

rundschau

November / Dezember 1977



Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

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

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

Inhalt — Contents — Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	7
I N T E R N	
Rückblick	11
EK-Information	13
Statement Captain Derry F. Pearce	16
Die administrative Seite der Pensionierung	20
Aktuelles Interview: Psychologische Aspekte der Pensionierung	23
Man sollte . . .	36
Briefe an die rundschau	37
Crew Globetrotter	41
From other publications	43

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 6. Januar 1978

Redaktions-Team:

P. Clausen (Vorsitz)
W. Waeschle (Stv.)
U. Baier, H. Hürzeler
U. Marx, F. Woodtly

**Redaktions-Adresse
und Versand:**

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600



600-Watt-Motor und ausgereifte Electronic sorgen für konstante Kraft in allen Drehzahlbereichen. Bei uns können Sie den neuen Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

Tolle Abholpreise

für Leute mit Kombiwagen

Kühlschränke, Tiefkühlschränke, Waschautomaten, Geschirrspüler, Kochherde Bauknecht, Bosch, Elektrolux

mindestens 25% Rabatt

SR-Ausweis

Auf Wunsch auch Hauslieferung und Anschluss

Rabatt-Shop ist meist **günstiger!**

Rabatt Shop

Öffnungszeiten:

Di-Fr 10.00–12.15
13.30–18.30
Sa 09.00–16.00
Montag geschlossen

TONI HAGNAUER

Schaffhauserstrasse 520 8052 Zürich Telefon 01/51 70 06

Pensionierung— ein echtes Problem?



Immer mehr Cockpit-Besatzungsmitglieder geraten in diesen Problemkreis hinein, machen sich darüber Gedanken oder versuchen ihm aus dem Wege zu gehen.

Verdrängung der Probleme

Analysiert man die Erfahrungen der bisher Pensionierten, so stellt man fest, dass leider viele Kollegen nicht nur vorübergehende Anpassungsschwierigkeiten haben. Dies scheint zunächst erstaunlich, sind doch Piloten als flexibel, anpassungsfähig und vorausblickend bekannt. Ist das Leben nach der Pensionierung wirklich so viel anders als vorher?

Geht man den Gründen etwas nach, so stellt man fest, dass die meisten von uns dermassen im Beruf aufgehen, dass sie nicht an eine Zukunft ohne Fliegen denken wollen, geschweige denn ans alt werden. Nur so ist es begreiflich, dass klärende Diskussionen über dieses Thema beharrlich vermieden und Pläne für die Zukunft auf die Zeit nach der Pensionierung verschoben werden. Dann ist es aber oft fast zu spät, weil der 3. Lebensabschnitt — der bei uns normalerweise länger dauert als bei andern — im Übergang zusätzliche Probleme stellt.

Neue Selbständigkeit

Die Übergangsschwierigkeiten bestehen vor allem darin, dass wir unser Leben plötzlich wieder voll selber organisieren, eigene Initiativen und Realisierungsvermögen aufbringen müssen. Bisher war unser Dasein durch den Monatseinsatz weitgehend vorbestimmt. Wir hatten lediglich noch unsere positiven oder negativen Rosinen, wie Besuche, Zahnarzt usw. in die freien Tage zu streuen. Von nun an ist jeder Tag selber zu planen, das Leben zu einem neuen, sinnvollen Ganzen zu gestalten.

Auch an der Arbeit an sich ändert sich plötzlich viel. Bisher war unsere Tätigkeit vor, im und nach dem Flug bis in alle Einzelheiten vorgezeichnet. Dem Kapitän blieben auch in den Entscheidungen wenig Freiheiten. Zur Erledigung von Unstimmigkeiten standen ihm viele Helfer am Boden zur Verfügung. Er hatte seine Anregung oder Beschwerde nur in den richtigen Kanal, an die richtige Adresse zu richten. Der oft unangenehme und zeitraubende «Rest» wurde von den Helfern besorgt. Das

ist richtig so, denn der PiC soll sich auf die Meisterung der aktuellen Probleme im Flug konzentrieren können.

Nach der Pensionierung ist der Ex-Pilot voll auf sich allein gestellt, muss alle Probleme selber erkennen und lösen, alle Entscheidungen selbst treffen und ist auch in der Bestimmung des Aufwandes völlig frei, ein Zustand, wie ihn sonst nur Studenten einer freien Fakultät kennen und wegen seinen Gefahren auch fürchten. Dieser Übergang zur absoluten Selbständigkeit gelingt nur dem gut, der sich schon früh darüber Gedanken macht, Pläne schmiedet und sie bezüglich Durchführbarkeit sowie Aufwand prüft.

Frühzeitige Beratung nötig!

Hier könnte wohl vermehrt die Hilfe des Personaldienstes und des Berufsverbandes einsetzen. Im vertraulichen Gespräch wäre zu ventilieren, was für die Zukunft «noch drin liegt», was für Möglichkeiten vorhanden wären... auf Grund der Vorbildung, der speziellen Interessen, des beabsichtigten Lebensstiles. Eine Suche nach brauchbaren Lösungen benötigt auch in Idealfällen mehrere Jahre.

Die häufigen Ortsabwesenheiten lenken immer wieder vom Problem ab, sind handfeste Entschuldigungen für mangelnde Tatkraft und für fehlende, beharrliche Suche. Nach den Einsätzen wird mit Vorliebe zunächst der Routinekram erledigt, weil er eben durch die Familie oder die Behörden auf Erledigung drängt. Einverstanden, aber dann müssen eben 1–2 Wochen Ferien für ein gründliches Brain storming, für eine intensive Jobsuche verwendet werden. Vielleicht sollte auch der Einsatz im letzten halben Jahr weniger intensiv sein, um Zeit für die Lösung dieser Probleme zu schaffen.

Kein voller Job mehr!

Ist das Leben nach dem Alter 55 überhaupt noch zu organisieren, kann man nicht einfach das Dolce far niente geniessen, das Wohl des Müsiggangs erleben? Sicher können das die meisten von uns nicht, weil wir zu sehr Tat-Menschen sind, als dass wir die Chance, welche uns der Pilotenberuf bietet, nicht nützen wollten. Die Chance nämlich, noch bei vollen Kräften in den 3. Lebensabschnitt einzusteigen: physisch und geistig fit, um das Leben so zu gestalten, dass wir Freude daran haben können, ohne uns zu stark zu verausgaben. Es wird deshalb meist kein vollamtlicher Job mehr in Frage kommen, sonst schieben wir das Problem des Alters nur hinaus... auf eine Zeit, wo wir bedeutend weniger Kraftreserven haben.

Teilzeitjobs, kulturelle, charitative Tätigkeiten und Öffentlichkeitsarbeit jeglicher Art wären sehr geeignet, lassen sich aber nicht von heute

auf morgen realisieren. Die fündigen Quellen — vielleicht wäre auch da eine systematische Hilfe der SWR möglich — müssen zuerst gefunden werden. Genügend freie Zeit zur weiteren Pflege unserer Reiselust ist unbedingt einzuplanen. Sonst springen wir plötzlich aus der mühsam erarbeiteten neuen Stellung davon, nur weil wir uns zu stark eingeeignet vorkommen. 25–30 Jahre Fliegerei bleiben eben unvergesslich.

Gesundheit hat Priorität

Etwas vom Wichtigsten scheint mir noch der Gedanke an die eigene Gesundheit. Wir können den 3. Lebensabschnitt – je älter desto mehr – nur geniessen, wenn unsere Gesundheit intakt ist. Die Chancen sind bei unserer Bevölkerungsgruppe überdurchschnittlich hoch. Wir können sie uns aber nicht allein dadurch erhalten, dass wir pro Jahr zweimal zum ärztlichen Untersucher gehen. Eine lange dauernde Fitness will anezogen und gehütet sein. Bereits in den Dreissiger Jahren sollte damit begonnen werden, indem «der Kaiser bekommt, was ihm gehört»: unser Körper verlangt ein regelmässiges körperliches Training im Sinne eines 6BX, eines Vita-Parcours oder eines Circuit-Trainings, ergänzt durch periodische Dauerbelastungsproben wie Waldläufe, OL usw. Diese Planung sollten wir in die Tat umsetzen, bevor Dauerschäden auftreten und solange durchhalten, bis wir uns an die tägliche Gymnastik so gewöhnt haben, dass wir sie benötigen wie Essen und Trinken.

Dies einige Gedanken zu einem Thema, das jeden früher beschäftigt, als ihm lieb ist. Vielleicht sitzen Aeropers und Personaldienst einmal zusammen, um die möglichen Hilfen zu besprechen und zu konkretisieren. Es geht darum, dass möglichst alle von uns die Chance der frühen Pensionierung voll nutzen und sich mit Freude an ihre frühere Passion des Piloten- oder F/E-Berufs zurückerinnern können.

Charles Ott, Capt. DC-10

Anmerkung der Redaktion:

Vor einiger Zeit haben wir unsere Ehemaligen aufgerufen, uns ihre Gedanken und Probleme im Zusammenhang mit der Pensionierung mitzuteilen. Das Echo war — nach den unruhlichen Zwangspensionierungen nicht anders zu erwarten! — eher bescheiden. Den einzigen Beitrag, von Captain Ch. Ott, haben wir dieser Nummer vorausgestellt.



Hapimag

FERIEN ALS HAPIMAG-AKTIONÄR

Jahr für Jahr Ferien

für 2–6 Personen während durchschnittlich 2 Wochen (je nach Saison) mit einem einmaligen Kapitalaufwand von Fr. 6 000.— + Nebenkosten.

Ihr Vorteil

Als HAPIMAG-Aktionär haben Sie das Recht, in über 850 komfortablen Appartements und Bungalows in 9 europäischen Ländern **mietfreie Ferien** zu verbringen.

HAPIMAG-Aktien

gelten unbegrenzt und gewähren die freie Wahl des Ferienortes, der Ferienzeit und der Grösse des Appartements. Das Wohnrecht ist frei übertragbar, kann angespart und auch im voraus bezogen werden.

Ferien-Service

Umfassende Information durch 200-seitigen Katalog, Hauszeitschrift HOLIDAY und regelmässige Aktionärsbriefe. Ferienbuchungen mit eigener Computeranlage. Eigene, geschulte Verwalter am Ferienziel. Reiche Sport- und Freizeiteinrichtungen und viele weitere Leistungen.

HAPIMAG

Eine schweizerische Aktiengesellschaft, gegründet 1963. Bilanzsumme Fr. 54 014 000.—, Immobilien-Buchwert Fr. 45 763 000.—. Kurzfristig überbaubare Landreserven für ca. 150 weitere Appartements. Aktionärsfamilien aus 24 Ländern. Jede HAPIMAG-Aktie ist durch Immobilienbesitz gesichert.

HAPIMAG-Ferien: einmal kaufen — nie mehr mieten.

Verlangen Sie Ihre Informationsmappe:

HAPIMAG AG, Informationsdienst
Zugerstrasse 53, CH-6340 Baar
Telefon 042/31 23 33, Telex 78811

Liebe Mitglieder

Die hier vorliegende **rundschau** ist dem **Thema Pensionierung** gewidmet, jener Lebensphase also, in welcher wir von unseren beruflichen Pflichten entbunden sind, es demzufolge ruhiger und gemütlicher nehmen und den verdienten Lebensabend geniessen dürfen.

Währenddem sich der eine auf diese kommenden Jahre des Ungebundenseins freut, weil er dann endlich all jenen Hobbys frönen kann, für die er in der Hetze des beruflichen Alltags einfach nie Zeit gefunden hat, so graut dem andern vor diesem Zeitpunkt, weil für ihn dann jene Welt zusammenbricht, in welcher er gearbeitet, gewirkt und gelebt und es zu etwas gebracht hat. Dass diese seine Welt ihn nun plötzlich, quasi um eines Geburtstages wegen, nicht mehr benötigt, obschon er doch seine Arbeit erst noch gestern hundertprozentig und kompetent bewältigt hat und somit sicher auch heute noch absolut in der Lage wäre, diese ebenso gut zu erledigen; diese harte Tatsache, diese Ungerechtigkeit anzunehmen bedeutet besonders für all jene, die sich mit ihrem Beruf seit Jahrzehnten so richtig identifiziert haben, eine schlichte Unmöglichkeit.

Nicht zu vergessen aber auch jene leider recht grosse Gruppe, welche den Pensionierungstag herbeisehnt, weil sie sich an ihrem Arbeitsplatz schon seit langem frustriert, überfordert, ungerecht behandelt oder aus irgendeinem andern Grunde todunglücklich fühlt.

Zu welcher dieser drei Gruppen man selber nun gehören möge, jedenfalls bedeutet die Umstellung vom Berufsleben auf den sog. Lebensabend eine nicht einfach zu umsegelnde psychologische Klippe.

Wir Piloten sind in dieser Beziehung wieder einmal ein Sonderfall. Erstens haben wir uns rund zehn Jahre früher als üblich aus dem Berufsleben zurückzuziehen, zweitens pflegt man mit 55 noch im Vollbesitz seiner geistigen und körperlichen Kräfte zu sein (siehe hohe Kaderfunktionen in Industrie und Politik!), drittens sind die meisten von uns seinerzeit aus Begeisterung Pilot geworden mit entsprechender Motivation und beruflicher Identifikation, und viertens ist die jahrzehntelange Tätigkeit als Flugkapitän mit soviel interessanter Abwechslung, Selbständigkeit und verantwortungsvoller Unabhängigkeit verbunden, dass der vorzeitige Schritt Richtung Ofenbänkli wahrlich nicht einfach zu bewältigen ist.

Erfahrungsgemäss muss ich aber präzisieren, dass es in dieser Beziehung keine einheitliche Pilotenmeinung gibt, weil in unserem Korps all die oben beschriebenen Typen und Meinungen vorkommen. Der individuelle Wunsch, am 55. Geburtstag aufzuhören, oder, angesichts des Pilotenmangels noch ein – zwei Jährchen weiterzufliegen, ist nebst zahl-

reichen persönlichen Vorstellungen und Voraussetzungen sicher in grossem Masse von der Hektik der Einsatzbedingungen abhängig. Eine etwas geruhsamere Gangart würde manchem von uns den Entschluss zum Weiterfliegen sicher erleichtern.

Nun — es freut mich, in dieser Pensionierungsnummer Ihnen wenigstens die Zangengeburt des langerwarteten Aeropers Pensionierungsgegenvorschlages in Aussicht zu stellen. Er segelt unter dem Motto: «Pensionierung nach Mass und Wunsch» und dürfte allen Beteiligten entgegenkommen. Da er aber momentan weder die Hürde des Vorstandes* noch jene der Vorsondierungen mit den entsprechenden Swissairdienststellen genommen hat, so wäre es verfrüht, ihn hier bereits vorzustellen, ob schon er bestens in den heutigen Themenkreis gepasst hätte. Ich hoffe aber, dies in meinem nächsten Artikel und anlässlich der beiden Orientierungs- und Diskussionsabende vom 10. und 19. Januar 1978 ausführlich nachholen zu können.

Und — wenn wir schon vom Pensionieren reden — komme ich nicht umhin, unserm kürzlich pensionierten **John Sterndale** an dieser Stelle herzlich für alles zu danken, was er in all den vergangenen Jahren als IFALPA-Director und Vorstandsmitglied für uns und unseren Berufsverband geleistet hat. John äusserte zwar ausdrücklich den Wunsch, sein Ausscheiden nirgends zu erwähnen. Somit wandert der bereits geschriebene Artikel über sein Wirken und seine Verdienste leider in den Papierkorb. Aber danken **musste** ich ihm einfach, ich konnte nicht anders, denn er hat es verdient! Im Namen des Vorstandes und der gesamten Aeropers wünsche ich ihm hiermit eine geruhsame, glückliche und erfüllte Zukunft. Thank you, John!

Von den **aeropers-internen Geschehnissen** lässt sich diesmal gottlob wieder lauter Erfreuliches berichten.

Wie Sie vielleicht den Swissair News bereits entnommen haben, fand am 28. Oktober die offizielle **Unterzeichnung des neuen Gesamtarbeitsvertrages** zwischen der Swissair und der Aeropers statt, der ja bereits seit 1. 7. 77 in Kraft ist, nun aber samt seinen Anhängen auch noch graphisch neu gestaltet und frisch gedruckt vorliegt. Er wird Ihnen demnächst zugestellt werden. Über die inhaltlichen Neuerungen, Änderungen und Verbesserungen wurden Sie ja anlässlich der Abstimmung vom letzten Mai im entsprechenden Kommentar detailliert orientiert. Es ist ein fortschrittliches, klares Vertragswerk, welches beiden Sozialpartnern als solide Verhandlungsbasis dienen wird.

Anlässlich seiner feierlichen Unterzeichnung konnte ich auf die Tatsache hinweisen, dass mir dieser neue GAV eigentlich geschenkt worden

* (Dies ist inzwischen geschehen)

ist, hatte ich doch Ende meiner letzten Amtszeit lediglich die Zielsetzung proklamiert, der alte Vertrag sei dringend zu revidieren. Verwirklicht wurde die zeitraubende Arbeit aeropersseitig aber durch Jeannot Amsler und seine damaligen Mitarbeiter, denen ich zusammen mit den beteiligten Swissairfunktionären an dieser Stelle nochmals meinen resp. unsern Dank aussprechen möchte. Ich bin sehr froh, dass sie mir diese «Riesenbüez» abgenommen haben. Aus diesem Grunde fand ich es richtig, dass der neue GAV nicht nur von mir, als amtierendem Präsidenten, sondern auch von Jeannot Amsler, quasi ehrenhalber, unterzeichnet wurde, weil das Werk unter seiner Führung zustande gekommen ist.

Über die Fortschritte, die auf dem Gebiete der neuen **Langstrecken-FDR** erzielt werden konnten, orientiert Sie in diesem Heft wiederum Capt. Fritz Schmutz, Chef EK. Ich bin froh, dass es in diesem Gebiet vorwärts geht und rechne damit, dass wir im kommenden Jahr über ein Gesamtpaket neuer Kurz- und Langstrecken-FDR abstimmen können, die unsere Arbeits- und Lebensbedingungen endlich verbessern werden.

Über den in meinen Augen ebenfalls positiven **Abschluss der Salärrunde** wurden Sie bereits via Bulletin orientiert. Man kann vom Resultat in guten Treuen angenehm überrascht oder enttäuscht sein; zahlreiche Kommentare und Zuschriften aus dem Mitgliederkreis zeigen beide Reaktionen. Der ganze Problemkreis ist einerseits eine Frage des Masses, der persönlichen Optik, der persönlichen Ansprüche und Prioritäten, andererseits eine solche der sozialen Verantwortung, einer (vorsichtigen!) Finanzplanung, aber auch des Könnens und des Willens. Es ist ferner eine alte Binsenwahrheit, dass man ja nie genug Geld verdienen kann und dass Geld allein nicht unbedingt glücklich macht. Es würde mich und meine Mitarbeiter jedenfalls freuen, wenn Sie, liebe Mitglieder, z. B. beim Empfang des neuen GAV's des grösseren «Zapfens» oder auch beim Skifahren einmal daran denken würden, dass ein paar Enthusiasten in ihrer Freizeit jede einzelne kleine Verbesserung erarbeitet und ausgehandelt haben. Freiwillig — unterwegs für Sie!

Das zuendegehende Jahr war für uns ein arbeitsreiches, hektisches und eher mühsames. Rückblickend glaube ich aber, dass sich der Einsatz doch gelohnt hat. Der Mini-Arbeitskonflikt vom letzten Frühjahr war zwar für beide Sozialpartner kein Ruhmesblatt, jedoch ein heilsamer Schock. Die «Message» scheint aber mehrheitlich verstanden worden zu sein, denn heute wird wieder wirklich verhandelt und nicht mehr einseitig entschieden. Man schaut sich zwar hüben wie drüben noch etwas misstrauisch auf die Finger, weil sich ein zerstörtes Vertrauensverhältnis nicht einfach von heute auf morgen wieder herstellen lässt. Persönlich

glaube ich aber daran, dass es uns im kommenden Jahr gelingen wird, das partnerschaftliche Gleichgewicht wieder zu erlangen, denn wir sind auf dem richtigen Weg dazu. Diese optimistische Feststellung ist jedoch kein Freibrief für solche, die den Begriff sozialer Partnerschaft nur dann respektieren, wenn er ihren persönlichen Ambitionen nützt.

Für die kommenden Festtage wünsche ich Ihnen und Ihren Familien von Herzen alles Gute.

Ihr Hano Hürzeler



Ist Kalk ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den **Suntherm Wasserenthärter** besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem **Suntherm Wasserenthärter**

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service
SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

Rückblick

intern

Erst wenige Wochen sind verstrichen, da die ruchlose Ermordung des Lufthansa-Flugkapitäns Jürgen Schumann an Bord der Boeing 737 «Landshut» einen Aufschrei des Entsetzens und der Empörung in aller Welt auslöste und der Weltverband der Linienspieler «IFALPA» seine Mitglieder aufforderte, sich für einen weltweit zu befolgenden Stoppage of Airline Operations für die Dauer von 48 Stunden zur Verfügung zu halten, falls die Vereinten Nationen in New York es nicht zustandebringen sollten, dass sich alle Mitgliedstaaten dieser Organisation in einer Resolution zur Bekämpfung des Luftterrors bekennen und soweit noch säumig, sich zur Ratifikation aller internationaler Abkommen betreffend den Schutz der Zivilluftfahrt verpflichten. Die Principle Officers der IFALPA sahen sich zu diesem rigorosen Schritt veranlasst, nachdem frühere Appelle des Weltpilotenverbandes zwar überall auf lebhaftes Verständnis gestossen waren, Resultate zu einer wirklich namhaften Verbesserung des Schutzes gegen Anschläge auf Zivilluftfahrzeuge leider in der Zwischenzeit aber nicht erzielt wurden. Das gewählte Vorgehen gegenüber der UNO war wohl richtig, weil ein weltweiter Schutz nur dann möglich ist, wenn alle Nationen sich an die Abkommen von Tokio, Den Haag und Montreal halten, weil dann für jeden Luftpiraten die Möglichkeit des freien Geleites nirgendwo mehr besteht und er sich also in jedem Falle der Strafverfolgung und gerechten Aburteilung gegenüber sieht, wo immer er das gekaperte Flugzeug auch verlässt. Anders verhält es sich vielleicht mit dem ursprünglich vorgesehenen Stoppage von 48 Stunden, der — auf die Hälfte der Zeit reduziert — das gleiche Zeichen auch gesetzt hätte, ohne dass allerdings dadurch die Gefahr weiterer Anschläge eingedämmt worden wäre. Daher dürfte es für die Zukunft zweckdienlicher sein, im Falle weiterer Terroraktionen gegen die Zivilluftfahrt einen Boykott gegen jene Länder auszurufen, welche Luftpiraten immer noch straflos aufnehmen, diesen Boykott dann aber solange durchzuhalten, bis auch dort die Strafverfolgung und Aburteilung resp. Auslieferung gewährleistet ist.

Wenn man in diesem Zusammenhang das internationale Seeschiffahrtsrecht vergleichsweise zu Rate zieht, um dann festzustellen, dass die wirksame Eindämmung der Seepiraterie durch weltweite Androhung drakonischer Strafen mehr als ein ganzes Jahrhundert beanspruchte, so

möchte man fast verzagen. Immerhin ist es tröstlich zu wissen, dass schon seit einigen Jahren drei wichtige Abkommen zum Schutze der Zivilluftfahrt gegen Luftpiraterie und Sabotage bestehen, nur **fehlt** es bislang noch an der **weltweiten Ratifizierung** derselben. Es sind dies

1. das **Abkommen** über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, abgeschlossen in **Tokio** am 14. September 1963, dem seither 74 Staaten beigetreten sind, u. a. die Schweiz am 21. Dezember 1970 (Hinterlegung der Ratifikationsurkunde).

Dieses Abkommen findet Anwendung bei Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze sowie bei Vorliegen von Handlungen, welche die Sicherheit eines zivilen Luftfahrzeuges oder der Personen oder Sachen an Bord dieses Luftfahrzeuges gefährden oder beeinträchtigen, sei dies in der Luft oder am Boden;

2. das **Übereinkommen** zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, abgeschlossen in **Den Haag** am 16. Dezember 1970, dem bis heute 67 Staaten beigetreten sind, unter ihnen die Schweiz am 14. Oktober 1971.

Diese Konvention dient der weltweiten Bestrafung von Tätern, welche unter Gefährdung von Personen und Sachen ein im Flug befindliches Luftfahrzeug in Besitz nehmen und die Herrschaft darüber ausüben, wodurch unter anderem auch das Vertrauen in die Zivilluftfahrt untergraben wird. Als weiteres Abkommen besteht daneben noch

3. das **Abkommen** zur Bekämpfung gesetzwidriger Akte gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, abgeschlossen in **Montreal 1971**.

Dieses Abkommen regelt die universale Strafverfolgung, Aburteilung und Auslieferung analog zum Haager Abkommen.

Die beiden erstgenannten Konventionen wurden von der Schweiz, wie schon erwähnt, vor 7 resp. 6 Jahren ratifiziert. Das Abkommen von Montreal, um dessen Ratifizierung u. a. auch die Aeropers schon mehrmals ersucht hatte, wird gemäss eines noch herbeizuführenden Bundesratsbeschlusses laut gut unterrichteter Kreise noch vor Jahresende von der Landesregierung unterzeichnet werden, nachdem die Luftfahrtskommission und die eidgenössischen Räte sich hierzu bereits positiv geäußert haben und die notwendigen Anpassungen im Bereiche der Artikel 96, 97 und 97bis des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 sowie des Artikels 237 des schweizerischen Strafgesetzbuches (Verschärfung der Höchststrafe), welche vor allem für die grosse zeitliche Verzögerung verantwortlich zeichnen, nun endlich vorgenommen worden sind. Die textlichen Veränderungen der zitierten

Gesetzesbestimmungen können in den sog. Bundesblättern (BB1 77 II S. 1023) nachgelesen werden.

Nachdem aus unserem nördlichen Nachbarland weitere, sehr ernst zu nehmende Terrordrohungen zu vernehmen waren, welche zwar primär gegen die Lufthansa gerichtet wurden, heisst das **Gebot der Stunde** für uns alle weiterhin **grösste Wachsamkeit**. In diesem Zusammenhang sei Ihnen das kürzlich zugestellte Security Bulletin 11/77 unseres zuständigen Ressortleiters nochmals dringend zur Beachtung empfohlen. Aufgrund dieses bedrückenden und düsteren Hintergrundes fällt es mir in diesem Jahre etwas schwer, Ihnen frohe und ungetrübte Weihnachtsfeiertage zu wünschen, tue es aber trotzdem und im Vertrauen darauf, dass der lange ersehnte echte Durchbruch zu einem wirklichen Schutz der Zivilluftfahrt in naher Zukunft stattfinden werde.

Abschliessend darf ich Sie daran erinnern, dass unser Sekretariatsbetrieb von Freitag, den 23. Dezember 1977, 1200 Uhr bis Montag, den 2. Januar 1978 geschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen
F. Woodtly, Sekretär

EK-Information

War es Zufall oder Symptom, dass das Thema «Einsatz» sich in der letzten Nummer als der rote Faden erwies, an dem ein ganzer Katalog von damit zusammenhängenden Problemen aufgereiht war? Ich hoffe, dass der geneigte Leser daraus die sehr zutreffende Tatsache abgeleitet hat, dass die Neugestaltung unserer Arbeitsbedingungen im Moment **das** Anliegen ist, das uns am meisten beschäftigt, weil damit einer der wichtigsten Pfeiler unserer Lebensqualität wieder die nötige Tragkraft erhalten soll.

Die recht positiven Worte, die Herr Stierli zu diesem Thema im letzten Flight Recorder schrieb, lassen glauben, dass wir nicht mehr allein sind mit der Ansicht, dass es jetzt wirklich Zeit wäre, dieses Thema zu einem allseits befriedigenden Abschluss zu bringen. Dass wir dabei nur un-

gern die Konsequenzen gewisser, sattsam bekannter Entscheide der neueren Vergangenheit zu tragen bereit sind, muss aber hier zur Vermeidung euphorischer Stimmungen beidseits des Verhandlungstisches mit aller Deutlichkeit gesagt sein.

Da im erwähnten Artikel recht wenig Konkretes zu lesen stand über die «anderen Zielsetzungen», die, ganz unerwartet, von den «neuen Gesichtern» in die Welt gesetzt sein sollen, werde ich Sie im folgenden, wie versprochen, kurz über den heutigen Stand (1. 12. 77) orientieren.

Langstrecke

Anknüpfend an meine Bemerkungen in der letzten Nummer kann ich hier direkt auf die zwei wichtigsten, bis heute ziemlich ausgereiften und auch in qualitativer Hinsicht wenigstens akzeptierten «Projekte» eintreten. Die für alle Sektoren gültigen **duty time Limiten** wurden von uns, gestützt auf gemachte Erfahrungen und mit Rücksicht auf operationelle Bedürfnisse aufgestellt. Der Leitgedanke dabei ist: Was bis dato als vernünftig galt und deshalb auch akzeptiert wurde, soll in die neuen Limiten integriert werden. Trotzdem wurde durch eine weitgehende Differenzierung und das Aufstellen von Randbedingungen nach unserem Dafürhalten in kritischen Fällen eine Verbesserung zu unseren Gunsten erzielt. Hier als Beispiel die Lösung für die kritische, am meisten Gesprächsstoff liefernde Zeit (check-in 1901 bis 0400 LT):

Anzahl legs	max. duty time
1	10:00
2	09:30
3	09:00
4 und mehr	08:00

Obige Werte können erhöht werden um:

- 30 Min., wenn eine grosszügig bemessene «bürgerliche» Nachtruhe vorausgeht;
- 1 Std., bei Antritt der Rotation an der homebase.

Für die Regelung der Freitage haben wir uns einer Formel verschrieben, die den Anspruch strikte von der gesamten Belastung und der erbrachten Leistung abhängig macht, nicht ohne aber den Sozialanspruch ausser acht zu lassen. Die Konstruktion der Formel, die Wahl der Belastungsgrössen sowie auch deren Gewichtung war Gegenstand mehrerer Runden «Brainstorming» in der EK und darf in der heute vorliegenden Form als brauchbares Messinstrument für die «Dichte» einer Rotation gelten. Was sind nun die Belastungsfaktoren?

- Anzahl Landungen
- Totale Blockzeit (inkl. DH zu 100%)
- Nacharbeit tangierend 22 — 06 LT
- duty time pro assignment grösser als 8:45
- Zeitverschiebung in Stunden im Quadrat
und zwar: — homebase/Endpunkt der Rotation +
— letzter layover/homebase
- Umwelt (Komfort, Klima, Fracht-Ops usw.)

Multipliziert mit den dazu festgelegten Gewichtungsfaktoren ergibt die Summe eine Zahl für jede Rotation; diese wiederum, dividiert durch eine Konstante ergibt die Anzahl Freitage.

Wie soll es weitergehen?

Eine erste Stufe wird die Anwendung der Formel mit Besitzstandwahrung inbezug auf Freitage sein; eine Übergangszeit wird gestatten, durch schrittweise Verkleinerung der «Konstanten» die Voraussetzungen für die Verbesserungen zu schaffen (Bestände!).

Kurzstrecke

Da hier die Streuung der «Dichte» recht klein ist, kann man auf eine Leistungsformel für die Freitage verzichten. Da jedoch die Basis der angestrebten Regel das Verhältnis 5 : 3 ist, kann der Fall 6 : 3 unter gleichbleibenden Konstruktionsgesichtspunkten für die 6-tägige Rotation nicht akzeptiert werden. In einem ersten Schritt soll deshalb die tolerierbare Dichte beschränkt werden. Als Ziel streben wir nach wie vor die Elimination des 6-Tägers an, wenigstens während «Normalbetrieb». Da auch die mealtime Limite keinen Spielraum für irregularities aufweist, sollte der Planungswert auf 9:30 reduziert werden.

Mit freundlichen Grüssen
F. Schmutz, Chef EK

Kontakt

Mädchen,
24jährig, wünscht brieflichen

mit interessantem Globetrotter.

Antwort mit Foto erreicht mich unter
Chiffre 0113, Aeropers Rundschau,
Wettlin + Co., Postfach, 8037 Zürich

Statement Captain Derry F. Pearce President International Federation of Air Line Pilots Associations before the United Nations special political committee October 26, 1977

Mr. Chairman, Distinguished Delegates:

I take this opportunity to express my appreciation for your invitation to address this supreme world forum on the vitally important subject — Safety of International Civil Aviation.

As President of the International Federation of Air Line Pilots Associations, I represent a world-wide, non-political organisation, whose members come from a multitude of countries on all continents and effectively command the majority of the world's civil air transport flights.

However, in addition to speaking for the world's airline pilots, I believe that I also speak for the travelling, and even non-travelling, public of the world — all of whom are living in increasing danger as a result of the violent and murderous attacks which are being directed against the world's most vital and effective transportation medium — civil aviation.

History records the jeopardy in which communications were placed when, in the years prior to the advent of aviation, surface transportation on land and sea was imperilled by thieves, murderers and pirates.

Today we have a more modern, efficient means of transport, and it, too, is being threatened by similar lawlessness.

The recent upsurge of unlawful interference, and the escalation of international extortion and brutality, has forced the airline pilots of the world to seriously consider whether the peoples of all nations, and their governments, need to be reminded of the inestimable value to the international community of an organised civil air transport system.

The economic worth of civil air transport to all countries of the world, and in particular to developing nations, is increasing with great rapidity, and because of this importance to the world communities, civil air transport has become a prime target for those who would threaten the peace and security of the world.

The international nature of the threat is obvious when it is recognised that the persons who carry out attacks on civil aviation are not of only one nationality, nor are their victims; the system which they are putting at risk does not serve only one nation or group of nations, and therefore precautions against these offences become essential, not in only one

State, but in all States, and thus the world in general is being held to ransom.

These considerations are widely and strongly supported by other organisations and by the general public in a great number of countries, spread throughout every continent, and it is now evident that the peoples of the world are in agreement that the fear they are being forced to endure, if they are to exercise their inalienable right to communicate freely with each other, has become unacceptable.

It surely must be acknowledged that the basic entitlement of all people, irrespective of nationality, to travel their world in safety, is too precious to be endangered by so few.

Our very right to communicate is being threatened, and it is because good communications are the key to global cooperation, development and peace that all peoples of the world are in need of immediate protection.

There are many and varied motivations for those who commit these crimes of violence, but it must be realised that there is, however, a new, disturbing trend, in that the latest hijackings have been executed by persons with greater technical knowledge, who are better prepared, and who are completely ruthless.

They have taken innocent lives for no valid reason, and they have succeeded from time to time in their aims of obtaining by extortion the release of other convicted and dangerous criminals from custody, and/or the payment of huge sums of money as a form of ransom.

It is truly alarming to appreciate that each successful hijacking attempt increases the risk of further hijackings, with criminals extracted from prisons becoming available to commit further crimes, and money obtained as ransom being made available to finance further programs of intimidation.

No one can reasonably deny that the threat is growing, rather than diminishing, and unless it is quickly contained, there is a serious risk that these crimes will be committed in countries and against airlines that have previously enjoyed immunity.

It is inconceivable that mankind should refuse to learn from the past and recognise that now is the time when a conscious and positive decision to act must be taken.

The responsibility for action, and the consequences which follow, devolve undoubtedly upon the governments of the world which must confront this threat without compromise.

Fourteen years have passed since the international community of States first recognised the threat posed by those who commit crimes of violence against civil aviation and subsequently sought to contain that growing menace by the progressive agreement of three international treaties — the Tokyo, Hague & Montreal Conventions. These three Conventions represent valuable progress, but are not completely effective in that although national laws are binding upon all persons in that State, international laws are applicable only to those States which have willingly adopted them, except where a threat to peace or security is determined.

Notwithstanding that the United Nations and its specialised agency, the International Civil Aviation Organisation, have made a number of efforts to encourage States in order to secure universal acceptance of these treaties, to this date:

- only 59% of United Nations Member States have ratified the Tokyo Convention on Offences and other acts Committed on Board Aircraft;
- only 53% of United Nations Member States have ratified the Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft;
- and only 50% of United Nations Member States have ratified the Montreal Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation.

Although these 3 treaties, if ratified and honoured by all States, would return civil aviation to the level of freedom from crimes of violence that it enjoyed 20 years ago, the pathetic ratification record, as just expressed, has undeniably proved to be ineffective.

It is abundantly clear that urgent steps are necessary to ensure that all nations comply with International Law as it relates to the denial of safety and refuge to aerial pirates, and those who otherwise carry out attacks on civil aviation.

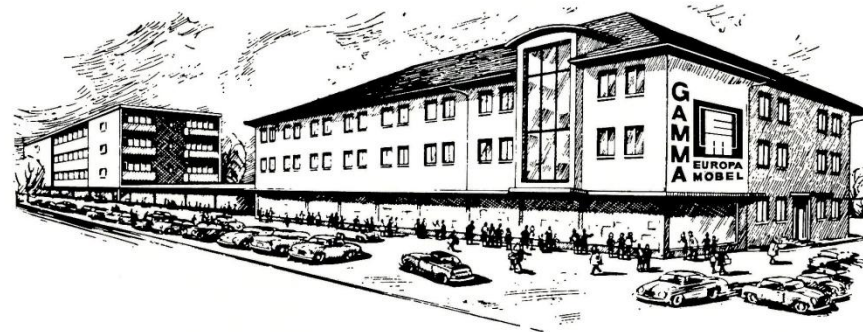
The present scale of threat is such that it transcends national boundaries and national interests, and can truly be considered as constituting a threat to international peace and security.

This General Assembly is exhorted to intensify efforts aimed at expeditiously obtaining universal ratification and implementation of the obligations contained in the Tokyo, Hague and Montreal Conventions, together with universal application of the preventative and other measures prescribed in technical Annex 17 of the International Civil Aviation Organisation.

The General Assembly is further urged to declare that the prevalence of attacks on civil aviation constitutes a threat to the maintenance of international peace and security, and thereby encourage the Secretary-General to immediately exercise his powers under Article 99 of the U. N. Charter to bring this matter to the urgent attention of the Security Council.

The International Federation of Air Line Pilots Associations is committed to continuing its close cooperation with the International Civil Aviation Organisation in all aspects concerning the Safety of International Civil Aviation and now pauses whilst the United Nations demonstrates to the peoples of the world its intention to immediately initiate a course of action aimed positively at eradicating this threat to world peace and security once and for all.

Derry F. Pearce



Otschweizer Möbelzentrum GEBR. GAMMA AG 9500 WIL

Direkt an der Autobahn Winterthur – St. Gallen. Stets genügend Parkplätze. Jeden Dienstag Abendverkauf. Grösste Auswahl der Ostschweiz. 3000 m² Ausstellung.

Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

Die administrative Seite der Pensionierung

Tritt ein Mitglied in den Ruhestand (gemäss GAV frühestens bei Erreichen des 55. Altersjahres), wird ihm unter Einhaltung der vertraglichen Kündigungsfrist von 6 Monaten mitgeteilt, das Arbeitsverhältnis werde aufgelöst. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass noch bestehende Ferienansprüche vor dem Austritt zu beziehen sind. Dieses Schreiben trägt die Unterschrift von OF und PFC. Bei VEF-Versicherten geht eine Kopie dieses Schreibens an den Geschäftsführer der VEF für den Rentenentscheid. Bei OASF- oder PAX-Destinatären wird die entsprechende Stiftung orientiert. Mit diesem Brief wird der Austretende zu einem Gespräch mit Herrn Wild eingeladen. Dieses Gespräch dient nicht zuletzt dazu, die starren, durch die Grösse des Unternehmens bedingten Abläufe, den Bedürfnissen jedes einzelnen etwas anzupassen.

Zu erwähnen wäre auch das für alle sichtbare Zeichen: Der letzte Flug. OFC organisiert diesen dem Wunsch des Austretenden entsprechend (Route, Cockpitbesatzung) und lädt selbstverständlich zum Empfang die Gattin ein.

Das Gespräch mit Herrn Wild, PFC

Hier werden sämtliche Belange der bevorstehenden Pensionierung, unter Berücksichtigung der Situation des einzelnen, besprochen.

Was bietet die Swissair nach der Pensionierung?

Die verschiedenen Möglichkeiten sind auf einem speziellen Merkblatt festgehalten und detailliert beschrieben.

- Freiflüge: Gleiche Vergünstigungen auf Swissair- und Poolstrecken wie als Aktiver. Für die Prioritätsbestimmung wird ein unveränderliches Dienstalder von 10 Jahren angenommen. (Dies tangiert den bisherigen Anspruch auf First-Class-Benützung gemäss Freiflugreglement nicht).
Für Flüge mit anderen Gesellschaften müssen die Möglichkeiten von Fall zu Fall am Freiflugschalter abgeklärt werden.
Der Ausweis für Transportvergünstigungen wird automatisch jedes Jahr zugestellt.
- Swissair-Personaltankstelle: Für VEF-Versicherte weiterhin benützbar. Diese Einschränkung ergibt sich aus dem Abrechnungsmodus (Rentenabzug).
- Personalausweis: Er bleibt im Besitze des Pensionierten. Der Sticker für die Gültigkeit wird jedes Jahr automatisch zugestellt.

- Kollektiv-Krankenkasse: Wie bisher, Beträge werden bei VEF-Versicherten an der Rente abgezogen. Die übrigen Pensionierten bezahlen die Prämien direkt an die Krankenkasse Helvetia und APKK.

Achtung: SUVA-Deckung für Unfälle erlischt. Die Krankenkasse Helvetia (Kollektivvertrag Swissair) schliesst jedoch die Unfalldeckung ab Pensionierungsdatum ein.

- Swissair-News und Flight-Recorder werden weiterhin zugestellt.
- Repatriierung unserer ausländischen Kollegen gemäss einzelarbeitsvertraglicher Vereinbarung, falls Wohnsitz wieder ins Ausland verlegt wird.
- Pensioniertentag (wird einmal jährlich von Swissair durchgeführt)
- Pensioniertenvereinigung
- Kurse «Vorbereitung auf den Ruhestand», organisiert von der Swissair: Pensionierte Besatzungsmitglieder haben auch zu irgend einem späteren Zeitpunkt nach der Pensionierung die Möglichkeit, an einem solchen, von PZ organisierten Kurs teilzunehmen.



Was muss der einzelne unternehmen:

AHV: Weiterentrichtung von AHV-Beiträgen nach dem Rücktritt: PVS oder unser Spezialist K. Rutishauser geben gerne Auskunft.

Für unsere ausländischen Kollegen ist besonders wichtig, dass sie sämtliche AHV-Probleme vor der Pensionierung mit dem Swissair- oder Aopers-Fachexperten besprechen.

Steuern: Lohnausweis für Zwischentaxation von der Swissair. Auskunft über die Rente von der VEF. Falls nötig, vermittelt der Personaldienst einen Steuerberater.

Austrittsschein, letztes Salär: Dieses oft kritisierte Formular ermöglicht, wenn es vollständig ausgefüllt und visiert ist, der Kasse das Auszahlen des letzten Salärs, das vom Computer automatisch gesperrt wurde. Gleichzeitig mag es als Wegweiser für einen «Final Handshake» quer durch die Firma dienen.

Der Personaldienst bietet aber jederzeit Hand für individuell angepasste Lösungen, die von diesem starren Schema abweichen.

Abschliessend noch ein Hinweis:

Die Betreuung durch PFC erlischt nicht mit dem Austritt. Diese Organisationsstelle kann und soll auch durch Ehemalige bei Bedarf benützt werden.

Urs Marx

Aktuelles Interview: Psychologische Aspekte der Pensionierung

(Ein Gespräch — nicht nur für Pensionierte!)

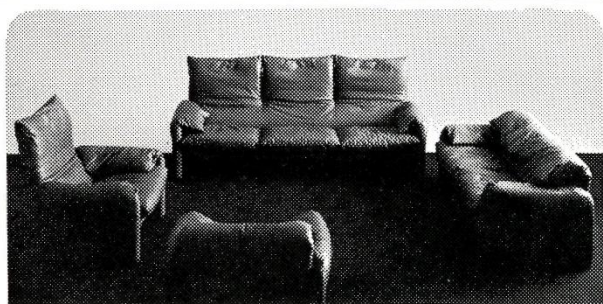
Pensionierung muss nicht unbedingt einem geruhsamen Lebensabend entsprechen oder eine Vorbereitung auf den Tod sein. Sie kann vielmehr, und dies trotz des fortgeschrittenen Alters, ein weiterer, aktiver und ausgefüllter Lebensabschnitt bedeuten. Ausschlaggebend scheint die frühzeitige, geistige Auseinandersetzung mit dem «Pensioniertsein», die rechtzeitige und gründliche Vorbereitung jedes einzelnen auf die neue, ungewohnte Lebenssituation. Das nachfolgende Gespräch mit Herrn Dr. W. Bolliger, OFSR, will versuchen, besonders auf die Möglichkeiten einer optimalen Vorbereitung einzugehen.

AR: Herr Bolliger, mit dem Schritt in die Pensionierung verliert der Mensch etwas Wesentliches: seinen Arbeitsplatz. Welche Bedeutung hat die Arbeit im menschlichen Leben?

B: Mit dieser Frage berühren Sie ein ausserordentlich vielschichtiges und komplexes Gebiet, und jeder Angesprochene dürfte auf Grund seines Alters, seiner Herkunft und seiner subjektiven Einstellung eine andere Antwort auf diese Frage geben. Da wir über die psychologischen Aspekte der Pensionierung sprechen wollen, uns also mit einem Lebensabschnitt befassen werden, der durch einen enormen Wandel im Leben eines Menschen charakterisiert ist, dürfte es wohl opportun sein, auf Wandlungen hinzuweisen, welchen die Bedeutung der Arbeit im Verlaufe des Lebens unterworfen ist.

«Arbeit» bedeutet für jeden Menschen sicherlich eine grosse Anpassungs- und auch Kulturleistung. Von den ersten aufgezwungenen Disziplinierungsversuchen in der Schule über die Einsicht in das Vorhandensein einer eigenen inneren sinn- und richtungsgebenden Funktion, ermöglicht uns die Arbeit, unsere Fähigkeiten und Möglichkeiten zu realisieren und unseren Platz im gegebenen Rahmen zu finden bzw. zu erkämpfen. Da wir am Arbeitsplatz auch mit einem weiteren Kreis von Menschen mehr oder weniger intensiv in Berührung kommen, werden wir auch als soziale Wesen herausgefordert und müssen einen recht umfassenden Entwicklungs- und Differenzierungsprozess durchmachen.

Für die meisten Menschen in der ersten Lebenshälfte besteht auch die innere Notwendigkeit, die Voraussetzungen für eine Familiengründung zu schaffen und ein Aufwachsen der Nachkom-



1975: Maralunga, Vico Magistretti, Sofas und Sessel mit hochklappbarer Kopfstütze; leichte Umstellmöglichkeit. Überzug aus Stoff, Kunstleder oder Leder. Preis Bezug Stoff Sofa 2plätzig Kat. E. Fr. 2038.—

Scherrer Wohnen

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

men in einer unbelasteten Atmosphäre zu ermöglichen. Gründe genug, um im Falle einer «normalen» Entwicklung, der Arbeit (im weitesten Sinne), eine genügende Zuwendung in Form eines kontinuierlichen Energieflusses zukommen zu lassen.

Wir müssen uns aber stets bewusst sein, dass uns die Konfrontation mit dem Phänomen «Arbeit» in eine ambivalente Situation bringt. Meistens ist es uns nur in beschränktem Masse möglich, unseren eigenen Zielen, Neigungen und Interessen voll zu folgen, denn wir müssen in mehr oder weniger starkem Ausmass Rahmenbedingungen jeglicher Art berücksichtigen. Bereits bei der Berufswahl üben die äusseren Faktoren — wie Familie, Gesellschaft, Freunde, später dann die äusseren Bedingungen des Arbeitsplatzes, die Strukturierung der Arbeit, das soziale Muster usw. — einen Einfluss auf das Individuum aus, und jedes Kollektiv versucht, ein Individuum für seine formulierten Ziele und Werte — im besten Falle — einzunehmen. Ich möchte hier noch anmerken, dass der Einfluss dieser äusseren Faktoren auf unsere Entscheidungen sicherlich mit dem «Ansehen» und der «Bedeutung», den ein bestimmter Beruf sowohl im Kollektiv als auch in unserer subjektiven Wertskala geniesst, steigt.

Diese Vielfalt von Rahmenbedingungen kann für das seelische Gleichgewicht des Menschen insofern gefährlich werden, als er — sei es aus innerer Schwäche oder durch die an ihn herangetragenen Aufgaben überlastet — zu einem einseitigen Einsatz seiner Energien am Arbeitsplatz gezwungen wird, sich m. a. W. mit seiner Arbeit identifiziert.

Ungünstig für das seelische Gleichgewicht ist natürlich auch das andere Extrem, der Mitarbeiter nämlich, dessen Leben nach Feierabend beginnt, welcher der Herausforderung des Arbeitsplatzes ausweicht und nur das Minimum für seinen Broterwerb leistet.

Vielleicht ist noch eine kurze Bemerkung zur spezifischen Arbeit des Piloten am Platz. Soweit ich diese beurteilen kann, ist sie durch einen ganz besonders grossen «Aufforderungscharakter» (z. B. festgelegte Arbeitsabläufe) von der Aussenwelt her geprägt. Nicht nur trägt der Pilot eine Uniform, die ihm ein bestimmtes Verhaltensmuster auferlegt. Es gehört immer mehr zu seiner wichtigsten Aufgabe, die durch elektronische Systeme in immer kürzer werdenden Zeiten gelieferten Informationen zur Basis seiner Entscheidungen zu machen. Von der rein pilotischen Seite her gesehen ist er genötigt, seine ganze Aufmerksamkeit einer rein technischen Welt zu widmen, welche keinen Platz für kreatives Schaffen hat. Um diese «spielerische», mit der Welt der Phantasien verbun-

dene schöpferische Seite — die wohl mit der Intelligenz zunimmt — nicht verkümmern zu lassen, braucht der Pilot (wie übrigens jeder Mann, der sich relativ einseitig technisch betätigen muss) einen entsprechenden Ausgleich in seinem Leben. Sonst läuft er Gefahr zu «vertrocknen» oder wird bisweilen dazu genötigt «das Kind im Manne» zu sehr in der Realität durchzuexerzieren.

Hat man sich als soziales Wesen bestätigen können, und ist man auch der biologischen Verpflichtung in etwa nachgekommen, hat man also m. a. W. die Anpassung an die äussere Welt vollbracht, so beginnt sich eine Entwicklung anzubahnen, in deren Verlauf man gezwungen wird, die freigewordene Energie anderweitig zu investieren. Entsprechend verändert sich natürlich die Bedeutung der Arbeit im psychischen Gesamthaushalt.

Walter Bolliger, welcher seine ersten 12 Lebensjahre in China verbrachte, hat nach der Matura seinerzeit an der ETH Zürich ein Chemie-Studium absolviert und in Bio-Chemie doktriert. Anschliessend war er während 9 Jahren als Assistent/Oberassistent am bio-chem. Institut der ETH tätig. In dieser Zeit begann ihn — neben dem rein naturwissenschaftlichen — je länger je mehr auch der psychologische Zugang zum Phänomen «Leben» zu faszinieren. Dies führte schliesslich zu einem Psychologie-Studium am C. G. Jung-Institut Zürich. Seit 1. 3. 75 ist Herr Bolliger halbtags in der Sektion Rekrutierung und Auswahl OFSR beschäftigt.

- AR: Grundsätzlich hat ein Swissair-Pilot die Möglichkeit, sich mit 55 Jahren pensionieren zu lassen. Wieviel vorher sollte man beginnen, sich ernsthaft mit der bevorstehenden, neuen Lebenssituation auseinanderzusetzen?
- B: Die Pensionierung ist einer der von aussen gesetzten Marksteine, welche unserem Leben einen gewissen Rahmen geben, uns quasi in das Kollektiv einordnen, meist jedoch ohne auf unseren effektiven physischen und psychischen Zustand Rücksicht zu nehmen. Unsere Seele ist nun aber kein starrer Mechanismus, und Lebensabschnitte wie Pubertät, Lebenshälfte und das Alter sind geprägt von einer dynamischen Entwicklung, welche zunächst auf das Ziel zusteuert und nach Überwindung jenes Abschnittes — nach einer gewissen Übergangsphase — dem nächsten Ziel sich hinwendet. Es sind dies typische menschliche Situationen, die jeder bewältigt.

gen muss, um die wir als Menschen nicht herumkommen. Um nun derartigen psychischen Traumen — wie es der Verlust des Arbeitsplatzes zweifellos ist — begegnen zu können, kann man eigentlich nicht früh genug anfangen, sich mit der kommenden Situation zu befassen. Es geht doch darum, beim Verlust einer derart wichtigen und während langer Zeit aufrechterhaltenen Realitätsbeziehung, nicht ohne einem in etwa ebenbürtigem Ersatz dazustehen, welcher einem genügend Möglichkeiten bietet, um die frei gewordene Energie absorbieren zu können. Es geht also darum, kontinuierliche Übergänge zu schaffen.

Da nun psychische Probleme während des ganzen Lebens auftreten können — wobei dies natürlich in den wichtigen Lebensphasen vermehrt und besonders intensiv geschieht — und da Ihre Frage den Menschen in seiner Ganzheit betrifft, möchte ich an dieser Stelle etwas Weniges über die postulierte Struktur der Seele und über die Dynamik seelischer Prozesse sagen und zeigen, dass unsere Seele so strukturiert ist, dass sie eigentlich auf den Ausgleich von Gegensätzen hinarbeitet, um Einseitigkeiten zu vermeiden, und uns z.B. ermöglicht, Lebensabschnitte wie Pubertät, Lebenshälfte oder die Auseinandersetzung mit dem Phänomen des Todes, in das sog. «normale Leben» zu integrieren und diese Spannungen auszuschalten. Es liegt an uns, auch die Realität der Seele in unserem Leben zu berücksichtigen.

Ich habe vorher von den äusseren Einflüssen auf unser Leben gesprochen. Nun ist es so, dass wir auch innerpsychische Faktoren zu berücksichtigen haben. Hier gilt es darauf hinzuweisen, dass jedes Individuum nebst der kollektiven psychischen Disposition (also denjenigen Faktoren, welche uns Menschen von anderen Säugetieren unterscheidet) auch eine solche von individueller Natur besitzt, welche dem einzelnen Menschen auch ein indivi-

duelles Schicksal auferlegt. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass es auch Gesetzmässigkeiten des seelischen Geschehens gibt, dessen Dynamik und auch Unerbittlichkeit manchen Menschen bis an die Grenze seiner Belastbarkeit und, wie die psychosomatische Medizin und Psychopathologie zeigen, auch darüber hinaus bringen kann.

Dies tönt nun vielleicht etwas gar dramatisch, aber nur deshalb, weil die meisten Menschen ganz instinktiv einen befriedigenden bis hin zu einem positiven Weg finden, um mit diesen Problemen fertig zu werden. So ist es klar, dass die Psychologie hauptsächlich denjenigen Menschen etwas zu sagen hat, deren Leben durch grössere Probleme belastet ist. (Ich denke dabei aber keineswegs an pathologische Zustände). Charakteristisch für das Lebensphänomen sind u. a. Vielfalt, gerichtete Veränderung und Entwicklung, alles natürlich im Rahmen der gegebenen Grundbedingungen. Psychische Probleme sind hauptsächlich dort zu erwarten, wo der psychische Entwicklungsprozess des Individuums aus irgend einem Grunde längere Zeit still steht, also eine Stagnation auftritt.

Wie Sie wissen, gibt es verschiedene psychologische «Schulen», welche die gleichen menschlichen Gegebenheiten auf verschiedene Arten interpretieren. Dies ist für den Laien sehr verwirrend und dürfte u. a. zur Reserve beitragen, welche er gegen Psychologie und Psychologen an den Tag legt.

Dass die Psyche, vereinfacht ausgedrückt, aus einem «Bewusstsein» und einem «Unbewusstes» genannten Bereich bestehend gedacht wird (bzw. etwas Aequivalentem), dürfte heute zum bekannten und anerkannten Wissensgut gehören und von keiner ernsthaften Psychologie bestritten werden. Die verschiedenen Richtungen unterscheiden sich in der Auffassung und relativen Bedeutung, welche sie diesen Bereichen beimessen.

In der Jung'schen Auffassung tritt der Mensch durch eine seiner Bewusstseinsfunktionen (wie z. B. das Denken oder das Fühlen eine darstellen) mit seiner Umgebung in bewusste Beziehung. Diese Funktionen sind willkürlich gerichtete Vorgänge und basieren auf dem Prinzip der Ausschliessung des nicht Passenden, das eine Ablenkung von der gewählten Richtung bewirken könnte. Vielleicht ein Beispiel zur Illustration: Jemand muss zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort sein, um an einer wichtigen Besprechung teilnehmen zu können. Nun ist er aus irgend einem Grunde in Zeitnot geraten und rechnet sich aus, dass er sein Ziel mit dem Auto noch knapp wird erreichen können. Sein Ziel bekommt in seinem Bewusstsein einen derart hohen Stellen-

FIAT

LANCIA

UTOBIANCHI

Central Garage

Attilio De Nucci

Oberdorfstrasse 19
8424 Embrach

Tel. Geschäft: 01/96 21 52
Tel. Privat: 01/80 96 12

Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

wert, seine Aufmerksamkeit ist derart darauf gerichtet, dass er automatisch dazu neigen wird, entgegen seinen sonstigen Gewohnheiten, mögliche Gefahren zu verdrängen. Er sieht auf einmal quasi nur noch einen kleinen Ausschnitt des Spektrums. Die Bewusstseinsfunktionen sind auch Träger dessen, was wir als Willen oder als frei verfügbare Energie bezeichnen. In diesem Bereich können wir im Prinzip etwas Gewolltes durchführen. Dank den Bewusstseinsfunktionen kann der Mensch Ausserordentliches vollbringen bezüglich Differenzierung, Abstraktion, Entwicklung usw., dies alles aber auf Kosten der Breite. War es wohl einfacher, eine automatische Station auf den Mars zu bringen als menschliche Probleme oder solche des Umweltschutzes zu lösen? Wohl kaum. Aber wenn der technische Fortschritt eine derartige Priorität genießt, dann können Aspekte, die diesen Fortschritt verlangsamten könnten, aus dem Gesichtsfeld verschwinden.

Das Unbewusste umfasst und beinhaltet (nach der Jung'schen Auffassung) alle Strukturen, die letztlich das typische Muster menschlichen Seins ergeben. Trotz individueller Unterschiede gibt es Bereiche, wo jeder Mensch auf eine eben typisch menschliche Art reagiert. Wir sind bis zu einem gewissen Grad auch «programmiert», und die diesem menschlichen «Programm» zugrunde liegenden Strukturen sind im Unbewussten «niedergeschrieben». Dies sieht man besonders deutlich an den sogenannten Instinktreaktionen, welche z. B. auch in Notsituationen auftreten und welche durch eine «all or none» Charakteristik auffallen. Es handelt sich hier um einen zwar unbewussten aber zweckmässigen Antrieb zu oft auch sehr komplizierten Handlungen. Die plötzlich stark erhöhte Aktivität des Unbewussten ist meistens verbunden mit einem Absinken der dem Bewusstsein zur Verfügung stehenden Energie. Natürlich spielen hier auch biochemische Vorgänge eine Rolle; wir dürfen aber nicht vergessen, dass wir auch psychische «Reaktionsmechanismen» haben, welche ebenso zwingende Folgen zeitigen.

Es ist jener Teil der menschlichen Existenz, der sowohl mit dem geistigen als auch mit dem natürlichen, instinkthafter Bereich verbunden ist und der von uns eine Breite und Vollständigkeit (nicht Vollkommenheit) der Entwicklung verlangt, und somit der Tendenz des Bewusstseins entgegenwirkt, bestechende aber einseitige «Realitäten» zu schaffen, seien es nun Ideologien oder z. B. sogenannte Fachidioten.

Bewusstsein und Unbewusstes stehen in einer komplementären (ergänzend) Beziehung zueinander, wobei das Unbewusste kompensatorisch (ausgleichend) zum Bewusstsein ist. Im Unbewussten

sind die Mächte enthalten, welche als Weisheit oder auch als Teufelei in die Aussenwelt treten.

Die eindruckliche Leistungsfähigkeit des Bewusstseins darf einem nicht über die Fragilität dieser neuesten Errungenschaft der Evolution hinwegtäuschen. Man soll einmal bedenken, was es heisst, wenn das Ich (in der Jung'schen Terminologie stellt das Ich das Zentrum des Bewusstseinsfeldes dar, insofern als das Ich mit allen bewusstseinsfähigen Inhalten verbunden ist) in einem Affekt vorübergehend wie weggefegt wird, und ein an und für sich verantwortungsbewusster Mensch z. B. auf der Autobahn den Kampf mit einem primitiven «Rowdy» aufnimmt!

Doch zurück zur Stagnation. Wie kann in einem derartigen Spannungsfeld (zwischen Bewusstsein und Unbewusstem) so etwas überhaupt vorkommen? Und wie ist es weiter möglich, dass Leute, die in leitenden Positionen sind, Verantwortung tragen und Entscheidungen treffen, auf einmal z. B. unerklärliche Fehlleistungen bieten oder ernsthaft erkranken? Wie bereits erwähnt, genießt das Ich eine — wenn auch eingeschränkte — Autonomie. Es kann sich Wertmassstäbe setzen und Ziele zu realisieren versuchen. Die Funktionsweise des Bewusstseins kommt seinen Zielen sehr entgegen, denn es ermöglicht eine relativ einseitige Entwicklung der Persönlichkeit. Dies ist zwar für die erste Lebenshälfte noch sinnvoll, gilt es doch in dieser Zeit eine unerhörte Anpassungsleistung zu vollbringen. Im Normalfall ist die Entwicklung nicht allzu einseitig, und die Anpassung an die Realität stellt kein unüberwindliches Problem dar. Was wir als «Verarbeitung von Problemen, Gewinnung von Erkenntnissen» usw. bezeichnen, sind Prozesse, welche einer Konfrontation des Individuums mit seiner Umgebung folgen und nicht nur rationale sondern auch z. B. gefühlsmässige Elemente berücksichtigen, wie z. B. Rücksichtnahme auf Mitmenschen usw. Je weiter also das Bewusstseinsfeld bzw. der Horizont eines Menschen ist, desto umfassender kann er Probleme verarbeiten und objektive Entscheidungen treffen. Es gibt aber nicht nur Normalfälle, sondern fließende Übergänge bis zu dem Fall, wo das Leben eines Menschen in irgend einer Weise gefährdet ist.

Die Anpassungsleistung, welche uns die zweite Lebenshälfte abverlangt, ist physisch sicher weniger anstrengend, geistig aber umso anspruchsvoller. Dies vor allem, da wir dafür nicht vorbereitet werden und eigentliches Neuland betreten. Da es kaum anzunehmen ist, dass dieses grossartige Experiment der Entstehung des Lebens deshalb unternommen worden ist, damit wir nur noch die erreichten technischen und sozialen Errungenschaften noch

Haben Sie gewusst, dass...

- SQUASH ein rassiges Partnerspiel ist, das Jung und Alt zu begeistern vermag?
- SQUASH dank einfacher Regeln und schnell erlernbarer Technik schon nach wenigen Spielen ein Erfolgserlebnis bietet?
- SQUASH durch gleichmässige Beanspruchung des ganzen Körpers ein ideales Fitnesstraining abgibt?
- SQUASH ein willkommener Ausgleichssport für Tennisspieler, Fussballer, Skifahrer und andere Sportler ist?
- SQUASH gerade für unseren Beruf (langes Sitzen, Unbeweglichkeit, Zirkulationsprobleme) ein ausgezeichnetes Gegengewicht darstellt?
- SQUASH in Rümlang auf einer kleinen, aber sympathischen Anlage zu äusserst günstigen Preisen unbeschränkt gespielt werden kann?
- SQUASH schon von einigen Swissair- und Balair-Crewmembers in Rümlang gespielt wird, sei es als Mieter oder als Mitglied des initiativen Clubs?

Auskunft und Einführungsspiele durch

Francois Bähler und Ernst Frei
PIC DC 8 COPI DC 8
Telefon 96 87 46 Telefon 850 23 75
Fach 398 Fach 299

oder direkt bei SQUASH-KELLER in Rümlang,
Telefon 817 98 77

- SQUASH Wir freuen uns auf ein Spiel mit Ihnen !

weiter verfeinern und zu noch mehr sogenannter Lebensqualität gelangen können, ist es wohl unerlässlich, sich die Frage nach dem Sinn unserer Existenz zu stellen.

Dies ist nun eine zutiefst religiöse (nicht nur im kirchlichen Sinne) Fragestellung, und die Antwort darauf steht wohl am Ende eines Weges, dessen Marksteine weder Pflichtenheft noch «anerkannte» kollektive Werte kennen. Denn die Antwort darauf liegt in jedem von uns selber drin, und nicht nur in den äusseren Werten wie Geld, Stellung, Macht usw. und verlangt eine Hinwendung des Blickes auch nach «innen», zu denjenigen Persönlichkeitsteilen, die wegen den genannten Anforderungen nicht entwickelt werden konnten. Es kann sich natürlich nicht darum handeln, alle bisherigen Werte aufzugeben, sondern vielmehr darum, die verborgenen Seiten der Persönlichkeit zu erkennen und zu akzeptieren, und sich nicht nur als Teilchen in einem Getriebe sondern als Ganzheit zu erleben. Dazu muss ein Teil der nach aussen gerichteten psychischen Energie nach innen gewandt werden, um dem Unbewussten die notwendige Aufmerksamkeit und Pflege zukommen zu lassen. Tun wir dies nicht, so überhören und übersehen wir die schöpferischen Inhalte, die wir zur Abrundung unserer Persönlichkeit in unser Leben integrieren müssen.

Kann diese Anpassung aus irgend einem Grunde nicht erfolgen, und dauert die Stagnation in der psychischen Entwicklung zu lange an,

- sei es, dass eine Scheinpersönlichkeit sich an die äusseren Insignien ihrer Tätigkeit verzweifelt klammert und um keinen Preis vom zugelegten und angelesenen Habitus abweichen kann, und schlussendlich in ihrer Rolle erstarrt,
- sei es, dass substantielle Menschen aus Gründen ihrer komplexhaften Struktur nicht über ihren Schatten springen können, und den von innen her kommenden «Trieb» nach Entwicklung nur aussen zu realisieren versuchen,
nur um zwei Möglichkeiten zu nennen.

So können vom Unbewussten des betreffenden Menschen, je nach Konstitution, verschiedene Störungen verursacht werden, welche in ihrer Symbolik dann auf das Problem hinweisen. Es kann zunächst z. B. das «subjektive Element» verstärkt werden, was heisst, dass ein Mensch plötzlich anfängt seine eigenen Aspekte zu sehr in den Vordergrund zu stellen, auf Einwendungen anderer schroff und gereizt ablehnend zu reagieren usw., also eigensinnige bis querulatorische Züge anzunehmen.

Das Subjekt kann aber andererseits über Gebühr an Wert verlieren, was dazu führt, dass depressive Verstimmungen auftreten können, dass man sich nicht mehr in der Lage fühlt die Aufgaben, die man erfüllen sollte, «gut genug» zu erfüllen, dass man durch unbedachte Bemerkungen anderer zutiefst getroffen wird usw. Ängste und Zwänge können sich einstellen, Schlafstörungen erschweren die notwendige Erholung. In jedem Fall können unerklärliche und unerwartete Fehlleistungen jeder Art in das «geordnete» Leben eines Individuums «einbrechen» und schwerwiegende Folgen — auch für andere — zeitigen. Dann gibt es das grosse Gebiet der psychosomatischen Krankheiten, also derjenigen Störungen, bei denen seelisch-körperliche Wechselwirkungen herausgearbeitet werden konnten. Es gibt heute Krankheiten, die recht eindeutig einer typischen psychischen Konstitution zugeordnet werden können. Magen, Darm, Herz, Lunge sind typische «Zielorgane» derartiger Krankheiten. Ferner ist ja auch bekannt, dass Asthma und Migränen in den meisten Fällen psychische Ursachen haben.

AR: Im Zusammenhang mit pensionierten Menschen hört man ab und zu die Begriffe: Pensionierungsneurose, Pensionierungsschock, Pensionierungstod.

B: Ein Mensch, der aus irgendwelchen Gründen einer Auseinandersetzung mit der bevorstehenden Pensionierungssituation aus dem Wege geht, steht plötzlich vor einer sehr bedrohlichen Situation, nämlich vor dem «Nichts». Hat er der Tatsache der abnehmenden physischen Kräfte keine Bedeutung beigemessen und hat er versucht seinen jüngeren Kollegen bis zum Ende ein Konkurrent zu sein, hat er auch nicht bemerken wollen, dass Sinn- und Wertmassstäbe für 30- bzw. 50-Jährige nicht die gleichen sein können, so muss er von einem Tag auf den anderen den Verlust aller seiner «Werte» auf eine ganz brutale Weise erleben. Alles das, wofür er sein ganzes Leben lang eingestanden ist, für das er einen grossen Teil seines Lebens «geopfert» hat, wird ihm auf einmal «weggenommen». Nebst vielen — eigentlich unberechtigten — Ressentiments gegenüber seiner Umgebung welche sich in einer grossen Verbitterung zeigen, können diese Menschen in eine derart tiefe Identitätskrise kommen, kann die Lebensenergie mehr oder weniger stark auf einmal ins Unbewusste zurückfallen (da aussen nichts mehr an Werten vorhanden ist), dass recht extreme Reaktionen psychischer und auch physischer Natur auftreten können. Diese reichen von plötzlichen launischen Verstimmungen über mehr oder weniger ausgeprägte Depressionen und verschiedene Krankhei-

ten bis zum totalen Verlust des Lebenssinnes und der Lebensenergie — dem Tod.

AR: Was braucht der ältere Mensch überhaupt, um glücklich und zufrieden werden zu können?

B: Wenn mein früherer Chemielehrer, durch Fragen von uns überfordert keine Antwort wusste, pflegte er zu sagen: «Das ist eine Frage an den Schöpfer». Hierzu kann ich nur bemerken, dass eine echte Persönlichkeit, also ein Mensch, der sich in einer ausgewogenen Art entwickelt hat, der möglichst «eins» ist mit sich selber als Mensch kaum unglücklich und unzufrieden werden dürfte.

AR: Beschäftigungen irgendeiner Art sind dem Nichtstun sicher vorzuziehen. Welche Bedeutung messen Sie diesbezüglich früheren Freizeitbeschäftigungen oder Hobbies zu?

B: Ich habe bereits auf die grosse Bedeutung von kontinuierlichen Übergängen hingewiesen. So gesehen sind Hobbies, die man sein Leben lang gepflegt hat sicher wichtig. Wichtig ist hier aber die Tatsache, dass jede Beschäftigung genügend Attraktion aber auch Tiefe haben muss, um den Möglichkeiten (im weitesten Sinne) eines Menschen genügen zu können. Oberflächliche oder halbherzig betriebene Beschäftigungen dürften den Anforderungen kaum genügen.

Es scheint mir auch wesentlich zu sein, dass man eine Auseinandersetzung mit einer möglichen Beschäftigung nicht bis zum Eintritt in die Pensionierung aufspart; abgesehen von den bereits erwähnten Aspekten, könnte man unter anderem gar manche Möglichkeit verpassen, Beziehungen zu knüpfen usw. Meiner Meinung nach hat der Pilot nämlich die einmalige Möglichkeit, mit 55 Jahren etwas ganz Neues anzufangen, sofern er seine physische und psychische Leistungsfähigkeit hat erhalten können. Wie mancher kann davon nur träumen!

AR: Gibt es innerhalb der Swissair eine psychologische Beratungsstelle, die bei der Lösung individueller Probleme behilflich ist?

B: Es gibt innerhalb der Swissair verschiedene Stellen, welche je nach Art des Problems Hilfeleistungen anbieten können, und dies in Einzelfällen immer wieder getan haben. Da sind zunächst die Personaldienste, dann der ärztliche Dienst und natürlich auch OFSR. Die Existenz einer solchen Stelle, deren Mitglieder zwar hauptsächlich den Pilotennachwuchs selektionieren, aber als Psychologen mit seelischen Problemen umzugehen wissen, dürfte im Vergleich mit anderen Firmen eine Ausnahme darstellen. Bera-

tung und Starthilfe sollten durch diese Stellen immer gegeben werden können, hingegen wäre zum Beispiel eine Psychotherapie nicht nur aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Wir begreifen jeden, der Widerstände hätte, an einem betriebsinternen Ort über seine persönliche Sphäre zu sprechen bzw. durch häufige Besuche aufzufallen. Hingegen sind alle selbstverständlich bereit, Mittel und Wege zu suchen um eine wirksame Hilfe finden zu helfen. Das Angebot an Psychiatern und beratenden Psychologen verschiedener Richtungen ist im Raume Zürich sehr gross; und sie sind ja nicht nur für seelische Kuriositäten zuständig!

AR: Welche Rolle spielt die aktuelle Familiensituation für den pensionierten Menschen, insbesondere seine Beziehung zum (Ehe-)Partner?

B: Die Familiensituation spielt eine sehr grosse Rolle. Negativ kann sie sich vor allem für Männer präsentieren, die in ihrer Arbeit eine Flucht vor einer allfällig unglücklichen Beziehung gesucht haben. Sind diese einmal pensioniert, können sie der Konfrontation nicht mehr so gut ausweichen und müssen, statt Wärme und Geborgenheit empfangen und ausstrahlen zu können, die gereizte und ungemütliche Atmosphäre ertragen, welche durch jahrelang unausgesprochen gebliebene Konflikte erzeugt wird.

Ist die Beziehung zwischen den Partnern durch Verständnis und Toleranz geprägt (was nicht heisst, dass keine Konflikte entstanden werden müssten), so kann die Frau, die z. B. ihren Beruf aufgegeben hat um Kinder zu gebären und aufzuziehen und sie dann nach «kurzer» Zeit an das Leben wieder «abgeben» muss, ihrem Partner bei der Bewältigung der anfallenden Probleme sehr helfen.

AR: Normalerweise versucht unsere Gesellschaft die Realität des Todes so lange wie möglich zu verdrängen. Was für Gründe könnten dafür verantwortlich sein?

B: Die negative Einstellung zum Tod ist bei uns kulturbedingt. Im Osten z. B. ist der Tod ein Ereignis, auf das man sich innerlich vorbereitet. Er ist das natürliche Ende des Lebens und wird nicht als Unglücksfall betrachtet, den es zu verdrängen gilt.

Wir Westler streben aber nach dem Licht, nach der Klarheit, nach Fortschritt und Expansion in der äusseren Welt. Die innere Welt ist uns dunkel und unheimlich. Der Tod konfrontiert uns nicht nur mit dieser inneren, religiösen Welt, sondern setzt unserem weltlichen Streben ein jähes Ende. Immerhin haben in den letzten Jahren eine erstaunliche Anzahl von Büchern und Publikationen über

Erlebnisse in Todesnähe, das Leben nach dem Tode und Rück Erinnerung an vergangene Leben den Weg in unsere Nähe gefunden. Ich glaube aber, dass wir derlei Sachen für Kuriositäten halten und sie halb ungläubig halb fasziniert aus sicherer Distanz betrachten, statt uns mit dem Problem echt auseinanderzusetzen.

AR: Gibt es für ältere Menschen typische, altersspezifische Konfliktsituationen?

B: Ich möchte hier zwei herausgreifen. Es gibt da einmal die Erkenntnis, dass die Kräfte allmählich nachlassen und dass physische und auch psychische Leistungen nicht mehr nach Wunsch, sondern nur noch wohl dosiert möglich sind. Es wird dem älteren Menschen eine immer grössere Beschränkung aufgezwungen, wenn er sie nicht freiwillig leisten kann.

Dann gibt es Probleme im Zusammenhang mit der Notwendigkeit extravertierte Macht und Positionen aufgeben zu müssen und jüngere Menschen an seinen Platz zu lassen, selbst auf die Gefahr hin, dass sie Fehler machen. Es braucht schon einiges, um kein Gefühl der Wertlosigkeit oder gar Verbitterung aufkommen zu lassen!

AR: Wie würden Sie einen Menschen charakterisieren, der offensichtlich «gut vorbereitet» in die Pensionierung geht?

B: Es ist ein Mensch, der mit seinen unbewussten Instinkten, also seiner natürlichen Grundlage, in Kontakt steht. Von dort her kommt ihm die Hilfe zu einer menschlichen Form des Alterns.

AR: Herr Bolliger, besten Dank für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen

Konzessionierte Spezialfirma für:



tip top

AG für Tankrevisionen

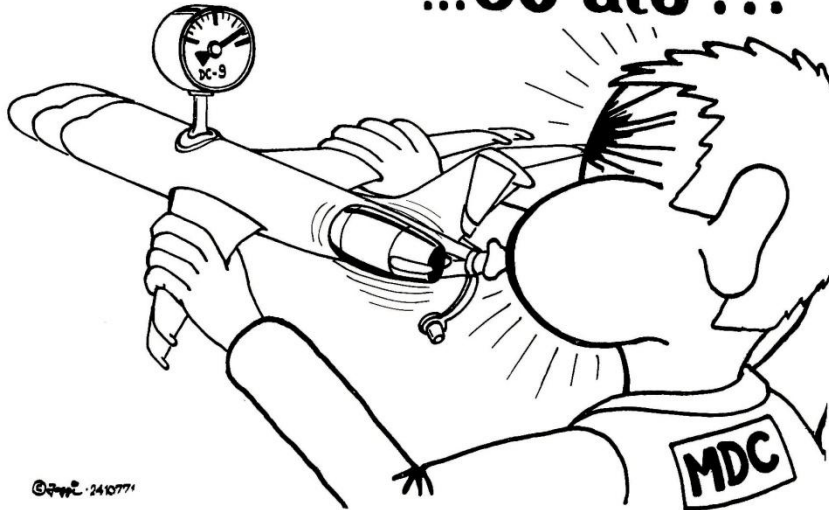
8302 Kloten, Dietlikerstr. 66
Tel. 01/813 42 19 / 814 00 10

- Dachisolationen zur Heizkostensenkung
- Tankreinigungen
- Tankrevisionen
- Tanksanierungen
- Leckschutzgeräte
- Kompl. Neutankanlagen

Man sollte...

- kein «Man sollte...» schreiben, wenn man nicht den Mut hat, das Geschriebene zu unterschreiben. J. C. de Jager
- sich als «dead-heading-Besatzung» (nebenbei: welch fürchterliches Wortgebilde) nicht ostentativ durch möglichst ungepflegte Kleidung von den Passagieren unterscheiden wollen, vor allem nicht, wenn man gleichzeitig als Pilot so sehr auf seinen Erstklass-Anspruch pocht. HS
- nochmals darauf hinweisen, dass das Gespräch auf Seite 23 nicht nur für Pensionierte lesenswert ist! Peter Clausen

... 32 atü ... 51 atü ... 80 atü !!!



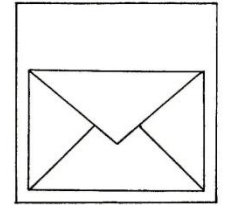
Zu verkaufen in Augwil-Lufingen

2 Bauparzellen à je ca. 930 m²

in südlicher, unverbaubarer Hanglage, voll erschlossen, für je ein Einfamilienhaus.

Anfragen an: Hans Bänninger, Weinbergstrasse 89,
8408 Winterthur, Telefon 052/25 13 73

Briefe an die rundschau



Zu Flight-Recorder 7, Oktober 77

Wehret den Anfängen!

Herr Muser kommentiert im Flight Recorder 7, Oktober 77, Feedbackzuschriften und gebraucht u. a. folgende Ausdrücke: «Was mir, als einem Angehörigen des Pilotenkorps, den Magen umdreht, ist die Intoleranz, dieses Schwingen der 'Wir armen, vielgeduckten, diskriminierten Piloten'-Fahne,...

Dieser Satz, der mir persönlich überhaupt nicht passt, soll Anlass sein zu folgendem Leserbrief.

Was Herr Muser als Intoleranz und als Schwingen einer gewissen Pilotenfahne abwertet, ist nach meinem Gefühl ein Unbehagen im Pilotenkreis, das sich zunehmend breit macht, ein Unbehagen über gewisse Tendenzen, die darauf abzielen, unseren Beruf abzuqualifizieren. Irgendwo scheint es Bestrebungen zu geben, uns Piloten «vom hohen Ross» herunterzuholen, uns mehr und mehr gleichzuschalten. Ich als «normaler» Pilot ohne jegliche Insiderinformation werde Mühe haben, dies konkret zu beweisen, was nicht heissen kann, dass ich — und noch manch anderer — falsch liege. Jetzt aber scheint diese Tendenz in den Äusserungen von Herrn Muser offen zu Tage zu treten — ich mag mich täuschen — und da fühle ich mich herausgefordert, einzugreifen, denn es gilt ganz entschieden, den Anfängen zu wehren.

Das Bedenkliche an dieser Entwicklung ist, dass diese angedeuteten Bestrebungen, ich will nicht sagen nur, aber zumindest auch von den eigenen (Piloten-) Kreisen ausgehen. Selbstverständlich bin ich gegen eine berufsbedingte Hochnäsigkeit, ich bin auch für viel Verständnis dem Bodenpersonal gegenüber, aber: ich bin auch für einen gesunden Berufsstolz (der gilt für jeden Beruf, schliesslich sucht sich bei uns jeder seinen Beruf selber aus, und zu dieser Entscheidung soll man stehen). Und ich bin auch dafür, dass man das Berufsethos verteidigt. Und hier scheinen einige Herren ehrlich der Meinung zu sein, das eine schliesse das andere aus. Ganz und gar nicht.

Ich meine, wir sollen auf unseren Beruf stolz sein, und wir sollen uns unseres Wertes bewusst sein. Zugegeben, diesen relativ schmalen Grat zwischen Arroganz auf der einen und einem berechnenden oder würde-

losen Understatement auf der andern Seite zu finden, mag für manchen nicht immer einfach sein, aber das ist wohl nicht das Problem, und wenn, dann ist es in der Vergangenheit zufriedenstellend gelöst worden. Ich meine, wir stehen über der Sache, nämlich der der Profilineurose. Und das will Herr Muser sicherlich wohl sagen. Aber dann sollten wir darauf achten, dass wir in dieser Warte, die uns eine gewisse Gelassenheit garantiert hat, bleiben, und nicht in die Niederungen ordinärer Feilschereien und Geplänkel heruntergezogen werden, die nicht unsere Sache sind. Wer sich selbst über Gebühr erniedrigt oder erniedrigen lässt, nur damit man sich bei anderen anbiedern kann oder um etwa aufkommende Salärwünsche schon im Keim ersticken zu können, der ist und handelt charakterlos. Solche Erscheinungen, die im Begriff sind, ein bis dahin an sich intaktes Berufsbild anzukratzen und zu beschädigen, sollte jeder, der sich und seinen Beruf nicht verleugnen will, entgegenreten.

Wer mir jetzt böse will, der wird mir Standesdünkel vorwerfen, wird mir vorwerfen, ich versuche, irgendwelche Privilegien zu retten, die uns schon lange nicht mehr zustehen. Bitte, das steht jedem frei; ich halte es aber nicht für nötig, darauf einzugehen. Die Gefahr, dass wir uns nur allzu schnell zu kleinen Göttern aufschwingen, besteht schon lange nicht mehr. Eher besteht die Gefahr, dass wir in der Durchschnittlichkeit versinken, was zum Beispiel gar nicht im Sinne des Passagiers ist, der ja am liebsten von Supermenschchen geflogen werden möchte, damit er weniger Angst haben muss.

In einer Hinsicht allerdings sind wir ganz sicher eine Spezialgruppe, und darauf dürfen wir auch bei noch soviel Bescheidenheit immer wieder hinweisen. Wir im Flugzeug müssen für Fehler mehr büßen als jeder andere; das Spektrum ist breit, es reicht vom Salärabzug bis zum Leben. Hinzu kommt die Bedrohung durch Terroristen. Wir halten unseren Kopf hin, und das tut sonst kein anderer in der Firma. Dass das nicht an den Haaren herbeigezogen ist, müsste inzwischen jedem klar sein.

Was nützen Jürgen Schumann die paar 100 oder 1000 Mark, die er mehr verdient hat als andere? Alles, was man ihm als Pilot an sogenannten Privilegien eingeräumt hat, ist doch nur ein schwacher, ohnmächtiger Versuch, das zu kompensieren, was als aktuelle Bedrohung über unserem Beruf schwebt, was bei ihm leider zu bitterer Wirklichkeit geworden ist.

Ich glaube, es wird immer mehreren von uns klar, dass wir unter unserem Wert verkauft werden. Jeder mag dabei seinen eigenen subjektiven Grund haben. Aber wenn diese Stimmen immer zahlreicher werden, dann formen sie zusammen ein geballtes, objektives Gesamtbild. Man sollte sich auf den höheren Ebenen darüber im klaren sein und dieses Unbehagen, das sich zu artikulieren anfängt, ernst nehmen.

B. Klessner, Copi DC-10

Gedanken zum FOM!

Die Policy-Veränderungen der Neuzeit brachten einige sachliche Vereinfachungen. Mit weniger Worten wird mindestens gleichviel gesagt, was nicht zuletzt den Vorteil haben könnte, dass die roten Buchdeckel einander näher kämen. Dies muss aber nicht so sein, wie folgendes, in seiner Art nicht alleinige Beispiel zeigt. Unter «IFR flights under VMC clearance» steht:

Technique:

- As traffic density increases, VMC flights shall be carried out **very cautiously** and the situation has to be analyzed **very carefully** in **every case**.
- Change of hdg and rate of climb/desc. acc. to received traffic inf. must be initiated well prior passing the critical altitude in order to avoid any dead angles in the critical sector and to provide sufficient vertical separation from the reported traffic at the possible crossing point.
- Additionally, Pilots must keep a sharp look-out during this phase of flight in accordance with 200. ff. above, monitor R/T communications and carefully check position and flight path continuously by means of instruments and radio aids.

Dieser Paragraph ist natürlich beliebig ausbaubar: «Sharp look-out Technique!» Das linke sowie das rechte Auge müssen **gleichzeitig, ganz geöffnet** und **mit Konzentration** auf die durch die Scheiben ersichtliche Aussenwelt gerichtet werden.

Der aufmerksame Leser wird sich die Entstehung obigen Beispiels dahingehend erklären, dass den jungen Piloten, die unter VMC-clearance Bücher lasen und, um dies störungsfrei tun zu können, den Funk ausschalteten, das Handwerk gelegt werden muss.

Jede Kritik wird sinnvoller, wenn sie Änderungsmöglichkeiten anzubieten vermag; und so schlage ich vor: das PIH, das eine gewisse Dicke haben muss — um alleine stehen zu können — darf hie und da mit leeren Seiten revidiert werden!

Max Tobler, Copi DC-10

RAFZ
Direkt an Rebgebiet anschliessend, in ruhiger Hang-
lage, zu verkaufen erschlossenes

Bauland für Einfamilienhäuser

Preis je nach Grösse und Lage Fr. 75.— bis Fr. 90.—/m²

Telefon 01/96 58 40 (Geschäft) oder 01/96 64 12 (Privat)

Zu verkaufen

Bungalow in Birchwil

Grosses Wohn-Esszimmer mit Cheminée, 4 Schlafzimmer,
2 Badezimmer, 1 Arbeitszimmer, grosser Bastel-Partyraum,
Doppelgarage, 945 m² Land.

Preisbasis Fr. 510 000.—

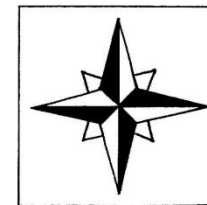
Anfragen an Telefon 01/836 79 31

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Crew Globetrotter



Genf

Café du Raisin, 1181 Luins, 2 km N von Gland. R. Marguerat, Tel. 021/
74 11 59, Fermé le mardi. Spécialité de croûtes au fromage.

E. Müller, Copi DC-9, 2. 10. 77

Linz

Am Hauptplatz/Altstadtviertel, 10 Min. Spaziergang vom Hotel liegt die
Wolfinger Hofstuben, Küche bis 1100 p.m. — und sehr gut. Stadtplan
bei der Reception verlangen. Das Hotelschwimmbad ist von 0600 offen.
Für Vielfrasse und Sportsleute. H. Zwarthoed/L. Zsindely, 11. 11. 77

Tip für Urlauber

Die Kreditkarte **Bankamericard/Visa** wird im Gegensatz zu Diners Club/
American Express in ganz USA von fast allen Hotels, Motels und Re-
staurants akzeptiert, zunehmend im Fernen Osten und Europa z. B. Aero-
pers Generalversammlungslokal Wallberg in Volketswil).

Autovermietungen wie Budget, Avis und Hertz verzichten bei Zahlung
mit der Bankamericard auf ein Depot.

Keine Aufnahme- oder Eintrittsgebühr. (American Express Fr. 100.—,
Diners Club Fr. 50.—)

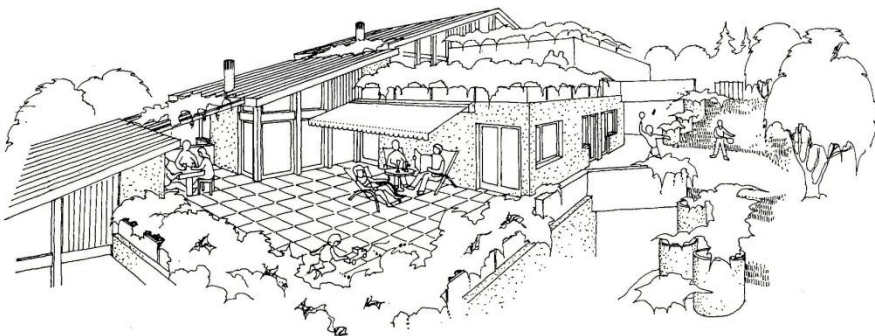
Einzige Unkosten: Jahresgebühr Fr. 60.—. (Diners Club Fr. 90.—, Ame-
rican Express Fr. 80.—/Jahr).

Einfaches Abrechnungssystem via Postcheck oder direkt ab Salärkonto
mit Bankgiro.

Zu beziehen durch: Heinz Roth, PiC DC-9, Fach 1471, Tel. 01/87 46 90



Terrassenhäuser «Im Laubisser» 8105 Watt



Gut besonnte Lage am Südhang der Gemeinde Watt mit Sicht auf das Furtal und die Naturschutzzone Katzenssee.

Nur 3 km ab Stadtgrenze Zürich und 15 Gehminuten ab Busstation Watt. Kindergarten, Primar- und Oberstufenschule, wie auch das Einkaufszentrum Regensdorf sind gut erreichbar.



H. Bryner + W. Ess, Architekten, Rümlingerstrasse 60, 8105 Watt, Tel. 01 840 16 93

Auf voraussichtlich Frühjahr 1979 erstellen wir:

4¹/₂-Zimmer-Häuser, 160 m²
5¹/₂-Zimmer-Häuser mit Galerie, 185 m²
(exkl. Kellerräume)

Jedes Haus mit grosszügiger Terrasse und Pergola, Cheminée, Bad/WC und Dusche/WC getrennt, Bastelraum, zwei einzelnen Autoboxen und Autoabstellplätzen im Freien.

Preis: ca. Fr. 360 000.— bis Fr. 440 000.—
Verlangen Sie unsere Dokumentation.

Zu verkaufen (evtl. zu vermieten)

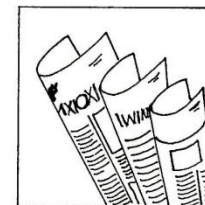
Villa

an verkehrsgünstiger Aussichtslage, 6–7 Zimmer, Schwimmbad, Garagen. Moderne Gestaltung mit allen zeitgemässen Einrichtungen für gehobene Ansprüche.

Eigenkapitalbedarf zirka Fr. 135 000.—

Anfragen richten Sie bitte an H. Werner, Goldbergstrasse 4 8212 Neuhausen a/Rhf., Tel. 053/2 58 50/5 72 31 Geschäftszeit

From other publications



Aus «STERN» Nr. 47/1977 vom 10. November

Es sind unsere Kinder

Über die Ursachen des Terrorismus muss man nachdenken, nicht nur reden. Ein Aufgabe, die uns alle angeht, die Politiker voran. Als Strafverteidiger sehe ich bei bestimmten Formen der Kriminalität einen gemeinsamen Ursprung mit dem Terrorismus. Gott sei Dank ist nur ein Teil unserer Jugend hiervon betroffen, vor allem in den Grosstädten.

Die Chaoten und Terroristen treibt seelische Gestörtheit zur Aktivität.

Andere reagieren passiv oder depressiv — die Rauschgiftsüchtigen. Daneben gibt es Einzelgänger, die sich der Umwelt gegenüber verlassen und verloren fühlen und zu motivlosen Gewalttätern werden (eine Gruppe Halbwüchsiger tötet einen ihr völlig fremden Jugendlichen, wobei das Messer von Hand zu Hand kreist).

Die «missratenen Kinder» kommen meist aus sogenannten «besseren Kreisen», vor allem die Gruppe der Terroristen. Es erscheint uns unfassbar, wenn die Tochter eines renommierten Rechtsanwalts als Terroristin einen Freund der Familie ermordet, den sie von klein auf Onkel nennt; das Kind eines Richters, der einer Jugendkammer vorsitzt, in der Terroristenszene unter Mordverdacht verhaftet wird; der Sohn eines ehemaligen Generalbundesanwalts als Kommunist gegen den «Radikalerlass» ankämpft oder der Sohn eines Mitbegründers der CSU Vorsitzender der KPD ist. Eigentlich hätten die Kinder aus einer Wohlstands-Ära unbeschwerte Menschen werden sollen. Was ist da schiefgelaufen?

Die Kriegsgeneration, der auch ich angehöre, musste einen totalen Besitzverlust hinnehmen. Daraus ergaben sich die Sehnsucht nach materieller Sicherheit und das Streben nach Wohlstand. Die Jahre des Überflusses liessen aber diese durchaus natürliche Entwicklung in einen Missstand ausarten: Das blosses Streben nach materiellen Gütern ging zu Lasten anderer Lebenswerte, vor allem im geistig-ideologischen Bereich.

Was den Eltern der Wohlstand bedeutete, konnte den Kindern nur das Verlangen nach geistig-ideologischen Werten sein. Eltern und Kinder lebten vielfach in völlig verschiedenen Welten, die sich einander mehr

und mehr entfremdeten. Ausspruch der Susanne Albrecht: «Ich konnte die ewige Kaviarfresserei nicht mehr ertragen!»

Wenn die Kinder in uns Eltern nicht die nachahmenswerten Vorbilder gesehen haben, dann muss der Fehler an uns, den Eltern gelegen haben. Solche Fehler lassen sich weder mit der Lockung durch materielle Vorteile noch mit der Drohung durch Gewalt wiedergutmachen.

Die Kluft wurde immer grösser, und die Kinder wurden dorthin getrieben, wo sie ihr geistig-ideologisches Defizit ausgleichen konnten. Fehl der Glaube, so ist der Irrglaube nicht fern. Oder es bietet sich die Flucht in die irrationale Scheinwelt der Droge an. Und die verlorenen Einzelgänger wollen durch eine motivlose Gewalttat die Zuwendung der Umwelt erzwingen.

Veranlagung und Umwelt bestimmen das Schicksal des Menschen. Die Veranlagung ist vorgegeben. Nicht aber die Umwelt. Für sie sind wir verantwortlich, die wir die Gestaltung der Umwelt bestimmen. Daraus ergibt sich: Nicht die Jugend ist schlecht, sondern die Umwelt, die sie so werden liess.

Meine Tochter wird jetzt 17 Jahre und stand vor zwei Jahren am Rand der Drogenszene. Ich konnte sie nur zurückgewinnen, indem ich auf ihre Probleme einging und auf die Durchsetzung von Autorität verzichtete. Aus meiner Erfahrung ist es das Schlechteste, von «langhaarigem Gesindel» zu sprechen.

Nicht nur die Familie, auch der Staat versagt gegenüber den Problemkindern. Dem Wohlstands- und Erfolgsstreben der Einzelnen entspricht der absolute Vorrang der Steigerung des Sozialproduktes beim Staat. Das führt zu einer gesellschaftlichen und politischen Erstarrung. Die Orientierung zur «bürgerlichen Mitte» ist absolut bestimmend. Die Leistungs- und Konsumgesellschaft ist von den Gewerkschaften über die im Parlament vertretenen Parteien bis hin zu den Religionsgemeinschaften zementiert. Die Gewerkschaften sind zu Unternehmergruppen geworden, und ihre Repräsentanten sitzen vielfach in Aufsichtsräten. Die Religionsgemeinschaften partizipieren an den Riesensummen des Steueraufkommens. Das Parlament hat nahezu die Form einer Allparteienregierung angenommen, denn aus Angst vor politischem Besitzverlust werden Flügelgruppen unterdrückt.

Die Feststellung, dass es politischen Terrorismus in Form politischer Wirrköpfe immer gegeben hatte, reicht als Erklärung für den Gewaltterrorismus und die Sympathisantenszene nicht aus. Wie in den Familien die Problem-Kinder, so sind auch im Staate diese Gruppen als Folge der Wohlstandsära entstanden.

Seit Mogadischu ist das Gefühl der Ohnmacht gegenüber einem aus dem Hinterhalt operierenden Gewaltterrorismus durch das Bewusstsein

der Waffengleichheit ersetzt worden. **Doch Gewalt allein ist im Kampf gegen eine Ideologie zu wenig. Gewalt eskaliert immer auf beiden Seiten und schafft Märtyrer. Die Einstellung zu Gewalttaten wiederum ist davon abhängig, ob man auf der Täter- oder Opferseite steht. Gegenüber NS- und Kriegsverbrechern verdrängen wir das Schuldbewusstsein und werden zu Sympathisanten der Täter. In umgekehrter Weise erleben wir den Gewaltterrorismus.**

Das Terroristenproblem wird erst lösbar, wenn wir die Ursachen verändern und durch politische Massnahmen die Sympathisantenszene auflösen. Dies würde voraussetzen, dass wir den Linksradikalismus in gleicher Weise hinnehmen wie den Rechtsradikalismus. Eine linksextreme politische Überzeugung sollte die Verwendung im Staatsdienst nicht hindern, solange eine NS-Vergangenheit nicht stört. Warum versuchen wir nicht, die politische Flügelbildung in die demokratische, politische Willensbildung mit einzubeziehen?

Die Bedrohung unseres Lebensraumes durch Atomenergie hat Bürgerinitiativen ins Leben gerufen. Könnte die Bedrohung unseres Staates durch den Terrorismus nicht ebenso Kräfte in uns wecken, die unser politisches Leben wieder in Gang bringen? Das Bild des braven Bürgers, der in seiner guten Stube mit sattem Bauch vor dem Fernseher sitzt, sollte durch den politisch engagierten Staatsbürger ersetzt werden, der selbst etwas unternimmt und nicht alles den anderen überlässt.

Rolf Bossi, Rechtsanwalt und Strafverteidiger, München

Aviation Week & Space Technology, October 10, 1977

NTSB Cites Approach In 727 Crash

Flightcrews often maintain irregular schedules, cross one or more time zones, and stop at times and places at which it may be inopportune or difficult to get suitable meals. Under these circumstances they may be inclined to skip meals, or to substitute candy bars, soft drinks and other «junk foods». In so doing, they may be subjecting themselves to below normal blood sugar levels and the resultant symptoms.

Flightcrews and management should be aware of the importance of maintaining adequate blood sugar levels through a regular, well-balanced food intake. They should recognize that they may be susceptible to the effects of hypoglycemia even though they have not been medically diagnosed as such and, that high-sugar content snacks provide only a temporary remedy for a low blood sugar condition and may have longer term adverse effects, if not supplemented shortly thereafter by a proper balance of nutrients.

Im Zürcher Oberland
in **Russikon**
verkaufen wir an schönsten Lagen

erschlossene Landparzellen

ab Fr. 110.—/m²

Auf Wunsch erstellen wir für Sie
gerne im **Werkvertrag** oder als
Architekturauftrag Ihr **Eigenheim**

Anfragen erbeten an Telefon 97 74 62, abends 97 69 82

Golf.



Nr.1 in der Schweiz.

Geöffnet von 08.00 Uhr
bis 18.30 Uhr —

Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

Sylvain Dreifuss
Box 721
Eugen Wylerstrasse 12
8302 Kloten

Kloten, Dezember 1977

Sehr geehrtes Besatzungsmitglied,

Durch meine Aufgabe im EDV-Projekt «Automatisches Crew Planning» animiert, doktorierte ich mit einer Arbeit über die gegenwärtige und zukünftige Einsatzplanung der Swissair.

Ich bin der festen Überzeugung, dass meine Dissertation: «Die computerunterstützte Besetzungseinsatzplanung der Swissair» für Sie von Interesse ist, weil sie Ihnen einen tiefen Einblick hinter die Kulissen unseres Planungsapparates ermöglicht. Durch die offene Darlegung der heutigen Tatbestände und der zukünftigen Ausbaumöglichkeiten wird ein neuartiger Dialog zwischen allen betroffenen Stellen ermöglicht. Zudem erhoffe ich mir ein verstärktes Verständnis für die gegenseitigen Probleme.

Meine 367 Seiten umfassende Arbeit gliedert sich in folgende Kapitel:

1. Einführung in die Planungsaufgabe	S. 21 – 42
2. Das Flugprogramm als Grundlage der Einsatzplanung	S. 43 – 54
3. Das Zielsystem der Kabineneinsatzplanung	S. 55 – 104
4. Die personenbezogenen Nebenbedingungen der Einsatzplanung	S. 105 – 128
5. Die saisonale Vorbereitungsplanung	S. 129 – 174
6. Die computerunterstützte provisorische Vollzugsplanung	S. 175 – 237
7. Kritik am bestehenden EDV-Ablauf	S. 239 – 258
8. Ansätze zur automatisierten Einsatzplanung	S. 259 – 296
Anhang 1: Zur Kabinenpersonalumfrage vom Februar 1976	S. 297 – 304
Anhang 2: Kabinenpersonalumfrage vom Februar 1976	S. 305 – 320
Anhang 3: Recordausweise	S. 321 – 332
Anhang 4: Beispiele aus der Einsatzliste	S. 333 – 337
Rest: Literaturverzeichnis, Anmerkungen, Abbildungsverzeichnis	

Falls Sie meine Arbeit zum Preis von Fr. 16.— zu kaufen wünschen, bitte ich Sie, beiliegenden Talon auszuschneiden und ausgefüllt an meine Adresse (S. Dreifuss, Eugen Wylerstrasse 12, 8302 Kloten) zu senden.

Mit freundlichen Grüßen

Name Vorname

Box

Strasse Nr.

PLZ Wohnort

Ich bestelle Exemplar/e der Dissertation «Die computerunterstützte Besetzungseinsatzplanung der Swissair» zum Preis von Fr. 16.— zusätzlich Versandkosten.

Ort und Datum Unterschrift



Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Redacteurs

Wy wensden de lezers van de randschau een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors



Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	U. Baier	Fach 370
	E. Heiz	Fach 90

Ressort	Verantwortlicher	Stellvertreter
Information und Administration	Sekretariat	U. Marx
Einsatzfragen	F. Schmutz	Fach 333
Schulfragen/Seniorität	W. Grütter	Fach 391
Versicherungen/VEF/APKK	K. Rutishauser	Fach 159
Finanzen	F. Marchesi	Fach 1490
Ausländerfragen	H. Hürzeler	Fach 17
Dachverband	U. Baier	Fach 370
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200
Security	H. Sauter	Fach 1448
Flight Safety	E. Heiz	Fach 90
Copiloten	B. Läderach	Fach 130
Navigatoren	F. Schmutz	Fach 333
		B. Läderach
		U. Baier
		H. Ehrensperger
		Sekretariat
		E. Bruinsma
		H. Ehrensperger
		E. Heiz
		H. Heiz
		H. Sauter
		F. Marchesi
		M. Bethge
		Fach 1300
		Fach 130
		Fach 370
		Fach 1322
		Fach 1443
		Fach 1322
		Fach 90
		Fach 90
		Fach 1448
		Fach 1490
		Fach 845

Sekretariat
F. Woodtly
Frau N. Grösch-Bonhôte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Einsatzkommission
Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzende: F. Schmutz

B-747: R. Schilliger (Typenchef)
E. Kaiser, H. Wenger

DC-10: W. Meyer (Typenchef)
P. Habegger, L. Ritzli, F. Marchesi

DC-8: E. Heusser (Typenchef)
K. Kuratli, K. Lichtenstein

DC-9: M. Egger (Typenchef)
W. Widmer, B. Läderach

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission
L. Zsindely (IFALPA-Director)
T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,
D. Staal, J. Sanche, F. Woodtly

Eidg. Luftfahrtkommission
E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission
E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherungskommission
Vorsitz: E. Heiz
D. Friolet, U. Baier, O. Grunder, P. Merz,
U. Reifler, W. Ruiter, R. Suter, D. Staal,
H. Sauter, G. Schaefer, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder
K. Rutishauser, H. Ehrensperger,
A. Huggenberger, H. Wiederkehr

Versicherungskommission
Vorsitz: K. Rutishauser
A. Huggenberger (Stellvertreter)
H. Ehrensperger, P. Habegger, A. Kunz,
O. Kristiansen, W. Schatzmann,
H. Wiederkehr, F. Woodtly

Aeropers-Delegation im Dachverband
Präsident: H. Hürzeler
U. Baier, H. Ehrensperger

Salärkommission
Vorsitz: E. Fischli
W. Grütter (Stellvertreter)
P. Bircher, K. Bürki, G. Fritschi

Romands
M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

OASF-Kommission
Präsident: E. Bruinsma
M. Cross, J. Harrington, L. Idle,
J. van Scherpenzeel

Kontrollstelle
Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler
H. Hofmann