

Die ETH-Bibliothek archiviert Swissair-Fotos

Die «Swissair» sucht wieder Mitarbeitende



Zum Abschluss des Hostessen-Kurses Ila im März 1972 wurden die Absolventinnen vor der Boeing 747 HB-IGB fotografiert. (Fotos: ETH-Bildarchiv)

Was wie ein Aufruf der Swissair-Personalabteilung tönt, kommt in diesem Fall aus einer ganz anderen Richtung. Das Swissair-Bildarchiv hat in der ETH-Bibliothek Zürich eine neue Heimat gefunden. Um die Bilder richtig zu beschlagworten, braucht das ETH-Team die Unterstützung der ehemaligen Swissair-Mitarbeitenden. Das Mitmachen ist einfach – und ist nicht zuletzt auch mit viel Spass verbunden.

Die Stiftung Luftbild Schweiz hat nach dem Swissair-Grounding vor zehn Jahren das gesamte Swissair-Bildarchiv gerettet. Um ihre eigenen Bilder sowie das Swissair-Archiv langfristig zu sichern, hat sie 2009 mit der ETH-Bibliothek einen wichtigen Partner dafür gefunden.

Für die ETH-Bibliothek gilt es nun, die über 200000 Bilder zu sichten, zu archivieren und dauerhaft zu erhalten. Bei der Digitalisierung wird grosser Wert darauf gelegt, jedem Bild eine möglichst exakte Beschreibung sowie Stichworte für den Schlagwortkatalog zuzuordnen. Um an möglichst viele Informationen aus erster Hand zu kommen, setzt sie auf das «crowd sourcing» und damit auf die ehemaligen Swissair-Mitarbeitenden.

Genauere Bezeichnungen sind gefragt

Bevor also Bilder archiviert oder veröffentlicht werden, beschreiben und bezeichnen die Teilnehmenden an diesem Projekt, wer oder was auf den Fotos zu sehen ist: Flugzeuge, Werkstätten, berühmte Passagiere, besondere Transporte – und ehemalige Kolleginnen und Kollegen. Rund 3000 Bil-



Dank ehemaligen Swissair-Mitarbeitenden identifiziert (v.l.n.r.): Linienspilot Robert Heiniger, Captain Otto Heitmanek und Bordfunke Jules Gloor.

Liebe Oldies

Trudy Ritschards überraschend schneller und unerwarteter Tod zwang uns einen Unterbruch auf, und wir mussten uns erst einmal überlegen, wie wir mit den «OldiesNEWS» weitermachen wollten. Trudy fehlte und fehlt uns im Vorstand immer noch sehr. Sowohl menschlich als auch fachlich. Sie war nicht nur eine gewiefte Redaktorin, sie war auch unser wandelndes Lexikon. Sie kannte alle und wusste alles. Eines von uns schnell klar: Wir wollten weiterhin «unsere» Zeitung und eine gute, interessante und abwechslungsreiche Publikation haben. Professionell eben – wie es schon in unserem früheren Berufsleben immer unser Credo war. Mit Eric Langner als verantwortlicher Redaktor und Joerg Drittenbass als erfahrener Schreiber haben wir nun ein gutes Team gefunden, das die «OldiesNEWS» in eine neue Zukunft führt.

Und da ist sie also, die erste Ausgabe. In alter und doch ganz neuer Form. Und passend zum Frühling: abwechslungsreich und bunt. Angesichts der vielen negativen Meldungen aus aller Welt ist es doppelt positiv, dass unsere News vorwiegend heiter und fröhlich daherkommen. Wir leben in Erinnerungen und können uns auf Zukünftiges freuen. Dieses Jahr sogar ein Mal mehr als üblich: Wir haben mit der Flughafenführung einen Zusatzanlass eingeschoben und hoffen natürlich auf grossen Anklang.

Wir möchten beweglich, neugierig und offen bleiben. Dabei könnt ihr uns aktiv unterstützen – mit Ideen, Vorschlägen, aber auch mit Kritik. Vorstand und Redaktion sitzen nicht in einem Cocon, sondern spinnen viel lieber gemeinsam mit euch die Fäden. Fäden, die uns Ehemalige des fliegenden Personals eng zusammenhalten.

Ich wünsche euch allen viel Freude und Vergnügen beim Lesen unserer neuen «OldiesNEWS» und freue mich, viele von euch an unseren Anlässen zu sehen.

Herzlichst

Hortensia

Hortensia Ernst-Eggenberger

Inhalt:

Swissair-Bildarchiv	2
«Solar Impulse»	
Neu in der «OldiesNEWS»-Redaktion	3
Jahrestreffen Baden	4, 5
Regionalgruppen/Termine	6, 7
Inflight Entertainment	
Wir gedenken	
Adressen/Impressum	8

Fliegen mit Solarenergie



Bertrand Piccard und seine «Solar Impulse» waren zu Gast am Flughafen Zürich.

Seite 3

Die Swiss aus erster Hand



Am Jahrestreffen in Baden sprach Swiss CEO Harry Hohmeister.

Seite 4/5

Durch Reben und Städtli



Mit der Regionalgruppe Ostschweiz unterwegs in Eglisau.

Seite 6

der wurden bisher auf die Internet-Plattform geladen. Bereits rund 1000 davon hat zum Beispiel der pensionierte Captain Richard Schilliger kommentiert. In der Zwischenzeit ist er so etwas wie zum «Swissair-Historiker» an der ETH geworden. Der Spruch geht: «Wenn es Schilliger nicht kennt, wirds eng!» Richard Schilliger selbst findet das Projekt «formidabel», wie er am 29. Dezember 2010 in einem Bericht des «Tages-Anzeigers» sagte, er gebe sein Wissen gerne weiter. Gleichzei-

tig zeigte er sich erstaunt darüber, weshalb sich so wenige Pensionierte bisher am Projekt beteiligen.

Aus diesem Grund hat sich die Redaktion der «OldiesNEWS» in Absprache mit der ETH entschieden, einen weiteren Aufruf zu publizieren: «Machen Sie mit! Es macht grossen Spass und der «Weisch no...?»- oder «Das isch doch...»-Faktor ist garantiert.»

Joerg Drittenbass



Wie funktioniert ein Triebwerk? Swissair-Hostessen bei der Instruktion am Flugzeug selbst.



Pet in cabin: Noch nicht identifizierte Swissair-Hostess mit Hündchen.

Einfach mitmachen

Was es braucht: einen Computer mit einem zuverlässigen Internet-Anschluss und eine E-Mail-Adresse.

Wie es geht: Sie senden ein E-Mail an Nicole Graf (nicole.graf@library.ethz.ch) und erhalten von ihr darauf eine Nachricht mit der Anleitung und dem persönlichen Passwort.

Wenn etwas unklar ist: Bei Fragen technischer oder allgemeiner Art wenden Sie sich an Barbara Giezendanner (barbara.giezendanner@library.ethz.ch).

Bereits digitalisierte und bezeichnete Bilder sind in der ETH-Bilddatenbank zu finden auf: <http://ba.e-pics.ethz.ch>



Die Suche geht weiter: Wer weiss, wer auf diesem Foto zu sehen ist und aus welchem Jahr das Bild stammt?

Der ganz besondere Geist der Swissair

Als Leiterin des Bereichs «Bilder und Karten» an der ETH-Bibliothek in Zürich ist Nicole Graf auch für die Archivierung und Digitalisierung des Swissair-Foto-Archivs verantwortlich. «OldiesNEWS» hat nachgefragt.

«OldiesNEWS»: Frau Graf, wie sind die Swissair-Fotos in die ETH-Bibliothek gekommen?

Nicole Graf: Das Archiv der Stiftung Luftbild Schweiz umfasst rund 300000 Bilder – 200000 davon stammen aus dem Swissair-Archiv, 100000 sind Luftbilder. Im Swissair-Bildarchiv gibt es zum Beispiel 50000 Kleinbilddias zum Flugbetrieb, weitere 40000 Kleinbilddias zu den Flugdestinationen oder dann das Swissair Porträt-Archiv, auf denen die Mitarbeitenden zu sehen sind. Dazu kommen noch unzählige bewegte Bilder in Form von Filmen, die bei der Cinémathèque Suisse eingelagert wurden.

Was genau geschieht mit den Bildern?

Seit Dezember 2009 sind wir am Digitalisieren eines Teils der Bilder. Dabei werden nicht alle Fotos eingescannt, sondern bei ähnlichen und doppelten Motiven jeweils nur die besten. Registriert werden jedoch alle. Nicht eingescannt werden auch die Destinations-Bilder sowie die Mitarbeiter-Porträts. Jeden Donnerstag stellen wir eine Tranche von 200 Bildern online, die danach von ehemaligen Swissair-Mitarbeitenden gesichtet und beschrieben werden.

Wie genau gehen Sie dabei vor?

Nachdem wir die Kommentare der Freiwilligen redigiert haben, bezeichnen wir jedes Bild auch noch mit einer Anzahl von Stichworten, die das Katalogisieren und die Suche später erleichtern.

Wo stehen Sie aktuell in der Arbeit?

Rund 13 000 Bilder sind bereits digitalisiert,



Dem Geist der Swissair auf der Spur: Nicole Graf an ihrem Arbeitsplatz in der ETH-Bibliothek. (Foto: Eric Langner)

die meisten stammen aus der Dübendorfer Zeit. Mittlerweile sind wir nun auch bei der Verarbeitung derjenigen Fotos angelangt, die nach dem Umzug des Flughafens nach Kloten entstanden sind. 3000 Bilder sind bereits fertig beschlagwortet und können im Bildarchiv online angeschaut werden.

Welches stellt für Sie die grösste Herausforderung dar?

Die einzelnen Teilbestände verfügen oft über eine grobe Systematik, leider sind die Bildbeschriftungen meist sehr dürftig. Es gibt aber auch viele Archivschachteln, in

denen insbesondere Fotoabzüge kreuz und quer abgelegt wurden.

Welche persönliche Beziehung haben Sie zur Swissair?

(lacht) Eigentlich keine. Wir waren eine richtige ÖV-Familie, kamen aber mit der Fliegerei nie gross in Berührung. Darum hatte ich selbst lange keine grosse Affinität zum Fliegen oder zur Swissair und bin auch erst spät zum ersten Mal geflogen. Was mich nun aber im Laufe der Arbeit immer wieder aufs Neue fasziniert, sind die ehemaligen Swissair-Mitarbeitenden und der noch immer spürbare, ganz besondere Geist dieses ehemaligen Unternehmens. Gerade auch dank der Zusammenarbeit mit den vielen Pensionierten ist die Archivierung der Swissair-Fotos für mich und mein Team ein wirklich wunderbares Projekt geworden.

Welches ist Ihr Lieblingsbild?

Ich habe mehrere: Neben einem Bild von Kindern anlässlich der sogenannten Keuchhusten-Flüge sowie einer Aufnahme, auf der Passagiere am Flughafen Dübendorf beim Check-in gewogen werden, ist es besonders ein Bild von Hostessen, die für eine Instruktion um ein Triebwerk eines Flugzeuges herum aufgestellt wurden. Die Kleider und Frisuren erinnern mich an Hollywood-Filme aus jener Zeit.

Eric Langner

Die «Solar Impulse» in Zürich

Nur mit Sonnenkraft



Einer grazilen Libelle gleich, schwebt die Solar Impulse auf die Piste 34 in Kloten ein. (Fotos: Olav Brunner)

Am 22. September 2010 landete erstmals ein Solarflugzeug auf der Piste 34 des Flughafens Kloten. Kaum hörbar schwebte die von vier Elektromotoren angetriebene, nur 1600 kg schwere Maschine ein.

Ungewohnte Ruhe herrschte bei wolkenlosem Himmel und Windstille über dem Zürcher Flughafen. Gespannt wartete eine ansehnliche Journalistenschar und zwei Schulklassen beim Pistenkreuz 28/34 auf das Einschweben der Solar Impulse mit ihrer beachtlichen Spannweite von 63,4 Metern. Ein leises Surren nur, übertönt vom Klicken der Kameras und dem Knattern des Begleithelikopters, dann landete Pilot André Borschberg seine, einer Libelle ähnlich, fragile Maschine sanft auf dem harten Beton. Der Klotener Flughafen erlebte ein neues Kapitel Aviatikgeschichte.

Bertrand Piccard und sein Team haben einen Traum: Nur mit Sonnenenergie angetrieben, ohne einen Tropfen Benzin, soll ein Flugzeug frühestens 2013 in fünf fünftägigen Etappen den Globus umfliegen. Aber Piccard ist kein Träumer. Er weiss, dass weder in naher noch fernerer Zukunft schwere Verkehrsflugzeuge, nur mit Sonnenenergie angetrieben, Passagiere transportieren werden. Sonnenkollektoren, selbst auf der riesigen Flügelfläche eines Airbus 380, könnten mit dem heute möglichen Wirkungsgrad nur etwa 26 Kilowatt Leistung produzieren. Das wäre eindeutig zu wenig, um den 560 Tonnen schweren Giganten abheben zu lassen. Die Hoffnung auf eine lärmfreie Verkehrsfliegerei ist eindeutig verfrüht.

Ein wissenschaftliches Abenteuer

Es ist aber nicht Piccards Ziel, die Verkehrsfliegerei zu elektrifizieren. Mit seinem Projekt «Solar Impulse» will er Wissenschaftlern einen Anstoss zur Forschung im Bereich erneuerbarer Energien geben. Das Konzept «Solar Impulse» zeigt Möglichkeiten neuer Technologien auf und stellt Träume und Emotionen wieder ins Zentrum wissenschaftlichen Abenteuers.

2003 entwickelte Piccard die Idee, ein Flugzeug zu bauen, das sich ohne fossilen Treibstoff Tag und Nacht in der Luft halten kann. Vier Jahre lang berechneten Wissenschaftler verschiedenster Gebiete das Projekt ausschliesslich am Computer. «Wir stellten uns die Aufgabe, das Unmögliche möglich zu machen», fasste Piccard seine Ziele zusammen. Die Flüge nach Genf und Zürich seien eine Übung

fürs Team, für die Flughäfen und die Flugsicherung. Da die Solar Impulse besonders auf Seitenwinde äusserst sensibel reagiert, kann nur bei sehr schwachen Luftbewegungen gestartet und gelandet werden. «Wir müssen beweisen, dass wir, ohne den Verkehr wesentlich zu stören, mit unserem Solarflugzeug auch auf grossen Flughäfen operieren können», erklärte Piccard den Grund für den Flug der Solar Impulse von ihrem Heimatflughafen Payerne nach Kloten.

Der Prototyp HB-SIA fliegt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70km/h und hat bereits 80 Flugstunden und über 20 Landungen absolviert. Es folgen weitere Testflüge, auch ins Ausland, und eine Überquerung des Atlantiks von New York nach Paris ist geplant. Die Testflüge leitet kein Geringerer als unser ehemaliger Cockpit-Kollege, Astronaut Claude Nicollier. 70 fest angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begleiten das Projekt während zehn Jahren. Meteorologen, Logistiker, Ingenieure und Elektroniker suchen nach neuen Techniken, um die Weltumrundung möglich zu machen. «Wir wollen mit unserem Flug eine Revolution im Denken der Menschen erreichen und sie auf die Errungenschaften neuer Techniken, die die Umwelt schonen, aufmerksam machen», verkündete ein sichtlich zufriedener Bertrand Piccard nach der tadellosen Landung der Solar Impulse in Kloten.

Mit grossem Vergnügen

Nach der Landung via Südanflug, die vier Motoren wurden kurz vor dem Touchdown ab- und waagrecht gestellt, um den Boden nicht zu berühren, wendete die Solar Impulse auf der Piste und startete nach einer halben Stunde Richtung Norden. Schon nach wenigen Metern hob die filigrane Maschine ab. Der Pilot André Borschberg verabschiedete sich per Funk von den Zuschauern: «Es war phantastisch, hier zu sein, und ein grosses Vergnügen.»

Olav Brunner



Bertrand Piccard: «Ein Pionier ist nicht immer der, der Erfolg hat. Sondern der, der sich nicht vor Fehlschlägen fürchtet.»

Für die «OldiesNEWS» im Einsatz

Die neuen Redaktoren

Swissair – (m)eine Familie

Mitten in einem dichten Dschungel an Flugblättern und Anzeigen stach mir irgendwann im Herbst 1989 an der Universität Zürich ein Wort ganz besonders in die Augen: Swissair. Die Schweizer Fluggesellschaft suchte Studenten für Einsätze am Check-in. Das schien mir im ersten Moment einfach einmal ein attraktiver Nebenjob zu sein, und so habe ich mich beworben. Bereits beim Vorstellungsgespräch war ich fasziniert vom Flughafen, von der Swissair – von den Menschen, die bei der Swissair arbeiteten. Ich bekam den Job und gleichzeitig eine neue Familie.

In den nächsten Jahren habe ich mich am Flughafen Zürich wohler gefühlt als an der Uni. Und so sind meine Studien irgendwann im Sand verlaufen, während ich mit Freude bei der Swissair arbeitete und nebenbei mit meinen ID90 die Welt erkundete. Am Check-in und am Gate durfte ich mit vielen tollen Kolleginnen und Kollegen zusammenarbeiten. Das vergesse ich nie. Natürlich gab es auch die andere Seite der Medaille, etwa die unendlichen Übergewichtsstreitereien mit den «Damen» aus Lagos. Und dann die Highlights: Mondfahrer Edwin Aldrin die Hand geben, das Lächeln von Audrey Hepburn.

Nach einem zweimonatigen Aufenthalt in Genf und einem Abend im Crew-Haus wollte ich auch fliegen. Ich habe mich beworben, durfte zur Eignungsabklärung und erhielt die Zusage, als ich an einem sonnigen Tag auf einer riesigen Wiese irgendwo in Maine nach Hause telefonierte und jeden vorgelesenen Satz des Swissair-Briefes in mir aufzog. Auf dem Rückflug von Toronto sass ich da und schaute den Flight Attendants mit ganz anderen Augen zu.

Ich flog und hatte ebenfalls grossen Spass dabei. Ich habe mit einer Ausnahme nie eine Besatzung erlebt, bei der es nicht funktionierte. Eine Swissair Crew – das ist für mich noch heute der Idealzustand von Teamarbeit. Flugzeugtüre zu – und los gehts, motiviert, Hand in Hand. Das habe ich seither nie wieder erlebt. Leider. Auch ein Unternehmen wie die Swissair gibt es nicht mehr. Das ist sehr schade. Aber ich habe die Zeit einer einmaligen Unternehmenskultur gerade noch erlebt.

Umso mehr freut es mich, jetzt dank meiner neuen Aufgabe als Verantwortlicher für die «OldiesNEWS» wieder etwas in «meiner Familie» tätig zu sein. Und dies erst noch in meinem heutigen Beruf als Journalist, Texter und Autor. Ich freue mich, euch kennenzulernen und eure vielen tollen Geschichten von früher und heute zu erfahren.

Eric Langner



Eric Langner, 1995, «en route» nach Bombay. (Foto: zvg)

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer zwischen 1970 und 2006 bei der Swissair oder Swiss in der Kabine gearbeitet hat, wird vielleicht ein oder zwei Mal über Zeilen aus meiner Feder geschmunzelt, sich gefreut oder geärgert haben. Als Steward, F/A, Purser und später als M/C hatte ich ein ziemlich loses Mundwerk, und wie der Volksmund sagt: «Wem der Mund überläuft, der greift zur Feder!» Oder so ähnlich.

Jedenfalls habe ich in all den Jahren oft und ungefragt zu Sachen in der Swissair Stellung genommen, die mich nach Ansicht einiger Vorgesetzter wenig bis gar nichts angingen, bei den Kolleginnen und Kollegen aber häufig auf offene Ohren stiessen. Im «Call Button», «Trompetli» oder «OK News» und wie sie alle hiessen, konnte ich mich vernehmen lassen, und ich betrachte es heute noch mehr als nur grosszügig, dass mich meine Vorgesetzten (fast) immer gewähren liessen. Im Nachhinein betrachtet, war das eben auch ein Teil des sprichwörtlichen «Swissair Spirits» unserer grossen Familie: gelebtes Teamwork, wo auch Querdenker willkommen waren und ihre Chance hatten.

Während 15 Jahren war ich dann im Vorstand der Kapers für die Kommunikation verantwortlich und konnte aus allen (Kanonen?)Rohren auf Spatzen schiessen. Und was hat es gebracht? Seien wir mal ehrlich: Vieles, was damals die Gemüter bis zum Siedepunkt erhitzte, erweist sich aus heutiger Sicht als recht banal. Immer wieder Uniformen, FDR, Layover oder Ferienreglement schienen «überlebens»-wichtig und haben heute bereits die zeitlose Patina der Nostalgie angesetzt. Doch nicht alles ging spurlos an uns vorüber. Das Grounding und seine juristische Aufarbeitung konnte ich als Berichterstatter am Gericht Bülach während 28 Tagen live verfolgen und in einer bekannten Tageszeitung kommentieren.

Nun bekomme ich vom Vorstand die Chance, das Geschehen in und um die Swissair Oldies zu beobachten und zu beschreiben. Ich werde dies gerne und mit (hoffentlich) offensichtlichem Spass tun. Sollte ich dabei jemanden herausfordern und zu einer Replik anstacheln, ist das ein durchaus willkommener Nebeneffekt. Es wäre schön, wenn sich die News zu einer Plattform zum Austausch von Ideen unter Oldies entwickeln würde. Sonst aber soll es ganz einfach weiterhin Spass machen, die «OldiesNEWS» zu lesen.

Viel Vergnügen!

Joerg Drittenbass



Joerg Drittenbass (Foto: zvg)

Swissair Oldies-Jahrestreffen in Baden

Die Swiss, aus erster Hand



Hortensia Ernst-Eggenberger begrüsst Harry Hohmeister bei den Swissair Oldies. (Fotos: Eric Langner)

Für Harry Hohmeister war es ein Heimspiel: Von Dübendorf angereist, wurde dem Swiss CEO von den rund hundert Swissair Oldies im Saal des Restaurants Spedition in Baden viel Wohlwollen und grosses Interesse entgegengebracht.

Nach der charmanten Begrüssung und Vorstellung durch Hortensia Ernst-Eggenberger kam Swiss CEO Harry Hohmeister ganz locker und entspannt zum Thema «Freiheiten und Grenzen im Luftverkehr» und hatte gleich zu Beginn viel Positives zu vermelden. Nach dem bekanntlich sehr turbulenten Start setzte die Swiss ab 2004 zu einem beharrlichen Steigflug an und befindet sich nun seit drei Jahren auf einem ruhigen, zuverlässigen «Cruising Level». Schon 2006 konnte ein Ebit (Earnings before Taxes) 0 geschrieben werden; 2007 resultierte ein – wenn auch kleiner – Net-Profit, und seit 2008 fliegt die Swiss stabil in

der Gewinnzone. Auch für 2010 kündigte Hohmeister einen erfreulichen Betriebsgewinn an (vgl. Kasten).

Genau kalkulierter Expansionskurs

Zur erfolgreichen Geschäftsentwicklung haben gemäss Harry Hohmeister alle der 7529 Beschäftigten (davon 1150 Piloten und 3500 F/A) dank neu ausgehandelten Gesamtarbeitsverträgen (HH nennt sie nach deutscher Lesart immer noch «Tarif-Verträge») einen grossen Beitrag geleistet und werden dies auch in Zukunft tun können, denn die Swiss ist auf einem vorsichtigen, aber genau kalkulierten Expansionskurs und wird weiter kräftig in die Flotte und das Streckennetz investieren. Der Gewinn wird hauptsächlich in der Schweiz investiert und nicht – wie manchmal fälschlicherweise behauptet – nach Frankfurt exportiert. Das Swiss Management operiert unabhängig vom Mutterhaus, wobei dank der Zusammenarbeit rund

50 Prozent mehr Passagieraufkommen generiert und rund tausend Mitarbeitende angestellt werden konnten. Mittlerweile ist der Auslastungsgrad bei geradezu sensationellen 82,3 Prozent Dies ist ein Europa-rekord und dürfte, unter Ausschluss der reinen Charter Carrier, auch weltweit einmalig sein.

Grenzen des Wachstums?

So vielversprechend die Zukunftsaussichten der Swiss auch sein mögen, so sind der Konsolidierung und einem allfälligen Streckenausbau gemäss Harry Hohmeister am Heimatflughafen enge Grenzen gesetzt. Die verlängerte Nachtflugsperrung und die immer noch nicht absehbaren zukünftigen An- und Abflugverfahren drohen der Swiss die Flügel unnötig zu stutzen. Es wäre aber zu einfach, den Schwarzen Peter im Norden, Süden oder Osten zu suchen. «Vielmehr wäre es dringend nötig, dass die am Verfahren beteiligten Schweizer Instanzen

endlich mit einer Stimme sprechen und klar sagen, was sie wollen und was nicht.» Erst dann werde ein Dialog mit Deutschland Aussicht auf Erfolg haben. Dass dabei Hohmeister selbst mit der Variante von zwei Parallelpisten liebäugelt, da sie als einzige verbleibende eine effektive Frequenzerhöhung gewährleisten würde, sei hier nur am Rande erwähnt.

GPS-Anflüge (noch) nicht das Gelbe vom Ei?

Wie Harry Hohmeister weiter ausführt, könnten satellitengestützte GPS-Anflüge im Norden längerfristig eine Lösung sein. «Bevor diese aber einmal zu einer Kapazitätssteigerung beitragen, werden sie wegen grösserer Abstände zuerst einmal die Kapazität vermindern.» Eine These, die hauptsächlich von den anwesenden Piloten eifrig – und nicht immer einig – am nachfolgenden Apéritif und Nachtessen diskutiert wurde. *Joerg Drittenbass*





**Harry Hohmeister –
seit 1985 in der Airline-Branche**

Harry Hohmeister, 45 Jahre, ist seit 1. Juli 2009 Chief Executive Officer von Swiss International Air Lines Ltd. Er ist verheiratet und Vater eines Sohnes. Nach dem Abitur und dem Wehrdienst ging er 1985 zur Lufthansa, wo er eine dreijährige Ausbildung zum Luftverkehrskaufmann absolvierte. Danach nahm er verschiedene Funktionen innerhalb des Unternehmens war. Ab 1992 begleitete er im Zuge einer grösseren Sanierung den Umbau des Vertriebs- und Marketing-Ressorts von Lufthansa. Im Februar 2000 wechselte er zu Thomas Cook Airlines, wo er während der folgenden fünf Jahre verschiedene Führungspositionen in Deutschland, Belgien und Grossbritannien wahrnahm. Anfang 2005 stiess er als Mitglied des Management Boards und Leiter des Netzwerk-Ressorts zu Swiss International Air Lines. Ein Jahr später wurde ihm ausserdem die gesamte Verantwortung für die Vertriebsabteilung übertragen. (jd)

Die Swissair lebt – wenn auch ganz klein

Swiss hat sich vor kurzem die Namensrechte der Swissair für einen nicht genannten Betrag gesichert. Dies, um zu verhindern, dass der geschichtsträchtige Namen von anderer Seite erworben und missbraucht würde. Da aber bekannte Namen regelmässig bewegt werden müssen, um nicht zu verfallen, verwenden gegenwärtig die Swissair-Flugschule in Hausen und eine kleine amerikanische Swiss-Tochter, bestehend aus zwei zweimotorigen Propellerflugzeugen in der Nähe von New York, mit Billigung der Swiss dieses Logo. Darauf angesprochen, ob Swiss gedenke, den mit vielen positiven Emotionen aufgeladenen Namen wieder «for the real thing» zu verwenden, stellt der gewiefte Manager wie aus der Pistole geschossen die Gegenfrage: «Sind Sie bereit, rund 200 Millionen Franken für eine neue Flugzeugbemalung und ein unternehmensweites neues Logo auszugeben, oder müssten Sie damit nicht besser zwei neue Flugzeuge kaufen?!» (jd)

Swiss mit solidem Ergebnis 2010

Nach einem anspruchsvollen Jahr 2010 erwirtschaftete Swiss International Air Lines einen operativen Gewinn von CHF 368 Mio. (Vorjahr: CHF 146 Mio.). Dies trotz einer Beeinträchtigung des Ergebnisses von CHF 30 Millionen durch die Vulkanschekrise, eines starken Schweizer Frankens und steigender Treibstoffpreise. Der Betriebsertrag stieg 2010 gegenüber dem Vorjahr um 9 Prozent auf CHF 4774 Mio. Im vierten Quartal erwirtschaftete die Airline einen operativen Gewinn von CHF 135 Mio. Mit einem Sitzladefaktor von 82,3 Prozent (Vorjahr: 80,1 Prozent) erreichte Swiss eine Rekordauslastung in der Geschichte der Airline und der Schweizer Luftfahrt. Mit über 14 Millionen beförderten Passagieren verzeichnete das Unternehmen 2010 zudem einen weiteren Rekord seit der Gründung 2002. (Medienmitteilung vom 17.3.2011)

Regionalgruppe Ostschweiz

Faszinierendes Appenzeller Brauchtum

Im April letzten Jahres trafen wir uns zu einer Besichtigung des Appenzeller Volkskundemuseums in Stein AR, das sich in erster Linie dem Appenzeller Sennentum, der Bauernmalerei und der Textil-Heimindustrie widmet. An bestimmten Tagen sind auch noch eine Alpkäserei, eine Handstickmaschine und ein Webstuhl in Betrieb zu sehen.

Das Spezielle an unserem Besuch war, dass uns Monika Kobler, eine Oldie aus unserer Gruppe, in sehr kompetenter Weise durch

das Museum führte. Monika engagiert sich da seit Jahren mit viel Herzblut.

Zum Abschluss des Anlasses trafen wir uns zum Mittagessen und zum geselligen Zusammensein im stimmungsvollen Jugendstilsäli der «Braui», dem Restaurant Brauerei. Das Postauto brachte uns wieder zum Bahnhof St. Gallen, und alle fuhren um eine gelungene Erfahrung reicher nach Hause.

Silva Schrank

Weitere Infos zum Museum:

www.appenzeller-museum-stein.ch



Wie Monika Kobler erzählt, kann die Alpkäserei jeden Mittwoch in Betrieb bestaunt werden.



Monika Kobler berichtet über viel Wissenswertes und Spannendes zum Appenzeller Brauchtum. (Fotos: Silva Schrank)



«Südwoischt ond Hönli» im Jugendstilsaal der «Braui» in Stein AR.

Regionalgruppe Ostschweiz

Leichten Schrittes durch die Reben und das Städtli

Am 7. September 2010 haben wir uns in Eglisau zu einer Rebwanderung und zur Besichtigung der Kellerei Pircher getroffen. Maria und Charly Flory haben alles für uns organisiert – bis aufs Wetter. Da fehlte vermutlich der gute Draht zu Petrus. Na ja, es kann eben nicht immer strahlend sein.

Unsere Wanderung führte uns durch die Reben zum Weingut, wo wir eine Führung durch den Keller und anschliessend einen – ja, was denn wohl? – Apéro genossen haben. Leichten Schrittes ging es wieder zurück ins Städtli, wo uns im historischen Gasthof Hirschen ein feines Mittagessen serviert wurde. Mit vollen Bäuchen begaben wir uns auf den angekündigten Städtli-Rundgang, auf dem wir in den Genuss einer interessanten und humorvollen Führung des ehemaligen Gemeindepräsidenten Karl Bodmer kamen. Eglisau ist definitiv eine Reise wert – und wir haben wieder viel dazugelernt.

Silva Schrank



Auf dem Weg durch die Reben Richtung Eglisau. (Fotos: Silva Schrank)



Mittagessen im historischen Gasthof Hirschen.



Städtli-Rundgang mit Humor.

Regionalgruppe Basel/Nordwestschweiz

Jahrestreffen mit «Pfiff»

Das Organisieren des Jahrestreffens vom 9. Oktober 2010 in Basel hat uns Baslern von der Regionalgruppe Nordwestschweiz viel Spass gemacht. Zuerst mussten wir ein geeignetes Lokal für 200 Personen finden. Die «Safranzunft» mitten in der Stadt mit dem wunderschönen Zunftsaal erwies sich dabei als Volltreffer. Auch das Essen und die Bedienung waren erstklassig.

Bald waren wir uns einig, dass sich für den kulturellen Teil am besten eine Stadtführung eignet. Brigitte Laubi und Beatrice Wyss (beides Stadtführerinnen von Basel Tourismus) haben sich spontan für Führungen zur Verfügung gestellt und noch fünf

weitere Kollegen dazugeholt. Zum Empfang und Apéro in der «Safranzunft» hat uns Donatus Durtschi ein paar Pfeifer organisiert, die dem Anlass den gewissen Basler «Pfiff» verliehen haben. Für die wunderschöne herbstliche Tischdekoration haben sich Marilou Lüthy und Donatus Durtschi schwer ins Zeug gelegt.

Die vielen positiven Feedbacks haben uns besonders gefreut, sodass wir den Anlass als vollen Erfolg bewerten durften.

Weitere Bilder sind zu sehen auf: www.swissairoldies-ostschweiz.ch
Jacqueline Petitjean



Stimmungsvolles Jahrestreffen im Zunftsaal der «Safranzunft» (v.l.n.r.): Urs Eicher, Hortensia Ernst-Eggerberger, Olav Brunner, Donatus Durtschi, Marilou Lüthy und Jacqueline Petitjean. (Bild: zvg)

Neuer Stamm in Zürich

Ein Hauch von Fernweh und Kerosinduft

In der WINGS Airline Bar & Lounge in Zürich ist noch die grosse weite Welt und der Geist der alten Swissair zu spüren. Mit-Initiant und Swiss First Officer Marc Schroeder heisst die Swissair Oldies am neuen Stamm jeden letzten Dienstag im Monat willkommen.

Die meisten von euch kennen wahrscheinlich die Geschichte rund um die Entstehung der WINGS Airline Bar & Lounge am Limmatquai in Zürich. Mehr als acht Jahre sind seit den ersten Brainstormings bei Wein und Käse, den nächtelangen Diskussionen, der unablässigen Suche nach einem geeigneten Lokal und der Zeichnung der Aktien durch über hundert, hauptsächlich aus dem Umfeld der Swissair stammenden Aktionäre, vergangen.

Die Welt der Fliegerei in Zürich

Ja, es gibt sie noch, die flugbegeisterten, reisefreudigen und weltoffenen Menschen in der Limmatstadt. Und es gibt sie wieder in grösserer Anzahl, die fliegenden Menschen in Kabine und Cockpit. Die Begeisterung für den Beruf und die Freude an fernen Destinationen ist dieselbe geblieben, wenn auch in einem deutlich strengeren Umfeld mit härteren Arbeitsbedingungen. Man trifft sich immer noch in der WINGS Bar – sei es die United Crew auf ihrem Zürich Layover, oder gar die gesamte Patrouille Suisse am Züri-Fäscht. Oder seien

es die Cabin Crews der Swiss zu einem Apéro, die Pilotenschüler der Swiss Aviation Training. Ein Hauch von Fernweh und Kerosinduft mischt sich gelegentlich in die Diskussionen bei MD-11-Bier und argentinischem Rotwein.

Die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals

Die soziale Komponente war ein Kernpunkt des WINGS-Businessplanes. Wir hatten berechnet, monatlich ein Prozent des gesamten Umsatzes der Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals zugute kommen zu lassen. Was auf den ersten Blick wie ein kleiner Beitrag aussehen mag, ist in Tat und Wahrheit eine stattliche Summe – insbesondere, wenn man bedenkt, dass der durchschnittliche Gewinn in Restaurants im letzten Jahrzehnt bei knapp über einem Prozent des Umsatzes lag. Heute sind wir ein bisschen stolz darauf, dass wir dieses Konzept ununterbrochen beibehalten können. Die Stiftung, eine grossartige Idee von ehemaligen Swissair-Angestellten, lebt weiter.

Die Fliegenden von damals

Ja, wo sind sie geblieben, die Legenden aus unserer Swissair-Zeit? Mit all den Geschichten aus dem Crew House in Genf, aus dem Café Schwanenhals, den Safaris in Südafrika und den Stadtrundfahrten mit Luis in Rio? Tatsächlich, gelegentlich schnappt man in der WINGS Airline Bar &

Swissair Oldies

Termine 2011

- 19. Mai *Maibummel von Oberglatt zum Restaurant Runway 34*
- 21. u. 22. Juni *Flughafenführung*
- 23. November *Merker Areal, Baden. Referat von Thomas Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, über die Zukunft des Flughafens Zürich.*

Regionalgruppe Solothurn

Mühle und Kaffee

Anlässlich ihres Frühlingsausfluges 2011 besuchen die Swissair Oldies Region Solothurn am 4. Mai die Schälismühle in Oberbuchsiten sowie die «JURAworld of Coffee» in Niederbuchsiten. Anmeldungen nimmt Lotti von Arx bis am 1. Mai entgegen, E-Mail: vonarx.ch@bluewin.ch, Tel. 062 212 89 80.

Regionalgruppe Bern

Am und auf dem Thunersee

Am 2. Mai fahren die Swissair Oldies der Regionalgruppe Bern von Thun aus mit dem Schiff nach Faulensee, wo direkt am See im Restaurant Hecht das Mittagessen serviert wird. Danach geht es zu Fuss dem Thunersee entlang zurück Richtung Spiez und von da aus wieder mit dem Schiff nach Thun. Weitere Informationen gibt es bei Marianne Heim, E-Mail: marianne.heim@bluewin.ch.

Regionalgruppe Ostschweiz

Weitere Termine 2011

- 9. bis 13. Mai *5-Tage-Carfahrt Toscana*
- 15. Juni *Führung Bierbrauerei Stammheim*
- 7. u. 8. Juli *Laax, Charlys Capunseria*
- 16. August *Mittagessen auf dem Hohen Kasten*
- 20. September *Abenteuerland «Walter Zoo», Gossau*
- 12. Oktober *«Tintelompe» auf der Waldegg, Teufen*

Regionalgruppe Nordwestschweiz

Weitere Termine 2011

- 11. Mai *Besuch Naturgarten Ermitage Arlesheim*
- 23. Juni *Besuch Mühle Maisprach*
- 6. Juli *Führung Novartis Campus*
- 17. August *Margrit Tanners Kunstschaffen, Arlesheim*
- 28. September *Führung Tertianum Basel*
- 27. Oktober *Besichtigung Rega-Stützpunkt Basel*

Regionalgruppe Thun und Umgebung

Nächste Termine 2011

- 31. Mai *Frühlingsanlass (Infos ab Ende April auf der Website)*
- 26. Juli *Stamm*

Lounge mit einem Ohr ein paar Müsterchen auf, die an einem der Tischchen erzählt werden. Wir freuen uns, die Swissair Oldies zu einem monatlichen Stamm in der WINGS-Bar begrüßen zu dürfen und offerieren an diesen Anlässen jeweils 20 Prozent Rabatt auf das ganze WINGS-Getränkessortiment.
Marc Schroeder



Marc Schroeder, First Officer bei Swiss und «WINGS»-Initiant.

Einfach kommen – und geniessen

In den letzten Jahren haben sich verschiedene kleinere Gruppen zusammengetan, um sich regelmässig zu einem «Schwatz» zu treffen. Da sich diese Anlässe einer gewissen Beliebtheit erfreuen, möchte der Vorstand der Swissair Oldies einen solchen Treffpunkt auch in der Stadt Zürich etablieren. Deshalb findet ab sofort jeden letzten Dienstag im Monat ab 14 Uhr in der WINGS Airline Bar & Lounge am Limmatquai 54 ein neuer Stamm statt. An oder Abmeldungen braucht es keine, einfach kommen – und geniessen. Ruedi Bertschinger

Weitere Informationen: www.wings-lounge.ch

Inflight Entertainment

Königin der Lüfte

Bei der Swissair stand sie nie im Einsatz, doch in den Farben anderer Airlines war sie am Flughafen Zürich dennoch oft zu sehen: Die Lockheed Constellation. Kaum ein anderes Flugzeug verkörpert den Zeitgeist der Nachkriegszeit so eindrücklich wie sie. Sie stand für Glamour und den Aufbruch in eine bessere Zeit. Nach einer kurzen Blüte wurde für die Königin der Lüfte Ende der 50er-Jahre bereits wieder das Ende eingeläutet – die ultramodernen Jets waren im Anflug, und damit wurde ein komplett neues Aviatik-Kapitel aufgeschlagen, in der die «Constellation» nur noch am Rande Platz hatte.

In seinem Buch «Die Legende der Constellation» beschreibt André Rouayroux im ersten Teil den Aufstieg und die grosse Zeit der «Connies». Dabei sind viele historische Aufnahmen zu sehen, die das Lebensgefühl

dieser Ära nochmals aufleben lassen. Der Fokus liegt dabei auf dem Einsatz der Constellation bei der Air France. Im zweiten Teil geht der Autor auf die Wiedergeburt der Legende ein. Und diese ist ganz stark mit der Schweiz und der in Basel ansässigen Super Constellation Flyers Association (SCFA) verbunden. Erzählt wird die spannende Geschichte, wie Pilot Francisco Agullo, die SCFA und damit auch die Schweiz zu ihrer «eigenen» Constellation gekommen sind. Der Traum ging in Erfüllung und kann nicht nur an Flugshows im In- und Ausland bewundert werden, als SCFA-Mitglied kann man mit der Breitling Super Constellation sogar mitfliegen.

Diesen Frühling gibt die Constellation nach einer aufwendigen und kostenintensiven Korrosionsreparatur am Samstag, 30. April 2011, auf dem Schwarzwald-Flughafen

Lahr erneut ein Comeback. Weitere Informationen sind zu finden auf: www.superconstellation.org

Wer gemütlich vom Sofa aus etwas schwelgen will, findet in André Rouayroux' Buch genau die richtige Lektüre. Dass die deutsche Version punkto Sprache nicht ganz als Höhenflug bezeichnet werden kann, ist zwar ein Wermutstropfen, wird aber durch die tollen Bilder wieder etwas wettgemacht. (el)



André Rouayroux, «Die Legende der Constellation». Editions Privat 2010, Toulouse. (Das Buch ist in deutscher, französischer und englischer Sprache erhältlich.)



Eleganz und Anmut: die Breitling Super Constellation. (Bild: SCFA)

Wir gedenken

Seit der letzten Ausgabe der «OldiesNEWS» sind uns die folgenden Todesfälle gemeldet worden. Die Liste ist nicht vollständig. Wir sind darauf angewiesen, dass die Angehörigen oder Freunde uns benachrichtigen. Vielen Dank.

Heinz Aeschbacher, Kabine
Heinrich Baumann, Kabine
Brigit Bernegger, Kabine
Doris Blondin, Kabine
Helmut Brender, Cockpit
Hendrik F. Brookking, Cockpit
Armando Della Santa, Kabine
Max Dübendorfer, Cockpit
Verena Engel, Kabine

Doris Frei-Gschwend, Kabine
Ulrich Graf, Cockpit
André Hool, Cockpit
Werner Iselin, Cockpit
Jörg Isenschmid, Cockpit
Hans Köhli, Cockpit
Susanne Minder, Kabine
Rudolf Reith, Kabine
Trudy Ritschard-Meyer, Kabine

Ursula Roth, Kabine
Klaus Schmidli, Cockpit
Bruno Schmitt, Cockpit
Barbara Spörri, Kabine
Douwe Staal, Cockpit
Roland Stampfli, Kabine
Jean-Jacques Treuthardt, Kabine
Dirk Herman Van Maren, Cockpit
Marta Désirée Waldburger-Wydler, Kabine
Werner Wieser, Cockpit

Wir sprechen den Angehörigen unser Beileid aus. Wir gedenken still der verstorbenen Kolleginnen und Kollegen.

Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals
Fondation du Personnel Swissair pour l'aide aux
enfants
Swissair Staff Foundation for children in need



www.swissair-kinderhilfe.ch

PC Konto 80-26140-7

E-Mail-Adressen

Wer gerne laufend wissen möchte, was bei uns Oldies los ist, bekommt den «Newsletter», den Kathrin Kraus-Gutmann betreut. Schickt eure E-Mail-Adresse an info@kkras.ch! Überhaupt – ein Klick in unsere Homepage www.swissairoidies.ch lohnt sich immer!

Adressen Vorstand

Hortensia Ernst-Eggenberger
Präsidentin
hortensiaernst@yahoo.com
Eigenheimstrasse 22
8700 Küsnacht

Olav Brunner
Vizepräsident
obru@swissonline.ch
Gutrainstrasse 18
8303 Bassersdorf

Ruedi Bertschinger
Kassier
ruedibertschinger@bluewin.ch
Seehaldenstrasse 95
8800 Thalwil

Enrico Ferrero
Aktuar
e.ferrero@bluewin.ch
Ob. Rebbergstrasse 9
8425 Oberembrach

Evelyne Meier-Ritter
Mitgliederdienst/Adressen
eve.meier@sunrise.ch
Kindergartenstrasse 4
8454 Buchberg

Adressen Regionalgruppen

Swissair Oldies Ticino
Beta Steinegger-Geiler
betastein.ti@gmail.com
Via Fiorita 4F
6977 Ruvigliana

Swissair Oldies Ostschweiz
Astrid Jud
astrid.jud@bluewin.ch
www.swissairoidies-ostschweiz.ch
Pilgerstrasse 8
9542 Münchwilen

Basel/Nordwestschweiz
Edith Wyss-Letter
edithwyss@bluewin.ch
Schelligackerstrasse 3
4415 Lausen

Thun und Umgebung:
Hanspeter Ruf
rufhp@bluewin.ch
Uf Haltmatten
3804 Habkern

Solothurn und Umgebung:
Lotti von Arx-Lütolf
vonarx.ch@bluewin.ch
Bleichmattenstrasse 43
4600 Olten

Bern:
Marianne Heim-Roos
marianne.heim@bluewin.ch
Lindenweg 8d
3110 Münsingen

Luzern:
Bea Ming-Imfeld
Brünigstrasse 3
6055 Alpnach Dorf

Arans

Association romande des anciens navigants
Swissair
c/o Vicky de Larrey-Dumitriu
34 av. Krieg, 1208 Genève
victoria@larrey.ch

Adress- und Namensänderungen

Bitte an info@swissairoidies.ch
oder an Evelyne Meier-Ritter,
Kindergartenstrasse 4, 8454 Buchberg

Impressum

Redaktion: Eric Langner (el)
elk – eric langner kommunikation
Dahlienstr. 17
8103 Unterengstringen
eric@elk.ie

Joerg Drittenbass (jd)
Berglistrasse 35
8180 Bülach
j.drittenbass@bluewin.ch

Druck: FO Print & Media AG,
8132 Egg

Redaktionsschluss Ausgabe 02/2011:
1. August 2011