time.

There is also a disturbing trend to place us more and more at Airport Hotels. Although maximum aircraft utilisation is obviously a minimum requirement for an efficient organisation, crews don't cost the same amount to leave idle. They aren't expected to run all the time anyway. The 25 hour layover was proved last year to be both efficient and popular.

It has been mentioned in the past that the high failure rate on the DC9 is startling; no less in fact than the flight training course itself. Procedures unexcelled in their complication, have taken the system to the absolute extreme. For those indoctrinated in computerised flying from the very beginning it is maybe acceptable but for others it is like being put on the rack and being subjected to a brainwashing at the same time. For any pilot who likes his work flying a new type should be a pleasure. The briefing, check, de-briefing system of «instruction» applies pressure day after day to see if the nervous system not only doesn't collapse but could withstand the rigours of an occasional emergency. Why is the pressure applied from the very beginning and for so long when one should be obtaining the feel of new aeroplane? If indeed it has to be applied why not towards the end and for a time similar to an actual case? A little cheerful in-flight instruction might not only improve the atmosphere in the first few days but also the pass rate with consequent savings to the Treasury.

Finally the more two pilots brains are absorbed with point to point memory procedures, checks and re-checks, absolute precision, the less is left for other equally important items such as the one of lookout. Some notable accidents have occurred recently. It is impossible to bring an entire pilot group up to the finesse of one or two who may be exceptional without some losses in other directions.

At the other end of the stick some thoughts on complacency.

The Vancouver Accident

At the inquest on two victims (one member of the cabin crew and a person on the ground) of the Boeing 707 accident at Vancouver on February 7, 1968, it was revealed

that there was a difference of opinion in the flight deck during the flare. The aircraft (N791S) was wet-leased to CPA by Standard Airways, of Seattle.

At the inquest, held in Vancouver early this month, Capt Albert Burkhalter of Standard Airways said he took the controls from First Officer Thomas Johnson when the aircraft entered a fog patch a few feet from the ground.

Capt Burkhalter said he felt it was extremely unsafe to attempt a take-off after contact was made with the runway at Vancouver, where Mr Johnson was making the landing. The tape-recorded conversation revealed Capt Burkhalter as saying: «Don't go around.»

Mr Johnson: «Buddy, we'll never make it.»

Capt Burkhalter: «You'll never take off.»

Mr Johnson: «Well okay, I'm with you.»

Capt Burkhalter said forward visibility was lost when the aircraft suddenly entered the fog bank which had not been visible on the approach. He said he took over effective control. «He (Mr Johnson) was pressing for an overshoot. But I felt it absolutely unsafe to try it. The landing procedure had gone too far.» He pulled the throttles back to flight-idle but did not apply reverse thrust because he was concentrating on directional control.

The aircraft bounced from the runway and headed across the grass towards the terminal building, slicing through parked private aircraft and into a Department of Transport building, in which an employee was killed. The captain yawed it to the right, away from the terminal, where passengers were waiting, finally crashing into an aircraft electronics firm's building. A CPA purser was killed inside the aircraft.

A transcript of the conversation between the control centre and the aircraft showed that the crew were aware that the measured visibility at the airport was zero at one point and that there could be a possible

diversion to the alternate airport at Abbotsford, BC.

Parts of the voice-recorded cockpit conversation were as follows: Capt Burkhalter: «Don't dive it, keep your rate of (descent?).» Mr Johnson: «Okay . . . let's get these lights, huh.» Capt Burkhalter: «Where are we?» Mr Johnson: «Let's go around, Buddy.» (Loud sounds of aircraft impact with the ground.) Mr Johnson: «Let's get the power, Al.» (Another loud sound is audible, similar to first impact noise.) Mr Johnson: «Well I guess we did her now, Buddy.» Capt Burkhalter: «Yep.» (Confused shouting by Burkhalter and Johnson.)

Capt Burkhalter: «Don't go around.» Mr Johnson: «Buddy, we'll never make it.»

Capt Burkhalter: «You'll never take off.» Mr Johnson: «Well okay, I'm with you.» (Intensity of impact noises increase and become continuous.)

Mr Johnson: «There's a building.» (Landing gear warning horn sounds and blows steady.) Mr Johnson: «Praise the Lord.» (Loud sounds continue.)

Capt Burkhalter: «Cut-er off.» (The recording ends.)

Eighteen of the 52 passengers on board suffered light injuries.

(Reprint from Flight Magazine. Another later Article showed that the Crew had been on duty for about 17 hours and without sleep for about 21 hours at the time of the accident.)

Question:

Vas ist ein Luft Kapitan?

Answer:

Ein Luft Kapitan is ein Herr ben sitzen on der leften in der machine, und wann tings wronggoen, ben callen das do-pilot «Grosser Dumbkopf, why ben up-pullen mein wheels wann ich down-pushen mein flaps shouten»? Und ben cursen und das hair tearen und later in haus ben beaten die Frau and der liddle childers und kicken das pooshenpup und der liddle kitty und nicht been speaken mit der neighbour-folkers for ein week.

From BALPA's journal «The Log». A.T.A.



Das AEROPERS-Sekretariat befindet sich ab 1. April 1969 in **Glattbrugg**:

Rietstrasse 17,
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Das Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen sowie das interne Swissair-Fach bleiben vorläufig bestehen.

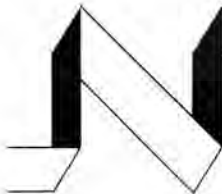
Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er praktisch veranlagt
und zweitens gut versichert

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

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



NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

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

Hauptagentur J. Kurer:

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

Seniority—wohin? — Eine Entgegnung

You have asked for comments on the above-mentioned article. I would like to make my views known to you, but to avoid any misunderstandings I want to stress that I'm doing so only as an individual, NOT in any way connected to F.P.A.S.-official viewpoint.

In many companies, KLM amongst them, the rule of Seniority has been the least disadvantageous of many possibilities to evolve a standard-pilot-career. However, in many of these cases, again KLM amongst them, this rule has become a cultus. It is applied for everything and anything. It involves not only aircraft-type, but also sectors. In a stable industry this would not lead to many difficulties, but in the flying-business this can lead to some people, who happened to enter the company at a time of rapid promotion, getting all the nice jobs, while people who only came in a year later always seem to get the less desirable jobs.

Also in KLM a payscale was evolved where via a formula the capacity and speed of an aircraft gave a certain production-figure. This was then converted into salary, and then seniority was coupled to it so that higher salary meant higher seniority. For example: a Captain Viscount was earning Fr. 30.— less than a DC-8 copilot, so actually in KLM the threshold copi-captain didn't exist in the form we know it in SWR. To avoid many transitions

also KLM often elected to pay a bypass-pay instead of reschooling pilots. The system doesn't work satisfactorily.

To come to a possibility for Swissair. I think the present system of equal pay for all copilots works fine. This avoids many unnecessary transitions. However, in a time of slow expansion this could mean that one pilot stays in Europe for 10 years or more, while another has a nice view of the world flying intercontinental. It would also be better professionally if a copilot had some diversive flying before he becomes Captain. I would therefore suggest that, if a copilot has been employed in a certain function for 4 years, and no upgrading is expected within 3 years from that time on, he has the right to ask for a conversion to another type and/or sector. Obviously then somebody else will have to move away (back) to the position of the first pilot. Here seniority would be applied.

The present system of upgrading according seniority seems to work reasonably well, though some people have it easier than others. I mean that some initial upgraders do so on the same aircraft and sector, while others do several steps at the same time. However, many times the failure is on the flying of the aircraft, not on sector, so I don't think it necessary to change present rules. I am however not happy with the present practice of rese-

quencing pilots after their second attempt to Captain. This is too much of a lottery, depending on the fluctuating expansion of the company and such. This drawback would disappear if all captains salaries were equal! Now only his right to bid on a new type would be affected, but not his financial future.

The present system of more or less forced transition to newer types also has the consequence that in future the most sophisticated aircraft (SST) will have to be flown by the oldest pilots. Apart from the fact that these pilots might not have the mental flexibility needed (this can not be fully compensated by experience!) it is also for the company a big risk to invest the transition-cost in a pilot that may be rejected medically much quicker than a younger collega.

The yardstick of produced ton-kilometer per year becomes impractical with present trends of big aircraft.

With the present speeds and facilities the big difference between Europe and long-range have diminished considerably.

Number of engines has become, if anything, an argument to pay the twin-engined captains more! Performance with 2 strong engines is used to increase max. TOW., but if there is an engine-failure, it is that much power lost as well! The 4-engined captain still has 75% left, and a 3-engined approach is easier to fly than a 1-engined one. If we also take into account responsibility for pax, then we must look at statistics. The most dangerous parts of a flight are the approach and the take-off. The long hours spent in cruise do not constitute much risk to a pilot (except falling asleep).

A 4-engined captain has a copl, a f/e and a nav. to help him. In a average month he may have 4 trips to New York or Chicago, and all in all make 14 T/O and landings. If he flies Super-DC 8 all the time that

means he had the responsibility for about 3500 lives that month.

A 2-engined captain will, with the assistance of a copilot only, make at least 50 flights! On the normal DC 9 that means roughly responsibility for 4500 lives! On a single working day he may be confronted with 5 approaches in minimum-conditions, to be followed by 4 days like that. The 4-engined captain has no such heavy schedule, which he probably wouldn't be able to cope with physically anyhow. He only gets tired carrying his much heavier pay-envelope! As you see, I, who have flown short- and longrange, and know the responsibilities of a PiC, think that any PiC is worth his money, irrespective of his function. This at least applies in SWR, and present and future fleet-planning.

I'm for a single captains-scale, but how do we come to a reasonable payscale? I'm sorry to say that the sentiments expressed by Mr. Hano Hürzeler, the «Kompromiss-freudigkeit» from Aeropers in many cases, especially the obsolete FDR's, without pressing on for new solutions, the willingness to accept SWR's arguments if brought in connection with National feelings, the lack of backbone shown in the matter of Algiers, do make me fear that Aeropers will, when asking for an equal payscale for all pilots in command, result in everybody getting the present 2-engined capt's scale. The present weak attitude of Aeropers has led to massive infringements of the FDR's, a proposal from OCA not even attacking the longstanding concept that one-night-rotations in NYC were only acceptable after direct flights. A reasonable attitude is alright, but if we have to discuss new concepts of seniority, saving the company hundreds of thousands in transition-costs, we MUST put our foot down for once. It is a good thing to bring this subject on the table before «integration» is completed. J.W.E.

Sommer-Rotationen Europa

Entgegen anderslautenden Ansichten ist festzustellen, dass Rotationspläne Einsatz und Arbeit bedeuten und nicht mit dem Ferienreglement verwechselt werden dürfen. Nachdem ich Gelegenheit hatte, die Nase in diesen Hieroglyphenwald zu stecken, möchte ich meine Eindrücke festhalten im Sinne einer Orientierung.

Gefallen haben mir

- die gute Verteilung der täglichen Dutytimes innerhalb der Rotation
- die obere Limite der erlaubten Dutytime wurde nur selten ausgeschöpft
- die eintönige Wiederholung von Streckenteilen während einer Rotation wurde vermieden (kein «Parisertram»). Selbstverständlich ist dies mit dem grossen Streckennetz viel einfacher zu erreichen.
- das befürchtete «Nur noch in Genf übernachten» ist nicht eingetroffen: bei den täglich beginnenden Rotationen finden wir ungefähr gleich viele Übernachtungen in Zürich wie in Genf.

Weniger erfreulich ist der starke Trend zu allzu kurzen Night Stops ausserhalb Genf und Zürich. Ich verstehe sehr wohl, dass auf das Eis gelegte Flugzeuge und in fremden Städten flanierende (?) Crews nicht gerade als produktiv bezeichnet werden

können. Doch ist zu bedenken, dass 8 Std. Resttime plus Transitiontime minus Delay auch einem knapp begabten Rechner als kurz erscheinen müssen.

Ein diesbezüglich schwarzes Schaf ist Manchester, die Transitiontime musste sehr tief angesetzt werden (wird gemäss FOM 2.1.3. durch den Flottenchef bestimmt). Ich bitte alle PIC's, beim Befliegen dieser Strecke die effektiv benötigte Zeit festzuhalten und jede Überschreitung des Planungswertes via PVR zu melden plus eine Kurznotiz in mein Fach 362.

Jeder Teilnehmer solcher Mini-Nächte sehnt sich begreiflicherweise nach einer besseren Lösung. Die langgestreckte Hostess von nebenan tröstet sich beim Gedanken «Mir im Far lisch», wogegen der Cockpitler eher verhalten bleibt, wenn er sich seine ca. 10 Jahre Europaeinsatz vor Augen hält. Lösungen à la Helsinki — oh, läge sie doch im Süden! — nagen selbstredend an den Besatzungsreserven (nicht an den Reserven der Besatzungen).

Als möglichen Ausgleich und wünschbare Verbesserung betrachte ich

- a) den Einbau von nicht täglichen Night Stops in die Genfer Rotationen
- b) Einige 24 Stunden-Stops (z. B. Mittag bis Mittag) auf beliebten Destinationen, die — verglichen mit Genf — keinen grösseren Aufwand an Besatzungen benötigen und in der beschränkten An-

wendung auch punkto finanziellem Aufwand verantwortet werden können.
Wer vermehrt die Vorschläge?
Im übrigen gilt natürlich auch hier der Spruch «Allen Leuten recht getan . . .»

Trotzdem und erst recht: Viel Freude am Sommer-Einsatz und Happy Landings!

E. Heusser, Einsatzkommission Europa



Warum noch länger zögern?

APOLLO

Wasserenthärter

wirtschaftlicher, billiger, kompakt, modern

APOLLO

Wasserenthärter

um Jahre voraus

Exklusiver 8-Zyklus-Regenerationsvorgang

Elektrisches MAGI-TROL-Ventil, einmalig auf dem Weltmarkt

Salzverbrauch bei besserer Leistung kleiner

SUNTHERM AG

Beratung, Verkauf und Service
8600 Dübendorf, Telefon (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie günstigen Spezialpreis

Man sollte...

- den Einsender des «Goldregen — man sollte» (siehe letzte Nummer) um eine Erläuterung bitten, damit man überhaupt weiss, welchen Missstand er damit anvisiert.
- einmal abklären, ob und inwieweit es uns Piloten als Hauptbenützer des Flughafens Kloten vergönnt war, zu dessen geplantem Ausbau überhaupt Stellung zu beziehen. (Die Kompliziertheit obigen Satzgefüges widerspiegelt die mannigfaltigen Schwierigkeiten, die sich dem fachlich geneigten Leser stellten, um den in der Tagespresse erschienenen, geplanten Projektvarianten der Weisheit letzten Schluss zu ziehen!)
- es nicht für möglich halten, dass in Kloten auf einem Taxiway reihenweise arbeitslose Swissair-Flugzeuge der Unbill der Witterung, resp. dem Zahn der Zeit preisgegeben sind; wohl nach der bekannten Melodie:
Was rastet, rostet . . .
und was nicht fliegt, das kostet!

et on devrait . . .

- trouver un pilote de langue française qui puisse combler un beau jour le grand vide dans le «Coin des Romands»!

Man denke

*Schönheit der
Linienführung.
Hohe Leistungen.
Raffinierte
Ausstattung.*

*1608-ccm-Motor,
100 DIN PS,
2 obenliegende
Nockenwellen.
Spitzen-
geschwindigkeit
(ca. 170 km/h) und
5-Gang-Getriebe.
In Komfort und
Sicherheit Mass-
stab der 1600er
Klasse.
Ab Fr. 10740.-*

*Fiat Automobil-
Handels AG
Freihofstrasse 25
8048 Zürich*

FIAT
125
SPECIAL



Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie gültigen Spezialpreis bei Hr. B. Huber, ☎ 52 77 52 int. 66

Operation Biafra

(2. Teil)

von Capt. H. Kuhn

Landung und Parkplatzsuche

Endlich erhalten wir «Position 19», die Erlaubnis zum Anflug; ohne lange Umschweife setzen wir zwischen den letzten Wolkenfetzen hindurch im abgekürzten Verfahren zur Landung an. Mit äusserster Konzentration halten wir auf die verdammt schmale Piste zu und ziehen fein durch, um trotz der 900 kg Übergewicht weich zu landen. Alles verläuft programmgemäss und wir rollen aus. «Taxi ahead to end of RW 34, stand to the right». «Negative», ruft mein Copi zum Tower zurück, «all three standpositions are taken!» «Standby!» Unsere Nervenbelastung ist noch nicht zu Ende. Wir rollen auf der 2600 m langen Strassenpiste zurück und stehen gerade am RW-Ende 16, als ein startendes Flugzeug über uns hinwegdonnert. Nun erhalten wir den Befehl, zum RW-Ende 34 zurückzurollen. Dort steht aber unser Fox 6, der ja in der Luft nicht warten musste und bereits entladen ist; er bittet mich, nochmals nach dem andern Pistenende zu gehen, damit er starten könne! Endlich befinden wir uns auf dem hintern Standplatz und müssen nun in dunkler Regennacht ohne jegliche Hindernisbeleuchtung rückwärts rollen. Wie unangenehm diese Reverse-Rollerei ist, da wir

ja am Rumpfe keine Augen haben und von Marshallern geleitet werden, die alles andere als Fachleute sind, kann jeder er-messen, der schon unter normalen Tageslicht-Verhältnissen solche Manöver ausgeführt hat.

Groundoperation im Busch

Endlich stehen wir und rufen nach «Groundpower», um unsere sowieso allzu strapazierten Batterien schonen zu können. Von unten ertönt die Antwort: «Groundpower is here but running out of fuel». Im Dunkeln klettert unser «Ladeoffizier» über die Stockfischballen zur hintern Kabinentüre und hängt mit der Taschenlampe zwischen den Zähnen halb aus der Tür, um das Manövrieren der Camions zu überwachen. Der Flightengineer mit umgehängter Stablampe ergreift Trichter und Schlauch und klettert die wackelige Aluminium-Notleiter hinunter. Er öffnet den Ablasshahn des Flügelinnentankes und bemerkt zu den herumstehenden Negern: «Wer von Euch hat das Gasolin gestohlen, damit das Velohilfsmotörli oder der Kocher zuhause wieder zum laufen kommt?», erntet aber

nur ein breites Grinsen vieler weisser Zähne in der Runde. Schon läuft das Benzin in einen behelfsmässigen Eimer, wird in den Tank des Bodenaggregates umgeschüttet und bringt so die Fremdstromquelle zum Laufen. Wir Besatzungsmitglieder sind noch nicht zum Ausruhen gekommen und da erscheint auch schon der Rotkreuzvertreter mit seinem Volvo-Geländewagen und einem Benzinfass und erhält ebenfalls aus den Innentanks je nach Bedarf 200-400 l Benzin gegen Unterschrift, da auch für die Verteilercamions des Roten Kreuzes der Brennstoff hier in Biafra ein rarer Artikel geworden ist.

Inzwischen hat der Copi das Öffnen der Gepäckräume überwacht und ist dafür besorgt, dass die Arretierstäbe nicht vermorkst werden. Mit wildem Rufen und Taschenlampenblitzen werden im Dunkeln drei Camions rückwärts vor die drei Türöffnungen hinmanövriert. Die ausgewaschene Schotterstrasse führt allzu nahe unter den Flügelenden und Steuerorganen hindurch und so verfolgen wir mit Sperberaugen das Getue, Treiben und Hasten der herumrennenden schwarzen Gestalten. Bewaffnete und andere Gaffer; die Kommandierenden sind etwas besser gekleidet und an einem reitpeitschenähnlichen Befehlsstab, wenn es hoch kommt noch an einem Gradabzeichen zu erkennen. Sie überwachen die 20 bis 30 Mann, die wie Bienen in den Gepäckräumen und zwischen Flugzeugen und Trucks herumschwärmen oder im Camion die Stockfischballen aufschichten.

Aus den untern Gepäckräumen werden die Ballen zuerst auf den Boden geworfen und dann von den teilweise schon durch Hunger geschwächten Negerburschen auf den Camion gehoben. Von der Kabinentür wird meist eine Aluminium-Rollbahn zum Camion gelegt, auf der die Säcke hinuntergleiten. In unserm Flugplan sind für den Auslad 45 Minuten vorgesehen, was mit einer gut genährten Equipe unterboten

werden könnte. Doch mehrere andere Umstände verlängern unsere «Groundtime» noch. Das Rollmaterial verschiedenster Marken scheint nicht nach den Normen der AMP gewartet zu sein: Bremsen, Scheinwerfer und auch der äussere Zustand lassen bei uns einige Bedenken aufkommen.

Mannigfaltige Transportgüter

Wie gesagt regnet es heute, der Leistungsgrad der verummten Männer ist etwa um ein Drittel vermindert. Zudem landet fast gleichzeitig eine DC-7 des «World Council of Churches» und eine Super-Constellation ohne Immatrikulation. Die DC-7 wird vor uns hingestellt, so dass wir blockiert sind, bis sie ihre Ladung gelöscht hat. Die andre Maschine steht gegenüber halb auf der «Piste», ihr Rumpfende ragt über die Zufahrtsstrasse mit dem ausgeschwemmten Schotter hinaus, wo kaum mehr ein Fahrzeug durchkommen könnte. Da wir ohnehin nicht wegkönnen, finden wir Zeit, die Fracht der andern Flugzeuge ein wenig näher zu betrachten. Wir stellen bald fest, dass die «religiöse Organisation» nicht so streng wie unser Rotes Kreuz nur humanitäre Frachten transportiert, d. h. Lebensmittel und Medikamente für Kinder und andere in Not geratene Bevölkerungsschichten.

Der DC-7 werden kleinere Kartonkisten entladen, die direkt in die Autos der weiss gekleideten Geistlichen verfrachtet werden. Dann kommt Milchpulver mit der Anschrift «donated by the people of the United States» oder auch von religiösen Organisationen. Es folgen gefüllte Benzinfässer und Aluminiummatten, mit denen Parkplätze sowie Roll- und Startbahnen hergestellt werden können; 24 Batterien samt Lampen für eine Flugplatzbeleuchtung, und sonstige schwere Kisten. Im Dunkeln wandern wir zum Auslad der Con-

stellation. Die Bewachung ist hier etwas strenger als um unsere Stockfischladung herum. Mit einem Hubstapler werden längliche und kurze Kisten ausgeladen, wie wir sie auch in Wimmis oder Altdorf sehen können. Wir laufen um das Flugzeug herum, suchen nach einer Erkennungsmarke und entdecken am Rumpf ein verblasstes «F» aus abblättrender Farbe. Ein gutgewachsener Neger im Tarnanzug mit mehreren Gradabzeichen hat uns einmal erklärt: «We don't care for your material, we need weapons and not food for children».

Not der Weissen — Not der Schwarzen

Unsere Rotkreuzleute, vorwiegend Schweden, Norweger und Finnen, sind nicht überall willkommen. Unsere eigene Funkstation für Flugfunk darf aus «Spionagegründen» nicht verwendet werden, ebensowenig die 16 Handy-talkies, auch Radioapparate dürfen nur im Versteckten benutzt werden. Briefe sollten durch eine Zensur gehen, wenn sie überhaupt zirkulieren. Falscher Journalismus, passiver Widerstand unter den Helfern, dazu die minderwertige Verpflegung und Unterkunft im eingekesselten Biafra — das belastet die Nerven ausserordentlich. Zu Beginn der Aktion wurde den weissen Helfern eine drei- bis vierwöchige Ablösung zugesichert, heute gibt es Leute dort, die bereits länger als drei Monate diesen Zustand über sich ergehen lassen müssen. Ist es verwunderlich, wenn solche Helfer

nach einer gewissen Zeit einfach durchdrehen? Wir Wohlstands-Wunderkinder am üppig gedeckten Tisch, in weisse Leintücher gebettet, kennen solche Entbehrenungen nicht, dafür sind wir umso rascher mit einem Vorurteil bereit.

Unser Flugzeug ist jetzt entladen, zwei ordentlich aussehende Burschen wischen die letzten Überreste aus der Kabine heraus. Einem fällt ein Stockfisch aus dem losen Hemd, er packt ihn rasch wieder ein und schaut mich fragend, um Verzeihung bitend, an. Ein Lächeln, wir reden nicht. Als er beim Aussteigen an unserem Bordbuffet vorbeikommt, wo noch einige Mineralwasserflaschen herumliegen, stecke ich ihm wortlos ein Fläschlein unters Hemd — solche dankbare Blicke sind unvergesslich. Einem andern fleissigen Helfer schenkt der F/E die Batterien aus seiner Taschenlampe. Der Copi fragt, ob ich Interesse an Biafra-Briefmarken hätte. Ein Ibo war vor Jahren in Deutschland sein Flugschüler, heute ist er Pilot ohne Flugzeug. Diesem hat er einen Transistor-Radio gebracht und erhält nun als Gegenleistung Briefmarken. Die eine Marke zeigt einen riesigen Feuerball, davor symbolisiert ein enthaupteter Körper die Massakrierung der Ibos, in kleiner Schrift stehen da unheimliche Zahlen! Deprimierend!

Wir nehmen nun im Cockpit unsere Plätze wieder ein und wären startbereit. In der Dunkelheit muss man doppelt aufpassen, damit sich niemand in der Propellerebene befindet. Mit der Taschenlampe beleuchten wir jeweils den zu startenden Motor.

Das AEROPERS-Sekretariat befindet sich ab 1. April 1969 in **Glattbrugg**:

Rietstrasse 17,
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Das Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen sowie das interne Swissair-Fach bleiben vorläufig bestehen.

Da der «Turmbeamte» in seinem Auto weder Abstellplätze noch Piste überblicken kann, muss man ihm jede Bewegung melden. Oft machen wir den Runup dort, wo wir stehen, damit wir beim Aufstellen auf der Piste gleich Vollgas geben können. Wenige Meter hinter den Abstellplätzen fängt der Busch an, wo sich die Entlade-mannschaft in behelfsmässigen Unterständen aufhält: Bretterbudeli mit Teer-fassblechbeschlag, Plastikstücken, Palmenblättern usw., vielleicht noch ein Ben-zinkocherli zur Herstellung von Fischsuppe. Man kann sich ja vorstellen, wie sehr die dort hinten unsern Propellerwind lieben.

Unfälle . . .

Der geneigte Leser fragt sich wohl, ob das Flugmaterial dieser ausserordentlichen Belastung gewachsen sei. Erstaunlich gut, müssen wir gestehen. Immer wieder wundern wir uns, dass nicht mehr passiert. Rückblickend sind aber doch einige Sachen vorgekommen. Eine anfliegende DC-

7 entdeckte z. B. erst im eigenen Scheinwerferlicht, dass eine DC-6 am Pistenanfang zum Entladen abgestellt war. Sie musste den einen Flügel etwas anheben, um eine Kollision zu vermeiden und setzte dadurch etwas unruhig auf. Jedenfalls blieb sie mit blockierter Bremse und einem Plattfuss im letzten Pistendrittel stehen. Eine DC-4 aus Libreville landete anschliessend etwas lang und zertrümmerte beim Ausweichmanöver das ganze DC-7-Cockpit. Die beiden Flugzeuge mussten mit Camions von der Piste geschleppt werden, zum Glück führte dort gerade eine kleine Strasse in den Busch. Der DC-4-Mechaniker reparierte sein Flugzeug notdürftig, so dass der Pilot wieder herausfliegen konnte. Die DC-7 blieb zwei Tage stehen, wurde von zwei nigerianischen MIG-Jägern unter Beschuss genommen und in Brand geschossen. Als wir nach einigen Stunden bei Dunkelheit den Platz anflogen, sahen wir noch immer ein loderndes Feuer.

Schwierigkeiten . . .

Doch auch ohne solche ersten Zwischenfälle hat jeder Flug etwas Nervenerregendes, wenn nicht gar Kriminelles an sich. Der bereits erwähnte Stolz der Ibos lässt es z. B. nicht zu, dass Weisse als Towerbeamte tätig sind oder auch nur gute Ratschläge geben. In zivilisierten Ländern werden die Flugzeuge im Kontrollraum durch eine sogenannte Movement-control überwacht, die es erlaubt, von jedem Flugzeug festzustellen, ob es sich am Boden oder in der Luft befindet und von wann bis wann es in der Kontrollzone bleiben wird. Solche Hilfsmittel wollen die lieben Ibo-Beamten nicht einführen. Dabei fliegen während der Nacht unangemeldet Flugzeuge von vier verschiedenen Organisationen und aus verschiedenen Richtungen in dieses kleine Gebiet ein. Der einzige Beacon kann nur selten über 30 Meilen empfangen werden.

Die besten Jahre

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

Granoton

Erhältlich in Reformhäusern,
Drogerien und Apotheken

BIOREX AG EBNAT-KAPPEL

Dazu kommt die Möglichkeit der Störung durch die nahe gelegene Front, der tägliche Codewechsel und die häufige Verwechslung aller Grundbegriffe. Von einem ordentlichen Funkbetrieb konnte überhaupt nie gesprochen werden, was Herr Wälle, der Spezialist vom Kontrollturm Zürich, sicher bestätigen kann.

Aus naheliegenden Gründen fliegen alle Flugzeuge ohne position- und rotating-lights über das Kriegsgebiet. Es kommt nicht selten vor, dass so viele Flugzeuge über dem Beacon warten müssen, dass die Separation nur noch 1000 ft. beträgt. Gründe für das Wartenmüssen gibt es genug: Entweder sind keine Abstellplätze frei oder die Männer der Pistenkontrolle kommen mit ihren Meldungen nicht bis zum Turm durch oder dann versagt einmal die Stromquelle für den Beacon oder die Runwaylights. Es soll auch schon vorgekommen sein, dass sich solche Kontrollmänner verschlafen haben. Ein Pilot hat einmal gemeldet, auf der Piste habe ein leeres Teerfass gestanden und er sei nur mit Mühe mit dem Fahrwerk daran vorbeigekommen. Uns ist schon passiert, dass wir ein bestimmtes Heading fliegen mussten, damit uns der Turm als «Freund oder Feind» identifizieren konnte. Auch war einmal in der Zeitung zu lesen, ein feindlicher Jäger habe sich an ein anfliegendes Flugzeug angehängt und den Abstellplatz beschossen.

... und Zwischenfälle

Es gibt also viele Gründe dafür, weshalb wir über dem Beacon warten müssen. Wie lange wir warten können, hängt von unserem Brennstoffvorrat ab. Sobald dieser auf die Menge abgesunken ist, die wir für den Rückflug, das Erreichen des Ausweichflughafens und ein evtl. Holding brauchen, müssen wir den Heimflug antreten. Es ist schon wiederholt vorgekommen, dass sämtliche Rotkreuzflugzeuge mit voller

Ladung zurückkehrten, ohne in Biafra gelandet zu sein; einmal wegen Bodennebel, ein andermal wegen Gewittersturm über dem Flugplatz, wegen fehlender Pistenbeleuchtung usw. Einmal machte der Turmspeaker ein auffallend mysteriöses Durcheinander mit dem Code, so dass jeder glaubte, der arme Mann da unten spreche absichtlich so, weil er eine Revolvermündung im Rücken verspüre und die Flugzeuge samt Ladung zugunsten des Feindes hereinholen sollte. Am andern Tag stellte es sich jedoch heraus, dass der uns bekannte Speaker in einem Tageskampf gefallen war und dass sein Stellvertreter den Code ganz einfach nicht beherrschte.

Ein anderes Mal befanden wir uns zu zweit mitten in einem Gewitter über dem Ihiala-Flugplatz und hörten den Beacon nicht. Mein Kamerad auf der DC-7 meldete, seine minimale Brennstoffreserve erreicht zu haben und machte sich auf den Rückflug. Der Turmbeamte bestätigte auf wiederholte Anfragen, dass der Beacon o. k. sei. Auf die Frage, ob er uns sehen oder hören könne, bekamen wir die unklare Antwort «Yes, yes». Wir befanden uns bereits auf 4000 ft. in der Wartevolte, erhielten aber — ausser den häufigen Blitzen — keine Navigationszeichen. Trotz der schweren geschichteten Bewölkung erkannten wir plötzlich das bekannte Flab-Sperrfeuer! Mit Vollgas kletterten wir auf 17 000 ft. und kehrten zum Ausgangshafen zurück. Am nächsten Tag erfuhren wir dann, dass der Beacon durch einen Blitzschlag ausser Betrieb gesetzt worden war. Wer je schon von einem geschäftstüchtigen Neger das «Yes, yes» oder das «cheap, cheap» gehört hat, wird wissen, dass solche Äusserungen mit Vorsicht zu geniessen sind.

«Heim» nach Santa Isabel

Da wir auf dem Rückflug keine Last an Bord haben, steigt unsere DC-6B bedeutend schneller auf die Sicherheitshöhe,

die uns aus dem Bereich des nigerianischen Sperrfeuers führt. Wir kürzen die Flugroute ab und kehren vom neuen Turningpoint direkt nach Santa Isabel zurück. Während wir für den Hinflug meist über 1 Std. 30 brauchen — die häufigen Wartezeiten nicht eingerechnet — brauchen wir für den Rückflug selten mehr als 1 Std. 10. Habe ich schon erwähnt, dass für jedes Rotkreuzflugzeug zwei volle Besatzungen in Santa Isabel stationiert sind? Eine Besatzung kommt jede zweite Nacht zum Einsatz, fliegt dann aber gleich zwei Einflüge nach Biafra.

Wettermässig ist dieses westafrikanische Küstengebiet eine der niederschlagsreichsten Gegenden der Welt. Das zeigt schon die saftiggrüne Vegetation des Urwaldes. Auf der Insel Fernando Poo zeugen verschiedene Spuren von der teilweise erdrückenden Feuchtigkeit, die bis zu 98% erreicht. Während der 4-monatigen Regenzeit regnet es wirklich jeden Tag, klarer Sonnenschein ist selten, immer ist ein dicker Dunst- oder Wolkenschleier vorhanden. Tornados mit Wolkenbruchregen, die weder von Ablaufdolen noch von Dachrinnen geschluckt werden können, wo selbst Gartentische und Stühle durch den Wirbelsturm weggetragen werden, sind nicht selten. Solches Wetter hinterlässt auch auf unserem Heimflughafen seine Spuren: Stromausfall, Beacon- und Communicationfailure sind die unliebsamsten Folgen. In solchen Situationen sind wir froh, einen gut funktionierenden Bordra-

dar zu haben. Ausser den «isolated cumulonimbus» erkennen wir auch die Berge und besonders deutlich den Verlauf der Küste. Mit Geduld und Umsicht legen wir die Wartevolte über dem Meer, ausserhalb der Störkerne und orientieren unsere Kameraden auf der Foxwelle. Von den 6 Rotkreuzflugzeugen mit je zwei Flügen pro Nacht sind immer einige unterwegs.

Hilfe ist nötig

Abschliessend noch ein paar grundsätzliche Gedanken zum Rotkreuz-Biafra-Lift. In den vorwiegend christlichen Ländern besteht ohne Zweifel ein grosser Helferwille. In Ländern mit anderer Erziehung wird diese Hilfe aber nicht immer richtig verstanden, zum Teil auch gar nicht gewünscht. Henri Dunant, die Genfer Konvention und das «Rote Kreuz im weissen Feld» sind noch längst nicht jedem Neger bekannt. Wie schwierig ist aber die Hilfe, wenn das grundlegende Verständnis fehlt. Die Luftbrücke ist der einzige Weg, die grosse Not mit den Frachten von 130 bis 150 Tonnen pro Tag etwas zu mildern. Die Lage grundsätzlich zu ändern, liegt nicht in unserer Macht. Es stellt sich auch die Gewissensfrage, ob die Hilfsaktion des Roten Kreuzes abgebrochen werden kann. Doch auch wenn sich die Kriegsfronten auf die eine oder andere Seite verschieben sollten, die Hungersnot wird vermutlich noch lange bestehen bleiben, und diese leidenden Menschen bedürfen weiterhin unserer tatkräftigen Hilfe.

Transsibirisches

Capt. Eric Erb

Fortsetzung und Schluss

Fast wie in der SBB

Punkt 20.50 Uhr setzte sich der Zug fahrplanmässig in Bewegung und rollte langsam durch die Vororte in die bereits fortgeschrittene Dämmerung hinein. Es war dies ein eindrücklicher Moment. Ein seltsames Gefühl von unendlicher Weite erfasste mich plötzlich. Eigentümlicherweise blühten längst erloschene Erinnerungen aus der christlichen Seefahrt wieder auf. Die immerhin 9500 km lange Strecke erweckte in mir den gleichen unbeschreiblichen Eindruck von Ferne, wie dazumal, als ich vor 20 Jahren auf einem alten Frachter von Süd-Afrika, non-stop, nach Haifa dampfte und 63 Tage unterwegs war, ohne auch nur einmal Land gesehen zu haben. Bereits nach zwei Stunden wurde es in sämtlichen Coupés ruhig und das monotone Rattern der Räder machte sich erst jetzt richtig bemerkbar. Einzelne Passa-



giere standen noch gelangweilt im Gang herum, rauchten eine Zigarette und starrten in die finstere Nacht hinaus.

«Hast Du auch so schlecht geschlafen?» wollte ich wissen. «Du bist ja direkt zu beneiden», antwortete sie. «Ich habe überhaupt nicht geschlafen. Es wird aber heute abend bestimmt besser gehen, wenn wir uns mal an dieses ewige Schütteln gewöhnt haben.»

Die Landschaft ist hier eher langweilig. Flach, viele Dörfer, die ausschliesslich aus Holz gebaut sind, Ackerbauland und grosse Birkenwälder. Vereinzelte Föhren stechen hier und da deutlich zwischen den weissen Birkenstämmen hervor. Der Zug, der auf diesem Teilstück von einer elektrischen Lokomotive gezogen wurde, raste mit 120 km/h durch die eintönige Gegend und hielt alle 2 Stunden, manchmal auch nur alle 4 Stunden, für kurze Zeit an. Viele der Bahnhöfe sind mit grossen Propa-

ganda-Plakaten dekoriert. Auch Lenin-Statuen stehen sehr häufig vor den Haupteingängen. Hammer und Sichel aus Beton — bis zu 6 m hoch, umgeben von einem schönen Blumengarten — sind keine seltene Verzierung der Bahnhof-Fassaden. Fast bei jedem Aufenthalt wurden sämtliche Bremsklötze kontrolliert und wo nötig ausgewechselt. Diese standen aufgetischt, bis zu 1,5 m hoch, in langen Reihen bereit. Das Auswechseln eines Belages dauerte im Durchschnitt zwischen 60 und 120 Sekunden. Bei jedem Anhalten verliess ein Teil der Passagiere fast panikartig den Zug, um sich buchstäblich wie Hühner auf die kleinen Proviantstände zu stürzen. Die anderen spazierten vor dem Zug auf und ab und vereinzelt machten sogar Frei-Übungen. Die Restlichen hängten ihre viereckigen Köpfe zu den Fenstern hinaus und gafften melancholisch zu.



Beim Signal zur Abfahrt sprengten sie auseinander und verliessen die Stände wie ein Rudel aufgeschreckter Rebhühner. Viele kamen gar nicht dazu etwas zu kaufen. Beim Wiedereinsteigen hatten sehr oft Frauen besonders grosse Mühe, da sich die erste Stufe der Treppe auf einer Höhe von 90 cm befindet. Nicht selten entstand ein grosses Gelächter. Die Wagen stehen sehr hoch auf den Rädern, dass eine nicht zu grosse Person leicht gebückt unten durchgehen kann.

Early morning tea

«Guten Morgen, möchten Sie gerne ein Glas Tee?», fragte die Angestellte unseres Wagens in russischer Sprache. Als wir die schönen silbernen Teegläser sahen, merkten wir auch gleich, was sie wollte, und wir nickten freundlich. Die Passagierin neben uns lächelte jetzt zum erstenmal gegen uns und versuchte, etwas zu sagen. Zum Glück führte ich ein Wörterbuch mit, dann zeigte sie auf das Wort «Tee» und lächelte immer freundlicher.

«Dürfte ich ein solches Glas als Souvenir mitnehmen?», fragte ich die Schaffnerin, indem ich in der Taubstummensprache auf das Glas, mein Gepäck und zum Fenster hinaus in die Ferne deutete. «Oh nein, das ist rein unmöglich. Die gehören zum Inventar des Wagens und kommen aus Moskau, ich darf wirklich keines weggeben.» Jetzt deutete ich noch auf mein Portemonnaie und war bereit, es teuer abzukaufen. Leider liess sie sich aber nicht überreden.

Schnell wollte ich mich noch zur Toilette begeben, stand aber natürlich, wie überall, in einer langen Schlange. Als die Reihe endlich an mir war, musste ich augenblicklich feststellen, dass ich es hier nur im ganz äussersten Notfall aushalten werde. Wo immer ich hinschaute, war eine Schweinerei von Wasser, Seife, rostigen Rasierklingen und Papier zu sehen. Russ drang ebenfalls durch die undichten Fensterrahmen und setzte sich überall an. Die Silberschicht des kleinen Spiegels war zur Hälfte abgeblättert und der klägliche Rest davon erblindet. In dem üppigen, schwülen Gestank mischte sich unter anderem auch eine Spur Knoblauch. Gerne hätte ich mir einen Wasserhahn aus einem uralten englischen Hotel hergewünscht. Es brauchte nämlich einige Fertigkeit, um den kleinen Knopf unten am Hahn, der total mit Seife verschmiert war, nach oben zu drücken, um dann gleichzeitig höchstens zwei Fin-

ger der andern Hand benetzen zu können. Das ständige Hin- und Herrütteln erschwerte zusätzlich vieles. Ich erinnerte mich plötzlich an eine alte Bahnhof-Toilette in Calabrien und wurde ganz neidisch. Der Tee war unterdessen erkaltet, aber trotzdem sehr gut.

Im Wagon-Restaurant

Um die Eintönigkeit etwas zu unterbrechen, begaben wir uns sehr oft in den Speisewagen, welcher selbst zu Essenszeiten aus bereits erwähnten Gründen nur schlecht besetzt war. Dort wurden wir jeweils von einer ungemein charmanten Russin bedient. Sie war etwa fünfzig, klein und ungefähr gleich breit wie hoch. Ihre straffe, tadellos anliegende Aufwärtsfrisur, geschmückt mit einem kleinen «Chignon» in der optischen Mitte, stand ihr ausgezeichnet. Jedesmal wenn wir eintraten, wurden unverzüglich die nicht defekten Ventilatoren in Betrieb gesetzt und beim Verlassen wieder abgestellt. Auf der 10seitigen, sehr reichhaltigen Menükarte versuchte sie uns mit rührenden Gesten klar zu machen, dass ausgerechnet auf dieser Reise leider nur drei Menüs erhältlich seien. Wir waren somit praktisch gezwungen, Tag für Tag, Steak mit Spiegelei und Kartoffeln zu bestellen. Was die Bedienung nicht alles ausmachen kann: wir fanden das Essen ausgezeichnet und fühlten uns gut aufgehoben.

Die Städte Perm, Sverdlovsk, Kurgan und Omsk lagen nun bereits hinter uns, und wir näherten uns der Universitäts-Stadt Novosibirsk. Bis hier hatten wir 3342 km zurückgelegt und es lagen also immer noch über 6000 km vor uns.

Glühend heiss schien die Sonne auf die schwarzen, russigen Dächer der Wagen. Nicht selten betrug die Aussentemperatur 30-35 Grad und erwärmte sich in den Wagen um weitere 10 Grad.

Nur vereinzelte der altmodischen Klappfenster im Korridor liessen sich öffnen. Die Luft war zum Abschneiden und langsam zeigten sich bei mir Erstickungs-Symptome. Mein Überlebens-Instinkt griff zum Sackmesser, mit dessen Zapfenzieher ich das kleine Oberlicht in unserem Abteil öffnen wollte, aber leider mit wenig Erfolg. Nach kräftigem Ziehen fiel ich plötzlich rückwärts zu Boden und hatte lediglich ein Stück morsches Holz in den Händen, aber das Fenster blieb leider geschlossen. Zum Glück fanden wir tagsüber im Restaurant etwas Erholung. Zumindest war es ein grosser Raum und überdies sah man richtig zu den Fenstern hinaus.

Wenn die Hostess jeweils morgens und abends Tee braute, so musste sie draussen im Gang auf umständliche Art und Weise einen stinkenden Holzkohlen-Ofen mit Boiler in Betrieb setzen. Sehr oft entstand dabei ein fürchterlicher Qualm und der mitfahrende Elektriker musste das Ding russen und reparieren. Diese altertümliche Installation wird heute noch in fabrikneuen Wagen eingebaut. Von einem sauberen, einfachen Butangas-Durchlauf-Erhitzer haben sie noch nie etwas gehört. Es käme auch zu teuer, denn Holzkohle haben sie zur Genüge. Eigenartigerweise würde auch nie jemand reklamieren. Es ist einfach so — und bleibt so.

Negerproblem?

Ein kleiner, interessanter Zwischenfall ereignete sich in Krasnoyarsk, als sich zwei Zigeuner-Familien schüchtern dem Zug näherten und anständig fragten, ob sie ein Stück weit mitfahren dürften. Die vielen Kinder schauten skeptisch hinter den total zerfetzten, langen Kleidern ihrer Mütter hervor. Einige Babies waren in schmutzige Lumpen gehüllt und schrien mörderlich. Beinahe schäumend vor Wut versammelten sich die Bahn-Angestellten und ver-

suchten, sie mit Schimpfwörtern und Drohungen wie eine Herde wilder Tiere zu vertreiben. Ein Bahnhof-Beamter mischte sich auch noch ein und wurde sogar handgreiflich. Als sich die Zigeuner bald ihrer geringen Chance bewusst wurden, zogen sie sich langsam zurück. Die Lautstärke der Flüche nahm im Quadrat zur Distanz zu. Die Kinder waren schon längst davongerannt und hatten sich hinter der Lenin-Statue versteckt. Eine seltsame Behandlung! Es waren ganz gewöhnliche Zigeuner — keine Neger . . .

Die Frau in unserem Coupé wurde immer freundlicher. Sie erklärte uns mit Hilfe des Wörterbuches, dass sie Ärztin in Irkutsk sei und einen Sohn habe, der bei der Luftwaffe fliege. Mit ihren russischen Hieroglyphen zeichnete sie ihre Adresse auf einen Zettel und bat uns, sie in Irkutsk unbedingt zu besuchen. Mit äusserst gros-

sem Interesse nahmen wir den Zettel entgegen und dankten ihr für die freundliche Einladung.

Noch knappe 1200 km bis zum Baikal-See. Die Landschaft sieht hier immer noch gleich aus. Enorme Birken- und Lärchenwälder, unterbrochen von weiten, flachen Feldern. Dörfer und Städte liegen bereits weiter auseinander und lockern die dicht besiedelten Gebiete allmählich auf.

Tagsüber war das Sitzen auf den nicht aufklappbaren Betten sehr unbequem. Die senkrechte, nur leicht gepolsterte Rückenlehne verursachte schon nach 10 Minuten dermassen Rückenschmerzen, dass man sich am besten aufs Bett legte oder draussen auf dem Korridor stand. Mit der Zeit gewöhnten wir uns an diesen Zustand, waren aber abends so müde, dass wir trotz der Hitze und der üppigen Knoblauchluft gut schliefen.



seehotel meierhof 8810 horgen-zürich

. . . 25 000 ft. above Horgen . . .

. . . nein, aber

im 5. Stock!

in unserer ROTISSERIE «L'HORIZON» können Sie Ihrer Familie, Ihren Bekannten und Verwandten eine Augen- und Gaumenfreude bereiten.

. . . dazu spielt

jeden Abend in der Bar
unser Hauspianist Branco Kondic.

. . . es sorgt für Sie

Fritz Lüscher (Ex-Steward)
und seine Crew.

Gerne reservieren wir Ihnen Ihren Tisch
Telefon 82 29 61

Der schwarze Mann

Am vierten Morgen — es war noch finster — ergoss sich plötzlich ein Sprühregen von Russ, wie aus einer Dusche, über mich und das ganze Bett. Ich befand mich in der oberen Koje, direkt unter dem grossen Dach-Ventilator. Noch halb träumend glaubte ich vorerst, in einem einstürzenden Kohlenbergwerk umzukommen. Als ich allmählich zum vollen Bewusstsein kam, befand ich mich unter einer zentimeterdicken Kohlendecke. Die ganze Kabine glich einer Mine und die Sicht war auf etwa halbe Bettlänge reduziert. Im Dunkeln tastete ich nach dem Ventilator und versuchte, ihn in irgendeine andere Stellung zu bringen. Aber ausgerechnet dieser war eingerostet und bewegte sich keinen Millimeter. Sekundenlang wusste ich nicht, ob ich einen jämmerlichen Fluch ausstossen soll, dann fing ich aber so laut zu lachen an, dass sämtliche Passagiere aufwachten. Einige ärgerten sich in ihren Betten und die Neugierigsten lugten schläfrig und kopfschüttelnd durch die Staubwolke in die Kabine hinein und fanden es nicht halb so lustig. Meine Frau inhalierte soviel Kohlenstaub, dass ihr Lachen langsam in einen Hustenanfall überging. Die Ärztin versuchte uns mit beruhigender Mimik und einigen Handbewegungen davon zu überzeugen, dass Kohlenstaub gesund sei. Sie zeigte auf meine Haare und fand dies das Lustigste der ganzen Reise.

Sie haben gut lachen, Sie sind in 2 Stunden daheim, aber wir hocken nach Irkutsk noch 4500 km in diesem elenden Zug. Der Teufel soll ihn holen.»

«Egal wie ich aussehe, aber in diese himelschreiende Toilette begeben mich nicht mehr», erklärte ich meiner Frau.

«Wir befinden uns ja unmittelbar vor Irkutsk, und dort werde ich im Hotel eine Stunde lang samt Gepäck unter die Dusche stehen.»

Bei der nächsten Station schaute ich mir mal die Lokomotive an. Es war ein faszinierendes Ungetüm. Allein der Kamin hatte etwa den gleichen Durchmesser wie ein Heizkessel unserer Maschinen und die Signalpfeife entsprach den Massen unserer Kamine. Die Räder waren so gross, dass man aufrecht zwischen den Speichen durchgehen konnte und der Kohlenwagen wies die Grösse eines Einfamilienhauses auf. Der Führerstand befand sich in schwindelnder Höhe und war mit Instrumenten versehen, die eher Turm-Uhren glichen. Wenn ich mich nicht irre — ich war allerdings sehr müde und hatte viel Russ in den Augen — waren die Schmiernippel über den Achsen mit einem Geländer umzäumt, um den Schmierern eine grössere Überlebens-Chance zu gewähren.

Kein Wunder, dass ein derartiges Möbel solche Mengen Russ ausspeien kann! Als ich schwarz wie ein Kaminfeger vor diesem Koloss stand, kam plötzlich einer auf mich zu, drückte mir eine Schaufel in die Hand und erteilte einige russische Befehle. «Du glaubst aber nicht etwa, ich sei Heizer?» sagte ich in Schweizer Mundart zu ihm. «Ich bin zum guten Glück Tourist. Hol Du nur Deine Schlacke selber heraus. Ich will nichts mit diesem stinkenden Biest zu tun haben, und wenn ich eben aussehe wie ein Heizer, dann musst Du Dich gar nicht wundern.» Er lachte ganz ausgelassen und ging selber an die Arbeit.

Die Reisenden, die nur bis Irkutsk fuhren, bereiteten sich langsam zum Aussteigen vor. Sie deponierten ihr Gepäck im Gang, wo man sich kaum mehr bewegen konnte. Eine endlose Schlange wartete wiederum vor den Toiletten. Gut, dass ich entschlossen war, mich erst im Hotel zu waschen. Endlich war es soweit. Bei prachtvollem Wetter und 30 Grad im Schatten rollte der Zug langsam am Ufer des Angara entlang und fuhr in den Bahnhof von Irkutsk ein. Die Passagiere lebten wieder auf, diskutierten heftig und eilten im ganzen Wagen

umher, um sich immer wieder zu vergewissern, ja nichts vergessen zu haben. Die Ärztin verabschiedete sich und legte uns nochmals ans Herz, sie unbedingt zu besuchen. Ja, sie umarmte uns sogar, als wären wir ihre einzigen und besten Freunde. Ich glaube und bin fast überzeugt, dass das russische Volk ausserordentlich charmant sein kann, auch wenn sie anfänglich sehr kalt sind.

Gespräch mit einem Ungläubigen

Auf dem Perron stand auch gleich ein In-tourist-Angestellter, der perfekt französisch sprach, direkt vor mir. Er wusste natürlich, dass wir im Wagen 4 reisten.

«Guten Tag, sind Sie zufällig Nr. 163?»

«Non monsieur, ich bin erstens keine Nummer und **zufällig** bin ich auch nicht hier. Ich bin nur zufällig schwarz, mein Name ist . . .»

«Ah oui, excusez moi», unterbrach er mich lachend. «Diese Nummern sind eben für uns fast so wichtig wie die Namen. Wie ich sehe, haben Sie sogar schwer gearbeitet.»

«Merde alors, ich möchte gerne, Sie hätten recht, aber das habe ich alles im Bett abgekriegt, ob Sie es glauben oder nicht.»

«Na gut, holen Sie noch Ihre Koffern, dann fahren wir zum Hotel.»

«Wir haben keine Koffern. Zum Glück haben wir keine, sonst wären diese jetzt auch mit diesem Dreck gefüllt. Wissen Sie, wir reisen immer nur mit einer Mappe, ganz egal, wie weit und wie lange.»

«Sehr interessant. Dann reisen Sie sehr viel, nicht wahr?»

«Sicher, zum Glück haben wir diese Freiheit, sonst würde mir das Leben verleidn. Übrigens, wo haben Sie so gut französisch gelernt? Waren Sie mal in Frankreich?»

«Nein, wir lernen sämtliche Sprachen auf der Universität. Wir dürfen im allgemeinen nicht ins Ausland. Unser Land ist ja so gross, dass wir es gar nicht nötig finden.»

«Sie dagegen waren sicher schon in Frankreich, nicht wahr?»

«Gewiss, das liegt ja direkt nebenan.»

«Dann waren Sie sicher auch schon in Italien?»

«Ach ja, das liegt ja auch neben uns. Wir können eben hingehen, wo wir wollen, wann wir wollen und solange wir wollen. Wir sind etwa so frei wie Ihre Kraniche. Sie jedoch, geniessen die gleiche Freiheit wie Ihre Fische im Baikalsee, mit dem Unterschied, dass sie zumindest die grosse Staumauer sehen, wo sie nicht raus können. Aber Sie sehen Ihren eisernen Vorhang nicht und können trotzdem nicht hinaus.»

Er fand dies gar keinen lustigen Witz und wusste nicht, ob er lachen sollte.

«Haben Sie keine Schwierigkeiten nach Amerika zu kommen?»

«Amerika?, das liegt ja nur jenseits des Atlantischen Baches und Südamerika ist nicht viel weiter. Wissen Sie, mit den heutigen modernen Flugzeugen ist die Welt sehr klein geworden. Es gibt überhaupt kein Land, wo wir nicht hin können.»

Er muss den Eindruck erhalten haben, schwer angelogen zu werden, denn er fing plötzlich an, von der unerträglichen Hitze zu sprechen. «Wenn es Ihnen nichts ausmacht, fahren wir morgen zum Baikalsee, und heute können wir zusammen eine Stadtrundfahrt machen und ins Theater gehen.»

«Einverstanden, aber aufs Theater möchten wir verzichten. Wir haben nämlich Ruhe nötig und zudem müssen wir noch jemanden besuchen.»

«Gut, abgemacht, ich komme Sie um 14.00 abholen.»

Irkutsk

Diese mittelgrosse Stadt mit 400 000 Einwohnern liegt am Angara, dem einzigen Abfluss des Baikalsees. Am Ende der

Die wöchentliche Turn- und Trainingsstunde der Aeropers

hat sich gut eingeführt; die rege Beteiligung beweist, dass sie einem echten Bedürfnis entspricht. Jeden Mittwoch (auch während der Frühlingsferien treffen sich alle jene, die nicht vorzeitig zu verreisen gedenken, von 17.00—18.30 Uhr in der Oberstufenturnhalle «Im Spitz», Kloten.

Selbstverständlich sind **sämtliche** Cockpit-Crewmembers zu dieser frisch-fromm-fröhlichen Turnerei eingeladen.



LA SUISSSE
Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-Risiko-
Lebensversicherung der «I G A P»

Stadt hebt eine ungeheure Staumauer von 2,5 km Länge den Wasserspiegel des Sees um 30 m und erzeugt 4,5 Milliarden kWh pro Jahr. Nebst der grossen Universität gibt es Maschinenfabriken, Erdölraffinerien, Aluminiumwerke und Holz-Industrien. Die Leute machten hier einen total anderen Eindruck als in Moskau. Sie waren gepflegt und sauber und die Frauen schienen sogar von moderner Kleidung und schönen Frisuren etwas zu verstehen. Auch begegneten wir nicht selten sehr hübschen Mädchen. Das Hotel war recht gut und die Bedienung im Restaurant etwas besser als in Moskau.

Es war an einem Sonntagnachmittag, als wir bei einer Temperatur von 35 Grad der Gagarin-Allee am Angara entlang spazierten. Hunderte hielten sich mit Kind und Kegel den ganzen Nachmittag an diesem Ufer auf und machten einen gemütlichen und friedlichen Eindruck. Fast hätte ich behauptet, Irkutsk gehöre nicht mehr zu Russland. Doch plötzlich wurde ich wieder von einem seltsam erdrückenden Gefühl erfasst, begleitet von einem Drang, weiterzureisen. Ich schaute auf das blaugrüne, kristallklare Wasser des Angara, als mir auf einmal auffiel, dass hier trotz der sagenhaften Schönheit gar kein Wassersport betrieben wird. Wissen denn die Leute nicht, dass man auch nur ein kleines Boot haben könnte? Können sie sich keines leisten? Dürfen sie gar keines besitzen? Spazieren sie lieber dem Ufer entlang? Weshalb sieht man fast keine Autos? Wissen sie überhaupt, wie es im Westen aussieht, oder leben sie immer noch in der Zarenzeit? Warum sind sie so arm und leben heute noch wie Sardinien in ihren kleinen Wohnungen? All diese Gedanken drehten sich in meinem Kopf und es war schwer zu entscheiden, wer von uns, nicht besser, aber glücklicher lebt.

Es ist wohl möglich, dass sie gar nicht wissen, was man alles haben und tun könnte und deshalb unter Umständen so-

gar glücklicher leben. Interessant war immer wieder festzustellen, dass doch vom Westen einiges durchsickerte, aber für sie so fantastisch klingt, dass sie es gar nicht glauben. Wenn man ihnen, ohne die geringste Übertreibung, von Europa oder Amerika erzählt, lachen sie einem nicht selten offen ins Gesicht und sagen hemmungslos: Kapitalist! Mitleid und Empörung lösten sich ständig ab. Mit der Zeit lastete dann auch ein schwer erklärbares Gefühl langer Gefangenschaft auf mir, ob schon ich mich nur auf der Durchreise befand. Wenn man sieht, wie arm sie sind, in welchen Verhältnissen sie leben und absolut keine Rede- und Pressefreiheit haben, dann kann man nicht bleiben, auch dort nicht, wo es sonst ein Paradies wäre — wie z. B. am Baikalsee!

Am tiefsten See der Welt

Die Hitze war beinahe unausstehlich. Vorsichtig wich der Taxichauffeur mit seinem Abbruchwagen auf der einst asphaltierten Strasse den enormen Frostschäden aus. Während 1½ Stunden führte uns dieser Weg durch prachtvolle Birken-, Lärchen- und Kieferwälder. Grosse, einsame Buchten des jetzt immer breiter werdenden Angara unterbrachen die Eintönigkeit dieser Wälder. Die Strasse war leer, kein einziges Auto kam uns entgegen. Eine tote Landschaft, mitten in der Zivilisation. Hie und da führte die Strasse neben kleinen Dörfern vorbei, welche ausschliesslich aus Holz gebaut und mit einer 2-3 m hohen Bretterwand umzäunt sind. Dörfer sind in Russland ausnahmslos aus Holz gebaut, selbst im Zentrum von Irkutsk trifft man hunderte solcher Holzhäuser an. Sie müssen zum Teil sehr alt sein und aus einer Epoche stammen, wo weder Lot noch Wasserwaage erfunden waren. Diese einfamiliengrossen Häuser werden heute noch von mehreren Familien bewohnt und wäh-

rend des sehr strengen und langen Winters halten sich auch Hühner und Ziegen in den Küchen und Wohnstuben auf.



Trotz unserer leichten Kleidung lief der Schweiß wie in einer Sauna auf die zerrissenen Polster. Die beiden hinteren Fenster konnten leider nicht geöffnet werden — die Türen nur von aussen — da innen die Griffe fehlten. Die Leinwand der Reifen war sehr dünn und Gummi hatte es nur noch an den Seitenwänden. Der Motor schien ganz gut zu sein — etwas laut — aber das lag eindeutig nur am Auspuff.

Endlich kamen wir im kleinen Dörfchen Listwjanka am Baikalsee an. Eine prachtvolle, wilde und einsame Gegend. Weit öffnete sich das Blickfeld vor unseren Augen, als wir in Richtung Nordosten auf den 630 km langen See blickten. Er weist eine Tiefe von 1740 m auf und ist bis 80 km breit. Kaum aus unserer rostigen Fussgängerverschalung ausgestiegen, begannen wir arg zu frieren. Mein langjähriger Wunsch, einmal im Baikalsee zu baden, wurde augenblicklich zum Wunsch, nie im Baikalsee baden zu müssen. Der Wind, der die kalte Oberfläche über eine Distanz von 600 km bestreicht, kühlt sich stark ab und erzeugt ein rauhes, wildes Klima. Der See ist den Winter über meterdick zugefroren und bricht erst im Mai wieder auf. Ganz hinten, am Ende des kleinen Dörfchens, standen einige rostige Schleppkähne und Fischkutter auf einem Werft-

areal, wo es fast totenstill war. Ab und zu wurde diese eindruckliche Ruhe durch grelle Schreie einiger Möven unterbrochen oder man vernahm den klirrenden Ton eines fallengelassenen Hammers in der entfernten Werft.

Weshalb scheint diese traumhafte Gegend mitten im Sommer wie ausgestorben? Die Werft wie gelähmt? Der Hafen leer? Ich weiss es nicht und will es auch nicht wissen. Ein Paradies, wo ich es ohnehin nicht aushalte. Ruhig standen oder spazierten einsame Leute am Ufer umher. Meilenweit drangen die sympathischen Explosionen eines Dieselschleppers zu uns herüber, der weit draussen mit einer gewaltigen Menge Holz vorüberzog. Das war das einzige Schiff, sonst sah ich keines — wirklich kein einziges — ich bin ganz sicher. Wieder fühlte ich, dass ich weiter musste, einfach weiter, zum Beispiel in den Fernen Osten, wo sich Tausende tagtäglich auf den Füßen rumstehen und mich dauernd grundlos anlachen.

«Dites, monsieur», sagte ich zum Intourist-Begleiter, «wann fahren wir zurück?»

«Ach, wir haben es nicht eilig. Jetzt gehen wir essen und dann können wir noch auf den Pik Tscherskji, wo wir eine wundervolle Rundschau haben. Um 16.00 Uhr fahren wir dann mit dem Tragflügelboot zurück.»

Als einzige Gäste nahmen wir in einem kleinen Restaurant Platz und begannen die reichhaltige Menükarte zu studieren.

«Das ist ja einmalig, wir möchten gerne zwei Golomanka-Filets aus den grossen Tiefen des Baikalsees und ein Bier.»

«Sie haben leider Pech, Sir. Ausgerechnet heute haben wir nur Hamburger. Wissen Sie, an einem Montag ist es hier immer schwierig.»

«Ja, ich verstehe, dann bringen Sie uns zwei Hamburger, aber vorerst das Bier.»

«Mit Vergnügen, Sir, aber macht es Ihnen nichts aus, wenn das Bier warm ist? Wir hatten heute Schwierigkeiten mit dem Kühlschranks.»

«Natürlich nicht, es kann ja nicht wärmer sein als die Aussentemperatur, dann ist es immer noch kalt genug.»

Nach äusserst freundlicher und netter Bedienung verliessen wir das Lokal und machten uns auf den Marsch zum Pik. Bereits nach einigen hundert Metern wurde



es wieder warm und als wir oben ankamen, herrschte beinahe die gleiche Hitze wie in Irkutsk. Die Sicht war sagenhaft: deutlich hob sich das Chamar-Daban-Gebirge am andern Ufer vom tiefblauen Himmel ab, und man erkannte sogar die grossen Mar-morbrüche am Tschortowaja-Berg.

«Pardon, monsieur, weshalb nennen Sie den Baikal-See nicht auch das Tote Meer?»

«Quelle drôle d'idée, monsieur. Wenn Sie wüssten, wieviel Leben es in diesem See gibt. Heute war eben zufällig nicht gerade viel los, Sie hätten gestern hier sein sollen.»

«Ja, ich verstehe, ich habe leider immer Pech, ich weiss es.»

Auf dem Rückmarsch besichtigten wir noch ein sehr interessantes naturhistorisches Museum des Baikal-Sees. Punkt 16.00 Uhr verliessen wir den kleinen Hafen von List-wjanka mit einem modernen Tragflügelboot, welches uns bis vor die grosse Stau-mauer von Irkutsk führte. Eine grossartige, unvergessliche Fahrt!

Auf Besuch

«Wenn Sie am Ende der Gagarin-Allee sind, schwenken Sie links in die Karl-Marx-Avenue, dann ist es kurz nach dem Lenin-Square rechts.»

«Thank you, Sir. Das ist ja ein wahrer Hel-denmarsch!»

Nach kurzem Suchen standen wir vor einer grossen, zerfallenen Mietskaserne. Eine liebenswürdige ältere Frau führte uns zum richtigen Eingang. Das Treppenhaus war finster und sah aus wie ein Stall. Namen waren nirgends angeschrieben. Wir klopf-ten irgendwo an und zeigten die Adresse der Ärztin, dann wurden wir freundlich ins 5. Stockwerk begleitet. Die Glocke war gerade ausser Betrieb, so klopfte ich einige Male an die alte Brettertür.

«Good evening», sprach ich zu drei Frauen, die miteinander unter der offenen Türe standen und zeigte ihnen die Adresse. Ein fürchterliches Gelächter begann, dann wurden wir in ein kleines Wohnzimmer ge-beten, wo wir Platz nahmen. Es war noch eine weitere Frau mit einem Kind anwe-send, aber die Ärztin war leider nicht zu Hause. Mit allen Händen und mit Hilfe von Zeichnungen erklärten sie uns, sie werde erst spät am Abend zurück sein. Jetzt lach-ten alle vier und es wurde immer lauter. Das Kind fing an zu schreien und die bei-den Kater verkrochen sich unter die Wandschränke. Die kleine Wohnung war dermassen überfüllt, dass man sich kaum bewegen konnte. Der Gesamteindruck der Wohnung, sowie des ganzen Hauses, war der eines Totalschadens. Als wir alle ein-sahen, dass es zu keiner Verständigung kommen konnte, verabschiedeten wir uns und eine der Frauen sprach immer von Te-telefon, Telefon. . . Ich antwortete andauernd mit ok, ok, dann tasteten wir uns lachend das finstere Treppenhaus hinunter. Fröh-lich winkten sie unter dem Fenster, bis wir in der Karl-Marx-Avenue verschwanden. Wahrhaftig, um Mitternacht wurde ich im

Hotel ans Telefon gerufen. Sie war es, die Frau Ärztin. Während 10 Minuten klatschten wir in eigenem Dialekt miteinander, dann lachten wir wieder und niemand verstand auch nur ein einziges Wort.

Nur noch 4200 km

«In 2 Stunden fahre ich Sie zum Bahnhof. Hier sind Ihre Billette und bevor ich's vergesse, Sie wissen doch, dass die Verpflegung im Zug nicht inbegriffen ist?»

«Jetzt solls aber der Teufel holen. Mit dieser Lüge wollte sich die Intourist bereits in Moskau bereichern und jetzt versuchen Sie es wieder. Ich verlasse dieses Hotel nicht, bevor Sie uns sämtliche Coupons ausgehändigt haben, ob Sie es glauben oder nicht, sonst telefoniere ich unverzüglich Breschnew.»

«Oh là là, das wäre der Witz des Jahrhunderts, aber warten Sie mal einen Augenblick.»

Nach 30 Minuten kam er zurück und händigte uns die Gutscheine aus. Zwei junge, äusserst humorvolle, nette Hostessen führten uns im Wagen Nr. 4 in unser Abteil. Ein junges Ehepaar mit ihrem Kleinkind waren bereits seit 4 Tagen hier einquartiert. Die Auslegeordnung war zum Brüllen. Kein Platz zum Sitzen. Schmutzige Windeln, Papier-Servietten, Milchflaschen, Brotresten, Würste, Wein und Knoblauch waren in der

ganzen Kabine zerstreut. Die Luft war zum Abschneiden. Der blecherne Nachthafen unter dem Tisch war zum guten Glück erst halb voll, sah aber aus, als wäre er unter die Räder gekommen. Irgend etwas stimmte mit diesem Baby nicht: es brüllte den ganzen Tag und sass alle 1/2 Stunden auf diesem fürchterlichen Blechhaufen. Jedemal, wenn es zu mir aufblickte, zeigte ich ihm eine abscheuliche Grimasse, bis es so laut schrie, dass viele glaubten, es sei ihm ein Unfall zugestossen. Schwer lagen seine Augenlider über den blöden Augen. Ich hielt es nicht mehr länger aus und stand von nun an draussen im Gang.

Sechs Stunden lang rollte der Zug am Ufer des Baikalsees entlang. Es herrschte allgemein eine lustige, aufgelockerte Stimmung. Schuld daran waren nicht zuletzt die beiden humorvollen Mädels. Wenn die Teemaschine wieder einmal kurz vor dem Explodieren stand, hörte man ihre Flüche durch den ganzen Zug. Auch die Passagiere waren fröhlich und gemütlich im Umgang. Sie kannten einander bereits seit mehreren Tagen und waren alle froh, schon 5500 km hinter sich zu haben.

Im gleichen Zug befanden sich noch ein australischer Pilot mit seiner Familie, 2 Engländer und ein Landsmann. Ausser letzterem waren alle per Flugzeug bis Irkutsk gekommen.

«Hy, my name is Jack», sagte der Australier zu mir «und diese beiden sind Mike und Tom, zwei Studenten aus England.»

Das AEROPERS-Sekretariat befindet sich ab 1. April 1969 in **Glattbrugg**:

Rietstrasse 17,
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Das Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen sowie das interne Swissair-Fach bleiben vorläufig bestehen.

«Es freut mich, Sie kennenzulernen. Hatten Sie einen schönen Flug?»

«Fantastisch, diese Russen tun etwas, um Ausländern Eindruck zu machen.»

«Sehr richtig und dort wo es keine Ausländer hat?»

«Ach, ich glaube nicht, dass es so schlimm ist, aber ich weiss es nicht — ich sah nur Moskau und den Baikal-See.»

Die transsibirische Eisenbahn ist die wichtigste Ost-West-Verbindung. Ich stoppte die Uhr und stellte fest, dass uns im Durchschnitt alle 13 Minuten ein Güterzug mit 50 bis 60 Wagen kreuzte. Interessant war auch die Feststellung, dass dem Baikal-See entlang der Bau von grossen Brücken vermieden wurde, wo immer es nur möglich war. Mehrere Male drehte die Spur rechtwinklig zum See ab, um ein langes Tal bis zu hinterst auszufahren und parallel wieder nach vorne zu kommen. Ein Zeitverlust bis zu 20 Minuten, wo sonst eine mittlere Brücke oder kleiner Viadukt das Problem gelöst hätte. Nach kurzen strategischen Überlegungen griff ich zu meiner Karte und stellte fest, dass wir nicht weit von der chinesischen Grenze entfernt waren . . . Nach dieser wunderbaren Fahrt entlang des Baikal-Sees, drehte der Zug zum letzten Mal in ein Tal, um nun endgültig gegen Osten zu fahren. Die riesigen, bewaldeten Gebirgszüge verwandelten sich allmählich in eine kahle, ockerfarbige, einsame Taiga. Die Hitze wurde während den folgenden zwei Tagen fast unerträglich.

Verschiedene Zugsbekanntschaften

«Hello, you Capitalist?»

«Oh no, Communist.» Kräftig schüttelte mir ein stämmiger, älterer Marineoffizier die Hand und fing so entsetzlich an zu lachen, bis sich seine beiden Mundwinkel am Hinterkopf trafen. Sein Gebiss bestand aus 32 prächtigen Goldzähnen.

«Du wolltest bestimmt mal auf Deinem Schiff den Lauf einer Kanone durchblasen, als einer am Abzug riss.» Seine antike Wandschrankfigur und sein offenes Lachen lösten bei mir grösste Sympathie aus. Als er mit einer seiner Pranken begeistert auf meine Schulter klopfte, bogen sich meine Knie leicht durch. Bald merkten wir, dass keiner auch nur ein Wort verstand, dann griffen wir zu einem Block Papier und diskutierten die ganze Nacht hindurch, ausschliesslich mit Zeichnungen. Ich war froh, nicht ins Bett zu müssen, sonst wäre ich wahrscheinlich erstickt. Wir diskutierten über Beruf, Armee, Marine, Lebensstandard, Löhne usw. — alles nur mit Zeichnungen. Von der Patrouille bis zum Geschwader, inklusive Achselpatten, entstanden die schönsten Gemälde, bis jeder die Funktion des andern genau kannte. Viele Aufnahmen, die ich zum Glück mitführte, erleichterten oft die Erklärungen. Es kam nicht selten vor, dass wir einander verstanden, bevor die Zeichnungen ganz fertig waren. Als wir jedoch über Mietzins und Monatslöhne diskutierten, waren seine Vorstellungen am Ende. Er meinte dauernd, ich spreche von Jahresbeträgen, bis ich dann gezwungen wurde, auch noch einen Kalender zu zeichnen. Am Schluss war es eindeutig und er begriff es gut, aber trotzdem konnte er sich nicht vom Gedanken lösen, es könnte sich eventuell doch um Jahresbeträge handeln. Na gut . . .

Es wurde indessen 4 Uhr morgens. Bevor ich in meine Koje kletterte, trat ich mit nackten Füssen mitten in eine grosse Pfüze. Ich war so müde, dass ich kaum mehr reagierte und mich einfach hinlegte. Um 10 Uhr wurde uns, wie gewohnt, der «Early morning tea» serviert. Schläfrig kroch ich aus meinem Gemach herunter und stand beinahe wieder in diese Nässe. «Entschuldigung, Madame, würde es Ihnen etwas ausmachen, diesen Blechhafen zu leeren? Er ist am Überlaufen.»

Entsetzt stellte sie das gleiche fest, hob ihn auf und lief zu einem offenen Fenster im Gang. Dort angekommen, war er bereits nicht mehr bis zum Rand gefüllt. Ihr kleiner Überlegungsfehler, ihn gegen den Wind ausschütten zu wollen, führte dazu, dass sie ihr Gesicht waschen und ein anderes Kleid anziehen musste. Sehr lustig — ich konnte vor lauter Lachen kaum meinen Tee trinken.

John, mein Landsmann, unterhielt sich tagelang mit den beiden Mädels, spielte Karten und trank Wodka mit ihnen. Alles andere interessierte ihn wenig. Er teilte seine Kabine mit einer Familie, die nur bis Chita fuhr, dann versicherte man uns, in dieses Abteil umziehen zu können.

Strategie?

«Jack, ist Dir auch schon aufgefallen, dass die beiden Geleise nie über die gleiche Brücke geführt werden? Schau mal zu, dort vorne ist wieder ein Fluss und jetzt geht die Spur links weg, überquert den Fluss einige hundert Meter von uns entfernt und unmittelbar nach der Brücke kommen die Geleise wieder neben unsere.»

«Ja, sehr interessant, und zwar scheinen die Brücken fast in einem Verhältnis zur Tiefe, Breite und Wichtigkeit des Flusses voneinander entfernt zu sein.»

Dort, wo Brücken überhaupt nicht zu umgehen sind, bauen sie deren zwei. Jedenfalls weder aus topographischen, noch aus finanziellen Gründen.

«Jack, wieviele Bomben müsstest Du abwerfen, um diese beiden Brücken zu zerstören?» «Jaa — warte mal. Ich würde sagen, doppelt soviele wie für eine Brücke.»

«Ganz richtig, Jack — das schätzte ich auch etwa . . . Komm mit, wir fragen mal den Offizier. Weisst Du, der mit der Goldmine im Gesicht. Er wird uns bestimmt sagen, ob wir recht haben.» Kaum standen wir

vor seiner Kabine, griff er gleich zu seinem Block Papier und lachte mit dem ganzen Gesicht. Als die Zeichnungen fertig waren, hob er den rechten Zeigefinger auf, lachte verschmitzt und zuckte mit den Achseln, als wollte er sagen, die Idee sei gar nicht so abwegig. «Jack, was glaubst Du, wie werden die Brücken über den 3 km breiten Amour, in Khabarovsk, aussehen?» «Ja, das wird sehr interessant sein. Ich stelle mir vor, dass sie einige Kilometer auseinander liegen.»

In Chita dislozierten wir in Johns Kabine und waren von nun an fast immer allein. Er musste es bei den beiden Mädchen sehr lustig gehabt haben. Er kam nur gelegentlich früh morgens und schlief dann bis mittags. Endlich hatten wir Platz zum Verschwenden.

Die Landschaft wurde immer einsamer. Langsam durchquerte der Zug enorme, von der Sonne erbarmungslos versengte Gebirge, die fast aussahen wie gewaltige Sanddünen der Sahara. Ab und zu sah man eine kleine Viehherde bei der Tränke an einem stillfließenden, braunen Fluss.

Intermezzi

Auf einer kleinen, abgelegenen Station hielt der Zug an; es wurde wieder Wasser nachgefüllt und die Schlacke aus dem ungeheuren Kessel entfernt. Einige Bremsbeläge wurden ebenfalls ausgewechselt. Wir sassen gemütlich mit Jack und Mike im Speisewagen, als plötzlich drei Zigeuner mit leeren Bierflaschen den Wagen betraten. Kaum wurden sie vom Personal gesichtet, war der Teufel los. Mit Faustschlägen und mörderischem Geschrei stürzten sie sich aufeinander los, bis sich die armen Zigeuner langsam zurückzogen. Schreie, Drohungen und Flüche erfüllten die Luft. Ihre Frauen und Kinder lugten hoffnungsvoll hinter der Lenin-Statue hervor, bis sie merkten, was geschehen war,

dann liefen sie langsam und enttäuscht davon. Es war sehr heiss, ich muss es sagen, und Durst war selbst für die Zigeuner nur schlecht zu ertragen.

Einige Stunden später hielt der Zug auf offener Strecke an. Fast alle verliessen neugierig ihre Wagen und standen in der heissen Sonne. Einige sassen auf den Schienen, im Schatten ihrer Wagen und andere machten Freiübungen. Alles lachte und es herrschte Fröhlichkeit.

«Was ist eigentlich passiert?», fragte ich eine Schaffnerin. «Hier ist ja kein Bahnhof.» «Ach, nicht viel. Wir haben bloss keinen Strom mehr in unserem Wagen.» Sie verschwand zwischen den Rädern und fing jämmerlich an zu fluchen. «Auch das noch — der Keilriemen der Lichtmaschine ist weg und diese Hitze — mein Gott!» Kurze Zeit später erschien sie mit einem neuen Keilriemen und einigen grossen Werkzeugen. Es war beinahe Schwerarbeit, und sie war mir sehr dankbar, dass ich ihr dabei behilflich war. Die grosse Spannvorrichtung war gar nicht so einfach einzustellen. «So, das haben wir aber fein gemacht. Darf ich Dich mit meiner Frau zu einem Bier im Speisewagen einladen?» «Grossartige Idee. Komm — aber schnell, ich bin am Verdursten.»

Vorsichtig, ja fast mühsam schnaufte die transsibirische Eisenbahn durch das öde, versengte Jablonowy-Gebirge, dem Schilka-Fluss entlang. Weiter östlich lief dieses prächtige Gebirge allmählich in eine unendliche, steppenähnliche Wüste aus. Soweit das Auge reichte, sah man nur dürres Gras, sonst nichts — aber auch gar nichts. Eigenartig, auch in diesem Zuge wurden bei unserem Betreten des Speisewagens die Ventilatoren unverzüglich eingeschaltet. Das Braunbier schmeckte ausgezeichnet. Die Schaffnerin streute Salz hinein und behauptete, das sei in Russland üblich. In der Tat, sie tun es wirklich — ich sah es öfters. In einem Körbchen lagen etwa zehn Orangen. «Was kosten sie?»,

fragte ich eine äusserst charmante Angestellte.

«1,8 Rubel, Sir.» «Wieviel? Das sind ja zwei Dollars! Na gut, sie sind zwar sehr klein, aber hier ist das Geld.» Sie dankte freundlich und drückte mir eine einzige in die Hand. Ich traute meinen Augen nicht, gab sie laut lachend zurück und erhielt auch mein Geld wieder. «Aber sagen Sie mal — 1,8 Rubel für eine Orange? Wie kommen Sie dazu?»

«Ach, wissen Sie, die sind eben importiert, deshalb so teuer.»

«Natürlich, ich begreife. Besonders wenn man die Zahlungsbilanz in Afrika mit Schneepflügen ausgleicht.»

Am östlichsten Punkt der Transsibirischen

Khabarovsk ist die Sammelstelle der Touristen der freien Welt. Von hier aus werden die Züge getrennt. Die transsibirische Eisenbahn geht weiter bis in den grossen Kriegshafen von Vladivostok und ist für Ausländer strengstens untersagt. Der Nakhodka-Express jedoch steht im allgemeinen nur Ausländern zur Verfügung. Er passiert nachts die Gegend von Vladivostok und fährt 150 km östlicher direkt aufs Quai von Nakhodka. Der Fahrplan ist so angesetzt, dass man die Umgebung von Vladivostok während der Nacht passiert und in Nakhodka nur 1 Stunde für die Einschiffung zur Verfügung hat.

Mindestens 1 Stunde vor Khabarovsk hielt ich mich mit Jack und dem Marineoffizier im Korridor auf. Ich wollte keinesfalls das Auseinanderlaufen der Parallelspur verpassen. An Hand der Karte wusste ich bereits, dass der Amour ein breiter Strom von grosser Bedeutung ist. Er bildet über eine Distanz von ca. 1500 km die Grenze zwischen Russland und der Mandschurei und wird bis Khabarovsk von Meerschiffen aller Art befahren.

«Dort, schau! Die Geleise gehen links weg! Jetzt müssen wir bald auf der Brücke sein.» Nach einigen Kilometern rollte der Zug mit gemässiger Geschwindigkeit auf eine schmale, über 2 km lange Brücke. Von der zweiten Spur war weit und breit nichts mehr zu sehen. Das Wetter war ausgezeichnet. Soweit unsere Blicke den gigantischen, flachen Amour hinunterreichten, war keine Brücke zu sehen.

«Goldgebiss, gib mir Deinen Block Papier! Schau zu, wo ist denn diese Brücke?» Verschmitzt grinste er wieder und deutete diesmal mit dem Zeigefinger einige Male in seine Schläfe, als wollte er sagen: «Sehr intelligent, meine Herren — das hätte ich nie gedacht.» Er zeichnete den Amour mit unserer Brücke und irgendwo — er zeichnete nicht genau wo — einen Tunnel.

«Sehr weitsichtig! Ich verstehe, wenn man so Angst hat vor dem Nachbarn.» Kurz vor dem Aussteigen wurden wir von einem sehr charmanten Ehepaar aus Moskau zu einer Abschiedsparty eingeladen. Champagner floss und Lieder wurden gesungen. Es war beinahe des Guten zuviel. Alle verabschiedeten sich bei uns und wünschten gute Reise. Äusserst liebevolle Menschen — wirklich nette Leute, nur schade, dass... ach, das ist ja gleich, das Volk ist trotzdem freundlich.

«Könnte ich nicht ein solches Teeglas als Souvenir mitnehmen? Ich bezahle jeden Preis.» «Eigentlich darf ich das nicht», erwiderte die Schaffnerin. «Aber wenn Du mir 4 Rubel gibst, kannst Du es haben.» Endlich hatte ich mein silbernes Teeglas. Ein einzigartiges Souvenir von der transsibirischen Eisenbahn.

Kindergarten Khabarovsk

Um 9 Uhr morgens hielt der Zug an. Vor dem Wagen Nr. 4 warteten bereits drei Angestellte der Intourist.

«Welcome to Khabarovsk. Wir machen vorerst Appell: Nr. 181?» «Present madam.» «Nr. 156?» «Here I am.» «Nr. 163? — Wo ist Nr. 163?» «Ach ja, hier bin ich und meine Frau ist auch da.» «159? Sie sind zu viert, nicht wahr?» «Nr. 203? — Bitte bequem, wir sind hier nicht an einem Hauptverlesen. Also, das wären total neun. Bleiben Sie bitte zusammen und verlieren Sie mich um Gottes Willen nicht. Wir gehen jetzt zum Morgenessen, dann fahren wir in ein Hotel, wo Sie sich duschen können. Anschliessend werden wir ein Museum besuchen und nach dem Mittagessen spazieren wir noch am Ufer des Amour entlang. Um 17.25 Uhr fährt der Nakhodka-Express ab. Ist das klar? Gut, dann gehen wir.»

«Pardon me, madam. Neun Touristen an einem Tag? Das ist allerhand. Haben Sie immer so viele?» «Oh nein, zum Glück fliegen die meisten bis Khabarovsk. Manchmal komme ich mir vor, wie eine Kindergärtnerin.»

«Sehr begreiflich — und ich wie Ihr Schüler.»

In einem kleinen Lokal des Bahnhofes nahmen wir also das Morgenessen ein. Eine lange Schlange, bis weit aufs Perron hinaus, wartete geduldig. Wir jedoch, wurden vom Intourist-Personal persönlich bedient, um uns ja nicht, im letzten Moment, noch zu verärgern. Darnach verlief es programmgemäss, wie am Hauptverlesen besprochen.

In einem grossen Hotel, ganz in der Nähe des Lenin-Platzes, wurde das Mittagessen eingenommen. Ein sehr gutes Menu war im voraus bestellt, und wir mussten überhaupt nicht warten. An zwei Tischen sassen je ein Intourist-Begleiter, bei uns war es die Frau, die uns am Bahnhof empfangen hatte.

«Essen Sie nicht auch? Es ist ausgezeichnet.» «Ich esse mittags nie», antwortete sie, «nur morgens und abends.» «Sie haben ganz recht. Wir essen ohnehin zuviel,

besonders heute, wo es alles in übertriebenem Überfluss gibt . . . Darf ich Sie etwas fragen, madam? Wie weit ist es eigentlich bis zur chinesischen Grenze?»

«Ach, das weiss ich nicht genau. Jedenfalls ist es nicht weit.» «Ja, es ist gar nicht weit. Wenn ich hier wohnen würde, hätte ich Bedenken — und Sie?» «Ah, wissen Sie, wir sind hier aufgewachsen und haben uns daran gewöhnt. Sollte es aber losgehen, dann kommt Khabarovsk als erste Stadt dran.» «Freilich, aber Sie haben ja bereits vorgesorgt mit Ihren Brücken und dem Tunnel unter dem Amour.» «Good heavens, wovon sprechen Sie eigentlich? Sie hatten sicher einen Wodka zuviel, dass Sie doppelt sahen» «Ganz im Gegenteil, madam, sonst hätte ich über den Amour auch zwei sehen müssen. Ich bin ganz sicher, dass auf dieser Brücke nur ein einziges Geleise war — wir sahen es alle.»

«Sie irren sich gewaltig, Sir. Auf dieser Brücke sind ganz gewöhnlich zwei Spuren nebeneinander.» «Also gut, dann war ich halt betrunken und die andern auch. Bitte entschuldigen Sie, was ich gesehen habe, aber wissen Sie, ich finde dies gar keine dumme Strategie.» «Wie Sie meinen. Gehen Sie doch nochmals schauen, dann werden Sie sehen, wer recht hat.»

John hatte es wieder einmal mit der Serviertochter zu tun. Er ist halt noch jung. Ich war es ja auch einmal, ich erinnere mich noch ganz gut.

«Well, meine Kinder, wenn Sie alle gegessen haben, dann gehen wir jetzt an den Amour. Die beiden Herren verlassen mich leider. Laufen Sie mir schön nach und verlieren Sie einander nicht.»

Jack hatte es langsam satt. Er fluchte alle Zeichen. Auf Toms Ansporn hin marschierten wir eine Zeitlang in Einerkolonne und im Taktschritt hinter ihr her. «Was ist denn in Sie gefahren? Benehmen Sie sich doch etwas anständiger! Noch nie hatte ich derartige Schwierigkeiten mit Touristen.»

«Das glaub ich Ihnen sofort. Aber wissen

Sie, die Masse macht es aus. Wir fühlen uns Ihnen gegenüber in der Übermacht und deshalb meinen wir, wir können machen, was wir wollen.»

Die Hitze am Amour war tödlich. Jack fluchte andauernd. «Ach Jack, morgen sind wir ja auf dem Schiff. Ist das nicht ein toller Gedanke?» «Natürlich, aber jetzt sind wir in Khabarovsk — das ist der Unterschied.» Alle 30 Sekunden drehte sich unsere treue Begleiterin zurück und zählte bis neun. «Um Sibiriens Willen! Ich zähle nur acht! Wo und wer ist der neunte?»

Jack war weg — einfach weg. «Bleibt hier und bewegt Euch nicht vom Fleck! Ich geh ihn suchen.»

Aber Jack war wirklich weg, er kam nicht wieder. Kurz entschlossen kam sie zurück und forderte uns auf, mit ihr ins Hotel zu gehen. Sie hoffte, er habe uns verloren und warte jetzt dort. Ein unerhörter Zufall wollte es, dass wir ihn mitten in der Stadt, auf der andern Strassenseite entdeckten. «Bleibt hier! Bleibt hier! Ich hol ihn, aber bewegt Euch nicht vom Platz!» Schon war er wieder gefasst — der arme Jack, er kam nicht weit. Indessen versteckten sich John und ich in einem Hauseingang und lachten uns während fast zehn Minuten halb krank. Als wir wieder beisammen waren, trotteten wir wie eine Schafherde brav zur nächsten Bushaltestelle.

«Jetzt fahren wir direkt zum Bahnhof, dann ist für mich ein schlimmer Tag vorbei — das kann ich Ihnen versichern.» Ein bis zum Dach überfüllter Bus hielt an und öffnete die hintere Tür. Hastig presste sie sich in das fürchterliche Gedränge. Vier weitere folgten, dann schloss die Tür und der Bus fuhr weg. Meine Frau, Mike, Tom und ich blieben zurück und lachten so entsetzlich, dass wir selbst Passanten zum Lachen ansteckten. «Halt! Halt! Ich muss aussteigen», soll sie durch die Menge dem Chauffeur zugerufen haben. «Meine Haltestelle ist nicht hier», schrie er zurück und fuhr weiter. Begreiflich, er hatte schliess-

lich keinen Befehl aus Moskau, dort anzuhalten. — Der nächste Bus führte uns zum Bahnhof, wo sie ungeduldig auf uns wartete. Ich blieb draussen und schaute von weitem zu, wie sie wieder nur bis acht zählte. Nach längerem Zuschauen und Lachen begann sie mir ehrlich gesagt leid zu tun, dann stellte ich mich freiwillig.

Das Büro der Intourist war mit Propaganda-Material überfüllt. Viele teure Bücher wurden gratis angepriesen. Ich bereicherte meine Hausbibliothek mit dem prächtigen, 560-seitigen Band «LENIN». Ich lese ihn zwar nicht, ich würde ihn auch nie lesen — bestimmt nicht, auch später nicht — den sollen andere lesen, aber ich nicht.

«Hier sind Ihre Billette. Der Zug steht bereit. Die Mahlzeiten — Sie wissen es doch — sind im Preise nicht begriffen.» Wir hatten noch genügend Coupons, so dass ich mich gar nicht mehr in eine langweilige Diskussion einliess.

«Entschuldigung, Sir», sagte ich zu einem Angestellten. «Weshalb führt eigentlich eines der Geleise unter dem Amour durch?» «Was? Ein Geleise unter dem Amour? Das höre ich auch zum erstenmal. Beide Linien führen parallel über die eine und dieselbe Brücke. Sie müssen sich gewaltig geirrt haben.» «Na gut. Ich wunderte mich nur, weshalb die Brücke einspurig ist — vielen Dank, Sir.»

Eine 1/2 Stunde vor Abfahrt stand John noch vor seinem Wagen, als ihm unterzagt wurde, auf dem Bahnsteig zu stehen: «He, was tun Sie hier? Gehen Sie sofort zurück in Ihren Wagen! Hier draussen haben Sie nichts mehr zu suchen.» Ja, streng waren hier die Bräuche.

«Good bye, madam. Bald hätte ich vergessen, mich zu verabschieden. Jetzt sind Sie erlöst, und wir auch. Ja — unterdessen habe ich noch herausgefunden, wie weit es bis zur Grenze ist.» «Wirklich? Das interessiert mich aber.» «Zwar so genau weiss ich es auch wieder nicht. Es ist aber

gerade so weit, wie die Reichweite der schweren Artillerie.» «Ha ha ha, Sie Spassvogel. Wollen Sie mir noch mehr Angst einjagen?»

Der Nakhodka-Express

Es fällt beinahe schwer, diesen Spezialzug zu beschreiben, wie er wirklich war. Man sollte es weder gehört noch gelesen, sondern mit eigenen Augen gesehen haben. Selbst dann glaubt man es noch kaum. Ich würde keinen Moment zögern, mit diesem Zug um die ganze Welt zu fahren.

Eine ultramoderne, auf Hochglanz polierte, Kombination stand zur Abfahrt bereit. Den 10 oder 12 Wagen war eine prächtige Dieselmotorschraube vorgespannt. Beim Einsteigen führte uns eine reizende Hostess zu unserer Kabine, drehte das Licht an und wünschte angenehme Reise. Sie sprach gut Englisch und trug eine tadellose, schmucke Uniform.

«Schau mal hin! Das kann ja nicht wahr sein. Träume ich, oder siehst Du das gleiche?» Der ganze Wagen, inklusiv Kabinen, war mit Perserteppichen von Wand zu Wand bespannt. Sämtliche Wände und Türen aus hochpoliertem Mahagoni, eingefasst mit feinen Messingrähmchen, die aussahen, als wären sie aus Gold. Schallisolierte Wände, Fenster mit Doppelverglasung, schwere, prunkvolle Damastvorhänge, die von der Decke bis auf den Teppich reichten. Zweier-Kabinen mit separatem Sofa, Schreibtisch und eingebautem Bad, teuerste Bettwäsche. Überall im Wagen prächtige, kupferfarbige Spiegel, die auf dem dunkelbraunen Mahagoni speziell exklusiv wirkten. Messingglämpchen schmückten den wunderbaren Korridor. Ein wahres Meisterwerk der Schreinerkunst! Selbst bei hoher Geschwindigkeit war kein Lärm festzustellen. Die Federung war die eines Cadillacs. Mit anderen Worten: ein Zug, wie es auf der ganzen Welt

keinen zweiten mehr gibt. Es kann ihn nirgends mehr geben, es ist rein unmöglich. In unserem Wagen reiste nur noch ein einziger Passagier mit, ein Japaner. Es war ein herrliches Gefühl, in einem fast leeren Zug zu fahren, total waren ca. 25 Passagiere drin.

«Good evening», sagte der Japaner mit leiser Stimme zu mir.

«Good evening, Sir. Fabelhaft, dieser Zug, nicht wahr?»

«Yes Sir, fabelhaft. Wirklich ein Erlebnis für mich. Ein himmeltrauriges Erlebnis. Es ist zum Kotzen und trotzdem freue ich mich. Ich hoffe nur, dass ich eines noch erlebe — ach, sprechen wir nicht von Politik. Mein Leben geht trotzdem weiter. Ich werde aber nie so alt werden, wie ich sonst hätte werden können.» Er bekam nasse Augen, schaute wehmütig in die üppig bewaldete Hügellandschaft hinaus und erzählte weiter:

«Wissen Sie, Sir, meine Tochter hat mein Leben um volle fünf Jahre eingeholt. Sie ist jetzt 35 und ich fahre bei genau 30 weiter. Diese elende Bande. Der Teufel soll sie alle holen. Wissen Sie jetzt, was ich meine?»

«Ja, ich glaube, ich weiss, was Sie sagen wollen. Waren Sie etwa. . .?»

«Yes Sir, oh nein, ich darf nicht daran denken. Sie sind jetzt auf einer Ferienreise — und ich? Ich komme nicht und gehe nicht in die Ferien. Geschäfte habe ich auch keine zu machen und reise trotzdem. Wissen Sie, ich reise ins Leere — einfach ins Leere. Ich reise nur, weil man mir sagte, ich müsse jetzt reisen. Wohin ich gehe, weiss ich noch nicht. Nur eines weiss ich ganz sicher. Wissen Sie es auch? — dass ich reise — aber ins Leere.»

Armer Kerl. Wirklich — so ein Mensch kann einem Leid tun. 25 Jahre sind lang — sehr lang.

Sanft und ruhig rollte der Zug durch dicht bewaldete Hügellandschaften. Die Abendsonne spiegelte sich noch einige Male in

den stillen, braunen Flüssen, die sich in grossen und kleinen Schleifen durch die üppige Vegetation zogen. Die Brücken waren auf dieser Strecke ausnahmslos sehr weit auseinander.

«Ach, dieser John! Der hat ja nichts von der schönen Reise.» Er benutzt seine märchenhafte Kabine überhaupt nicht.

«Und so einer will nach Hongkong? Das wird ja wohl gut kommen!»

Zwei Stunden vor Ankunft bissen wir nochmals alle im Speisewagen beisammen. Wir sammelten die übrigen Coupons ein und tranken viele, viele Flaschen Champagner. «He, Jack, look out! Jetzt hat es vier Brücken!»

«Oh yes, v . . . v . . . vier — ich sehe sogar noch mehr.» «Und Du, Tom? Siehst Du sie auch? Wo bist Du, Tom?» «Yes Sir, I see — I see many — I see many legs.» Der Arme antwortete unter dem Tisch hervor. Diese Engländer übertreiben immer. Mike behauptete sogar fest, er sehe 13 Brücken, dabei hatte es nur vier — ich sah sie ja selber.

Am Zoll verlief bei uns alles reibungslos. Nur Jack hatte Schwierigkeiten. Er wurde von der Intourist offensichtlich schwer betrogen und drohte in Khabarovsk, er werde in allen grossen Zeitungen der Welt davon berichten. Nun musste er den Inhalt seiner vielen Koffern richtiggehend auslegen. Selbst Banknoten wurden aufgefaltet. Das Buch «Doktor Schiwago» wurde ihm diskussionslos weggenommen.

Soviet Liner «BAIKAL»

Mit nicht mehr als 25 Passagieren führte uns dieses prächtige, moderne Schiff über das ruhige, japanische Meer nach Yokohama. Gute zwei Tage dauerte die Reise. Das Wetter war leider abscheulich. Tiefe, regenbeladene, schwarze Wolkenbänke und Nebel reduzierten die Sicht öfters auf nur einige hundert Meter. Wir waren also

fast gezwungen, die ganze Zeit entweder in der Bar, im Rauchsalon oder im Kino zu verbringen. Der Rauchsalon erweckte den Eindruck eines Intourist-Büros. Jeder Tisch war buchstäblich mit Propaganda-Material überfüllt. Nur einige wenige Titel habe ich mir lauter Langeweile notiert: «50th Anniversary of the great October Socialist Revolution.» «The USSR and Developing Countries.» «The Working Class and the Revolutionary Movement.» «Lenin.» «Health Service.» «The 150th Anniversary of Marx's birth (1818-1968).» «The Soviet Woman.» «Our privileged Class.» «Der grosse Oktober.» «Die Sowietarmee heute» usw.

Bis Yokohama nahm die Propaganda kein Ende. Im Rauchsalon war eine grosse Wand nur dem 150-jährigen Karl-Marx-Jubiläum gewidmet. Eine Weltraumkapsel mit sämtlichen Astronauten schmückte die gegenüberliegende Wand. Die Juke-Box stammte aus Amerika, Coca-Cola wurde verkauft. Zahlen konnte man nur in fremder Währung. Rubel durften gar keine ausgeführt werden. Devisen waren sehr begehrt. Das kleine Orchester spielte hemmungslos die Melodie aus dem Film «Dr. Schiwago». Obschon einerseits das arme Volk tagtäglich mit westlicher Antipropaganda buchstäblich überschwemmt und angelogen wird, sind sie andererseits sehr unkonsequent. Eines Abends, als ich mich im Rauchsalon aufhielt, hatte ich etwas Zeit zum Nachdenken. Ich wunderte mich einmal, weshalb es bei uns noch Unzufriedene gibt. Wissen wir denn nicht, dass wir in einem Paradies und Schlaraffenland leben? Sind wir uns unserer grossen Freiheit überhaupt bewusst? Wir haben alles, verdienen viel, dürfen tun und sagen was wir wollen und sind trotzdem sehr oft unzufrieden. Schämen wir uns denn nicht? In Russland wird man angelogen und bestohlen. Jeder ist, auch wenn er sehr arbeitsfreudig ist, ein Minimalist. Sie sind schlecht angelogen, haben nichts, stehen

Schlange und sagen nichts. Die Preise liegen hoch, und verdienen tun sie nichts. Ein Auto besitzt nur der, der genügend Gründe für den dringenden Gebrauch nachweisen kann. Ein unterdrücktes, armes Volk. Und trotzdem geht es allen gut — ich habe es selber gelesen (nicht gesehen). Sie sind besser dran als wir im Westen. Sie brauchen nichts — sie sind unabhängig. Eines wissen sie aber leider nicht — dass es eine uralte Lüge ist.



Im Kino wurden nur Propagandafilme gezeigt. Trotzdem liessen wir uns einmal überreden, einen russischen Musikfilm anzusehen. Als Einleitung wurde eine berühmte Symphonie gezeigt. Wirklich schön — ich musste es selber zugeben. Als Fortsetzung zeigten sie während 1 Stunde Musik aus aller Welt und verurteilten diese in ganz unbegreiflicher Art und Weise. Wunderschöne Volkslieder aus dem Pazifik, Negro-Spirituals, Gospel-Songs, Beat, Dixieland und Louis Armstrong wurden als die bedauerlichen Auswirkungen des Kapitalismus bezeichnet. Am Ende wurde die Symphonie nochmals gezeigt und höhnisch darauf hingewiesen, dass nur dies wirkliche Musik sei. Ich bin voll und ganz einverstanden, dass dies wirkliche Musik ist. Wenn man aber andere Musik verspottet, im besonderen Lieder von Naturvölkern, dann verurteile ich diese einfältige und engstirnige Ansicht aufs schärfste. Musik hängt immer noch vom betreffenden Volkscharakter, Breiten- und

Längengrad und von der Entwicklung im allgemeinen ab. Langsam, aber sicher füllte sich mein Mass mit der ewigen Propaganda, bis ich nur noch einen Wunsch hatte — möglichst bald in Yokohama zu sein. Ich erinnerte mich auf einmal an ein sehr zutreffendes Sprichwort: Die Wahrheit bedarf nicht vieler Worte, die Lüge jedoch kann nie genug haben.

Tief am Horizont tauchte der Gipfel des Fujiama auf. Ein Flugzeug der japanischen Küstenwache begleitete uns auf dem Weg nach Yokohama — auf dem Weg in die Freiheit.

Zum Schluss

Es war an einem schwülheissen Nachmittag, als ich mich mit meinem Buschmesser durch einen schmalen Pfad im Dschungel von Ghana kämpfte. Viele 50 m hohe Bäume ragten weit über das üppige Dickicht in den blauen Himmel hinauf. Wo immer auch nur ein einziger Sonnenstrahl durchdrang, entstand neue Hoffnung für ein besseres Leben. Der kleinste noch vorhandene Platz oder Lichteinfall wurde ausgefüllt, so dass es auf dem Boden fast dunkle Nacht war. Viele Pflanzen und Büsche aller Art haben sich seit ewiger Zeit daran gewöhnt und erfüllen ihre wichtige Aufgabe auch im Schatten der Grossen. Dieser Dschungel beherbergt tausende

von Tieren, wovon viele dauernd die Betroffenen sind und nur leben, um gefressen zu werden, während andere nur sehr geringen Gefahren ausgesetzt sind.

Mühsam erreichte ich endlich eine Anhöhe und blickte, soweit das Auge reichte, über den einsamen und doch lebendigen Dschungel hinweg. Todesschreie, Freudenlaute und das feine Rauschen der hohen Baumkronen erfüllten die Luft wie eine leise Symphonie. Ein Bild des Lebens und des Sterbens. Die Macht des Stärkeren, die Tragik des Schwachen, der Selbsterhaltungstrieb und der Existenzkampf schreibt eben das Naturgesetz seit Millionen Jahren vor. Wer glaubt, er könne dieses harte, aber vollkommene Gesetz mit Gewalt missachten, der lügt nicht nur, sondern betrügt die andern und sich selbst.

Wäre dieser Dschungel nicht am Untergehen, wenn es nur grosse Bäume gäbe und alle Tiere gleichberechtigt wären? Der Existenzkampf wäre vorbei. Der Selbsterhaltungstrieb unbekannt. Der prächtige Dschungel würde von einer katastrophalen Armut heimgesucht. Wie sieht es denn bei uns Menschen aus? — Genau gleich, denn das Naturgesetz kennt keinen Unterschied.

Kann der Kommunismus mit dem Naturgesetz verglichen werden? — Nein —

Das System ist deshalb falsch und verurteilt die Menschen zur Armut.

Leider, leider ist der Vers
für die liebe Aeropers
diesmal gänzlich zensuriert,
da zu ruppig formuliert!

Trotzdem kann ich's nicht verklemmen,
seine Reime hier zu nennen:
schnellster Kahn — eitler Wahn
daher Helden — die sich melden
teils freiwillig — o wie billig
nicht verstehen — was geschehen
plötzlich heute — zuviel Leute
ärmste Planung — keine Ahnung!

Das AEROPERS-Sekretariat befindet sich ab 1. April 1969 in **Glattbrugg**:

Rietstrasse 17,
Telefon 83 48 38 und 63 48 91

Das Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen sowie das interne Swissair-Fach
bleiben vorläufig bestehen.

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

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

Sekretariat

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)
Frau N. Grösch-Bonhöte
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

K. Wohlgenuth, K. Linggi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority- und VEF-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
W. Eichenberger	H. Meyner
H. Haas	E. Moser
H. Hürzeler	K. Rutishauser
R. Leutwyler	A. Sooder
H. U. Mäder	E. Weiss

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder
E. Heiz

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

IGAP

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

«Rundschau»-Redaktion

Dr. R. Schmid, H. Hürzeler, A. T. Atkins

Einsatz-Kommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

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

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

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

Planungskommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

IFALPA-Kommission

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

Flugsicherheits-Kommission

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

Dachverband / AP-Delegation

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

«Romands»

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



