

Gründungsstil

Festschrift





Festschrift «50 Jahre AEROPERS»

- 3 Editorial von Peter Nagl, Aerpers-Präsident
- 4 Grussadressen von Josef Estermann, Stadtpräsident Zürich
- 6 von Captain Rob McInnis, President IFALPA
- 7 von André Auer, Direktor BAZL
- 8 Aerpers – die ersten 50 Jahre
- 49 Die Aerpers in Zahlen
- 51 50 Jahre Aerpers – 30 Jahre erlebte Luftverkehrs-Entwicklung
- 64 «Grande Fiesta» Programm – 11. November 1995

Peter Nagl, AEROPERS-Präsident

Liebe Mitglieder

1945 – ein besonderes Jahr. Die ganze Welt atmet auf, nachdem der 2. Weltkrieg endlich zu Ende ist. Aufbruchstimmung herrscht. Die Vereinten Nationen werden gegründet, und auch die Zivilliegerei darf 1945 als das Geburtsjahr zweier ihrer wichtigsten, heute noch existierenden Institutionen bezeichnen: ICAO (International Civil Aviation Organisation) und IATA (International Air Transport Association).

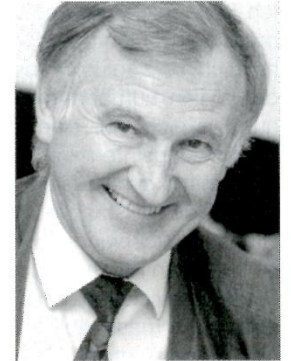
Im gleichen geschichtsträchtigen Jahr wird aber auch die AEROPERS aus der Taufe gehoben. Ein fragwürdiger Personalentscheid der damaligen Swissair-Geschäftsleitung, der zum Ziel hatte, die Piloten in Schach zu halten, war der Auslöser zur Gründung unserer Pilotenvereinigung.

In den vergangenen fünfzig Jahren hat unser Verband einige Höhen und Tiefen durchgemacht. Davon zeugt der umfassende historische Beitrag in dieser Festschrift. Mit Stolz dürfen wir aus heutiger Sicht festhalten, dass die Aeropers notwendig war – und es heute mehr denn je ist!

Den fünfzigsten Geburtstag feiern wir nämlich in einem Jahr, in dem unsere Vereinigung vor einer grossen Bewährungsprobe steht. Nachdem uns die Swissair Ende März dieses Jahres den GAV gekündigt hat, ist ein tiefer Vertrauensverlust zwischen der Geschäftsleitung und dem Pilotenkorps entstanden. Der Aeropers-Vorstand hat denn auch einstimmig den Entscheid gefällt, dass wir unser Geburtstagsfest – leider – ohne Teilnahme des Topmanagements feiern wollen. Wir sind der Auffassung, dass im gegenwärtigen Zeitpunkt des Arbeitskonflikts lobende Grussadressen vom Management weder aus ehrlicher Überzeugung abgegeben, noch von den Adressaten als solche empfangen werden. Dennoch hoffe ich, dass wir die vor uns liegenden Aufgaben – nicht zuletzt dank der grossen Solidarität unserer Mitglieder – zum Wohle aller werden lösen können. An unserem festen Willen, bei der Erarbeitung eines neuen Vertragswerks konstruktiv mitzuwirken, wird es sicher nicht fehlen.

Für unser Geburtstagsfest wünsche ich, dass wir all die Probleme wenigstens für einen Tag vergessen können und eine schöne und unvergessliche «Grande Fiesta» feiern dürfen. In diesem Sinne: Viel Spass!

Herzlichst Ihr Peter Nagl



Josef Estermann, Stadtpräsident Zürich

Sehr geehrte Cockpit-Angestellte

Ich freue mich, Sie im Namen des Zürcher Stadtrates zum 50jährigen Bestehen Ihrer Vereinigung herzlich zu beglückwünschen. In der Geschichte der zivilen Luftfahrt bedeutet dieses halbe Jahrhundert nicht nur eine lange, sondern auch eine entwicklungsintensive Zeit. Wie kein anderes Verkehrsmittel symbolisiert das Flugzeug das «Welt-dorf». Keine Distanz ist zu gross, als dass sie nicht «flugs» zu überwinden wäre. Die Reise um die Welt ist heute ein Katzensprung.

Diese Entwicklung wurde von der Aeropers von Anfang an massgeblich beeinflusst. So setzte sie sich damals mit Hilfe des VPOD erfolgreich für die Aufnahme des Langstreckenverkehrs ein. Aber auch im Bereich des Flugwetterdienstes und der Flugsicherung gehörte die Aeropers zu den Pionieren. Der Mobilitätsschub der letzten Jahrzehnte bringt viele Vorteile: er ermöglicht die Begegnung von Menschen aus verschiedenen Kulturen, er fördert den Dialog und hilft, Vorurteile abzubauen. Wer die Welt mit Neugierde und Interesse bereist, wird offener und toleranter.

Doch die Schnellebigkeit und Hektik unserer Zeit birgt auch Nachteile: Wir werden zu flüchtigen Überfliegern, die für die Details und Schönheiten, die unsere Welt ausmachen, kein Auge mehr haben. Dieser Trend wird durch Billig- und Billigstflüge, Last-Minute- und Last-Second-Angebote zusätzlich verstärkt. Heute sind wir gar so weit, dass ein Flug nach Wien billiger ist als die Reise mit dem Nachtzug.

Seit den Zeiten der ersten Alpen- oder Atlantiküberflüge hat der Pilotenberuf viel von seiner Abenteuerlichkeit und Romantik eingebüsst. Die geheimnisumwitterten und risikoreichen Nachtflüge von einst sind heute Routinearbeit. Im Roman «Vol de Nuit» von Antoine de Sainte-Exupéry kämpfte der Postpilot Rivière über Patagonien noch auf heldenhafte Weise um die Sicht im dichten Nebel.

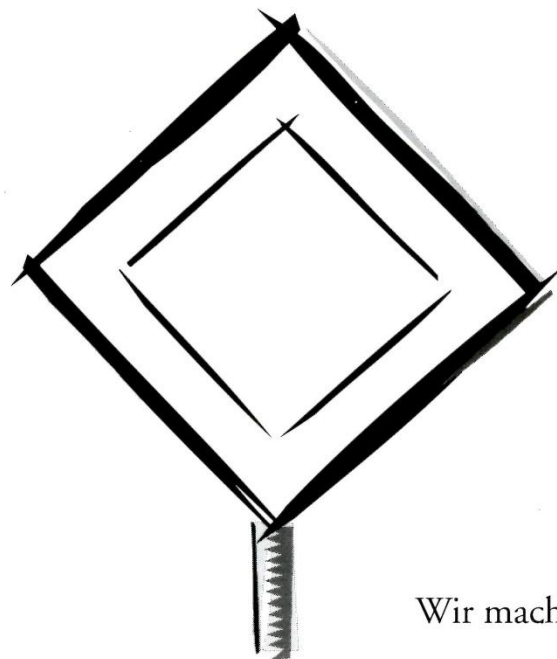
Heute kämpfen die in der Aeropers vereinigten Kapitäne, Copiloten und Flighthengineers um bessere GAV-Bedingungen und um das Recht auf Mitsprache. Spätestens seit der ersten Ölkrise in den siebziger Jahren sind innerhalb der Fluggesellschaften auch ökologische Überlegungen in den Vordergrund gerückt. Ich denke an die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs, den Lärmschutz oder das Nachtflugverbot. Der bevorstehende Ausbau des Flughafens Kloten ist ohne ökologische Auflagen gar nicht denkbar.



So faszinierend Ihr Beruf als Pilotin oder Pilot auch heute noch ist, die Krisenzeichen in Ihrer Branche sind sichtbarer denn je. Die Konkurrenz ist so hart wie der Schweizer Franken. Auf fallende Flugtarife reagiert die Swissair mit Stellenabbau und trifft damit die Aeropers im Zustand des gekündigten Vertrages im Lebensnerv.

Vor diesem Hintergrund erscheint mir die Mitsprache des Cockpit-Personals bei der Gestaltung des persönlichen Einsatzes als ein Gebot der Zeit.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen zu Ihrem Jubiläum erfolgreiche Vertragsverhandlungen, aber auch – allen Schwierigkeiten zum Trotz – einen sicheren und angenehmen Flug in die Zukunft.



Wir machen mit.

LEADERSHIP

Wir sind stolz darauf, die grösste Schweizer Bank zu sein. Und doch ist Grösse keineswegs unser oberstes Ziel: Qualität hat bei uns Vortritt. Denn davon profitieren schliesslich Sie.

8152 Glattbrugg

8152 Hotel Mövenpick

Zürich-Flughafen

8058 Zürich-Flughafen

8302 Kloten



Captain Rob McInnis, President IFALPA

On behalf of almost 90 Member Associations and 130 000 airline pilots world-wide it is indeed a pleasure to congratulate Aeropers on the occasion of their 50th anniversary!

Almost fifty years ago Aeropers and other founding Member Associations of IFALPA faced many new problems. The availability of many larger, long-range aircraft after the war brought rapid international expansion. Who would handle traffic separation; in what language? Who would have jurisdiction of the investigation in case of an accident? Who would provide essential services such as radio, maintenance and airport facilities? Most importantly, how would standards be established so there would be some semblance of order and safety?

Members of Aeropers, seeking answers to these questions, joined with other airline pilots from twelve countries to establish IFALPA in 1948. Robert Fretz, who signed the initial agreement on behalf of Aeropers in April of 1948 could not be expected to imagine how international travel and the airline piloting profession has grown today. Nonetheless, the ideas embodied in the wording of the 1948 agreement remain as valid now as they were then: «...to co-operate with each other in all matters affecting their common interests.», «...to respect the jurisdictional interests of the other Associations.», and «...to establish a system of intercommunications.» The subscription rate has increased slightly however from the 1948 figure of sixpence!

Aeropers has been an active member of IFALPA since the beginning and hosted one of the early IFALPA Conferences in Zurich in 1954. The strength of any pilot organisation lies in its people; the pilot volunteers who give up their free time for the betterment of the profession. Our policies and statements carry considerable weight because they are those from active pilots.

On the occasion of this fiftieth anniversary of Aeropers I would like to pay tribute to the hundreds of Swiss volunteers, past and present, who have made your lives better by their efforts and therefore have contributed to the advancement of airline pilots worldwide. «The slight standards we have maintained in the past have been maintained only at the expense of a few leaders fighting fearlessly and alone for the good of all.» (Captain D.L. Benhke, 1st President of IFALPA 1948–1950)



André Auer, Direktor BAZL

Das Jahr 1995 ist das Jahr der Jubiläen:

So hat die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) kürzlich ihren 50. Geburtstag gefeiert. Diese Organisation übt auf der planetarischen Ebene eine Schlüsselrolle aus. Sie gestattet den Mitgliedstaaten, einen ständigen Dialog über alle Gebiete der Luftfahrt zu führen und dauerhafte, weltweite Lösungen zu finden.

Aber das ist noch nicht alles – die IATA (Internationaler Lufttransport-Verband) feiert ebenfalls seine 50jährige Tätigkeit; auch hier ist die Bedeutung der Rolle der IATA für die Entwicklung des Lufttransportes herauszustreichen.

Und kürzlich haben wir den 75. Geburtstag des internationalen Flughafens von Genf gefeiert. Als zweiter und sehr leistungsfähiger Flughafen hat er für die Schweiz sowohl in nationaler wie internationaler Hinsicht einen grossen Stellenwert.

«Last but not least» hat auch das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) am 1. April 1995 seinen 75. Geburtstag gefeiert.

Und nun ist die Reihe an der Aeropers, ihre 50 Kerzen anzuzünden.

Wir vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gratulieren der Aeropers zu ihrem 50jährigen Jubiläum und wünschen dem Verband der Piloten und Bordtechniker der Swissair für die Zukunft alles Gute. Die nationale und internationale Luftfahrt war in den letzten Jahren grossen Veränderungen unterworfen. Die politische und wirtschaftliche Ausgangslage in Europa lässt auch in Zukunft grosse Veränderungen erwarten, welche auch die schweizerische Luftfahrt stark beeinflussen werden. Nicht zuletzt sind auch die Personalverbände der Luftfahrtindustrie und damit auch die Aeropers mit diesen Veränderungen konfrontiert und gefordert. Wir sind zuversichtlich, dass wir die kommenden Herausforderungen auf bewährt schweizerische Art meistern werden, zum Wohle der schweizerischen Luftfahrt.



AEROPERS – die ersten 50 Jahre

Von Henry Lüscher

Wie die Fliegerei zur Aeropers kam

Die planmässige, professionelle Luftfahrt in der Schweiz begann sich vor 75 Jahren in geordneten Bahnen zu entwickeln. Am 27. Januar 1920 wurde nämlich der «Beschluss betreffend die Ordnung des Flugverkehrs in der Schweiz» gefasst, welcher in die Gründung des Eidgenössischen Luftamtes am 1. April 1920 mündete.

Schon zehn Jahre früher, am 24. Juli 1910, führte die französische Firma «ASTRA» mit dem Luftschiff «Ville de Lucerne» von ebendieser Stadt aus die ersten Passagierflüge durch, zwei Monate später gefolgt von Flügen mit Flächenflugzeugen. Während des ersten Weltkrieges wurde es ruhig im zivilen Luftverkehr, aber schon am 8. Januar 1919 führte Oberst Arnold Isler mit Militärmaschinen Post- und Passagierflüge (1 Platz!) von Dübendorf über Bern und Lausanne nach Genf durch. An einem Tag hin, am nächsten zurück. Im November musste er den Betrieb einstellen. Er wurde ein halbes Jahr später erster Direktor des obenerwähnten Luftamtes und verstand es in den folgenden Jahren bis zu seinem Tod im Jahr 1941, mit viel Energie und Begeisterung die Ideen der kommerziellen Luftfahrt durchzuziehen.

Die beiden Fluggpioniere Alfred Comte und Walter Mittelholzer gründeten am 15. April 1919 ihre «Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co.», allerdings noch ohne Flugzeuge. Diese kamen erst durch einen Herrn Debac, der Generalvertreter der deutschen Condor-Werke war und drei Maschinen als Gegenleistung für eine Teilhabe an der Firma offerierte. In Genf wurde die «Avions de Tourisme S.A.» gegründet, in Zürich die «Ad Astra», die bald darauf die beiden vorgenannten Firmen aufkaufte und zur «Ad Astra Aero» wurde. Zu den Pardestrecken gehörte die Route Genf-Dübendorf-Nürnberg, die mit Junkers F-13 in fünf Stunden bewältigt wurde.

Es wurden noch verschiedene andere kleine Firmen gegründet, deren Flugbetrieb allerdings nur von kurzer Dauer war. Schliesslich blieben nur noch zwei Firmen übrig, die «Ad Astra Aero» in Zürich und die erst im September 1925 gegründete «Basler Luftverkehrs AG» in Basel. 1928 konnten diese Firmen - letztere in «Balair» umbenannt - erstmals eine Dividende auszahlen!

Der Bund forciert die Swissair-Gründung

Bei der Budgetberatung für das Jahr 1930 verfügte der Bundesrat auf Anraten des Luftamtes eine zehnpromzentige Kürzung der Luftfahrtsubventionen. Das brachte die Verwaltungsräte von Ad Astra und Balair zusammen, um über eine Fusion und damit Reduzierung der Kosten zu diskutieren. Einen Tag vor der Gründung der neuen Gesellschaft am 26. März 1931 hatte sie noch

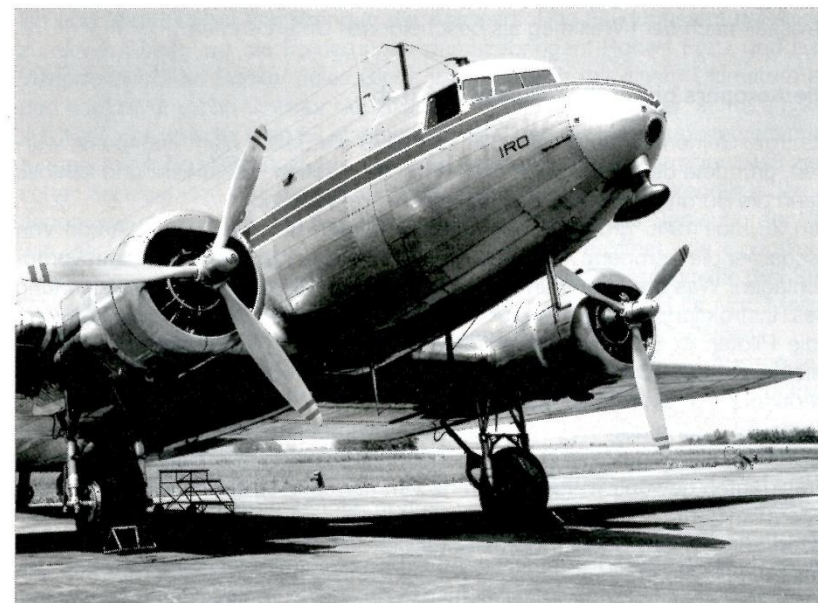
keinen Namen! Dr. Alphonse Ehinger, Bankier und Verwaltungsratspräsident der Balair, hatte in der schlaflosen Nacht vor dem wichtigen Ereignis die Idee: Swissair sollte sie heissen. Doch am nächsten Tag erntete er nur Nasenrumpfen: Zu fremd, unschweizerisch sei der Name. Und wieso englisch? Man müsse der schweizerischen Eigenschaft Rechnung tragen, wurde gesagt. Ehinger resignierte daraufhin und sagte, wenn jemand eine bessere Idee habe, solle er sie vorbringen. Da niemand eine hatte, wurde Swissair akzeptiert.

Die Swissair hatte bei ihrer Gründung 13 Flugzeuge mit einem totalen Sitzplatzangebot von 86 Plätzen. Balz Zimmermann, von der Balair kommend, wurde so etwas wie der administrative Direktor der Swissair und Walter Mittelholzer der operationelle Direktor, beide ergänzten sich ideal und waren die dynamischen Motoren der jungen Swissair.

Sieben Piloten waren in den Anfangsjahren dabei: Walter Ackermann, Walter Borner, Ernst Gerber, Otto Heitmanek, Alfred Künzle, Ernst Nyffenegger, Franz Zimmermann (der Vetter von Balz), sowie vier Bordfunken: Paul Auberson, Jules Gloor, Christian Schaaf und Werner Wegmann.

Schwierige Jahre

Am 9. Mai 1937 verunglückte Walter Mittelholzer in den Bergen tödlich. Im Herbst desselben Jahres starb Balz Zimmermann, erst 43 Jahre alt, an einer



Unverwüstlich: Douglas DC-3

doppelten Lungenentzündung. Von jetzt an beherrschte der konservative Geist des Verwaltungsrates das Geschehen bei der Swissair. Die Bänkler Ehinger und sein späterer Nachfolger als Verwaltungsratspräsident, Dr. R. Speich, hatten Angst vor Investitionen und Risiken. Verwaltungsrat Oberst E. Schwarzenbach handelte nach der Devise: «Kleines Land – kleine Gesellschaft». Langstrecken tat er als Unsinn ab und noch 1946, anlässlich einer Rede zum 15jährigen Jubiläum der Swissair, verwies er Pläne für Flugzeuge mit über 40 Plätzen ins Reich der Utopie.

Während der Betriebseinstellung der Swissair von August 1944 bis Juli 1945 versuchte eine Gruppe Piloten unter der Leitung des 1937 eingetretenen Robert Fretz, der sein Lufttaxiunternehmen zugunsten von Swissair aufgegeben hatte, die Geschäftsleitung von einem gezielten Aufbau der Flotte zu überzeugen. Sie sahen, dass in Europa vor allem KLM und SAS Langstreckenflugzeuge bestellten und ihre Überseedienste zu planen begannen. In der Schweiz sahen die Behörden klarer als die Swissair: Die Luftverkehrskommission unter ETH-Professor Amstutz zeichnete Szenarien eines rasch wachsenden Luftverkehrs auf und regte den Bau von mindestens zwei schweizerischen Flughäfen an. Bundesrat Enrico Celio vertrat einen Kredit von 200 Millionen Franken, um Genf-Cointrin auszubauen und in der Region Zürich einen neuen Flughafen zu planen. Die Swissair verkaufte eine neue DC-3 nach Schweden. Geld in der Kasse war wichtiger als Investitionen.

Mit vier DC-3, zwei DC-2, neun Piloten und sechs Bordfunkern startete die Swissair nach dem Weltkrieg als bescheidenes Unternehmen.

Die Aeropers bringt die Swissair auf Trab

Da trotz Geldentwertung von 48% seit 1939 die Saläre nicht angepasst wurden, gründete der VPOD nach dem Krieg die Sektion Luftverkehr und schloss darin die Bordfunker sowie das technische Personal ein.

Am 26. Juli 1945 gründete eine Gruppe Piloten und Funker um Anton von Tschärner die Aeropers. Als erster Präsident wurde Franz Zimmermann vorgeschlagen. Was die Piloten in Rage brachte, war die vorgesehene Ernennung des Instruktionsoffiziers Oberst Wuhrmann zum technischen Direktor, der «die Piloten in Schach halten» sollte (Zitat Anton v. Tschärner). Die Militärpiloten wussten um die Unfähigkeit dieses Herrn und boten geschlossenen Widerstand. Er wurde nicht angestellt.

Es dauerte dann aber noch bis zum 10. November, bis die Gründungs-Generalversammlung der Aeropers abgehalten wurde, an der Robert Fretz zum Präsidenten gewählt wurde, da Franz Zimmermann langsam zum Chef Flug-Ops avancierte.

Robert Fretz war wohl der Moritz Suter der damaligen Zeit. Er war überzeugt, dass die Direktion einen anderen Weg einschlagen sollte und kämpfte schon vor seiner Ernennung zum Aeropers-Präsidenten mit allen Mitteln um einen Kurswechsel, nachdem Gespräche mit Direktoren keinen Erfolg brachten und

er selber die Gründung einer neuen Fluggesellschaft erwogen, dann aber verworfen hatte. Er ging mit gut fundierten Artikeln in der NZZ in die Öffentlichkeit, besprach sich mit ETH-Professor Amstutz, wehte den Kommandanten der Flieger- und Flabtruppe ein, brachte seine Ideen beim Nationalrat und SP-Präsidenten Dr. Hans Oprecht vor, liess aber auch die FDP nicht aus, wo er vielbeachtete Vorträge hielt und so die Industriellen Ernst Schmidheiny und Rudolf Heberlein sowie Bankiers und Rechtsanwälte für sich gewinnen konnte; selbst vor Bundesrat Enrico Celio machte er nicht halt.

Robert Fretz stellte nach kaufmännischen Grundsätzen Prognosen für die Zukunft auf und schätzte die Verkehrserträge für 1946 auf 13 Millionen, was vom Verwaltungsrat als willkürliche Übertreibung abgetan und die Salärforderung zurückgewiesen wurde (erreicht wurden dann 15 Millionen). Nach sechs Monaten fruchtlosen Verhandlungen um einen ersten GAV wandte sich Fretz direkt an Bundesrat Stampfli, der ihn an das BIGA verwies, das eine Schlichtung anordnete.

Streikdrohung wirkt

Waren bisher zwei Verwaltungsräte für die Verhandlungen zuständig gewesen, wurde jetzt vor dem Einigungsamt der technische Direktor und ehemalige Instruktionsoffizier Dr. Gottfried von Meiss «ins Feuer geschickt» (Zitat R. Fretz). Er hatte einen schweren Stand gegen die wohlvorbereiteten Argumente, Zahlen und begründeten Forderungen der Aeropers. Das Einigungsamt riet sogar zu einem Streik, um die Forderungen durchzubringen! Robert Fretz und sein Vizepräsident, der Funker Jules Gloor, wandten sich mit einem Ultimatum an den kaufmännischen Direktor der Swissair, Eugen Groh. Dieser lenkte am 20. Juli 1946 ein, und der Weg für einen ersten GAV und die langersehnte Versicherungseinrichtung (VE) waren frei. Der GAV wurde am 27. September 1946 zwischen Swissair und Aeropers-VPOD unterzeichnet und rückwirkend auf den 1. Januar in Kraft gesetzt. Ein Fonds von 800 000 Franken zur Speisung der VE, wie die VEF damals hiess, wurde von der Swissair eröffnet, die eigentliche Gründungssitzung war aber erst am 13. Juni 1949. Die Swissair stellte drei Stiftingsräte, die Herren Oberst Primault (Präsident), Hasler und Dr. von Meiss; seitens der Aeropers nahmen Anton v. Tschärner und Jules Gloor Einsitz. Wie der Ton im Umgang mit der Direktion damals war, mag ein Auszug aus einer seinerzeitigen Anfrage um Klärung eines immer noch strittigen Punktes im VE-Reglement zeigen:

«Dies betrifft besonders den Paragraphen 50, für welchen wir primär lediglich um Aufklärung gebeten haben. Aus Ihrer Antwort haben wir leider diese Aufklärung nicht entnehmen können und es obliegt meiner Pflicht, Sie nochmals zuhanden unserer Mitglieder um dieselbe anzugehen, selbst unter dem Risiko, dass Sie uns neuerdings eines Misstrauensvotums bezichtigen sollten. Es erübrigt sich wohl, diese Auffassung zu widerlegen, da wir ja lediglich um die Aufklärung einer Formulierung gebeten haben, die keinem Mitglied klar war.»

Die nationale Fluggesellschaft entsteht

Robert Fretz agierte weiter zugunsten einer weitblickenden, modernen Swissair, die endlich New York anpeilen sollte. Die zögerlichen, sparsamen Verwaltungsräte Ehinger und Speich klagten immer noch über die hohen Preise der Langstreckenflugzeuge und dass die Swissair ja zuwenig Piloten dafür hätte. Fretz überzeugte die Industriellen und den Bundesrat Enrico Celio, dass die Swissair in eine gemischt private und staatliche Gesellschaft umgewandelt werden müsse, mit einem um den Faktor zwanzig vergrösserten Aktienkapital von 20 Millionen Franken. Die Befürchtungen des Verwaltungsrates, das gebe eine Blamage an der Börse, wurden enttäuscht und Fretz erhielt wieder Recht: Die Emission wurde überzeichnet. Bund und Industrie waren wieder weitblickender als die Swissairspitze!

Robert Fretz wunderte sich später, dass er wegen seiner Aktivitäten nicht aus der Swissair hinausgeworfen wurde. Damals wurde offenbar der Grundstein zu einer selbstsicher auftretenden Aeropers gelegt.

Am 12. Februar 1947 wurde die «neue» Gesellschaft gegründet, und die Herren Schmidheiny und Heberlein nahmen im Verwaltungsrat Einsitz. Noch kam jedoch keine Dynamik ins Unternehmen, da als neuer Verwaltungsratspräsident Dr. Rudolf Speich gewählt wurde. Robert Fretz bezeichnete die Ära Speich als die «dunkelste Periode der Swissair», die 1949 mit der Frage «Sein oder Nichtsein» endete. Am 2. Mai 1947 startete trotzdem der erste Atlantikflug der Swissair von Genf aus (damals war dort die einzige Piste in der Schweiz, die dies erlaubte) über Shannon, Stephenville (Neufundland) nach New York. Der erste Flug brachte auch die erste Ausweichlandung: Wegen schlechter Sicht in La Guardia landete die DC-4 mit 21 geladenen Gästen an Bord in Washington.

Aeropers als Schrittmacherin

Seine guten Kontakte überallhin nützte Robert Fretz ausserdem, um die Fliegerei sicherer zu machen. So kam auf seine Initiative im Jahr 1947 die Gründung einer «Konsultativkommission für Flugsicherungsfragen» zustande. Ein Jahr später folgte die Eingabe zur «Organisation des Flugwetterdienstes». Aeropers, das Luftamt und Prof. Amstutz beschlossen die Installation eines Navigationssenders in Genf und organisierten die Lufträume sowie die An- und Abflugverfahren für Genf und das im Bau befindliche Zürich-Kloten. Auch an den Bau eines «Fliegerheims» in Flughafennähe wurde gedacht, das Interesse an einem Pilotenhotel mit Sportplatz war aber unter den Piloten-Kollegen gering, weshalb die Idee im Jahr 1948 aufgegeben wurde. Die Aeropers versuchte auch, eine zukunftsgerichtete Expansion der Swissair anzuregen, leider blieben die auf Gesprächen mit Kollegen von KLM, SAS und PanAm basierenden Visionen ohne Chance, denn die zwei massgebenden Direktoren Groh und von Meiss hatten kein Gehör dafür.

Die Aeropers gehörte zu den Gründungsmitgliedern der IFALPA, die diesen internationalen Pilotenverband im April 1948 in London aus der Taufe hoben. Am 14. Juli 1948 wurde die Piste 28 in Kloten eröffnet, was zu einer Verdichtung des Streckennetzes führte. Vier Monate später folgte die Piste 16; bis allerdings der «Flughof», der Terminal, seiner Bestimmung übergeben werden konnte, dauerte es nochmals fünf Jahre. Im Jahr 1948 trat zudem ein Pilot in die Swissair ein, der einen steilen Aufstieg vor sich hatte: Robert Staubli.

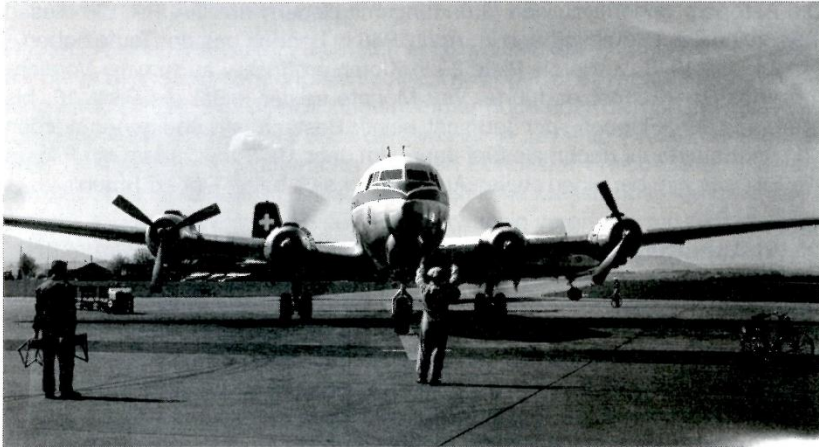
Pfund-Abwertung und Kündigung des GAV

Am 18. September 1949 wertete England das Pfund um 29,6% ab. Fast alle europäischen Länder machten die Abwertung mit, nur die Schweiz nicht. Dies hatte katastrophale Folgen für die Swissair: das Jahr schloss mit einem Verlust von 3 167 658.95 Franken ab; eine von Aeropers angeregte Änderung der Abschreibungspraxis, die fünf Jahre für ein Flugzeug vorsah, wollte Dr. Speich nicht zulassen. Er sah schwarz für die Firma und versuchte mehr schlecht als recht zu retten, was noch zu retten war.

Der junge Ingenieur ETH Armin Baltensweiler war zu jener Zeit mit Hans Ernst, seines Zeichens Vizepräsident der Aeropers und zugleich Chef «Schule und Training» der Swissair, bei KLM. Sie mussten in Amsterdam drei Lockheed Constellation inspizieren, die die Swissair mieten wollte, bis die bestellten neuen Constellation von Lockheed abgeliefert würden. Sie erhielten einen Telex: «Übung abgebrochen», und mussten mit leeren Händen heimreisen. Nicht ganz unglücklich zwar, hatten sie und die Aeropers sich doch im Zuge der Evaluation nach eingehenden technisch-operationellen Studien für die DC-6 ausgesprochen, aber bei der «Lockheed-Lobby» innerhalb der Swissair kein Gehör gefunden.

Am 7. Dezember 1949 trat Robert Fretz als Präsident der Aeropers zurück und wurde von Anton von Tscherner abgelöst. Eine Woche später kündete die Swissair den GAV mit der Aeropers. Diese machte daraufhin ein Exposé über die Möglichkeiten, die die Swissair hätte, um aus der Misere hinauszukommen und arbeitete auf Anfrage von Dr. Heberlein Vorschläge für den Flugverkehr 1950–52 aus, die die Swissair auf Kurs bringen sollten. Aufgrund dieser Arbeiten wurde die Aeropers und dabei speziell Robert Fretz zu wichtigen Meetings mit Flugzeugherstellern und den Behörden eingeladen. Mitwirkung von Fachleuten bei Entscheidungen von langer Tragweite waren gefragt!

Da Nationalrat Oprecht jetzt glaubte, die Swissair verstaatlichen zu müssen – der Kurs der Aktie vom Nominalwert von Fr. 500.– sank bis auf Fr. 156.– ab – wurde Robert Fretz bei der FDP aktiv und es gelang in der Folge, die Verstaatlichung im Parlament, trotz heftiger Diskussion (auch über die Pilotensaläre!) abzuwenden. Statt dessen musste die Swissair das Aktienkapital von 20 auf 14 Millionen abschreiben und der Bund schoss im Jahr 1950 das Geld für den Kauf von zwei DC-6 vor, das über sieben Jahre zurückbezahlt werden musste. Allen Befürchtungen zum Trotz konnte 1950 bereits wieder ein Gewinn von 33



Douglas DC-6B

875.05 Franken ausgewiesen werden. Auf den 1. Mai 1950 wurde Dr. Walter Berchtold auf den neu geschaffenen Posten eines Direktionspräsidenten verpflichtet, er war erst 43 Jahre alt, kam von der Eisenbahn her und glaubte fest an die Zukunft der Swissair.

Zum Rücktritt von Dr. Speich auf die GV 1951 hin bemerkte Robert Fretz in seinem Buch «Swissair im Kampf und Aufstieg»: «Ein mächtiger, an Widerspruch nicht gewöhnter Bankier, ohne Sinn für die direkte Leitung und die Zukunftsmöglichkeiten eines Unternehmens der Luftfahrtindustrie, hatte es bis zur Existenzbedrohung der nationalen Gesellschaft Swissair kommen lassen».

Innerhalb des Verwaltungsrates wurden seit 1949 Angriffe auf die Pilotensaläre gemacht, weshalb sich Robert Fretz genötigt sah, einen «Beitrag zu einer Berufscharakteristik der Verkehrsflieger der Swissair» zu verfassen, worin die heute immer noch gültigen Betrachtungen über Verantwortung, Einsatzbedingungen, Familienleben, Aus- und Weiterbildung usw. angestellt wurden. Damit sollte dem Verwaltungsrat die Angemessenheit der Besoldung klar gemacht werden. Eine Reaktion darauf war, dass Dr. Berchtold im Beisein des ersten Präsidentschaftskandidaten der Aeropers, Franz Zimmermann (mittlerweile bereits Chef Departement Flug Ops), den Vorstand der Aeropers einlud, den Sachverhalt darzulegen. Die Vorwürfe gegen den technischen Direktor von Meiss wurden abgeklärt und dieser kurz danach entlassen.

Am 1. Juli 1951, mittlerweile führte Walo Ris das Präsidium der Aeropers und Anton von Tschärner war auf dem Weg zum Chef Hauptabteilung Flugdienst, hatten die Piloten wieder einen Gesamtarbeitsvertrag. Er sollte eine Übergangslösung darstellen, da die Verhandlungen sehr harzig liefen. Die Abstimmung zeigte wohl eine Zustimmung, aber nicht die geforderte Zweidrittels-

mehrheit, weshalb er nicht eingeführt werden konnte. Allerdings lebten die Swissair und Aeropers fast zwei Jahre stillschweigend danach, bis am 1. Mai 1953 der dritte, ausgereifte GAV von den Mitgliedern angenommen wurde. Dieser kam aufgrund des Austrittes der Funker aus dem VPOD und der vom Vorstand vorgeschlagenen Vertragskündigung zustande, die aber von der ausserordentlichen Generalversammlung 1952 mit einer Differenz von elf Stimmen nicht angenommen wurde.

Die Swissair im Aufwind

Am 27. Juni 1951 wurde Dr. Rudolf V. Heberlein zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt. Trotz seiner eigenen Fabrik liess er sich ein Büro in Wattwil einrichten, wo er zwei Tage pro Woche ausschliesslich für die Swissair arbeitete. Er verpasste ihr ein neues Kleid, indem er die Swissair in vier Bereiche aufgliederte: Departement I (Finanzen) mit Eugen Groh an der Spitze, Departement II (Verkehr, Lucien Ambord), Departement III (Operation, Franz Zimmermann) und Departement IV (Technik, Isidor Lack).

Besuche der Direktion in den USA hatten gezeigt, dass die Swissair im technischen und operationellen Bereich immer noch Amateurstatus hatte. Armin Baltensweiler, jetzt Stellvertreter von Isidor Lack, schuf das erste Flughandbuch für die Convair 240. Die Piloten sagten zuerst: «Brauchen wir nicht!» Nach ein paar Vor- und Unfällen nahmen sie es dann aber interessiert zur Kenntnis. Zwei Landeunfälle mit DC-4 bei schlechter Sicht (13. Dezember 1950 in Sydney, Kanada, und am 14. Dezember 1951 in Amsterdam) waren wohl ausschlaggebend, dass nicht mehr die Verwegenheit der Piloten, bei jeder Sicht zu landen, für das Image der Swissair massgebend waren, sondern sichere Standardanflüge mit publizierten Minimas und bindenden Vor-



Der Flughafen Zürich-Kloten im Mai 1953

schriften. Die Aeropers machte sich für eine bessere Ausbildung und regelmässige Checkflüge stark, damit das hohe fliegerische Niveau gehalten werden konnte. Auch wurde die Aeropers oft bei technischen Modifikationen als Beraterin beigezogen.

Am 6. Mai 1953 löste Horst Siegfried den aus Krankheitsgründen zurückgetretenen Aeropers-Präsidenten Walo Ris ab, allerdings nur für ein Jahr, denn am 16. März 1954 begann die erste von zwei langen Perioden der Aeropers unter der Führung von Alfred Sooder (Horst Siegfried wurde später Chefpilot Nordatlantik). In diesem Jahr fand auch die bisher einzige Jahreskonferenz der IFALPA in der Schweiz statt, auf Einladung der Aeropers.

Belastungsprobe

In der Nacht vom 19. auf den 20. Juni 1954 musste eine Convair CV 240 auf dem Kanal notwassern, da der Treibstoff ausgegangen war. Fünf Passagiere ertranken, zwei weitere sowie die Besatzung wurden vor Folkstone aufgefischt. Die Direktion und der in der Hierarchie aufsteigende Robert Fretz waren entsetzt über den Imageverlust für die Swissair und über den Vorfall an sich: Ein Kapitän und sein Copilot hatten nicht verifiziert, ob in Genf getankt worden sei oder nicht. Die Untersuchung zeigte, dass die Tankmannschaft ob einem Fussballmatch vergessen hatte zu tanken. Der Copilot sah wohl ein Formular mit der geforderten Menge Benzin, übersah aber, dass es vom vorherigen Flug stammte, und der Kapitän glaubte dem Copiloten, sah aber selber weder auf dem Formular noch an den Messuhren nach.

Die Swissair führte sofort Schwimmwesten an Bord ein, hielt den Piloten eine Standpauke und entliess Kapitän und Copilot, während in der Aeropers unter dem Titel «Der Fall HB-IRW» die Schreibmaschinen heiss liefen. Es kam zu mehreren Zusammenkünften zwischen dem Vorstand und der Swissairspitze und später zu einer Neuurteilung nach einem Gerichtsurteil aus Genf. Die Aeropers verlangte die bedingungslose Wiedereinstellung der Piloten und verstieg sich in juristische Feinheiten, um dieser Forderung Nachdruck zu geben. So wurde das PIH zerpfückt, um zu beweisen, dass der Kapitän den Benzinstand gar nicht zu checken habe, dass also dem Buchstaben genüge getan worden sei. Im übrigen wurde die mangelhafte Benzinanzeige erwähnt, die gar kein richtiges Abschätzen der Benzimenge erlaube. Die Swissair pochte hingegen auf die Verantwortung des Kapitäns, den gesunden Menschenverstand und die Pflicht zur regelmässigen Benzinstandskontrolle während des Fluges. Trotz des Beistandes des Vorstandsmitgliedes Kapitän Dr. jur. Charles Ott hatte die Aeropers während der folgenden zwei Jahre keine Chance, ihr Anliegen durchzubringen. Immerhin korrigierte Dr. Berchtold sein im ersten Ärger geschriebenes Bulletin, worin er die Piloten generell abkanzelte – und der entlassene Kapitän erhielt einen «goldenen Handshake».

Diese Auseinandersetzungen zeigten der Swissair aber auch, dass den Chefs der Operation und des Flugdienstes die Kontrolle über Führung und Einfluss

entglitten war, weshalb Robert Fretz von Dr. Berchtold angefragt wurde, ob er das Amt des Direktors Operation annehmen würde. Er sagte zu. Über ein Jahr später bat ihn die Aeropers wieder, die Neuurteilung des Ärmelkanal-Falles an die Hand zu nehmen. Er nahm sich der Sache an, kam aber nach gründlichem Aktenstudium und Befragung von Kollegen anderer Airlines erneut zum gleichen Schluss, was die Aeropers enttäuschte. Einige Mitglieder wandten sich im Herbst 1956 an den Verwaltungsratspräsidenten Heberlein. An der Dezembersitzung des Verwaltungsrates kam die Angelegenheit ein letztes Mal zur Sprache. Ausser einem Vertreter des Kantons Genf setzte sich niemand für die Wiederanstellung der Besatzung ein. Damit war für die Swissair der Fall abgeschlossen, der Stachel sass aber immer noch tief im Fleisch der Aeropers, weshalb das Verhältnis zur Swissair noch einige Zeit getrübt blieb.

In den Memoiren von Robert Fretz liest man von einem «Juristen, der die Piloten aufgewiegelt» habe. Liest man die Aeropers-Publikationen jener Zeit, dann müssen wir zur Erkenntnis kommen, dass es sich dabei um Dr. Werner Guldimann, den juristischen Teilzeitberater der Aeropers und nachmaligen Chef des Luftamtes (ab 1965) gehandelt haben musste! Er stand an der wegen des «Falles HB-IRW» einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. Juli 1954 Red und Antwort.

Andererseits verhalten die Folgen eines Unfalles in den USA der Swissair zu grosser Publizität. Am 30. Juni 1956 stiessen eine Constellation der TWA und eine DC-7 der United Air Lines über dem Grand Canyon zusammen. Das war nicht nur die Geburtsstunde der Flugüberwachung, sondern auch ein Prüfstein für die Schweizerische Rettungsflugwacht und das Rettungscorps. Dr. Heberlein war mit dem Präsidenten der United befreundet und so strengte er die Bergung der in unzugänglicher Tiefe des Grand Canyon liegenden Leichen des United-Flugzeuges an. Mit einer Art Tragseil über den Canyon mit Vertikalseilbahn gelang es den Rettungsleuten hinunterzufahren und die leblosen Körper zu bergen. Dadurch wurde der Name Swissair in den USA auf einen Schlag berühmt.

Die Aeropers-Rundschau tritt ins Rampenlicht

Alfred Muser setzte den Vorstandsbeschluss über ein geeignetes Publikationsorgan der Aeropers in Form eines mehrseitigen, auf A4-Papier manuell umgedruckten Schriftstückes um. Im Vorfeld war von einer Aeropers-Revue die Rede, das definitive Organ, das im Januar 1954 das Licht der Welt erblickte, hiess aber Rundschau.

In der dritten Nummer machte Vorstandsmitglied Willi Stierli besonders die DC-3 Kommandanten darauf aufmerksam, dass nur vier im PIH umschriebenen Personen gestattet sei, im Cockpit zu reisen: Der Verwaltungsratspräsident, der Direktionspräsident, der Chef des Departementes III und der Chef Flight-Ops. Offenbar war das Bodenpersonal damals «scharf» auf den

verwaisten Funkersitz, um den Überbuchungen Herr zu werden. Allerdings wurde auch die Frage aufgeworfen, weshalb der Kapitän nur das Recht haben soll, den Besuch im Cockpit abzulehnen und nicht auch, jemanden einzuladen. Später, als Chef OF, war Willi Stierli ein vehementer Gegner der Regelung der Cockpitbesuche, wie wir sie seit 1987 kennen.

Ab April 1955 zeichnete auch Dr. W. Guldemann als Redaktor, der jetzt Teilzeitsekretär der Aeropers war und in dessen Büro in Zürich die Aeropers Gastrecht hatte.

An der Generalversammlung vom 6. April 1955 wurde die «Regierungserklärung» des Vorstandes verlesen, die auszugsweise erwähnt sei: «Getreu dem Motto «Geht's der Firma gut, so geht's auch uns gut» haben wir uns immer aufrichtig bemüht, in unseren Handlungen ständig auch die Interessen der Firma zu berücksichtigen ... Überall da, wo wir sahen, dass es um das Berufsethos ... ging, glaubten wir, keine Kompromisse eingehen zu dürfen. Der Vorstand ist sich einig, dass ... dieser Weg auch in Zukunft eingehalten werden muss. Wir hoffen nur, dass vor allem unsere unmittelbaren Vorgesetzten diesen unseren Standpunkt begreifen.»

Zum gleichen Thema erschien in der Septemberausgabe 1955 der Rundschau im Bericht über die IFALPA-Jahreskonferenz folgendes Zitat des damaligen Vizepräsidenten der US-ALPA, Capt. Beatley: «You will have to convince your management that by considering and treating you pilots as partners they win. You will have to offer them something to get something. What you do have to offer ist your good will, your full cooperation, your abilities and experience ... We are very lucky to have former pilots in the managements of many our companies, who still proudly maintain their ALPA membership and use their position to help their fellow members to get the working conditions for which they fought once themselves».

Vorschriften in Englisch – stark kritisiert

Im Juni 1955 verordnete der damalige Chef des Departementes III, Franz Zimmermann, dass alle betrieblichen Vorschriften in englischer Sprache abgefasst werden müssen. Das war wohl einerseits ein Tribut an die vielen ausländischen Piloten, von denen noch die Rede sein wird, und andererseits weil fast alle technischen und operationellen Vorschriften ohnehin englischen Originaltext aufwiesen.

Der Aktuar der Aeropers, Kapitän Dr. jur. Charles Ott, legte den Mitgliedern auf fünf Seiten dar, wieso diese Vorschrift bekämpft sein will. Er machte auf die Gefahrenquelle aufmerksam, die in mehrdeutigen Ausdrücken liegen könne und überbürdete die Verantwortung aus einem Unfall, der sich auf einer falschen Interpretation solcherart fremdsprachig abgefasster Vorschriften begründen liesse, der Geschäftsleitung. Zudem fragte er sich, ob aus Vorschriften in englischer Sprache überhaupt juristisch relevante Verantwortlichkeiten abgeleitet werden können. Er begründete dies mit der in der

Schweiz gewährten Religions- und Sprachfreiheit, ausserdem sei im Arbeitsvertrag nichts über die Verbindlichkeit der englischen Sprache erwähnt. Die Ärzte, verglich er, müssten sehr wohl lateinisch können, um Fachliteratur zu verstehen, aber in der Medizinalgesetzgebung oder in Arzneivorschriften sei das Lateinische nicht heimisch. Er gab ausserdem zu bedenken, dass die angelsächsische Rechtsordnung grundlegend von der unseren abweiche. Sein Hinweis auf gewisse Nuancen der englischen Sprache (must, has to, shall, may, must not usw.) durfte hingegen nicht als unbegründet zurückgewiesen werden.

Die Swissair beauftragte einen Juristen mit diesen Vorwürfen, der sie auf ebenfalls fünf Seiten zerpfückte und der Swissair in allen Punkten Recht gab. Ein Disziplinarverfahren gegen den «Nestbeschmutzer» Ott wurde ins Auge gefasst, aber auf Intervention des Aeropers-Vorstandes nicht eröffnet (Charles Ott wurde später trotzdem Caravelle-Chefpilot).

Der Aeropers-Vorstand veröffentlichte «auf Wunsch der Direktion» das Gutachten des Swissair-Juristen und bemerkte zu den Massnahmen, die die Swissair ergreifen wollte: «Der Vorstand ist der Ansicht, dass kein Mitglied, das eine Funktion in der Aeropers ausübt und sich dabei im Interesse der Aeropers exponieren muss, deshalb in seiner beruflichen Stellung und Laufbahn beeinträchtigt werden darf...».

Integration und Nachwuchs

Nachdem die Funker seit der Gründung der Aeropers vollwertige Mitglieder waren und die Piloten und Funker der früheren Alpar, bereits als die Swissair nur schon Gespräche über eine Fusion mit dieser bernischen Gesellschaft führte, ohne Umschweife integriert wurden, stellten jetzt nur noch die Navigatoren eine Gruppe dar, die keinen Zugang zur Aeropers hatte. An der Generalversammlung 1955 wurden die Aufnahmebedingungen festgelegt, eine Fachkommission gebildet und die Aufnahme an der GV 1956 beschlossen.

Die Aeropers bemängelte Ende 1955 die Bemühungen der Swissair zur Überbrückung der Nachwuchslücke, der kein grosser Erfolg beschieden war. Alfred Sooder sah den Swissairpiloten vom Militär her kommend und plädierte für eine Vergrösserung der Militärpilotenschule, da auch im Militär neue Flugzeuge schneller bestellt werden könnten als Piloten ausgebildet. Sollte dies nicht gehen, so wäre die Bildung einer Schule für Berufspiloten der einzig richtige Weg. Ein weiteres Potential sah man in der Umschulung von Funkern und Navigatoren zu Piloten, was denn auch realisiert wurde.

In dieser Zeit war Hans Ernst, auf dessen seinerzeitige Überredungskunst hin Armin Baltensweiler zur Swissair gekommen war, zum «Chefpiloten der Gesellschaft» aufgestiegen, was etwa dem heutigen Chef OC entsprach. Sein Stellvertreter hiess Robert Staubli, der dann von 1962 bis 1974 selber Chefpilot wurde und anschliessend zum Chef O aufstieg.

Aeropers und die Flugsicherheit

Ende Januar 1956 wurde der erste Teil des Schulgebäudes eingeweiht, der den ersten Simulator der Swissair beherbergte, zwecks Schulung der DC-6B Besatzungen. Dies wurde als erster Schritt zu einer umfassenderen, sichereren Schulung angesehen.

Beim Studium der älteren Aeropers-Rundschauen fiel mir auf, wie umfangreich Berichte publiziert wurden, die mit der Flugsicherheit zu tun hatten. Winter-Ops wurde sehr kompetent beschrieben, Betrachtungen über Startberechnungen bei nasser Piste angestellt, An- und Abflugverfahren unter die Lupe genommen und Unfallberichte analysiert. Offenbar war zu jener Zeit die Swissair noch nicht willens oder fähig, genügend Dokumentationen zu liefern. (Nach seinem «Wechsel der Fronten» gründete Alfred Muser im Jahr 1966 den «Flight Recorder»).

Auch auf dem Gebiet der «human performance» im weitesten Sinne wurde Bereicherndes geboten. In der Aprilnummer von 1956 stand unter dem Titel «Unerfreuliches» eine Belehrung an die jungen Piloten, denen es an der wünschbaren Einstellung fehle, die kein Interesse und keine Initiative zeigten, dafür unkorrektes Benehmen. Verständnissvoll schloss Alfred Sooder: «Ich weiss, man hat es heute nicht leicht, sich in den Beruf einzuleben. Alle Unterlagen erhält man fixfertig geliefert, und die Vorschriften sind ohne Zahl. Früher musste man jede Strecke, jeden Anflug selber aufzeichnen, und damit wurde man mit der Materie und ihren Schwierigkeiten besser bekannt. Andererseits kommt man heute mit einem kleineren Zeitaufwand aus als früher, wenn man sich die Mühe nimmt und die Unterlagen wirklich studiert».



Douglas DC-7C

Ideen zum Sparen wurden ebenfalls angeregt. So bemerkten Mitglieder, dass der Benzinpreis je nach Flughafen unterschiedlich hoch ist. In der Rundschau wurde eine Rechnung für eine bestimmte Strecke aufgestellt, die zeigte, dass mit einem ökonomischen Tanken der Swissair pro Jahr 63 000 Franken gespart werden könne. Die Stationsbeamten hätten manchmal etwas komisch geschaut, wenn 50% mehr als notwendig getankt worden sei, aber schliesslich hätten sie den Vorteil auch erkannt.

Worüber man merkwürdig wenig las, sind die Unfälle, die mit Swissairflugzeugen passiert sind. Wollte die Redaktion die Interessen der Betroffenen wahren oder schwieg sie aus Pietäts- und qualifikatorischen Gründen? Bei zwei tödlichen Abstürzen mit Schulflugzeugen wurden zudem nur Nachrufe auf die Aeropers-Mitglieder unter der Besatzung veröffentlicht.

Vertragskündigung durch die Aeropers und vierter GAV

Die Flugzeiten im Kolbenmotorzeitalter waren imponierend. In der Oktober-Rundschau 1956 wurden die Einsatzrichtlinien kritisiert, die im Einvernehmen (damals schon hatte die Aeropers Mitbestimmung!) im FOM verankert wurden: «...denn 120 Stunden im Kurzstrecken- und 132 Stunden im Langstreckeneinsatz sind Monatsleistungen, die gesundheitlich kaum noch höher angesetzt werden dürfen... Die Aeropers wird einen Vorschlag ausarbeiten, der eine minimale Ruhezeit vorsieht... Denn bei guter Planung wird es immer möglich sein, die Besatzungen maximal auszunützen...»

Nach einem rudimentären Senioritätsreglement wurde auch ein Disziplinarreglement eingeführt. Am Rande der Diskussionen wurde die Forderung erhoben, im Qualifikationsblatt dürfe nachträglich nichts Negatives eingetragen werden, ohne dass der Betreffende Kenntnis davon erhalte. Nur auf diese Art und Weise werde das notwendige Vertrauen und die Möglichkeit zu Verbesserungen geschaffen.

Ende 1956 wurde bei einer Stimmbeteiligung von 93% mit nur acht Gegenstimmen die Vertragskündigung durch die Aeropers gemäss Antrag des Vorstandes beschlossen. Schon damals glaubte die Swissair offenbar, der Vorstand vertrete nicht die Meinung der Mitglieder. 127 der damals ca. 160 Piloten unterschrieben eine Eingabe an die Direktion, worin sie sich voll hinter den Vorstand stellten und die Ziele des Vorstandes auch als die ihren bezeichneten.

In den folgenden Vertragsverhandlungen stellte die Swissair die Variante vor, die Prämien der Versicherungseinrichtung ganz zu übernehmen! Dass der Vertrag bereits am 9. Oktober 1957 in einer Abstimmung von den Aeropersmitgliedern akzeptiert wurde, konnte dem Verdienst des Direktionspräsidenten Dr. Berchtold zugeschrieben werden, «...der sich persönlich für die grundlegende Änderung der Atmosphäre in der zweiten Verhandlungsrunde eingesetzt und mit seiner Einstellung und seinem Verständnis zuerst das gegenseitige Vertrauen wieder geschaffen hat...»



Flotte Damen und Herren

Ausländerprobleme

Seit 1948 wurden bei schon damals immer wieder auftretenden Bestandesengpässen Ausländer angestellt, bevorzugt wurden Bewerber mit der Swissair dienenden Lizenzen und Dienstgraden.

Ende 1956 wurde die FPAS (Foreign Pilots Association in Swissair) gegründet. Die damals rund 35 Ausländer waren mit Einzelverträgen angestellt, ursprünglich nur auf ein paar Jahre fest, hatten bessere Löhne, aber keine Pensionskasse und Seniorität. Allerdings gab es die sogenannten «Openings», das heisst, wenn ein Ausländer die Swissair verliess, konnte ein anderer an derselben Stelle angestellt werden. Eine Pensionskasse, die OASF (Old Age and Survivors' Fund) wurde im Jahr 1957 gegründet. Die FPAS trat ebenfalls der IFALPA bei und stellte da jahrelang Funktionäre in zum Teil hohen Ämtern.

In den Aeropers-Publikationen wurde mit Leserbriefen und auch präsidentialen Stellungnahmen gegen die Ausländer gestichelt. Von schlechter Auswahl durch die Swissair war die Rede, von der Sicherheit, die tangiert würde, vom grösseren Recht der Schweizer in der schweizerischen Fluggesellschaft, aber auch vom Frust, wenn jemandem ein Ausländer durch ein «Opening» vor die Nase gesetzt wurde. Die Mitglieder warfen dem Aeropers-Vorstand vor, immer nur Zugeständnisse an die Ausländer zu machen.

Als zwei Ausländer zu Checkpiloten ernannt wurden, gab es wieder viel zu Reden. Maximal zwei ausländische Checkpiloten wollte die Aeropers pro (geografischen) Sektor zugestehen. Als aber ein Ausländer zum Sektorchef-

Stellvertreter avancierte, schritt der Aeropers-Vorstand ein. Das könne nicht toleriert werden, denn wenn der Chef abwesend sei, hiesse das doch, dass die Schweizer Piloten mit einem Ausländer verkehren müssten und das gäbe sicher Nachteile: «Es geht hier nicht um Personen, sondern um den Gedanken, dass es unsere Gesellschaft ist und die Chefposten nicht durch Ausländer besetzt werden sollten.» Diese Reibereien veranlassten die FPAS sogar, bei der IFALPA eine Beschwerde gegen die Aeropers einzureichen! Der Ausländeranteil am Pilotenbestand der Swissair war mit runden 40% im Jahr 1960 am höchsten.



Der Flughafen Zürich-Kloten um 1960

Die Aeropers griff ihnen dennoch helfend unter die Arme, indem sie die Senioritätsliste der Ausländer parallel zu derjenigen der Schweizer ausarbeitete, denn «...die FPAS war ausserstande dazu, da die Meinungen unter ihren Mitgliedern zu sehr auseinandergingen».

1961 erhielten die FPAS-Mitglieder unlimitierte Anstellungsverträge. Drei Jahre später gab es erneut Spannungen, als die Aeropers den GAV kündigte, weil die Swissair den Ausländern die Promotion zum Kapitän in einer sogenannten Quotenregelung geben wollte. Das Resultat dieser GAV-Kündigung war eine integrierte Senioritätsliste und später, Ende 1969, die Integration der Ausländer in die Aeropers. Ende gut – alles gut!

Das Jet-Zeitalter, die Seniorität und die SLS

Am 8. Mai 1961 wurde Alfred Soeder für eine zweite Amtszeit portiert, da Hans Rudolf Christen, der Nachfolger des am 21. Mai 1959 gewählten und am

5. Oktober 1960 verstorbenen Rudolf Hofer, das Amt nur interimistisch übernommen hatte. In diese Zeit fiel die rasante Umstellung der Swissairflotte von Kolbenmotorflugzeugen auf Jets, was die Ausarbeitung von Jet-FDRs, Flugstundenentschädigung, Besatzungszusammensetzung, Interchange mit SAS, usw. bedeutete.

Im Europa der EWG wurden Pläne geschmiedet, die Fluggesellschaften der sieben Unterzeichnerstaaten zu einer «Air-Union» zusammenzuschliessen (zu diesem Zweck wurde die Sabena im Mai 1960 verstaatlicht). Das schreckte natürlich auch die Aeropers auf, die bereits 1958 geschrieben hatte: «Die amerikanische Konkurrenz zwingt die europäischen Gesellschaften, rationeller zu gestalten, ansonst kleinere Unternehmen nicht mehr bestehen können.» Die hochfliegenden europäischen Pläne verflachten sich allerdings im Laufe der Zeit zu blossen technischen Zusammenarbeitsverträgen unter verschiedenen Gesellschaften.

Seit 1953 arbeitete die Aeropers an Vorschlägen, wie die Seniorität besser reglementiert werden könnte, aber alle wurden im Departement III von Robert Fretz schubladisiert. Ein sogenanntes Seniorityrecht wurde von der Swissair zwar schon 1953 anerkannt, aber es dauerte noch fünf Jahre, bis ein eigentliches Reglement akzeptiert wurde.



Service an einer Convair CV-440 «Metropolitain»

Im Jahr 1959 wurde, nachdem grosse Inseratekampagnen zur Pilotensuche wieder nicht den erhofften Erfolg brachten, die SLS gegründet; massgeblich daran beteiligt war «Pirat» Adolf Gehriger, der Nachfolger von Anton v. Tschanner als Chef Flugdienst (1965) und erster Nicht-Pilot auf diesem Posten. Mit einem Kinovorfilm von 15 Minuten Dauer wurden in der ganzen Schweiz Kandidaten gesucht. Damit konnte der durch die Einführung der Düsenflugzeuge drohende Pilotenmangel abgewendet werden. Das bekannte Flugfeld in Hausen a. A. konnte Mitte 1963 eingeweiht werden.

Die grossen Umwälzungen verunmöglichten dem Ferienbüro erstmals eine seriöse Planung, wie dem Vorstand der Aeropers Anfang 1960 mitgeteilt wurde: «...This year, we are not able to work out a definitive vacation scheme so as to deliver confirmation letters to the crews by above date due to various reasons such as: late delivery of the traffic pattern ... late delivery of jet aircraft ... delayed or unsuccessful upgradings...»

In einer Abstimmung wurde um die Zustimmung der Mitglieder zur Erstellung eines Aeropers-Gebäudes mit Wohnungen, Dachrestaurant, Clubhaus und Sekretariat angefragt. 68 Nein standen 62 Ja gegenüber. So legte man es noch etwas aufs Eis, und erst am 15. Februar 1971 konnte nach einem zweiten Anlauf das Aeropers-Haus eingeweiht werden. Bezeichnend für die damalige unsichere Situation auf dem Bausektor war vielleicht auch die Weigerung der Versicherungseinrichtung VE, Hypotheken an die Mitglieder zu gewähren.

Sparen, Mitbestimmung, fünfter GAV - und Kündigung desselben

Anfangs der sechziger Jahre war Sparen angesagt, wobei die Aeropers nicht im materiellen Bereich Hand bieten wollte, sondern in der Art der «guten Idee», indem Verbesserungsvorschläge der Mitglieder an die Direktion weitergegeben werden sollten. Zum Beispiel wurden vermehrt Flugplanungen durch die Besatzungen gemacht, was eine Entlastung des Dispatch brachte. Auf dem Gebiet des Déplacements wurden kleine Zugeständnisse gemacht. Aber schon kam der Aufschwung wieder und damit die Forderung nach Entlohnung gemäss dem «europäischen Mittel».

Die Verhandlungen für einen neuen GAV, die 1961 begannen, verliefen schlep-pend. Die Loss-of-Licence Versicherung, der Begriff SFO (Senior First Officer), Mitbestimmung und fixe Salärskalen sollten eingeführt werden. Weil der Karren wieder einmal im Dreck steckenzubleiben drohte, fand am 1. März 1962 eine Aussprache mit dem Verwaltungsratspräsidenten Ernst Schmidheiny und Direktionspräsident Dr. Berchtold statt.

Die Forderung nach mehr Mitbestimmung warf schon damals hohe Wellen. Alfred Sooder legte den Standpunkt der Aeropers dar: «...Wir wollen uns nur vor der sogenannten Willkür schützen, wir wollen weder die Swissair leiten noch die Entwicklung hemmen. Unser Ziel ist es, ein gutes Arbeitsklima zu schaffen... Dieses will man (die Swissair, Red.) eben gerade nicht, man möchte freier sein und entscheiden können, wie es eben einem gerade so passt und

zu Mute ist...» Die Aeropers bot im Gegenzug höhere Flexibilität bei den FDRs an.

Am 16. Mai 1963 konnte nach 18 Sitzungen der fünfte GAV am Hauptsitz der Swissair im Hirschengraben in Zürich unterzeichnet und mit einem gemeinsamen Mittagessen besiegelt werden. Die Freude war aber nur von kurzer Dauer, denn wegen der geplanten Einführung einer Quotenregelung im Senioritätsreglement, die bei Beförderungen gleichermaßen Schweizer und Ausländer berücksichtigen wollte, stimmten die Aeropers-Mitglieder einer Vertragskündigung am 2. Dezember 1964 mit 96% Ja zu.

Somit fand das rauschende Fest im März 1965 zum 20jährigen Geburtstag der Aeropers im Kasino Zürichhorn im gekündigten Zustand statt! Der vertragslose Zustand begann am 30. Juni 1965, wobei die Aeropers aber festhielt, dass die Arbeitspflicht damit nicht entfallt und auch niemand vogelfrei werde. Bereits im November und nach 19 Sitzungen konnte der bereinigte Text zur Abstimmung vorgelegt werden. GAV Nummer sechs war geboren. Dass die Aeropers auch im vertragslosen Zustand zu Kompromissen bereit war, zeigte die Zustimmung zur Einführung der DC-9 mit Umschulungen ausserhalb der Seniorität.



Jahrzehntelange Dominanz bei der Swissair: Douglas DC-9

Im Mai 1964 öffnete in Genf das uns ebenso bekannte wie beliebte «Foyer des Equipages» seine Türen, wobei die von der Aeropers gewünschte Verpflegungsmöglichkeit aber erst ab dem 16. August 1965 Tatsache wurde.

Rasante Expansion und Unfallserie

Der Aufschwung der Luftfahrt in den sechziger Jahren gestattete es der Aeropers, immer mit auf den Wellen zu schwimmen. Die Salärverhandlungen wur-

den zum Teil grosszügig honoriert, die Produktivitätssteigerungen in Lohn- oder Lebensqualitätsanteile umgesetzt.

Das erste grosse Unglück, das die Swissair traf, der Absturz einer Caravelle in Dürrenäsch am 4. September 1963, liess die Piloten in einem Schock zurück. Nach langen Untersuchungen kam man zum Schluss, dass eine Radfelge aus einer Magnesiumlegierung beim Start gebrochen sein musste. Dies führte zu Beschädigungen und Überhitzungen im Fahrwerkschacht, was ein Feuer auslöste und die Hydraulikleitungen zum Bersten brachte. Die ausschliesslich hydraulisch gesteuerte Caravelle wurde manövrierunfähig. Kurz nach dem Unfall wurde das «Nebelverbrennungsverfahren» kritisiert und als Unfallursache angesehen. Bei starkem Nebel wie an jenem Tag fuhren die Flugzeuge ein Stück die Piste hoch und wieder zurück, um eine Art thermischen Tunnel zu erzeugen, der die notwendige Minimalsicht bieten würde. Offizielles Verfahren war, im Leerlauf zu rollen, aber es gab auch die Ansicht, dass ein gebremstes Rollen mit höherer Triebwerksleistung bessere Resultate bringen würde. Dies wurde aber nie instruiert und konnte im aktuellen Fall auch nicht nachgewiesen werden.

Am 10. Februar 1967 hatte eine Convair 440 nach dem Start zu einem Schulflug eine Motorenpanne. Der Fluglehrer wollte zurückkehren, schlug im Nebel allerdings einige Meter unterhalb der Lägernkrete auf. Dieser Unfall führte zu einer Überprüfung der Abflugverfahren bei technischen Problemen.

Am 21. Februar 1970 schlug der aufkommende Terrorismus erstmals bei der Swissair zu: Eine mit Destination Tel Aviv in Zürich gestartete Coronado hatte eine Bombe im Frachtraum, die über der Innerschweiz explodierte. Intensive Rauchentwicklung im Cockpit und eine tiefe Wolkendecke verhinderten eine sichere Rückkehr. Das Flugzeug ging in einem Wald bei Würenlingen in Flammen auf.

Am 6. Dezember 1970 wurde eine DC-8 entführt. Sie wurde in Zerqa in der Wüste zur Landung gezwungen und einige Tage später zusammen mit zwei anderen Flugzeugen (eine Boeing 707 der TWA und eine VC-10 der BOAC) gesprengt. Personen kamen keine zu Schaden. Bei der Swissair hatte dieser Vorfall die Bildung der Security-Abteilung sowie das Mitführen von Sicherheitsbeamten auf gewisse, als kritisch bezeichneten Flügen zur Folge. International war die Anwesenheit bewaffneter Beamter an Bord ein stark umstrittenes Mittel, den Entführungen vorzubeugen. Die Vorsichtsmassnahmen am Boden wurden ebenfalls verschärft.

Die IFALPA beschloss nach weiteren Terroraktionen gegen die zivile Luftfahrt, am 19. Juni 1972 zu einem weltweiten Streiktag aufzurufen, um die Weltöffentlichkeit auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Die Swissair wollte zuerst nicht Hand bieten, weshalb die Aeropers in Erwägung zog, auf diesen Tag hin eine Vollversammlung einzuberufen, denn nach Würenlingen und Zerqa schien es dem Vorstand unmöglich, dass die Swissair abseits stehen würde. Mit Gesprächen auf höchster Ebene konnte der Bundesrat gewonnen werden, die Swissair für diesen Tag von der Transportkonzession zu befreien,

worauf die Direktion im Sinne der Aeropers beschloss, die Flugzeuge am Boden zu behalten.

Im Jahr 1969 trat die Aeropers dem 1965 gegründeten Verband Europilote bei und hat dort bis zu dessen Ende 25 Jahre später eine aktive, tragende und vielfach integrierende Rolle gespielt.

Eine weitere Integration nahm die Hürden der Abstimmung: 1970 wurden die (Jet-) Piloten der Balair in die Aeropers aufgenommen und in die Senioritätsliste eingereiht. Es sollte aber noch drei Jahre dauern, bis die Balairpiloten endgültig integriert und die Vertragswerke befriedigend abgeändert wurden!

Am 1. Juli 1969 wurde der siebte GAV in Kraft gesetzt, dem eine relativ lange Lebensdauer von acht Jahren beschieden war. Damit ging auch langsam die neunjährige zweite Amtszeit des Aeroperspräsidenten Alfred Soeder zu Ende, der an der GV 1970 von Hano Hürzeler abgelöst wurde.

Am 1. Januar 1974 gründete die Aeropers die APKK (Aeropers Krankenkasse), die als Zusatz-Privatversicherung für die Basiskrankenkasse der Swissair diente.



Unverkennbar: Die rauchende Conqair CV-990 «Coronado»

Kleine und grosse Sorgen in den Siebzigern

Die Neuregelung der Dead-heading Flüge und die Erhöhung der Bezugsberechtigung für Erstklassbilette von zehn auf zwanzig Dienstjahre brachte 1975 einen bösen Briefwechsel zwischen dem neuen Aeropers-Präsidenten Hans Rudolf Amsler und der Direktion. Diese liess sich aber nicht umstimmen.

Auf ein Fest zum dreissigsten Geburtstag der Aeropers wurde verzichtet, die Mitglieder äusserten sich in einer Abstimmung dagegen. Es war die Zeit des Sparens und Verzichtens, die erste Erdölkrise und eine vermeintliche Rezession hatten sie zu dieser Haltung bewogen.

Die Swissair konnte 1975 Überkapazitäten bei der Luftbrücke zwischen Luanda und Portugal einsetzen. Mit DC-10 und Boeing 747 wurden tausende Angolaflüchtlinge ausgeflogen, zum Teil unter sehr kritischen Bedingungen, wie Nachtflüge ohne Pistenbeleuchtung oder Radarüberwachung. Die Aeropers gab nur sehr zögernd ihr Einverständnis und delegierte die Verantwortung an den Sicherheitsdienst der Swissair.

Der Vorstand beantragte 1976, aus der Europilote auszutreten, da dieser Verband mehr und mehr zu einem Debattierclub zu verkommen drohe, von der Aeropers niemand mehr aktiv mitmache und ausserdem Fr. 5000.– gespart werden könnten. Die Mitglieder folgten dann aber den Argumenten pro Europilote und verweigerten dem Vorstand die Gefolgschaft.

Wegen des unbefriedigenden Geschäftsjahres der Swissair verzichtete die Aeropers darauf, für 1976 Reallohnforderungen zu stellen. Das gute Resultat des Jahres 1976 veranlasste dann einen Piloten, unter dem Titel «Seid verschlungen, Millionen» einen Leserbrief zu schreiben.

Nach zweijährigem Unterbruch nahm wieder Hano Hürzeler das Steuer der Aeropers in die Hand und leitete die Vertragsverhandlungen zum achten GAV, der am 1. Juli 1977 in Kraft gesetzt wurde und während 13 Jahren Bestand haben sollte.

Eine weitere Kategorie Cockpitleute war mit dem Ausscheiden der DC-8 von den Nord- und Südatlantikstrecken sowie der Einführung der INS-Navigationsplattformen im Jahr 1977 vom Aussterben bedroht: Die Navigatoren, ihrer vier noch an der Zahl, wurden in den Ruhestand oder als Instruktoeren in die Schule geschickt.

Die Flight Engineers klopfen 1977 bei der Aeropers an, um über eine allfällige Integration zu diskutieren. Sie waren bereits 1969 in die Pensionskasse aufgenommen worden, stellten seit 1972 einen Stiftungsrat in der VEF und erhielten die Rundschau zugestellt. Die Gespräche zogen sich allerdings in die Länge, die Zusammenarbeit wurde enger, die eigentliche Integration erfolgte aber erst im Jubeljahr 1985. Die Aeropers nannte sich fortan nicht mehr Pilotenverband, sondern Verband des Cockpitpersonals.

Mitbestimmung

Im März 1976 wurde die Mitbestimmungsinitiative von den Schweizer Stimmberechtigten abgelehnt. Dies hielt die Aeropers jedoch nicht davon ab, in den ihr wichtig scheinenden Gebieten mehr Mitbestimmung zu fordern. Gegen Ende der siebziger Jahre ging das Gespenst der Arbeitslosigkeit ein erstes Mal um, weshalb die Gewerkschaften in erster Linie um die Erhaltung der Arbeitsplätze kämpften. Obschon die Swissair immer noch auf Expansions-

kurs war, drosselte sie in einer direktoralen Überreaktion die SLS und führte die Pensionierung mit 55 Jahren ein, um sie ein Jahr später wieder auszusetzen. Deshalb forderte die Aeropers eine Mitsprache bei der Bestandesplanung (1980 stellte der Sekretär eine Liste mit denjenigen GAV-Artikeln zusammen, bei welchen wir Mitsprache hatten: Er kam auf 27!).

Ein von der Swissair «neu» geschaffenes Déplacementreglement wurde bei der Abstimmung Ende 1978 massiv verworfen (Damals hatte jeder Flug und jede Rotation seinen Gegenwert in Déplacement und dies musste handschriftlich Ende Monat eingereicht werden; im Ausland erfolgte die Auszahlung in abgezählter Landeswährung. Der Swissair-Vorschlag war nur eine geringfügige Modifikation). Die Aeropers Salärkommission unter David Brägger arbeitete daraufhin das heute immer noch gültige System aus, welches überwältigende Zustimmung erntete und der Swissair erst noch Kontrollpersonal sparte.



Französische Eleganz: SE-210 «Caravelle»

Das Ende der Genfer Chartergesellschaft SATA bedeutete für die Swissair nicht nur die Bildung der Nachfolgegesellschaft CTA, sondern auch die Aufnahme derjenigen Piloten, die die Swissair-Selektion bestanden. Für die Aeropers hiess dies, einen Entscheid zu fällen, wo diese Piloten eingesetzt werden sollten. Der Beschluss, die DC-8 Piloten direkt als Copiloten auf der Langstrecke zu belassen, hatte ein Referendum von rund 200 Swissair-Copiloten zur Folge, die um ihre Plätze auf der Langstrecke fürchteten. Der Vorstand konnte sie überzeugen, dass die getroffene Lösung die beste sei, zumal es sich schlussendlich nur noch um zwei Piloten handelte.

Flexibilität und Geburt der Crossair

Als im Jahr 1979 ein Flugverbot über die DC-10 verhängt wurde (zwei Abstürze infolge Konstruktions- und Wartungsfehlern), zeigte die Aeropers wieder ein grosses Entgegenkommen, indem die FDRs so strapaziert wurden, dass die Langstrecke einigermassen mit den Jumbos und DC-8 abgedeckt werden konnte.

Eine wesentliche Entlastung des Vorstandes bedeuteten die im Jahr 1979 per Abstimmung eingeführten FEROP-Tage, wobei jedes Mitglied alle zwei Jahre einen Ferientag zugunsten der Aeropers-Funktionäre abtrat.

In diesem Jahr fiel auch der Entscheid zum Kauf der Airbus A310, wobei die Aeropers ein Dreimanncockpit mit echtem Flight Engineer favorisierte, während die Swissair auf eine Änderung drängte, obwohl Airbus noch keine konkreten Vorschläge hatte. Am 11. Dezember 1979 lud die Europilote zu einem grossen Symposium über das Dreimanncockpit ein. Bei Swissair und Luftansa ging dann der Weg trotzdem über das FFCC (Forward facing crew cockpit) mit drei Piloten zur 1983 abgelieferten Zweipilotenversion. Die Aeropers wurde in die Gespräche und Prozesse eingebunden, es wurde gar eine «Vergoldung» versprochen, wenn sie einlenken würde. Sie wollte sich nicht kaufen lassen, erklärte sich aber schliesslich nach Abklärung aller Daten und Details auch ohne Abfindung mit dem Zweipilotencockpit einverstanden. Robert Staubli, seit 1974 der Nachfolger von Adolf Gehriger als Chef O, nahm diesen Entscheid dankbar an und fügte beschwichtigend bei, dass die Langstreckenflugzeuge sicher noch lange mit drei Personen im Cockpit geflogen würden!

Im Jahr 1979 wollte sich Armin Baltensweiler zu seinem bevorstehenden Rücktritt als Direktionspräsident und Aufstieg zum Verwaltungsratspräsidenten ein bleibendes Geschenk machen und liess die Bemalung der Swissair-Flugzeuge neu angehen. Der anfänglich stark kritisierte «golden shadow» genannte braune Streifen und das Schweizerkreuz als Rhomboid lösten das jahrzehntelang hochgehaltene Markenzeichen «Pfeilflugzeug» ab.

Am 4. September 1979 starb Robert Fretz 78jährig. Er hatte sowohl der Swissair als auch der Aeropers seinen Stempel aufgedrückt. Er stand bis im Jahr 1966 dem Departement III (Operationen) vor und widmete sich nach seiner Pensionierung der Malerei.

Sein Nachfolger im Geiste, Moritz Suter, konnte im Sommer 1979 mit zwei 19plätzigen Swearingen Metroliner den Betrieb seiner Crossair aufnehmen. Er war immer noch bei der Swissair als DC-9 Kommandant tätig, was die Direktion veranlasste, ihm ein Jahr später das Ultimatum zu stellen, entweder die Crossair oder die Swissair aufzugeben. Nach Bemühen seines Juristen gelang es ihm, eine Fristerstreckung der schliesslich ausgesprochenen Kündigung zu erwirken, verabschiedete sich dann aber «im gegenseitigen Einverständnis» und ohne die geforderte Abfindung im Frühling 1982 von der Swissair. Daraus entstand die anfängliche «Hassliebe» zwischen Swissair und

Crossair, wobei die Crossair meist die besseren Karten in den Händen und Juristen im Hause haben sollte.

Athen

Ironie des Schicksals? In der Rundschau vom Oktober 1979 erschien ein Interview mit dem Chef des Rechtsdienstes des Luftamtes, Max Neuenchwander, über die «Strafrechtlichen Folgen von Flugunfällen».

Wer hätte gedacht, dass just beim Erscheinen dieser Rundschau die Swissair und mit ihr die Aeropers in einen Fall verwickelt werden würde, der sich um ebendiesen Titel drehte und sich über Jahre hinziehen sollte? Am 7. Oktober 1979 überrollte eine DC-8 der Swissair in Athen das Pistenende und zerbrach wegen der dort tiefer gelegten öffentlichen Strasse in drei Teile. 14 Passagiere fanden den Tod. Gummiabrieb auf der Piste, nicht gemeldeter Rückenwind, schlechter Pistenzustand und der Graben nach der Piste wurden von unserer Seite als Glieder in der Unfallkette erkannt. Spätes Aufsetzen, verzögerte Schubumkehr, falsche Rettungstaktik entschied die griechische Unfallbehörde. Kapitän und Copilot flogen ein Vierteljahr später wieder, ersterer auf eigenen Wunsch als Copilot. Das firmeninterne Disziplinarverfahren nahm seinen Lauf, nachdem im Mai 1980 ein erster Untersuchungsbericht publiziert wurde. Swissair und der Kapitän kamen überein, sich zu trennen, weshalb die Disziplinarverfahren gegen beide Piloten im Frühling 1981 eingestellt wurden.

Ein Athener Gericht verurteilte am 24. April 1983 die Piloten wegen fahrlässiger Tötung zu je fünfjähriger Gefängnisstrafe, was in der Schweiz zu einem ungeahnten Aufschrei der Presse führte. Für einmal zogen die Journalisten am gleichen Strick wie die Aeropers! Während der ganzen Dauer der Gerichtsverhandlungen, internen Abklärungen und bei zu fällenden Entscheidungen arbeiteten Swissair und Aeropers in einem einmaligen Vertrauensverhältnis zusammen.



Douglas DC-8-62 in Hong-Kong

Am 24. und 25. September 1984 fand ein neuer Prozess vor der nächsthöheren Instanz statt. Diese reduzierte die Strafe auf vier Jahre Gefängnis für den Kapitän und zwei Jahre für den Copiloten, beides umwandelbar in Geldbussen. Nach einiger Zeit bezahlte die Swissair diese Busse und der «Fall Athen» war erledigt. Der Copilot wurde nach einigem juristischen Hin und Her wieder im Flugdienst eingesetzt. Für Swissair waren die Bücher nun geschlossen – für den Kapitän ging die lange persönliche Leidenszeit weiter.

Aeropers, Crossair und eine verpasste Chance

Der Vorstand befasste sich Anfangs 1982 mit dem angespannten Verhältnis zwischen Swissair und Crossair. Die Swissair befürchtete, Crossair würde zu einer Gefahr und übernahm in einem «Theatercoup» mit Lufthansa zusammen die rentablen Strecken von Zürich nach Nürnberg und Hannover. Ironie dabei: Die Lufthansa beauftragte eine deutsche Regionalgesellschaft mit den Flügen! Der Aeropers-Vorstand kam zur Einsicht, «dass die Rentabilitätsgrenze (der Swissair, Red.) nach unten bei immer grösseren Einheiten zu liegen kommt, z. Zt. Bei der DC-9 und später vielleicht bei noch grösseren Flugzeugen». Captain Suter habe diesen Umstand erkannt und mit «dem Aufbau der Crossair einen eindrücklichen Beweis der heute noch möglichen Pionierleistungen in der Fliegerei geliefert». Die Aeropers gab der Crossair eine Chance.

Ob aber später nicht eine Chance verpasst wurde, ist eine andere Frage. Als die Crossair grösser wurde und sich die Piloten zwecks Schaffung eines GAV an die Aeropers wandten, da hätte dem Vorstand ein mutiger Entscheid wie in den Gründungstagen viele spätere Sorgen abgenommen: Aufnahme der Crossairpiloten in die Aeropers! Moritz Suter glaubte zwar immer, seine Piloten hätten keinen Verband nötig, da er als ehemaliger Pilot sehr gut für sie schaue und ihre Bedürfnisse kenne. Gegen einen Anschluss an die Aeropers hätte er vordergründig nichts einzuwenden gehabt, wie er in einem Interview erklärte. Der Vorstand hatte aber damals die Integration der Flight Engineers auf dem langfristigen Programm und sah mehr Probleme (Lohnfragen, neuer GAV schaffen, Status, CTA-Piloten usw.) als Vorzüge einer Aufnahme dieser Piloten in die Aeropers. Sie beschränkte sich auf Hilfestellung beim Ausschaffen von GAV und Reglementen, überliess den Cockpitverband der Crossair aber dem VPOD. Erst am 23. März 1992 konnte der Dachverband SWISSALPA gegründet werden, dem allerdings keine Kompetenz zu direkten Verhandlungen mit den Fluggesellschaften gegeben war.

Technologischer und gesellschaftlicher Wandel

Edy Brunner, der an der GV 1982 das Präsidium der Aeropers von Hano Hürzeler übernahm, sah sich in seiner Präsidialzeit mit einem Wandel im Cockpit und damit unseren Arbeitsbedingungen konfrontiert. Die A310 war bereits früher als Zweipilotenflugzeug akzeptiert worden. Die neuen MD-80

lösten vor allem in den USA eine Diskussion aus, weil sie als erste Zweipilotenflugzeuge für Cat 3-Landungen zugelassen werden sollten. Die Aeropers musste sich bei ihrem Entscheid zugunsten dieser vom HUD (Head-up display) unterstützten Lösung gegen internationalen Widerstand aus IFALPA und Europiloten durchsetzen.

45 Jahre nach dem Tod von Walter Mittelholzer wurde im Frühling 1982 erstmals wieder ein Pilot an die Swissair-Spitze gewählt: Robert Staubli wurde Direktionspräsident. Edy Brunner zeigte seine Genugtuung ob diesem Entscheid und sah der Zusammenarbeit optimistisch entgegen. Staubli setzte sich zum Ziel, die Produktivität in allen Bereichen zu erhöhen. Paul Frei als Chef OC rückte auf den inzwischen frei gewordenen Sitz des Chefs O auf und Hanspeter Suter löste seinerseits Paul Frei in OC ab. In seiner Funktion als Chef O verfasste Paul Frei einen Brief an das Bodenpersonal, worin er zum Ausdruck brachte, dass er den Einfluss der Besatzungen im Departement O etwas zurückbinden möchte. Bei nüchterner Betrachtung kam auch der Vorstand der Aeropers zur Ansicht, dass nicht jeder Posten, der bisher von einem Piloten bekleidet wurde, auch weiterhin von einem Fliegenden besetzt werden müsse. Aber diese Bemerkung und seine oft harten Angriffe auf die Aeropers brachten Paul Frei keine Lorbeeren unter den Piloten ein und waren wohl auch mit ein Grund, weshalb er seinem «Übervater» Robert Staubli später nicht auf den Direktionspräsidentensessel nachfolgen konnte. Das in jener Zeit ständig praktizierte Schwarzmalen (zweite Ölkrise, kleine Rezession, Deregulierung in den USA, sinkender Dollar) und gleichzeitige Ausweisen von hohen Gewinnen kratzte generell an der Glaubwürdigkeit des Managements.

Die Frauen im Cockpit wurden 1982 zu einem Thema – vorerst bloss in der Rundschau, wo das Terrain vorbereitet wurde, obwohl noch kein Entscheid gefallen oder eine Kandidatin in Sicht war. Bei der Crossair wurde die erste Pilotin, Regula Eichenberger, im Sommer 1983 angestellt. Am 1. Januar 1987 war es dann auch bei der Swissair soweit: Gabi Lüthy wurde die journalistisch gefeierte erste Copilotin.

Die Gesamtaufwandskommission machte sich Gedanken, wie mit einer neuartigen Arbeitsgestaltung in zukünftige Lohnverhandlungen eingestiegen werden könnte. Die Unsicherheiten über den Weiterbestand der Flight Engineers und den Flottenaufbau bei Swissair, die Entwicklung der Teuerung und Arbeitslosigkeit in der Schweiz und die moderneren Arbeitsformen allgemein zeigten ihm, dass es nicht mehr mit blossen Lohnforderungen weitergehe. Flexible Arbeitseinsätze, Job-sharing, Teilzeitverträge und andere Vorschläge lagen auf dem Tisch. Für das Jahr 1983 wurde die Teuerung erstmals seit vielen Jahren nicht voll ausgeglichen, was zu einem grossen Tumult und langen Nachbeben führte, weil sich die Aeropers verpflichtet hatte, später nicht mehr darauf zurückzukommen. Vor allem die Banken traten im Herbst 1982 publizitätswirksam mit der Forderung an die Öffentlichkeit, der Automatismus des Teuerungsausgleiches müsse endlich gebrochen werden. 1983 wurde ein sehr gutes Swissair-Jahr...

Die Aeropers hatte aber Ende 1982 noch genügend Geld, um die Sekretariatsräume erstmalig zu renovieren, damit mehr Platz für die Sitzungszimmer zur Verfügung stand.

Die Anschaffung des ersten Computers Ende 1983 musste den Mitgliedern behutsam begründet werden, die Segnungen der modernen Datenverarbeitung waren damals noch nicht Allgemeingut.

Der dritte Mann

Das Jahr 1983 begann mit der Mitteilung, dass die Swissair beabsichtige, Copiloten als «System Operators» auf den DC-10 einzusetzen. Die Gründe lagen auf der Hand: Ein Pilotenüberbestand lauerte, Zweipilotenflugzeugen gehörte die Zukunft, die Einstellung neuer Flight Engineers war beschäftigungspolitisch ungeschickt und eine interne Umschulung daher zweckmässig. Die Verhandlungen, wie dieser System Operator aussehen soll, zogen sich zwischen Swissair, Aeropers und FEV (Flight Engineer Vereinigung) über einige Zeit hin. Freiwilligkeit und gleicher Ausbildungsstandard wurde von den Verbänden gefordert. Die FEV verknüpfte mit ihrer Bereitschaft die Forderung nach gleichzeitig stattfindenden Gesprächen über die «Job- and social security» der FEs.



Lange Jahre das Rückgrat der Langstrecke: DC-10-30

Da sich der Ersatz der DC-10 verzögerte und noch keine Lösung in Sicht war, stellte die Swissair trotzdem noch 26 FEs an, die jedoch die Pilotenselektion zu bestehen hatten. Ihnen wurde versprochen, sie nach drei bis fünf Jahren zu Piloten umzuschulen. Die Aeropers sollte mit diesem mit ihr nicht abge-

sprochenen Versprechen noch ihre liebe Mühe haben. Denn die Swissair ging nicht auf den Vorschlag ein, diese Klassen zu Pilotenklassen umzuwandeln und die Idee des System Operators (später in Pil-FE umbenannt) bereits einzuführen, ohne die Grundlagen fertig ausdiskutiert zu haben. Natürlich war zu diesem Zeitpunkt auch die FEV noch nicht daran interessiert. Es dauerte dann viel länger als versprochen, bis diese 26 FEs endlich umgeschult wurden, und die Frage, wo in der Senioritätsliste sie eingereiht werden sollten, bereitete einiges Kopfzerbrechen.

Zur gleichen Zeit kam auch die Diskussion über ETOPS auf, die uns vorerst nur als Zuschauer beschäftigte, denn die bestellten A310 sollten ja auf Europastrecken eingesetzt werden. Da die Aeropers aber wusste, wie dynamisch sich die Luftfahrt entwickelt, blieb sie am Ball und arbeitete in den internationalen Gremien mit an entsprechenden Vorschriften, die solcherart über weite Wasserstrecken zu fliegende zweimotorige Flugzeuge mit genügend sicheren Systemen auszustatten halfen.

Noch eine Solidaritätsaktion

Am 1. September 1983 wurde ein Jumbo der Korean Air Lines über der Sachalin-Halbinsel abgeschossen. 269 Passagiere und Besatzungsmitglieder starben. Die IFALPA rief zu einem Boykott Russlands auf, dem sich auch andere internationale Organisationen anschlossen. Die Swissair verhielt sich wieder zögerlich, Russland für einen Monat nicht anzufliegen. Die Aeropers wurde bei Bundesrat Ritschard vorstellig, der sich bereit erklärte, die Swissair von der Konzessionspflicht zu entbinden. Mit diesem Boykott wollte die IFALPA Russland zwingen, ein internationales Gremium an der Unfalluntersuchung zu beteiligen sowie Garantien abzugeben, dass sich ein solcher Vorfall nicht wiederholen könne. Zur Erinnerung: man vermutete, dass der Jumbo von Anchorage aus mit «single heading» weggeflogen war und so meilenweit von der sicheren Luftstrasse abgewichen ist. Am 3. Juli 1988 schoss die amerikanische Marine irrtümlich eine A-300 der Iran Air ab, die sich auf einem Linienflug befand. Wegen der damals herrschenden Spannungen im Golfgebiet wurde – auch von Seiten der IFALPA – nur verbal protestiert und die Sache dann vergessen.

Vertrauen schaffen

Verschiedene Änderungen an GAV-Artikeln und die Schaffung eines neuen Disziplinarreglementes drängten sich auf. Zusammen mit der immer noch nicht gelösten Frage der Flight Engineers führten unterschiedliche Haltungen zu einer Verhärtung der Fronten und einer Klimaverschlechterung. Das Management der Swissair besann sich auf Traditionen vergangener Tage und lud den Aeropers-Vorstand im Sommer 1984 zu einer mehrtägigen Aussprache nach Merlisbach ein. Ohne Verhandlungsdruck wurden die Positionen

dargelegt und nach einem gemeinsamen Nenner gesucht. Jürg Schmid, der neue «philosophische» Präsident der Aeropers vermochte ein gutes Klima zu schaffen.

In dieser Zeit fand auch der Umzug ins neue Ops-Center statt, das den Übernamen «St. Paul's Cathedral» erhielt, in Anlehnung an den Chef O und die pompöse Bauweise.

Das neue Disziplinarreglement (Grundphilosophie: Gewaltentrennung) konnte nach zähen Verhandlungen verabschiedet werden, die Schatten eines unselig angegangenen Disziplinarfalles (Schlafen im Cockpit!) lagen darüber. Eine Änderung der Copilotenlaufbahn zeichnete sich ebenfalls ab. Die Copiloten sollten eine Seniorität erhalten und zudem nach der SLS entweder als Piloten oder temporäre Flight Engineers (Pil-FE) auf DC-10 einsetzbar sein.

Mit einem schönen Fest, gehaltvollen Reden und Eigenproduktionen wurde am 9. November 1985 das 40jährige Jubiläum der Aeropers begangen. Auch der Flughafen Zürich hatte Grund zum Feiern: der neue Terminal A wurde eingeweiht.

Lebensqualität

Die Zusammensetzung des 1986er Vorstandes brachte zwei Veränderungen mit sich: Heiner Spörri wurde (erstmalig in einer Kampfwahl!) neuer Präsident und mit Walter Hauser nahm ein Vertreter der nunmehr integrierten Flight Engineers Einsitz. Der scheidende Präsident Jürg Schmid war der bis heute letzte in einer langen Reihe, der später in der Swissairhierarchie aufsteigen sollte, in seinem Fall über den Posten des Chefpiloten Boeing 747 zum Chef der Flight Safety (1995).

In seiner «Regierungserklärung» sprach Heiner Spörri davon, dass die Aeropers Anstrengungen zur Erhaltung und womöglich zum spärlichen Ausbau der Lebensqualität machen müsse. Reale Verbesserungen müssten auf anderen Wegen gesucht werden als mit Lohnforderungen. Die Mitbestimmung soll ausgebaut und die Umschulung der Flight Engineers zu Piloten zügig angegangen werden.

Die Phase der Lohnverhandlungen, wo (wenigstens) nur noch die Teuerung ausgeglichen wurde, dauerte an.

Da der Wein und die diesbezüglichen Aktionen der Aeropers auch zur Lebensqualität gehören, sei hier das unruhliche Ende dieser Aktionen erwähnt: Zum Jubiläum bot die Aeropers einen 84er Moulin-à-vent an, mit schöner Sonderetikette versehen. Nachdem bereits ein halbes Jahr später die ersten Reklamationen eintrafen, versicherte der Weinhändler, dass der edle Tropfen nach einer Lagerung von einem bis zwei Jahren gut werde. Doch diese Beteuerung berührte den Wein in keiner Art und Weise, weshalb eine umständliche Umtauschaktion begann. Vier vergessene Flaschen im Aeropers-Keller zeugen noch heute von dieser letzten Weinaktion, die wirklich zum weinen war...

Erfolgreicher war die Gründung der Aerosana, die aufgrund erster Ideen von Olav Brunner aus dem Jahr 1985 bereits am 1. Januar 1987 unter der professionellen Führung von Eveline Scheidegger ihre Arbeit zum Wohle der Aeropers-Mitglieder aufnahm. Das setzte wieder grössere Umbauarbeiten in den beiden Sekretariaten voraus, die Büros wollten vernetzt und neu eingerichtet werden. Gleichzeitig wurde auch der Windfang in der Eingangspartie des Aeropers-Hauses angebaut. Allgemein herrschte grosse Zufriedenheit über den gelungenen Umbau. Seit jenem Umzug sind allerdings die urzeitlichen Vorstandsprotokolle verschwunden, was die Recherchen zu diesem Rückblick etwas erschwerte...

Das Berufsbild

Schon bei seinem Rücktritt als Präsident war sich Edy Brunner nicht mehr so klar, ob seine lobenden Worte bei der Ernennung von Robert Staubli zum Direktionspräsidenten noch Bestand hätten. Er stellte eine gewisse «Pilotenfeindlichkeit» fest, die sich auch in unteren Hierarchiestufen zeigte. So zum Beispiel bei den unqualifizierten Angriffen auf die Stellung der Cockpitmitglieder aus dem Hause des Kabinenchefs Fröhlich, der später in die Direktion aufsteigen sollte. Ein unseliges Diagramm über die Hierarchie im Flugzeug (Aufwertung des Maître de Cabine) löste eine gewaltige Welle der Entrüstung aus, die darin gipfelte, dass die Ausgabe 5/1986 des «Flight Recorders», die ein Interview mit Herrn Fröhlich enthielt, eingestampft wurde.

Der beginnenden Demontage des Berufsbildes setzte sich die Direktion nach Meinung der Aeropers nicht oder zuwenig entgegen, was aber auf höchster Ebene dementiert wurde, nicht besonders heftig, aber immerhin. So suchte die Direktion einen Ausweg aus dieser Situation, die die laufenden Verhandlungen negativ beeinflusste, und schlug sogenannte Strukturgespräche vor. Hauptgewicht lag dabei aber nicht auf dem Berufsbild, sondern in einer weiteren Effizienzsteigerung, wobei «auch die Salärpolitik durchleuchtet werden soll», wie Robert Staubli darlegte. Die schwarzen Wolken am Himmel wurden ständig heraufbeschworen, obwohl die Geschäftsergebnisse erfreuliche Werte aufwiesen. 1984 wurde den Kapitänen die «Gewinnbeteiligung für leitende Angestellte» zugesprochen, die Copiloten erhielten 500 Franken auf das Jahressalär fix. Die Swissair wollte sich nur mit einmaligen Bonusssystemen befassen, Realloohnerhöhungen waren tabu. Sie wollte damit wiederkehrende Zahlungen verhindern, die Aeropers aber hatte Angst um die sichere Äufnung der Pensionskasse und die schlechende Nivellierung der Löhne.

Ende 1987 konnten die zum Teil massiven Änderungen im Bereich der FDR und des Unterwanderungsschutzes u.a. gegen die Mitbestimmung bei Crewbunks auf Langstreckenflugzeugen eingehandelt werden. Dass von der Swissair mittels einer Drohung der Kündigung des GAV Druck aufgesetzt wurde, sei nur am Rande vermerkt, denn diese Drohungen sollten noch mehrmals

kommen, bis sie dann Ende März 1995 endlich wahr gemacht wurden. Bei der Aeropers begann man sich mit juristischen und arbeitsrechtlichen Folgen einer Kündigung auseinanderzusetzen, um gewappnet zu sein.

Die Aeropers machte sich auch Gedanken über das Berufsbild und schlug Wege vor, die jeder Pilot selber beeinflussen kann, wie den Besuch des Kabinenbriefings, das kompetente, aber nicht aufdringliche Auftreten an Bord oder am Boden, die Führungsaufgabe wahrnehmen, positiv argumentieren und nicht nur über den Zustand lamentieren.



Das Flaggschiff der Swissair: Boeing 747 «Jumbo»

Aeropers meldet Bedenken an

1984 wurden acht Fokker 100 für das untere Segment des Kurzstreckenbereiches bestellt. Die Aeropers stellte ein grosses Fragezeichen hinter diese Bestellung und hob vor allem das Argument der Pilotenausnützung hervor, das später sicher gegen ebendiese verwendet werde, falls die Produktkosten zu hoch steigen sollten. Die Swissair konnte in der Rundschau darlegen, wieso sie trotz allem zu diesem Entscheid und gegen die von der Aeropers favorisierte MD-87 gekommen sei. Die Schlussfolgerung war, dass die Fokkerflotte pro Jahr 20 Millionen Franken weniger kosten würde als die MD-87 (die später aus undurchsichtigen Motiven, wohl aber um Salärforderungen der CTA- und Swissair-Piloten ausschliessen zu können, für die CTA, aber gegen deren Willen, bestellt wurden). Die Befürchtungen der Aeropers bestätigten sich spätestens im Frühling 1995, als in einem Theatercoup der Verkauf der inzwischen auf zehn Einheiten angewachsenen und verlustbringenden Fokkerflotte bekanntgegeben und so ein massiver Pilotenüberbestand geschaffen wurde. Den Piloten wurde ein weiterer Schuss vor den Bug verpasst.

1987 bestellte die Swissair die MD-11 als Ersatz der DC-10. Dieser Entscheid war nicht umstritten, aber die ambitionöse Einführung ab 1990 brachte wirklich

alles drunter und drüber. Schuld daran war die massive Verspätung von zehn Monaten bis zum Ablieferungsbeginn Ende 1990. Eine riesige Umschulungswalune kam deswegen auf uns zu, eine Abmachung über eine teilweise Ausserkraftsetzung des Senioritätsreglementes musste eilends unter Dach gebracht werden. Flight Engineers, die bereits zur Umschulung als Pilot vorgesehen waren, mussten zurückstecken, weitere SLS-Klassen wurden zu Pil-FEs ausgebildet und Copiloten wurden trotz Unterschreitung der minimalen Verweilzeit auf die MD-11 geschult. Massive Ferienüberträge und sogar Ferienrückkauf waren die Folge dieser zu ambitiös geplanten Umschulung, verbunden mit der von Paul Frei absichtlich hervorgerufenen Verknappung der Bestände. Die Gestaltung des Crew-bunks brachte zudem manchen «Hosenlupf» mit der Swissair, bis er endlich am richtigen Ort und in der geforderten Ausführung bereitstand.

Copiloten an den Start!

So lautete ein Editorial in der Rundschau vom Januar 1988, was die etwas eingeschlafene Diskussion über dieses wichtige Thema belebte. Willi Stierli, Chef OF, widersetzte sich diesem Ansinnen bis zu seiner Pensionierung Ende Jahr vehement und nannte Sicherheitsbedenken als Argument. Der Aeropers-Vorstand und die Copilotengruppe begannen aber, gezielt mit Gegenargumenten auf den Start zuzusteuern. Nach dreijähriger Überzeugungsarbeit und gegen viel Widerstand führte die Swissair endlich ein, was fast alle anderen Fluggesellschaften schon lange praktizierten: Der Copilot darf den Start ausführen.

Das Ausarbeiten von Vorschriften, Trainingsgrundlagen und Verfahren im Zusammenhang mit dem Copiloten-take-off oblag schliesslich dem neuen Chef OC, Dieter Schlund. Mitte 1988 wurde er als erster Nicht-Militärpilot auf diesen Posten gewählt. Sein späteres Ende war auch eine Premiere: Nach einer Solidarisierungsaktion der Chefpiloten mit den Cockpitbesatzungen wegen der Kündigung des GAV durch die Swissair wurde er im Juli 1995 seines Postens enthoben.

Klimaveränderung

Die Ernennung von Otto Loepfe als neuer Direktionspräsident ab 1988 versprach eine Änderung der zunehmenden Verschlechterung des Klimas und des Vertrauensverlustes zwischen mittlerweile allen Verbänden und der Direktionsspitze. Mit drei direkten Gesprächen mit dem Aeropersvorstand, der aktiven Teilnahme an der GV 1989 (Schluss: 01.00 Uhr!) und der Bereitschaft zum Dialog setzte er Zeichen der Hoffnung.

Die Verhandlungsfronten verhärteten sich aber wieder, sodass Herr Loepfe den Aeropers-Vorstand am 12. September zu einer Aussprache vor der gesamten Direktion einlud, um die Stolpersteine wenn möglich aus dem Weg zu

räumen. Der schönen Worte wurden viele gewechselt, die Taten mussten zeigen, ob der anvisierte neue GAV zur beidseitigen Zufriedenheit zustande kommen würden. Der Druck auf die Swissair durch die verspätete Ablieferung der MD-11 half dann sicher mit, das Ziel zu erreichen und den neunten GAV am 1. Juli 1990 in Kraft zu setzen. Damit endete auch die Amtszeit von Heiner Spörri, der von Ernst Scharp als neuem Aeropers-Präsident abgelöst wurde. Ernst Scharp war der erste Ausländer, der in dieses Amt gewählt wurde und es vier Jahre lang ausübte, seinem Namen alle Ehre machend.

Von anderer Seite geriet Herr Loepfe auch noch in Bedrängnis: Die Piloten der CTA forderten eine Intergration in die Swissair, da sie durch die entstandene Konkurrenz in Form der neu gegründeten TEA in Basel um die Zukunft der Gesellschaft bangten. Somit begannen auch die Gespräche um Integration in die Aeropers, die aber vorläufig bloss damit endeten, dass am 23. März 1992 ein schweizerischer Dachverband (SWISSALPA) gegründet wurde, der die Cockpitbesatzungen von Crossair, CTA und Swissair umfasste. Die Piloten der TEA nahmen nur an den Vorgesprächen teil. Mit dem Verschwinden von Balair/CTA im November 1995 muss wohl die Situation neu überdacht werden.

Ein freudiges Ereignis löste Herrn Loepfe aus der Mühsal des «daily business»: Im Januar 1990 konnte er auf einem Presseflug die brandneue Colani-Uniform vorstellen. Doch bereits lagen wirklich düstere Wolken über der Swissair: Der finanzielle Horizont begann, sich zu verschlechtern, was vorgeburtliche Wehen des EG-92 genannten Liberalisierungspaketes in Europa waren. Die eisernen Besen in der Swissair bekamen Aufwind! Mit nicht immer durchschaubaren Reorganisationen und Kostensenkungsprogrammen sowie Entlassungen wurde versucht, dem Abwärtstrend etwas entgegenzusetzen. Leider rutschten auch der Dollar, die D-Mark und die Ticketpreise, sodass es zu einer Sisyphusarbeit wurde.

Die enge Zusammenarbeit der Swissair mit Delta und Singapore Airlines als «Global excellence partners» führte zur Unterzeichnung eines «Memorandum of understanding» zwischen den Verbänden dieser Gesellschaften an der IFALPA-Jahreskonferenz vom April 1990 in Washington. Auch mit den Verbänden von Austrian und SAS wurden später ähnliche Abkommen unterzeichnet.

Piloten verlassen die Geschäftsleitung

Mitte 1990 verlangte die Aeropers ein Vetorecht bei der sich abzeichnenden Neubesetzung des Postens Chef O, der in FS (Flight Services) umbenannt wurde. Die Angst war gross, dass (nach 1945) wieder eine unbeliebte Person «die Piloten in Schach halten» sollte. Diese Forderung wurde zurückgewiesen, eine Anhörung der Aeropers hingegen gestattet.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Swissair wurde per 1. Januar 1991 ein Nicht-Pilot (Adolf Gehriger war mindestens Militärpilot gewesen) auf diesen Posten befördert: Rolf Winiger, bisher Chef der Planungsdienste. Er bekam



Der Paradiesvogel Airbus A310-300 der Balair

Vorschusslorbeeren von Seiten der Aeropers. Sein Vorgänger, Paul Frei, zog sich als Nur-noch-Pilot von allen Ämtern zurück.

Bei der Unterzeichnung des GAV 1990 wurde von der Aeropers ein zweijähriges Stillhalteabkommen mitunterzeichnet, während dessen Laufzeit keine über diesen Abmachungen liegenden Forderungen eingebracht würden. Dafür wurde von der Swissair das Risiko-Salärmodell akzeptiert. Der in den folgenden Jahren schlechte Geschäftsgang führte erst 1995 zu einer ersten bescheidenen Auszahlung. Die Teuerungsverhandlungen leiteten eine Trendwende ein: Swissair glied nur die halbe Teuerung aus. Alle Verbände protestierten. Die Swissair setzte ein Ultimatum (das ironischerweise das gleiche Datum trug wie das der Amerikaner an die Iraker, sich aus Kuwait zurückzuziehen, was den Golfkrieg auslöste!). Nur die kapers (Kabinenpersonal-Verband) beharrte schliesslich auf dem im GAV garantierten Teuerungsausgleich, weshalb ihr die Swissair den Vertrag kündigte. Die folgenden Jahre sollten überhaupt keinen Teuerungsausgleich mehr sehen!

Hannes Goetz löste an der Generalversammlung 1992 Armin Baltensweiler als Verwaltungsratspräsident der Swissair ab. Schon wieder setzte die Belegschaft Hoffnung in einen Mann, der mit Vorschusslorbeeren erwartet wurde, um das Klima nachhaltig zu verbessern. Er hatte für alle ein schönes Wort, konnte aber wegen des nach wie vor schlechten Geschäftsganges keine Geschenke machen. Der grosse Kommunikator brachte nicht den erhofften Aufschwung, er lebte nach anfänglicher Aktivität in Dienste der Verständigung eher zurückgezogen in seinem Büro im Balsberg.

Mit dem Ausscheiden von Willy Walser als Personalchef im Jahr 1992 (der im «Kielwasser» von Robert Staubli in die Generaldirektion befördert worden war) trat der vorletzte Pilot aus der Geschäftsleitung aus. (Paul Maximilian Müller,

vom Flugdienst zurückgetreten, war noch bis Ende 1994 Mitglied der Geschäftsleitung). Die Aeropers hatte die Arbeit ihrer ehemaligen Kollegen immer sehr kritisch begutachtet und war nicht unglücklich über das Verschwinden der Piloten. Ob dies wirklich positiv für die Cockpitleute war, muss die Zukunft zeigen, denn obwohl Herr Loepfe das Privatpilotenbrevet hatte, gab es jetzt niemanden mehr, der unsere Arbeit objektiv beurteilen konnte. Hätte es die Aeropers in der Hand gehabt, einen Kandidaten «aufzubauen»? Der Druck der Piloten einerseits und eine gewisse Unfähigkeit einiger Piloten-Direktoren andererseits waren also der Grund, dass die Piloten ab jetzt nur noch bis Stufe OC vertreten waren.

Knatsch in der SLS

Der Chefposten «Schule und Training» wurde in der Aufbauphase der Swissair vom ehemaligen Vizepräsidenten der Aeropers (1949) und Cheffluglehrer Kapitän Hans Ernst eingenommen. 1953 meldete sich Hans Benz auf die Stellenausschreibung als Stellvertreter von Hans Ernst. Er wurde vorerst als Linkstrainer-Instruktor angestellt und erst 1956, schon unter Theo Schwarzenbach, begann sein Aufstieg zum erratischen Block in der Schulung. Hans Benz war zusammen mit Adolf Gehrig massgeblich am Aufbau der SLS beteiligt und setzte ihr in seiner 37jährigen Tätigkeit wohl manchen Stempel auf. Theo Schwarzenbach, der bis 1978 runde 25 Jahre als Chef OT eingesetzt war, wurde von Hanspeter Suter abgelöst. Dieser gab die Leitung der Schule 1982 ab und stieg Richtung OC auf. Nun wurde ein etwas grobschlächtiger Kapitän sein Nachfolger. Die Stimmung unter den Instrukturen sank merklich, einige quitierten den Dienst, wurden versetzt oder gar entlassen, wenn sie nicht spurten (in der sogenannten Reorganisationsphase konnten viele Rochaden gemacht werden...). In dieser misslichen Stimmung zog es Hans Benz, der nebenher auch noch jahrelang Klotener Stadtpräsident war, vor, nicht bis zum Erreichen der Altersgrenze zu warten, sondern kündigte vorzeitig auf Ende August 1990. Keines Wortes wurde er in den Swissair-Medien gewürdigt. In der Aeropers-Rundschau schrieb der Erfinder der Rundschau, Alfred Muser, eine kritische Würdigung über das abrupte Ende der Karriere von Hans Benz.

Der Chef OT verliess im Jahr darauf auf sanften Druck hin ebenfalls seinen Posten und wechselte später zur CTA, wo die Stelle des Chefs Operation neu zu besetzen war. Mit dem Ende von Balair/CTA im November 1995 kommt wohl auch für ihn das Aus, wenn er nicht noch ein «Edelweiss» aus dem Ärmel hervorzaubern kann...

Die Swissair schrieb die Stelle des Chefs OT aus und stellte – im Zuge der damaligen Öffnung der Stellenausschreibungen – Beat Schär an, der seinen hohen Posten beim Überwachungsgeschwader aufgab, um sich der Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung im Schulbetrieb zu widmen. Wir werden später noch von ihm hören!

Trendwende bei Swissair und Aeropers

1989 war das bisher beste Geschäftsjahr der Swissair und mit dem neu geschaffenen GAV von 1990 hatte auch die Aeropers ein gutes Papier in der Hand. Das letzte Jahrzehnt des ausgehenden Jahrhunderts hatte aber nichts Gutes im Füllhorn, weder für die Swissair noch für die Aeropers. Die Swissair registrierte frühzeitig, dass Aufwand und Ertrag nicht mehr übereinstimmten und setzte zu Korrekturmassnahmen an. Mit Personalstopp, Kostensenkungsprogrammen, Effizienzsteigerung, Ertragssteigerung und Entlassungen wurde versucht, dem Trend entgegenzuwirken. Auf Rekordhöhe steigende Hypothekarzinsen, ein steigender Schweizerfranken, der Nichtbeitritt zum



Zürich–Hong Kong Nonstop: MD-11

EWR am 6. Dezember 1992 und die Verzögerungen bei bilateralen Verhandlungen liessen diese Massnahmen hoffnungslos verpuffen. Nach dem Kabinen- wurde auch dem Bodenpersonal der GAV per 30. Juni 1992 gekündigt. Die Exponenten der schweizerischen Wirtschaft riefen wieder auf, keinen Teuerungsausgleich zu zahlen. Die Belegschaft musste laufend Federn lassen und Zugeständnisse machen.

In diesem Umfeld erstaunte der Entscheid der Swissair von Ende 1990 nicht schlecht, noch vor der (verspäteten) Ablieferung der ersten MD-11 gleich auch die Bestellung von 25 Airbus A320 und seiner Varianten bekanntzugeben, mit 2,5 Milliarden Franken Volumen die kostspieligste Flottenerneuerung der Swissair. Ursprünglich plante man, mit AUA und SAS zusammen zu bestellen, aber SAS sprang ab. Wenigstens war das Termin-Risiko des Erstbestellers nicht inbegriffen. Diese Bestellung hatte wieder eine fieberhafte Planung zur Folge. Deshalb und wegen der verspäteten Einführung der MD-11 mussten von SAS komplette DC-10 Besatzungen sowie junge Copiloten eingestellt werden, letztere mit der Möglichkeit, später zur Swissair zu wechseln. Auch von der AUA kamen Besatzungen für die MD-80 und A310, um dem Pilotenunterbestand entgegenzuwirken.

Der zehnte GAV kommt – und die Piloten geraten ins Schussfeld

So erstaunte es nicht, dass die Aeropers noch einmal einen relativ vernünftigen neuen GAV, wenn auch mit grossem Entgegenkommen nach anderthalb Jahren zäher Verhandlungen am 30. September 1993 unterschreiben konnte. In der Rundschau wurde er als «Gesamtkunstwerk» bezeichnet, das in der Schweiz seinesgleichen suche. Mit einem Unterwanderungsschutz, Teuerungsmodell, flexiblem Pensionierungsmodell und verschiedenen Möglichkeiten von Teilzeitvertrag und unbezahltem Urlaub war dieser GAV wirklich wegweisend. Die Gegenleistung der Aeropers war das Entgegenkommen, mit Einsparungen und flexiblen Lösungen in diesem GAV der Swissair jährlich runde 50 Millionen Franken zu sparen und die Einführung der A320 kostengünstiger, weil teilweise ausserhalb der Senioritätsregeln, zu gestalten.

Trotz immer höherer Gesamtauslastungen der Flugzeuge und weiterer Zugeständnisse des gesamten Personals sanken die Erträge laufend. Die Teuerung wurde nicht mehr ausgerichtet und, die Jahresabschlüsse wurden nur dank Buchgewinnen positiv, da sich die Swissair weiterhin weigerte, etwas an der restriktiven Abschreibungspolitik zu ändern, wie dies andere europäische Gesellschaften in diesen schwierigen Jahren machten.

Die Swissair ging auf Brautschau. Unter dem Namen «Alcazar» verfolgten die vier Gesellschaften AUA, KLM, SAS und Swissair einen weitgehenden Zusammenschluss. Nach einjährigen Gesprächen wurde die Übung aber im Herbst 1993 ergebnislos abgebrochen. Der Katzenjammer wurde mit der Feststellung übertönt, man habe wichtige Erfahrungen gesammelt und werde weiterhin nach einem starken Partner Ausschau halten. Das zog sich aber

noch in die Länge. Die Swissair erwarb die Aktienmehrheit von Balair, verschmolz sie mit der CTA und verlegte das Hauptquartier von Balair/CTA nach Genf. Ihr junger Chef, Peter Haslebacher, sollte sie zu neuen Ufern und neuem Glanz bringen. Auch von der Crossair erwarb die Swissair die Aktienmehrheit, ohne aber etwas an deren Selbständigkeit zu ändern.

Die Kosten in den Griff bekommen, das war die Devise. Trotz des neuen GAVs standen die Piloten, respektive ihre Löhne im Schussfeld der Kritik. An der Personalorientierung von Ende 1993 wurde die Frage nach den Pensionskassenbeiträgen aufgeworfen und von Herrn Loepfe etwas salopp beantwortet, was ihm Applaus einbrachte. Die Themen Einsatzzeit, Löhne und Pensionskasse wurden in der Folge von der internen und externen Presse ausgiebig breitgewalzt und Änderungen daran als die beinahe einzige Lösung aus dem Ertragsdilemma angesehen. Natürlich wurde die bescheidenere Entlohnung unserer Kollegen bei der Crossair als Zielgrösse angesehen, die an der Swissair-GV von 1995 auch prompt gefordert wurde.

Der Druck auf die Aeropers wuchs. Das Sparprogramm WIN setzte zum Ziel, ab 1997 jährlich 500 Millionen zu sparen. Das Departement O sollte 100 Millionen beitragen, wovon 70 Millionen zulasten der Cockpitbesetzungen. Zudem wollte die Swissair eine erhöhte betriebliche Flexibilität. Da der Vorstand glaubte, mit dem GAV ein Vertragswerk mit Flexibilität und Zukunftspotential geschaffen zu haben, trat er auf weitergehende Forderungen der Swissair zunächst nicht ein. Am 5. Dezember 1994 forderte die Direktion den Vorstand ultimativ auf, mit der Swissair in Verhandlungen einzutreten. Die erste Sitzung wurde auf den 23. Dezember angesetzt. Die Aeropers wollte sich in der Folge



Mit der A320 in die Zukunft

nicht auf alle ultimativen Forderungen einlassen, weshalb die Swissair den GAV am 29. März 1995 kündigte. Die Kündigungsfrist betrug ein Jahr, innerhalb dieser Zeit sollte ein neuer GAV ausgearbeitet werden, ansonst die Swissair ziemlich offen mit Einzelarbeitsverträgen drohte. Als neuer Besen, der wohl auch «die Piloten in Schach halten» sollte, wurde Beat Schär zum neuen Chef O befördert. Die Aeropers legte ihr Veto ein, da Beat Schär, vom Militär herkommend, nicht an Verhandlungspartner gewöhnt sei, wie verschiedene Vorkommnisse gezeigt hätten. Aus gewissen Mitgliederkreisen wurde diese Stellungnahme dem Vorstand übel genommen, da Schär im Militär offenbar einen guten Ruf genossen hatte. Sie wurden später eines Besseren belehrt.

Provokation und Konfrontation

Mit der Aufkündigung des GAV kamen auch die Hiobsbotschaften, wonach die Balair/CTA aufgelöst und der Charterbetrieb auf Swissair und Crossair verteilt würde sowie die für Aeropers schicksalhafte Meldung, dass die gesamte Fokkerflotte ab November 1995 verkauft würde. Daraus ergab sich die Perspektive eines massiven Pilotenüberbestandes. Zusammen mit geplanten Produktivitätssteigerungen sprach man von 250 überzähligen Piloten. Ein hektischer Betrieb setzte ein, Angebote von Lufthansa, die einen Pilotenmangel auswies, und anderen Fluggesellschaften wurden geprüft, Frühpensionierungen und Teilzeitverträge ins Auge gefasst, unbezahlter Urlaub propagiert und weitere Massnahmen angeschaut. Erste Leidtragende waren ab Mitte 1995 die SLS-Abgänger, die nicht von der Swissair übernommen wurden.

Die 50. Generalversammlung der Aeropers vom 30. Mai 1995 war mit rund 500 Anwesenden die bestbesuchte aller Zeiten. Ernst Scharp, der an seiner Amtszeitlimite angelangt war, wurde mit Ovationen verabschiedet und an seine Stelle trat erneut ein Bayer, Peter Nagl.

Die auf die Vertragskündigung erfolgten Informationsabende wurden von durchschnittlich 300 Aeropersmitgliedern besucht, während die von Beat Schär und der Swissair angebotenen Informationsanlässe wegen Mangel an Besuchern abgesagt werden mussten.

Rückblickend musste erkannt werden, dass die Swissair gar nicht anders konnte als unseren GAV künden, denn mit dem Verkauf der Fokker und Auslagerung der Produktion auf 12 neue Jumbolinos der Crossair hatte sie einen Vertragsbruch auf dem Gebiet des Unterwanderungsschutzes begangen.

Mit Vorschlägen zu grossherzig ausgelegten FDRs sorgten die europäischen Luftämter (JAAs) für Unruhe unter den Cockpitbesetzungen, die sich nach der vorläufigen Ratifizierung im Jahr 1995 massiven Forderungen der Arbeitgeber ausgesetzt sahen. Diese versuchten, damit («staatliche Limiten sind sichere Limiten») Wettbewerbsvorteile und bessere Produktivität zu ergattern.

Der Vorschlag eines «neuen, wegweisenden, innovativen, menschenorientierten» GAV, den die Swissair der Aeropers im Sommer 1995 präsentierte, ver-

schlug allen die Sprache. 20 Jahre aufbauender Arbeit wären hinweggefegt, die Mitbestimmung ausradiert, die Limiten grosszügig erweitert, die Seniorität ausgehöhlt worden. Eine Lohnskala war nicht mal im Vorschlag integriert. Die Swissair wollte die totale Flexibilität, alles musste sich nach den betrieblichen Bedürfnissen richten, die Cockpitbesetzungen wären der Swissair total ausgeliefert. Der Vorstand, die Mitglieder der Aeropers und sogar alle Chefpiloten und Funktionäre waren konsterniert. Verschiedene Checkpiloten traten aus Protest von ihrer Funktion zurück. Nach der Amtsenthebung des Chefs OC, Dieter Schlund, wegen «Meuterei» (alle Chefpiloten hatten einen Protestbrief unterzeichnet) verrichteten die Funktionäre wieder brav ihren Dienst. Die Verhandlungen für einen neuen GAV begannen trotzdem, aber nicht mit den unannehmbaren Vorgaben von Swissair. Verschiedene Arbeitsgruppen berieten über Teilbereiche, die später zu einem Ganzen zusammengefügt werden sollen.

Die Swissair fand unterdessen in der Sabena einen neuen Partner, der sich sogar eng ins Netz Swissair-Delta-AUA-Singapore einbinden liess. Die meisten Sabena-Flugzeuge erhielten einen Schriftzug «Flying together with Swissair», die Swissair verzichtete darauf, wohl aus Kostengründen. In Skandinavien konnte Transwede als neuer Partner gewonnen werden, nachdem sich SAS der Lufthansa zugewandt hatte und die EQA per Ende 1995 zu verlassen gedachte.

Ausblick

Am 24. Oktober 1995 kam die überraschende Meldung in die Presse, dass Direktionspräsident Otto Loepfe demissionieren wird und die Leitung der Swissair per 1. Januar 1997 an den 47 Jahre jungen Philippe Bruggisser (bisher Chef der erfolgreichen «Swissair Beteiligungen AG») übergeben wird. Otto Loepfe will sich auf die internationalen Geschäfte und Partnerschaften konzentrieren.

Am 11. November 1995 findet im Kongresshaus Zürich ein rauschendes Fest zum 50. Geburtstag der Aeropers statt. Motto: Wir feiern – jetzt erst recht! Da es die angespannte Situation nicht zulässt, wurden keine Swissair-Ehrengäste eingeladen, man will unter sich bleiben. Bezeichnenderweise fand auch das erste Aeropers-Fest zum 20jährigen Jubiläum im Zustand eines gekündigten GAVs statt, aber die Situation im Jahr 1995 ist wohl viel ernster als damals, die Zeichen stehen auf Sturm.

Hoffentlich kann der nächste Geschichtsschreiber mit einer positiven Fortsetzung aufwarten und doch noch von einem befriedigenden Abschluss der Verhandlungen für den elften GAV berichten. Vier Tage vor dem Auslaufen des alten GAV, am 26. März 1996, wird die Swissair ihren 65. Geburtstag feiern. Im Alter kriegen viele Leute gewisse Macken und so müssen wir der Rentnerin Swissair vielleicht einfach gut zureden und viel Geduld mit ihr haben, damit sie wieder vernünftig wird...

AEROPERS-Präsidenten und Mitgliederentwicklung

Zeitabschnitt	Präsident	Mitglieder
1945–1950	Robert Fretz	35
1950–1951	Anton von Tschärner	76
1951–1952	Walo Ris	90
1953	Horst Siegfried	135
1954–1958	Alfred Sooder	153
1959–1960	Rudolf Hofer	253
1960	Hansruedi Christen ad interim	273
1961–1970	Alfred Sooder	280
1971–1973	Hano Hürzeler	596
1974–1976	Hans-Rudolf Amsler	726
1977–1980	Hano Hürzeler	834
1981–1983	Eduard Brunner	958
1984–1986	Jürg Schmid	1088
1986–1990	Heiner Spörri	1096
1990–1995	Ernst Scharp	1108
1995–	Peter Nagl	1216

Sekretariatsbesetzungen

1945–1953	Stundenentschädigung einer Sekretärin
1954–1959	Dr. Guldemann, Zürich
1960–1963	Dr. Hunziker, Büro im Flughof
1964–1968	Dr. Schmid, Büro wechselnd im Flughof, in Baracke und in Glattbrugg
1967–1983	Frau N. Grösch, erste Ganztages-Sekretärin
1969–1972	Dr. Huber, ab 1971 im Sekretariat im eigenen Aeropershaus in Kloten!
1973–1979	Herr Fred Woodtli
1980–1983	Herr Roland Kurtz
1983–1987	Herr Dieter Schürer
1983–1986	Frau Tina Bernasconi-Curi (Sekretärin)
1987–	Herr Felix Kuster
1986–1988	Frau Eva Brändle (Sekretärin)
1989–	Frau Doris Leuzinger (Sekretärin)



JAGUAR FREE SERVICE




3 JAHRE / 100'000 KM

Mit dem einzigartigen Jaguar Free Service erfährt jeder Jaguar und Daimler ab 1.6.1995 zusätzlich zur 3-Jahres- bzw. 100'000-km-Garantie eine Dienstleistung, die ihresgleichen sucht: Kostenloser Service bis 3 Jahre oder 100'000 km! Das heisst, Sie bezahlen während dieser Zeit nur das Benzin, die Reifen sowie Steuer und Versicherung. So günstig fahren Sie mit keinem anderen Auto. Und so stilvoll schon gar nicht. Schon ab Fr. 86'490.- (inkl. MWST).

Importeur:
Jaguar Switzerland, Streag AG,
5745 Safenwil, Tel. 062/99 94 11.



50 Jahre AEROPERS – 30 Jahre erlebte Luftverkehrs-Entwicklung

Von Hans Knecht, pens. Capt. B-747

Man schrieb den 8. Mai 1945, der das Ende eines unseligen Krieges markierte, welcher ganze Länder verwüstet und Millionen von unschuldigen Zivilisten und Soldaten in den Tod getrieben hatte.

Es war aber auch der Tag, an dem man an der Winkelwiese 4 in Zürich, Sitz einer einst reputierten Vorkriegsfluglinie namens SWISSAIR, welche die langen Kriegsjahre mehr schlecht als recht hinter sich gebracht hatte, an eine positivere Zukunft glauben konnte! Mit schlecht und recht meine ich eine Zeit der Gelegenheitsarbeiten, finanziell von der «Hand in den Mund» leben, Spontanflüge ausführen, die nicht ohne Gefahren waren, Revisionsarbeiten erledigen, die es wenigstens erlaubten, die verbliebenen Angestellten pekuniär irgendwie zu entschädigen, teilweise hart am Existenzminimum über die Runden (Jahre) zu bringen.

Es brach nach diesem geschichtsträchtigen Tag die Zeit an, wo man vernehmlich über die Zukunft der Swissair nachzudenken begann. Speziell die Herren Professor Eduard Amstutz und Henry Pillichody sagten eine prosperierende Entwicklung voraus, nachdem sie amerikanische Veröffentlichungen analysiert hatten, während die Swissair-Geschäftsleitung kleinlaut und mit einer nicht nachvollziehbaren Überheblichkeit der Besserwisser ihrer Firma keine grosse Zukunft versprachen und sie in die Rolle eines europäischen Zubringers zurückgestuft sahen. Es begann aber bald zu bessern und der relativ rasch einsetzende Aufwärtstrend unseres Flugunternehmens bald nach Kriegsende bestrafte die Pessimisten Lügen.

Piloten und Funker

Das fliegende Personal, das firmenintern eine Sonderstellung einnahm und seine Interessen gegenüber der Geschäftsleitung unabhängig von den übrigen Lohnempfängern vertreten musste, kam deshalb bald auf die Idee, einen eigenen Berufsverband zu gründen. Da waren vor allem die Bordfunker Jules Gloor und Paul Auberson, aber auch die Kapitäne Robert Fretz und Franz Zimmermann, die ganz bestimmte Vorstellungen über Sinn und Aufgabe einer solchen Vereinigung hatten. Nicht zuletzt sollte sie u.a. auch die Schaffung einer eigenen Versicherungseinrichtung zum Ziel haben. Schon am 10. November 1945 fand die Gründungsversammlung dieses Verbandes statt, bei welcher Gelegenheit Robert Fretz – übrigens ein bekannter Vorkriegskapitän – zum ersten Präsidenten dieser «Aeropers» genannten Berufsvereinigung gewählt wurde. In der Folge kam es mit der Geschäftsleitung zu zähen Ver-

handlungen über diese Versicherungseinrichtung VE, aber auch über die Anstellung eines unerwünschten technischen Direktors in der Person eines Instruktionsobersten der Fliegertruppe. Das Hin und Her dauerte gut sieben Monate, an deren Ende die Aeropers der Firma offen mit Streik drohte und ein Ultimatum stellte. Am 20. Juli 1946 lenkte diese schlussendlich ein! Im Anschluss an dieses Donnerrollen beruhigte sich das gegenseitige Verhältnis, dies um so mehr, als sich am luftfahrtspezifischen Horizont klare Silberstreifen einer kommenden, positiven Entwicklung abzeichneten.

Im Vordergrund stand erst einmal die Beschaffung neuer Flugzeuge, da die Flotte überaltert und teilweise im Krieg zerstört worden war. Man bestellte in der Folge einige DC-3-Flugzeuge aus Restbeständen der Alliierten, notabene zum Preis von ca. 300 000.– Fr. pro Flugzeug. Zur gleichen Zeit musste aber auch an die Vergrößerung des Bestandes an Piloten und Bordfunkern gedacht werden.

IFR-Anflüge

In dieses Umfeld wurde ich – natürlich mit grossen Hoffnungen meinerseits – am 1. November 1947 als Linienspiloten-Anwärter eingestellt. Voraussetzung hierfür war der Nachweis von ca. 500 Militärflygestunden, was ich als C-36-Kriegspilot ohne weiteres erfüllen konnte. Als erstes mussten die etwa ein



Hunderte von Piloten haben auf ihr geschult: Blick ins Cockpit der DC-3

Dutzend zählenden Aspiranten zu Linienspiloten eingeschult werden. Dies geschah hauptsächlich auf alten Vorkriegsmaschinen. Von der Ziellandung ohne Motorhilfe auf einer einmotorigen Fokker F VII bis zur Blindflugschulung auf der DC-3 erfüllten wir die gestellten Anforderungen mehr oder weniger problemlos. Die Blindflugprüfung (noch in Dübendorf absolviert) bestand aus einem QDM- respektive einem SBA-Anflug. Diese beiden Anflugverfahren waren zu jener Zeit noch gang und gäbe und sollen zum Verständnis nachstehend kurz beschrieben werden, um einen Eindruck zu vermitteln, wie damals der Instrumentenflug betrieben wurde:

Voraussetzung für dieses QDM-Verfahren (das übrigens 1948 nach der Übersiedelung nach Kloten 1948 abgeschafft wurde) war die Anwesenheit und Arbeit eines Bordfunkers, der damals zum festen Bestandteil einer Flugzeugbesatzung gehörte. Anzumerken ist hier auch noch, dass der Funkverkehr zwischen Flugzeug und Boden vorerst ausschliesslich per Morsefunk vonstatten ging. Zur Durchführung eines Instrumentenanflugs nach dem QDM-Verfahren sendete der Bordfunker in kurzen Abständen Funksignale aus, die von einer Bodenstation (die vor Pistenanfang lag) empfangen und zum sogenannten Minimum ausgewertet wurden, welches dann die aktuelle Position in Bezug auf die Piste darstellte. Der Pilot musste nun sein Flugzeug mittels Kurskorrekturen auf die Pistenachse fliegen. Gleichzeitig musste er mit einer bestimmten Sinkgeschwindigkeit absinken, bis er die Leitstation korrekt überflog, was ihm von der Bodenleitstelle mittels des Morsezeichens «ZZ» bestätigt wurde. Andernfalls erhielt er ein «JJ», was im Jargon «jib jas» oder Overshoot bedeutete.

Ein eigentliches firmeninternes oder offizielles Landeminimum existierte nicht. Es oblag dem Kapitän zu entscheiden, ob er unter den gegebenen Sichtverhältnissen landen wollte oder konnte. Welche Unwägbarkeiten diesem System innewohnten, kann man sich etwa vorstellen, wenn man bedenkt, dass es nicht nur vom Piloten, sondern auch von der beruflichen Fähigkeit des Bodenoperators abhing, ob ein Anflug glückte oder nicht.

Etwas moderner und zuverlässiger war dann doch die SBA-Anlage (Standard Beam Approach), welche bald einmal das QDM-Verfahren ersetzte. Vom Boden aus sendete eine stationäre Sendeanlage ständig Morsezeichen in Richtung Anflugsektor aus, und zwar hörte man im Kopfhörer auf der linken Seite des Beams ein «A», auf der rechten ein «N», während der Anflugbeam eine mehr oder weniger diffuse Modulation aus beiden Zeichen war. Auch bei diesem Anflugverfahren bestand keine Gleitwegausstrahlung, die Distanz zur Piste wurde nur mittels Marker festgelegt. Sehr bald nach dem Umzug von Dübendorf nach Kloten wurde dort eine ILS installiert, womit die Anflugverfahren wesentlich sicherer wurden. Immerhin waren schon die DC-3-Flugzeuge mit Blindfluginstrumenten ausgerüstet, als da waren: ein Kurskreisel (der aber regelmässig anhand des Magnetkompasses adjustiert werden musste), ein Wendezeiger, ein künstlicher Horizont und ein ADF-Empfänger inkl. Anzeigergerät sowie eine ILS-Anlage.

Streckennavigation

Das Route Manual, wie es seit Jahrzehnten den Swissair-Piloten als persönliches Exemplar abgegeben wird, existierte zu jener Zeit nicht. Ein kümmerliches Pendant wurde von der Streckenbesatzung vor jedem Flug auf dem «Navigationsbüro» abgeholt und konnte dort auch zur persönlichen Streckenvorbereitung verwendet werden. Danach musste es auch dorthin zurückgebracht werden. Da in jenen «Urzeiten» noch keine Luftstrassen existierten, bestand auch die Streckennavigation aus rudimentären Unterlagen, den sogenannten Blecheseln (für jede einzelne Strecke war ein Exemplar vorhanden), auf denen die für die betreffenden Strecken notwendige Landkarte aufgeklebt war. Die zu befliegende Route war generell eine Gerade, auf der Karte als Linie von A nach B eingezeichnet. Wenn nötig waren noch Funkfeuer markiert, welche mit dem ADF-Empfänger angepeilt werden konnten. Ein Münsterchen, das darstellen soll, wie einfach und problemlos die Streckenfliegerei damals noch war, soll folgender Vorfall liefern: Als ich eines Tages die Strecke Zürich – Prag fliegen musste, holte ich programmgemäss meine Streckenunterlagen (u.a. Blechesel) auf diesem Navigationsbüro ab und startete zum Flug Richtung Prag. Gelegentlich nahm ich besagten Blechesel zur Hand und musste erstaunt feststellen, dass man mir denjenigen für London ausgehändigt hatte! Folglich musste sich jener für Prag auf dem Flugzeug nach London befinden. So war es denn auch in der Tat. Folgen hatte diese Verwechslung



Rudimentär instrumentiert: Die Douglas DC-4

nicht, beide Piloten flogen ihre zugeordnete Destination an und brachten wortlos die falschen Unterlagen zurück. Als wir beiden Piloten uns später trafen, hakten wir dieses Vorkommnis als belustigende Episode ab!

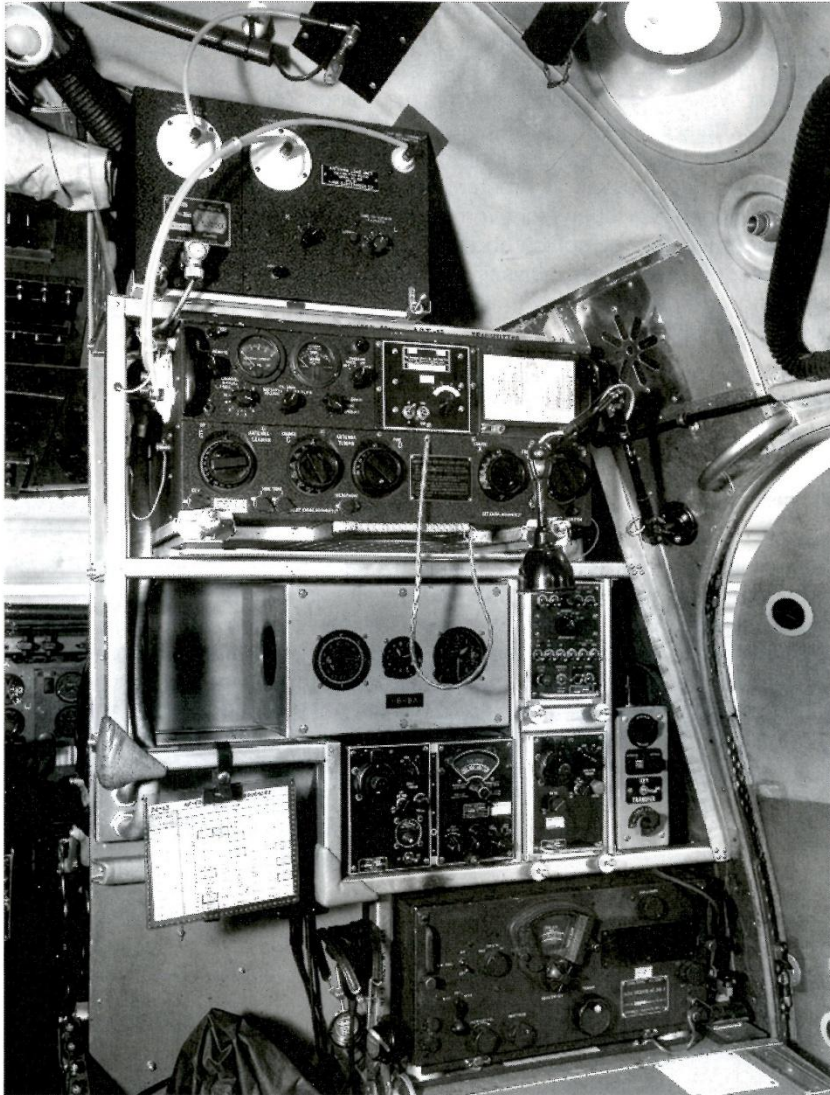
Ein paar Worte noch zu den Wetterminima. Lange Zeit waren die Swissairpiloten stolz, dass sie ohne solche Einschränkungen (vermeintlich) sicher operieren konnten, bis anfangs der fünfziger Jahre kurz nacheinander zwei DC-4-Maschinen der Swissair in Amsterdam resp. Sidney (Kanada) bei Schlechtwetteranflügen das (eben nicht vorhandene) Sichtminimum unterschritten und mehr oder weniger glimpflich abgelaufene Bruchlandungen produzierten. Die vorgesetzten Stellen der Swissair schrieben daraufhin für jeden Flugplatz die dringend erforderlichen Sichtminima vor, womit die «stolzen» Abenteurer ein jähes Ende fanden.

Modernisierung

Mit der Einführung modernerer Flugzeuge (Convair 240 und 440, DC-6) wurden die fragwürdigen Anflughilfen wie SBA usw. von ILS-Anlagen (später mit Flight-Director) abgelöst, womit die Blindanflugverfahren einen wesentlich höheren Grad an Sicherheit boten. Wir jüngeren Piloten hatten für diese Anflughilfen während der Umschulung auf neue Flugzeugtypen eine eigentliche Einführung zu bestehen, während die älteren Vorkriegskapitäne diese im «Selbststudium und -verfahren» bewerkstelligen durften. Mehr oder weniger erfolgreich, wie folgende Episode beweist: Bei einem Anflug auf Shannon (ich fungierte dabei als Copi) gab mein Herr Kapitän (zu jener Zeit hatten wir die Kapitäne noch mit «Herr» anzureden) mir die Absicht bekannt, einen simulierten ILS-Anflug durchzuführen, mit dem Erfolg, dass er den ILS-Beam nur einmal erwischte, nämlich als er ihn in einem reichlich stumpfen Winkel kreuzte. Er brach dann in weiser Einsicht den Versuch ab und landete im Sichtflug. Die restlichen Schlechtwetteranflüge überliess er mir daraufhin gnädigst. Sukzessive endeten die Karrieren der meisten altgedienten Kapitäne aus dem simplen Grund, weil sie die neuen Anforderungen nicht mehr verarbeiten konnten. Diese Bemerkung soll nicht als Vorwurf verstanden werden. Viele dieser Männer durften auf eine erfolgreiche Karriere zurückblicken und hatten grosse Verdienste bei der fortschrittlichen Entwicklung unserer Luftfahrtgesellschaft und im Luftverkehr allgemein.

Eine Neuerung, die aus den USA kam, war das sogenannte GCA-Verfahren (Ground Controlled Approach), das vollständig auf dem Bodenradar fusste. Ein Controller auf dem Flughafen konnte mit je einem Gleitweg- und Azimuth-Kontrollschirm den Anflug eines Flugzeuges kontrollieren und leiten. Der Nachteil dieses Systems war wieder die Abhängigkeit von einer ausserhalb des Flugzeuges verantwortlichen Person, deren Anweisungen nicht unmittelbar überprüft werden konnten.

Nicht nur zur eigenen Befindlichkeit, sondern auch zur Erhöhung der Flugsicherheit – und nicht zuletzt zur Verbesserung des Passagierkomfortes – war



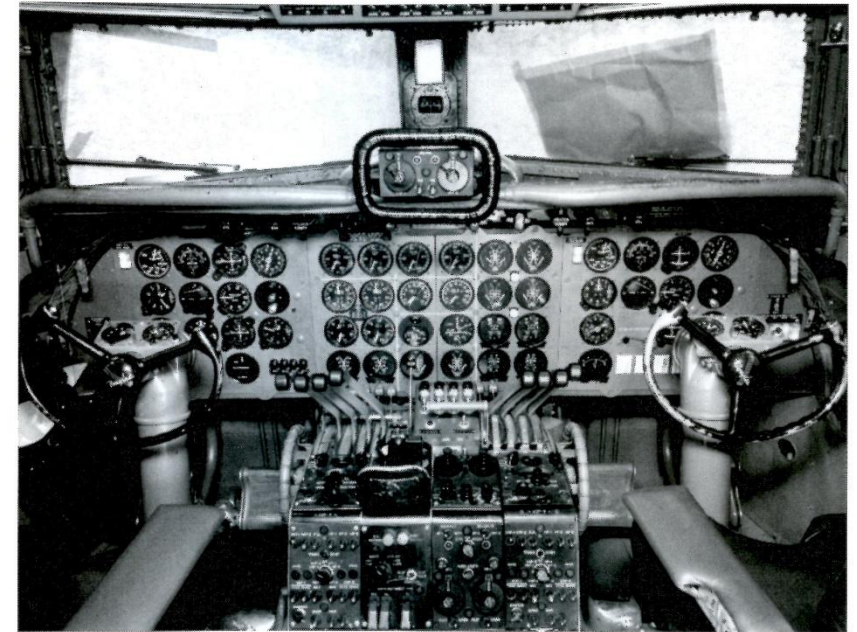
Der Arbeitsplatz des Funkers war bei der DC-6B an der Cockpitrückwand

der Einbau des Wetterradars ab dem Convair 440 Metropolitan ein beachtlicher Fortschritt. Namentlich auf Strecken mit häufiger Gewittertätigkeit war dieses Hilfsmittel eine wahre Wohltat für Besatzung und Passagiere. Ich mag mich noch gut erinnern, wie wir jeweils auf der Südatlantikstrecke beim

Durchqueren der Intertropical Front ohne diese Einrichtung mit mehr oder weniger Erfolg und erhöhtem Puls Haken schlugen, um nächstens wenigstens den schlimmsten Gewittertürmen ausweichen zu können.

Radarüberwachung

Was wäre im übrigen der heutige Luftverkehr ohne Radar? Wie wertvoll diese Erfindung für den Luftverkehr ist, brauche ich Ihnen wohl nicht zu erklären. Undenkbar, dieses Gewimmel im Luftraum ohne Radar irgendwie in den Griff zu bekommen, zahllos wären die Zusammenstöße auf den Luftstrassen und in der näheren und weiteren Umgebung von Flughäfen. Da steigen bei mir Erinnerungen aus der Zeit der DC-3-Operation auf, als man einsam und verlassen am Himmel kreuzte und ganz selten ein «gegnerisches» Flugzeug aus-



Aufgeräumtes Cockpit der DC-6B

machen konnte. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen im Luftraum lernte man mehr und mehr ein wachsames Radarauge am Boden zu schätzen, das die Flugbewegungen überwachte, leitete und koordinierte. Und trotzdem hatte ich, ausgerechnet über dem als zuverlässig geltenden England, zwei Erlebnisse, die zeitlebens wohl nicht vergessen gehen. Unter der Radarkontrolle von Ulster bekam ich auf einem Nordatlantikflug die Anweisung, auf die vorläufige Reiseflughöhe von 31 000 ft zu steigen, als mir mitten im Steig-

flug auf derselben Höhe ein englischer Militärjet frontal entgegen kam. An ein Ausweichen war nicht zu denken, denn schon raste er um Haaresbreite an mir vorbei! Mit meiner makabren Phantasie könnte ich im nachhinein behaupten, ich hätte die Augenfarbe des Piloten gesehen. Dass der Bodenkontroller nach diesem Vorfall den Hut nehmen musste, war die traurige Konsequenz aus seinem Fehler. Ein ähnliches «Zusammentreffen» erlebte ich kurz vor Erreichen des Checkpoints Bristol, als etwa ein bis zwei Meilen vor mir ein unbekanntes Transportflugzeug auf der gleichen Höhe meinen Flugweg kreuzte. Den Gipfel der Ignoranz offenbarte aber im nachhinein der schweizerischerseits die Angelegenheit behandelnde Luftamtbeamte, als er süffisant meinte, von einem eigentlichen Nearmiss könne in diesem Fall wohl kaum gesprochen werden. Wie er die Angelegenheit erledigte, drang nicht bis zu mir durch; wahrscheinlich wurde sie einfach ad acta gelegt.



Viermannbesatzung (links der Navigator) in einer DC-8

In all den Jahren meiner Tätigkeit als Linienpilot habe ich nicht eine Phase erlebt, in der die Entwicklung im Luftverkehr jemals einen Stillstand zu verzeichnen gehabt hätte. So war es denn nur logisch, dass Mitte der fünfziger Jahre die Swissair von der DC-6B auf die DC-7C umstellte, welche u.a. eine grössere Passagierkapazität und Reichweite aufwies und damit die entsprechende Passagiernachfrage befriedigen konnte. Dieses Flugzeug war eine gelungene Weiterentwicklung der DC-6B und tat noch einige Jahre hervor-

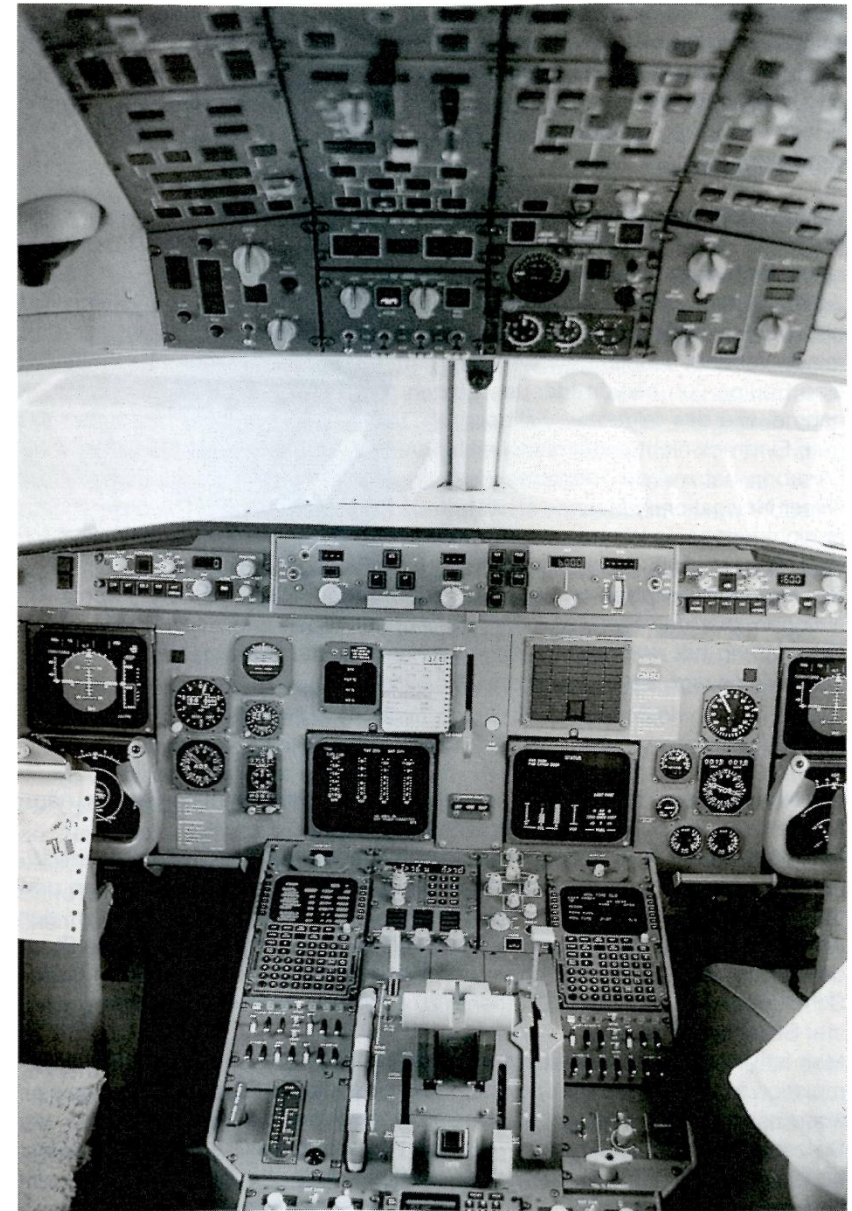


Der Arbeitsplatz des Flight Engineers in einer Convair CV 990 «Coronado»

gende Dienste auf dem Nord- und Südatlantik sowie nach Fernost. Die einzige Schwachstelle waren aber offensichtlich die Triebwerke, die überzüchtet zu sein schienen und nicht mehr die Zuverlässigkeit der DC-6 -Motoren aufwiesen. So brachte es der damalige Kapitän Glutz einmal fertig, auf jedem Leg nach Rio de Janeiro ein Triebwerk zu «feathern», d.h. stillzulegen. Ein weniger folgenschweres Ereignis, das mir auf einem Nordatlantiktrip passierte, möchte ich Ihnen nicht vorenthalten. In Köln-Bonn, wo ich planmässig zwischenlanden musste, wurde ich in der Abflughalle dem deutschen Botschafter in Washington vorgestellt, der mit uns über den «Teich» fliegen wollte. So nebenbei erkundigte er sich auch über die Zuverlässigkeit der DC-7, worauf ich ihm beruhigend versicherte, dass die früher aufgetretenen Kinderkrankheiten behoben wären. War es Ironie des Schicksals oder einfach Pech, dass wir kurz nach dem Start ein Triebwerk stilllegen mussten, weil der Öldruck zusammengefallen war? Kurz entschlossen kehrten wir nach Zürich zurück, wo mir der besagte Botschafter maliziös lächelnd die Frage stellte, ob das nun eine nicht behobene Kinderkrankheit gewesen sei...!

Technischer Quantensprung

Zwei gute Jahrzehnte blieben die trotz allem zuverlässigen Kolbenflugzeuge bei der Swissair, bis sie von den modernen Jetlinern Caravelle, DC-8 und Convair 990 abgelöst wurden. Ich mag mich noch gut an den Emotionsschub erinnern, als wir Piloten und Flight-Engineers in Long Beach, wo wir den theoretischen Umschulungskurs bei Douglas absolvierten, den ersten Start auf einer DC-8 miterleben durften. Ungewohnt dynamisch hob das Flugzeug vom Boden ab und stieg in einem bisher nicht erlebten Winkel in die Höhe. Eine neue Fliegerwelt tat sich uns auf, eine ganz neue Dimension des Fliegens! Wir durften in diesem Moment den Beginn des Jetzeitalters bei der Swissair miterleben. Vieles in unserer Fliegertätigkeit sollte sich nun ändern. Nicht nur, dass wir die Flugprozedere ändern mussten; wir hatten uns auch an fast doppelte Fluggewichte, grössere Treibstoffmengen, erhöhten Treibstoffverbrauch und natürlich auch höhere Geschwindigkeiten zu gewöhnen, wir mussten ganz einfach umdenken! An Stelle von hochoktanigem Benzin wurde Kerosin getankt. Die Überquerung des Nordatlantiks dauerte nun nicht mehr 6 bis 7 Stunden, sondern noch deren mickrige drei. Aber es sollte nicht einmal ein Jahrzehnt dauern, da drängte sich angesichts des sich unerwartet vergrössernden Passagieraufkommens auch für die Swissair die Bestellung entsprechend grösserer Flugzeuge auf. Diesen Trend hat namentlich der amerikanische Flugzeughersteller Boeing frühzeitig erkannt und in weiser Voraussicht ein Flugzeug entwickelt, das alle bisherigen Grössenordnungen sprengte, nämlich den B-747 Jumbo. Dass die Swissair vorerst nur zwei Exemplare dieses Typs bestellte, lag sicher auf der Hand. Uns Piloten beeindruckten dann bei einer ersten Besichtigung und dem anschliessenden Flug nicht in erster Linie die Ausmasse dieses Luftgiganten, sondern ebenso seine fliegerische



Die Entwicklung geht weiter: Anfangs der achtziger Jahre kommen Bildschirme ins Cockpit (Fokker 100)

Handlichkeit. Mit dem Einbau des INS-Navigationsmittels wurde dieses Flugzeug auch unabhängig von der Astronavigation, und damit schrumpfte die Cockpitbesatzung auf nur noch drei Mann zusammen, nämlich Captain, Copi und Flight Engineer.

Die Navigatoren

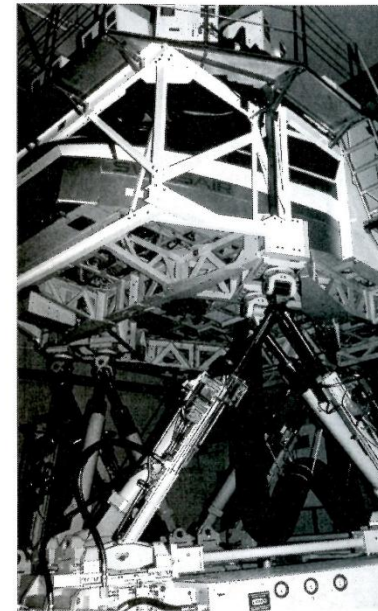
Weiter oben habe ich angeführt, dass mit dem modernen Navigationsmittel INS auch der Arbeitsplatz der Navigatoren aufgehoben wurde. Ich möchte nicht versäumen, ihnen noch ein paar Zeilen zu widmen. Sie haben uns lange Jahre mit ihrer «Kunst» sicher über den Atlantik geführt. Ohne ihr Können wäre bis zu ihrer Ablösung die Überquerung des Nordatlantiks beispielsweise ein reines Vabanque-Spiel gewesen! Wir hatten das Glück, während dieser Zeit eine Equipe von hervorragenden Leuten gehabt zu haben. Nicht ohne Ausnahme, wie das folgende «Fallbeispiel» zeigt. Damit soll aber der insgesamt gute Eindruck nicht angekratzt werden. Auf einem Eastbound-Flug New York-Lissabon hat mir der diensttuende Navigator bei jedem Positionsreport auf seiner Navigationskarte eine einwandfreie Position präsentiert, wie sie genauer nicht hätte sein können. Ich war des Lobes voll über seine Arbeit. Dass wir dann aber im Anflug auf das Festland mit Hilfe des Bordradars und der ADF-Peilung, statt Lissabon anzusteuern, auf die Stadt Santiago de Compostelas zuflogen, war das Resultat seiner schlechten Arbeit und der Mogelei. Diese Fehlleistung hat den sonst sympathischen Kerl die Stelle gekostet. Das war aber, wie gesagt, ein bedauerlicher Einzelfall.

Simulatoren

Im Rahmen dieser Arbeit darf man natürlich ein Gebiet nicht vergessen, nämlich das der computerisierten Flugsimulation.

Den Wert dieser Einrichtung muss man Ihnen kaum näher erläutern. Erwähnenswert ist, dass die Simulatoreaera kaum 40 Jahre alt ist, jedoch eine dermassen rasante Entwicklung durchgemacht hat, wie man sie sich in den Anfängen überhaupt nicht ausdenken konnte. Als Mitarbeiter der ersten Stunde will ich aber doch versuchen, den Werdegang und die Wandlung dieses Schulungs- und Trainingsinstruments zu schildern, so wie ich dies an vorderster Stelle erlebt habe.

Man ist versucht, den «Linktrainer» im weitesten Sinne als Urvater der Flugsimulation zu bezeichnen. Wegen der Primitivität dieses Geräts erübrigt es sich aber, näher darauf einzugehen. Der erste eigentliche Simulator, der bei der Swissair installiert und benutzt worden ist, war der DC-6-Simulator. Leider hatte dieser so viele Tücken und Ausfälle, dass die Simulation als sehr beschränkt eingestuft werden musste. Interessant ist aber in diesem Zusammenhang, dass der Computer kein digitales Gerät war. Sein Rechner und Memory bestanden aus konventionellen Radoröhren, die zwei grosse Säle



DC-10 Simulator

beanspruchten und eine fast nicht zu bewältigende Wärme entwickelten. Entsprechend hoch war auch die Ausfallquote während des Betriebs, so dass die Schulung oftmals während Stunden oder gar Tagen gestrichen werden musste. Einen merklichen Fortschritt bedeutete dann der DC-8-Simulator von CAE Montreal, welcher immerhin ein digitales Memory und einen entsprechenden Rechner hatte, allerdings nur mit der Leistungsfähigkeit eines heutigen PCs. Immerhin war er schon mit einer Motion mit drei Freiheitsgraden ausgerüstet. Im Bestreben, die Simulation weiterzutreiben, versuchte man einen wenn auch beschränkt verwendbaren Visualator zu kreieren. Dieses Gerät bestand aus einem etwa tischgrossen Relief, das den Flughafen Kloten und seine Umgebung darstellen sollte. Darüber bewegte sich eine frei bewegliche Zoom-Filmkamera, die vom Flight-Computer aus gesteuert wurde und die aktuelle Position hätte ins Cockpit übertragen sollen. Nach einigen erfolglosen Versuchen am Objekt verschwand die Anlage irgendwo in einem Kellerraum, und wenn sie nicht entsorgt worden ist, dämmert sie dort noch immer vor sich hin. Sehr viel weiter – entsprechend der Kapazität der Memories und der Rechner – kam man erst beim B-747-Simulator. Hier funktionierte die Motion mit sage und schreibe sechs Freiheitsgraden. Erst hinter vorgehaltener Hand wagte man zu jener Zeit von der digitalisierten Visualisation zu sprechen, ohne die man heute die Anforderungen des Flight-Trainings und der Umschulung auf neue Flugzeuge gar nicht mehr bewältigen könnte.

Epilog

Dieser kurze Bericht kann keine lückenlose Reportage der stürmischen Entwicklung in der Verkehrsfliegerei allgemein und in der Swissair im speziellen sein, wohl aber setzt er mit einigen technischen wie auch verbandspolitischen «Meilensteinen» und persönlichen Erlebnissen wichtige Akzente und macht unsere Vorgeschichte besser verständlich. Die Aeropers ist dieser Entwicklung gefolgt und ist dank grossem Einsatz vieler engagierter und couragierter Mitglieder zu dem geworden, was sie heute darstellt – ein gleichwertiger und verantwortungsbewusster Sozialpartner.

«Grande Fiesta» Programm – 11.11.1995



ab 1730 Apéro im Konzertfoyer

1845 Festakt im grossen Tonhallsaal mit Ansprachen von:
- Peter Nagel, AEROPERS-Präsident
- Josef Estermann, Stadtpräsident Zürich
- Rob McInnis, IFALPA-Präsident
- Jean Rodolphe Willi, Abt. Chef BAZL
Musikalische Umrahmung: Swissair Musik

2000 Grosses Galadiner mit Begleitmusik im Kongressaal

ab 2215 Unterhaltungsshow mit Musik, Artistik und Cabaret
Eigenproduktionen im Wechsel mit Gästen wie
- «Appenzeller Space Schöttl»
- «Criselly» (Jongleur)
- «Théâtre TRANSFUGE»
- «Waldmeier und Co.» (Einradfahrer)
Conférence: Sonja Nafzger und Urs Eicher

anschliessend Tanz mit dem Orchester «Ambros Seelos» im Kongressaal

Dazwischen Show-Einlage des Orchesters und
sonstige Überraschungen

Eröffnung der Bierschwemme im Kammermusiksaal
Es spielt die «Old Rivertown Jazzband»

In der Pause: «SUPERCANARD» (Grossbild-Projektion
des vor 20 Jahren uraufgeführten Films über
die «Patrouille Suisse»)

0400 Ende der Feier



Incredibly Global



Incredibly Private

CREDIT SUISSE PRIVATE BANKING

Jetzt können die Gäste unseres Landes ihre persönlichen Anlagebedürfnisse den ausgewiesenen Spezialisten von Credit Suisse Private Banking bereits am Flughafen anvertrauen. Unterstützt von den modernsten elektronischen Systemen und den weltweiten Verbindungen zu allen Märkten verschaffen im neuen

“Business Center PA” (Terminal A) qualifizierte Berater dem Kunden nicht nur einen lückenlosen Überblick über seine Anlagen, sondern erarbeiten für ihn auch individuelle Investitionsstrategien. Mit Credit Suisse Private Banking am Flughafen gewinnen Sie Zeit – weil wir Zeit für Sie haben. **Rufen Sie uns an: 01/ 804 37 11.**



Business Center PA, Eingang 1 / 6. Stock, Postfach 1482, 8058 Zürich-Flughafen