

## Wir beginnen mit der Polonaise

Maibummel 2007 am 22. Mai im Zürcher Oberland

*Um es gleich vorwegzunehmen – der Maibummel 2007 war vom Wetter und von der Route her einer der gelungensten in der langen Reihe der gelungenen Maibummel.*

Meistens ist die Polonaise oder auch der Kontermarsch, wenn der Tanz oder der Umzug bereits eine Weile unterwegs ist, am Schluss. Es muss aber nicht immer so sein, hat sich unser Lotse Enrico Ferrera wohl gedacht und ist losgestürmt, um die erste Abzweigung, noch in Hombrechtikon, zu verpassen. (Enrico hat die Aufgabe, den Umzug anzuführen, vom verhinderten Olav Brunner übernommen.) Hortensia Ernst, die Präsidentin, hat den Irrtum rasch bemerkt, so dass in elegantem Bogen umgekehrt wurde, ein Stück des Wegs im Gegenverkehr und haarscharf an Privatgärten entlang.

Doch dann bummeln wir weiter, zuerst noch an gemütlichen Landhäusern vorbei, bald über Land dem Lützelsee entlang. Es ist eine Gegend so nah der Stadt und doch nur wenigen wirklich bekannt. Die grosse Storchkolonie ist eine besondere Attraktion. Es ist Brutzeit, und wir lesen erst einige Wochen später, dass viele Jungstörche im nasskalten Frühsommer in den Nestern umgekommen sind.

Wir geniessen den Nachmittag; ich weiss, fremde Spaziergänger werden denken «Radiowanderung». Ein kurzer Anstieg, dann dem Waldrand entlang, beim Wegweiser «Tierarzt» biegen wir ab, und da wartet eine Überraschung: Unterwegs von Hombrechtikon nach Grüningen, unserem ersten Etappenziel, gibt es kein Restaurant und auch keine Besenbeiz für eine kurze Rast. Von der Distanz her wäre sie ja auch nicht nötig. Aber beim Tierarzt, auf dem stattlichen Hof, schenkt die Tierärztin Frau Dr. Seyfert (wir sind angemeldet!) aus einer bauchigen Flasche süssen Most aus. Herrlich!

Dann geht es weiter, in der Ferne sehen wir den Kirchturm von Grüningen, zuletzt noch auf asphaltierter Strasse, zum Stedtli. So heisst die Busstation, und das ist Grüningen, ein Zürcher Landstädtchen mit – natürlich – genügend Restaurants. Eines heisst sogar Restaurant Bahnhof, obschon weit und breit keine Bahn zu sehen ist. (Es gab einmal eine Meilen-Wetzikon-Bahn.) Wir kehren aber im «Hirschen» ein, der Wirt hat vorgesorgt, es gibt genügend Nussgipfel, denn die meisten mussten ja vor dem Mittagessen von zu Hause weg, und langsam meldet sich ein kleiner Hunger.



Liebe Oldies

*Wenn diese OldiesNEWS in der Post sind, wird «Freiburg – Fribourg», unser Jahrestreffen 2007, Geschichte sein! Die Zeit ist zu knapp, um husch-husch noch einen Bericht zu verfassen und zu bebildern. Wir sind ja kein Wochenblatt und schon gar nicht eine Tageszeitung!*

*Also bitte, Geduld bis zu den OldiesNEWS 1/2008! Ich muss ohnehin immer schmunzeln, wenn ich denke, wie wenig «news» ich bieten kann! Aber in unserer Zeit, in welcher Neuigkeiten sich überstürzen – Neuigkeiten, die eher schlechte und traurige sind als gute, ist es sicher tröstlich, Rückschau zu halten auf das, was nicht wie Tagesneuigkeiten konsumiert werden muss.*

*Beim Zusammenstellen einer Nummer versuche ich immer – und ich hoffe, es gelingt mir einigermassen – wenigstens einen Beitrag zu bringen, der Anklang findet. Den einen diesen, den anderen einen anderen!*

*Die einen haben gerne viele Fotos (lieber grössere!), die anderen bevorzugen mehr Text.*

*Da bin ich dann, habe eine Beige Fotos in der Mappe und Erinnerungen im Kopf, die festgehalten werden möchten. (Übrigens, warum verlässt ihr euch eigentlich darauf, dass ich dann schon etwas in den OldiesNEWS bringe?)*

*Diesmal hätte ich euch gerne zwei statt nur eine Fotoseite geboten. An Fotos hat es mir nicht gefehlt! Aber mir war der Artikel von Freddy Muser aus dem Jahr 1975 über den Coronado, den wir geliebt haben, wichtiger. Wenn ihr ihn lest, werden mich auch diejenigen verstehen, die das Flugzeug und Freddy Muser nicht gekannt haben.*

*Denn das waren noch Zeiten! Aber auch ihr, liebe junge Swissair Oldies, pflegt eure Erinnerungen. Schwelgt darin, jedes Mal, wenn Oldies sich treffen, im kleinen oder grossen Kreis!*

*Turdy*

### Inhalt:

Wir beginnen mit der Polonaise	1
Adieu, Freddy Muser	3
Schöner als fliegen	4
Blick in die Regionen	5
Verabschiedung von Silvia Jerger	
Adressen, Impressum	6

Gestärkt, können wir uns jetzt in drei Gruppen durch Grüningen führen lassen. So klein und übersichtlich das Stedtli ist, so viel gibt es darüber zu erzählen. Als ehemalige Zürcher Landvogtei – wer denkt da nicht an Gottfried Keller, an die «Leute von Seldwyla», an den Landvogt von Greifensee?

Die Zeit reicht nur zum Stöbern im Schlossmuseum, aber es gäbe noch das Zinnfiguren-Museum und das Imkerei-Museum. Die Museen, zusammen mit dem Botanischen Garten, sind sicher ein Grund, wieder einmal einen Ausflug ins Zürcher Oberland zu planen.

Dann geht es weiter, jetzt mit dem Bus, der rasig die paar Kilometer zum Bahnhof Wetzikon fährt. (Die Luft im Zürcher Oberland beflügelt offenbar nicht nur Peter Sauber in Hinwil, sondern auch die Buschauffeure der VZO!)

In Wetzikon im Zentrum «Drei Linden» ist das Nachtessen. Recht, aber nicht besonders – macht nichts, denn der Tag war perfekt!  
(trim)



## Kleine Notizen

Durch alle meine Schulzeugnisse zog sich wie ein roter Faden «oft flüchtig», und das verfolgt mich offenbar noch heute. Sonst hätte ich doch beim Korrigieren der Oldies-News 1/2007, im «was – wann – wo», das Datum (9. Oktober) unseres Jahresanlasses berichtigt. Wer sofort seine Agenda zückte, wurde stutzig!

**Never on a Tuesday**, das musste mit dem richtigen Datum, 6. Oktober, kommuniziert werden! Dabei passierte eine weitere (kleine) Panne. Die Kopie des Newsletters war nämlich als Einladung gedacht, uns seine E-Mail-Adresse bekannt zu geben, und hätte als unverbindliche Beilage verpackt werden müssen. Ein Hinweis auf einen bereits durchgeführten Anlass, brachte mir einige unwirsche Reaktionen!

Ein weiterer Lapsus ist in den OldiesNEWS 1/2007 passiert: Die Nidwaldnerin, die uns beim Apéro in Fürigen den Nidwaldner Dialekt vorgestellt hat, heisst nicht Ida Knobel, sondern Rita Frank-Fuchs. Zur Erinnerung, wie könnten die folgenden Zeilen tönen?

*Mier weyschid Glick uf Eychem Wäg  
ä feschtä Stand uf Stei und Stäg.  
Ä guätä Halt bi Sturm und Wind  
und vili Täg wo sunnig sind.*

Und weil ich grad bei kleinen Notizen bin, warum nicht eine Frage in die Runde: Wir werden immer wieder angefragt, wie und wo man alte Uniformteile finden kann: Ich weiss, es gibt eine Stelle, wo (nach der Ausstellung «Remember Swissair» im Landesmuseum) der Fundus gehortet wird. Aber wo? Bitte melden an [info@swissaioldies.ch](mailto:info@swissaioldies.ch) – dann können wir diesen Kontakt einmal registrieren. Vielen Dank!

*Trudy Ritschard (trim)*

## Wir gedenken

Seit der letzten Ausgabe der «Oldies-NEWS» sind uns die folgenden Todesfälle gemeldet worden. Die Liste ist nicht vollständig, denn nicht alle unsere Mitglieder sind bis zu ihrer Pensionierung bei der Swissair geblieben. Wir sind darum darauf angewiesen, dass die Angehörigen oder Freunde uns benachrichtigen.

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

Greter-Disler Rosmarie, Kabine  
Grüniger-Hanhart Margareth, Kabine  
Hellmann Liz, Kabine  
Läuchli Mija-Thérèse, Kabine  
Hardmeier Walter, Kabine  
Heinig Wolfgang, Cockpit  
Leoni Oskar, Cockpit  
Mirault Georges, Cockpit  
Muser Alfred Rudolf, Cockpit  
Schmid Hans Georg, Cockpit  
Senn-Weiss Ernst, Cockpit  
Strahm Hans-Ludwig, Cockpit  
Wegmann Alfred, Cockpit  
Ysseling Paul Cornelis, Cockpit

# Adieu, Fredy Muser

Im Herbst 2006 hat Fredy Muser einige Artikel, die er seinerzeit für die Jugendzeitschrift «Cockpit» geschrieben hatte, in einem kleinen Büchlein zusammengestellt: **Unterwegs als Coronado-Pilot der Swissair**. Das letzte Kapitel vom Februar 1975 ist die Coronado-Story. Etwas gekürzt, soll sie uns an Fredy Muser und an unsere liebsten Flugzeuge erinnern.

Fredy Muser ist am 11. Juni 2007 zu seinem letzten Flug aufgebrochen.

Er war in unserem Swissair Oldies-Vorstand und zusammen mit Hans Knecht (Kne) mein Vorgänger als Redaktor der OldiesNEWS. Für uns hat er zahlreiche Artikel über die Swissair und über den Flughafen Kloten verfasst. Er war der beste Kollege, zuerst als Captain und dann als Swissair Oldie, den wir uns wünschen konnten. Fredy, wir danken dir!

## Die Coronado-Story (Cockpit Februar 1975)

Als der spanische Conquistador Francisco Vasquez de Coronado im Jahre 1540 von Nordmexiko aus zu seinem grossen Entdeckungszug in das heutige Gebiet von Südkalifornien und Arizona aufbrach, da mag er nebst erhofftem Goldraub wohl auch an Grosses, vielleicht sogar an unsterblichen Ruhm gedacht haben. Dass aber 420 Jahre später ein riesiges, infernalisches heulendes und rauchendes Fluggetüm seinen Namen tragen würde, dies dürfte ihm auch in kühnsten Träumen unvorstellbar gewesen sein. Mit seiner Person hatte dies allerdings direkt auch gar nichts zu tun. Zur Erinnerung an diesen grossen Spanier trugen jedoch schon längst eine dem Hafen von San Diego vorgelagerte Halbinsel und deren einzige grössere Ortschaft seinen Namen. Und gegenüber auf dem Festland, in der Convair-Flugzeugfabrik, mit Blick auf eben diese Halbinsel, suchte man 1960/61 nach einer neuen Bezeichnung für ein ehrgeiziges Düsenverkehrsflugzeugprojekt, das als Convair 600 von der Propaganda bereits in den höchsten Tönen angepriesen worden war, tatsächlich aber nur recht mühsam und mit immer grösser werdender Verspätung auf die Marschtabelle der Verwirklichung entgegenging.

Convair 600 bedeutete, dass das Flugzeug mit einer Reisegeschwindigkeit von 600 Meilen pro Stunde, also etwa 965 km/h, operieren sollte, um damit im USA-Verkehr vom Atlantik zum Pazifik neuer Rekordhalter zu werden. Ein neuartiges, von General Electric entwickeltes Mantelstromtriebwerk, dessen Fan genalierweise am hinteren Ende, sozusagen als Vergrößerung eines eigenen, freidrehenden Turbinenrades, angebracht war, versprach, den notwendigen Schub zu produzieren. Und ein weiterer genialer Wurf, die Antischockkörper am Flügel, sollten die bei den hohen Fluggeschwindigkeiten zu erwartenden Schockwellen unter Kontrolle halten.

### Vorläufer

Der Einstieg ins Düsenverkehrsflugzeug-Geschäft schien Convair mit der CV-880 nicht schlecht gelungen zu sein. Es war ganz einfach Pech, dass der grösste Besteller – TWA – als Folge eines Krachs um Howard Hughes die bereits fabrizierten Maschinen nicht abnehmen konnte oder wollte. Das Flugplatzareal von San Diego füllte sich mit schutzfarbgrün gestrichenen CV-880, und die Produktionslinien brachen mehr oder weniger zusammen. Auch die Swissair hatte ursprünglich eine Anzahl CV-880 bestellt, später aber aufgrund der bestechenden CV-600-Offerte auf diesen

Supervogel gewechselt. Als im Herbst 1960 grössere Gruppen von Swissair-Leuten – technisches Personal, Schulinstruktoren, Fluglehrer, Flight Engineer- und Simulatorinstruktoren – im angenehmen Klima von San Diego fünfwöchige Theoriekurse absolvierten, war vom neuen Flugzeug allerdings noch recht wenig zu sehen. Kaum jemand glaubte daran, dass der Erstflug wie versprochen Anfang Dezember tatsächlich stattfinden würde. Es durfte sogar als kleines Wunder betrachtet werden, dass es bereits am 24. Januar 1961 so weit war. Andere Wunder blieben jedoch aus. Die berechneten Leistungen wurden nicht erreicht, und die Ablieferungsdaten mussten – auch der zusammengebrochenen Produktionslinien wegen – ganz erheblich hinausgeschoben werden.

Als Übergangslösung erhielt die Swissair leihweise zwei CV-880M, womit im Juni 1961 wenigstens der Fernostverkehr endlich auf Jetflugzeuge umgestellt werden konnte. Weiteres Pech für Convair war, dass inzwischen Boeing mit der 720 ein erfolgreiches Konkurrenzprodukt auf den Markt gebracht hatte, und so blieben weitere Aufträge aus. Ausser American Airlines, Swissair, SAS und VARIG bestellte niemand die CV-990 oder die CV-990 Coronado, wie die offiziellen Bezeichnungen für die Normal- bzw. für die Mittelstreckenversion nun lauteten. Total sind nur 37 dieser Flugzeuge hergestellt worden. Als SAS von ihrem Vertrag zurücktrat, übernahm auch die indonesische Garuda zwei fabrikneue Exemplare. Alle späteren CV-990-Operatoren haben ihre Flugzeuge als Occasionen erworben.

### Anfangsschwierigkeiten

Die FAA-Zulassung erfolgte schliesslich im Dezember 1961 und die In-Dienst-Stellung bei der Swissair im Februar 1962. Von «Ende gut, alles gut» konnte allerdings keine Rede sein. Es gab Schwierigkeiten über Schwierigkeiten. So begann zum Beispiel die Steuersäule auf längeren Flügen in grosser Höhe bei der Betätigung des Höhenruders wie eine Hitchcockfilm-Zimmertüre zu knarren, um bald darauf überhaupt nicht mehr bewegt werden zu können. Das Flugzeug blieb jeweils dank der verstellbaren, sehr wirkungsvollen Höhenflosse gut steuerbar, und vor der Landung normalisierte sich merkwürdigerweise alles wieder. Man glaubte, den Fehler bei zu engen Kabeldurchführungen gefunden zu haben, was sich jedoch als falsch erwies. Die hektische Sucherei ging erst zu Ende, als in einem Falle die Steuersäule bis und mit Landung blockiert blieb und man die Ursache in internem Eisansatz am Steuer-

mechanismus erkannte. Bei dieser Übung wurde nicht nur die Wirksamkeit des verstellbaren Stabils, sondern auch die Belastbarkeit von Pilotennerven unter Beweis gestellt. Es folgte eine Serie von harmlosen, aber ausserordentlich lästigen und der Verspätungen wegen auch kostspieligen falschen Triebwerkfeuerwarnungen. Gar nicht harmlos waren hingegen mehrere Pneuplatzer beim Start, die man aber nicht dem Flugzeug ankreiden kann. Am schlimmsten erwischte es eine Coronado anlässlich eines Checkfluges in Kloten, als wegfliegende Pneu- und Felgenstücke am Flugzeug grösseren Schaden anrichteten. Der Ausfall von Hydrauliksystemen beeinträchtigte die Steuerung um die Längsachse derart, dass diese nur noch mittels asymmetrischer Triebwerkleistung einigermaßen bewerkstelligt werden konnte. Dennoch gelang es der Besatzung, das Flugzeug glücklich zu landen. Nach Betätigung der Rad-Notbremse rutschte es dann lediglich auf platten Finken noch wenige Meter über die Piste hinaus ins Gras. Schlaflose Nächte bereiteten den Trouble-Shootern auch die zahlreichen Fälle, bei denen das linke Fahrwerkbein erst nach mehreren Versuchen ausgefahren werden konnte.

Am Boden war jeweils trotz intensivstem Suchen und stundenlangen Verspätungen nichts zu finden. Auch hier löste sich das Rätsel erst, als eine Fahrwerkklinke noch nach der Landung total vereist war. Die Ursache lag bei Wasserleitungen, die an der Decke des Gepäckraumes montiert waren und beim Verlad von Gepäck und Fracht oft beschädigt wurden. Zufälligerweise spritzte das austretende Wasser durch eine kleine Öffnung genau auf die linke Fahrwerkklinke, wo es zu Eis erstarrte und die Klinke blockierte. Beschädigt wurden die Wasserleitungen einerseits ihrer ungünstigen Lage wegen, andererseits, weil die Frachträume ganz einfach zu klein waren. Man muss es unterwegs im Fernost selbst erlebt haben, wie das Besatzungsgepäck bei jeder Zwischenlandung ausgeladen und dann zuletzt wieder in die ohnehin bereits überfüllten Gepäckräume gestopft wurde, recht oft mit Hilfe kräftiger Fusstritte. Dafür konnte nicht selten an der nächsten Station eine verklemmte Frachtraumtüre nicht mehr geöffnet werden; wiederum Grund für grössere Verspätungen. Alle diese Unzulänglichkeiten wurden jedoch nach und nach eliminiert.

Da die Coronado die garantierten Leistungen, besonders bezüglich Reichweite und Geschwindigkeit, nicht erfüllte, gelangte zudem ein umfassendes Modifikationsprogramm zur Durchführung.

### Das Coronado-Wunder

Die Coronado gilt als sehr solides Flugzeug. Die Blechdicken an Rumpf und Flügel übersteigen das übliche Mass. Ausserdem sind die Flügel zusätzlich verleimt, wozu sie in einem grossen elektrischen Ofen «gebacken» wurden. Man nennt dieses Verfahren «Scotchwelt Adhesive Bonding». Diese Festigkeit wurde auch benötigt, denn die Coronado hatte lange Zeit den Ruf, ein ausgesprochen harter Lander zu sein. Den vielen Passagierreklamationen und unangenehmen Rückfragen «von oben» begegnete man mit der Einführung des Begriffes der «sicheren, positiven Landung». Von jedem anderen

Verkehrsflugzeug unterscheidet sich die Coronado vor allem durch die Antischockkörper. Diese waren als Brennstofftanks zwar sehr willkommen, kamen in ihrer eigentlichen Funktion jedoch höchstens bei Demonstrationsflügen zur Wirkung, denn die nach hinten zu verdrängende Schockwelle fand normalerweise nicht statt. Anstelle der einstmals erhofften Traumgeschwindigkeit von Mach 0,89 oder wenigstens 0,86 musste man sich mit gutbürgerlichen 83% der Schallgeschwindigkeit begnügen. Bis die Jumbos mit Mach 0,84 aufkreuzten, waren die Coronados damit dennoch während vieler Jahre die schnellsten Flugzeuge der Swissair-Flotte, wenn auch nicht, wie so gern behauptet, «mit Abstand». Wer nach dem Lesen des bisher Geschriebenen nun zur Ansicht gekommen wäre, die CV-990 sei also nicht gerade ein Erfolg gewesen und diesem rauchenden Umweltverschmutzer werde wohl niemand eine Träne nachweinen, der muss sich eines Besseren belehren lassen.

Schlussendlich gibt es nämlich doch noch von einem «Coronado-Wunder» zu berichten. Wer immer mit diesem Flugzeug zu tun hatte – mit Ausnahme des Swissair-Finanzdepartementes vielleicht –, der war davon irgendwie fasziniert. Man liebte die Coronado, man wollte, dass sie das beste Flugzeug sei, und man war trotz aller Schwierigkeiten ganz einfach stolz darauf, zur CV-990-Equipe zu gehören. Die Coronado galt als sportlich und rassig, und wer damit herumflog, identifizierte sich mit diesen Eigenschaften. Wahrscheinlich hatte dieses Flugzeug so etwas Ähnliches wie Sexappeal. Es war zu einer Prestigesache geworden, die Coronado, die mit einer überlangen Liste von Rückschlägen eingeführt worden war, doch noch zum Erfolgsflugzeug zu machen, und zwar zu einer persönlichen Prestigeangelegenheit sozusagen jedes einzelnen Piloten und Flightengineers. Aber auch im technischen Dienst scheute man keine Mühe, und nicht zuletzt war dieses Flugzeug der erklärte Liebling eines grossen Teils des Kabinenpersonals, was natürlich ganz wesentlich zum Wichtigsten beitrug, nämlich zur grossen Beliebtheit beim reisenden Publikum.

Heute würde man sagen, die Coronado sei dank der Motivierung von Besatzungen und technischem Personal ein Erfolg gewesen. Nur war diese Motivierung weder studiert noch von cleveren Instruktoren eingetrüfelt worden, sondern bei allen Beteiligten ganz einfach vorhanden. Mit der Coronado ereigneten sich zwar viele Vorfälle, doch blieb sie von schweren Unfällen während langer Zeit verschont. Bis dann im Mai 1968 eine CV-990 der Garuda nach dem Start in Bombay aus nie ganz hundertprozentig geklärter Ursache abstürzte. Im Jahre 1970 gingen weltweit gar drei dieser Flugzeuge verloren, wovon allen der Absturz der HB-ICD bei Würenlingen mit 47 Passagieren und Besatzungsmitgliedern an Bord in traurigster Erinnerung ist. Was mit den einzelnen Flugzeugen nun geschieht, ist vorläufig noch ungewiss.

PS: Im Juni 1975 wurde die Coronado HB-ICC in einer spektakulären Transportaktion zum Verkehrshaus der Schweiz bei Luzern überführt, wo das Flugzeug seither besichtigt werden kann.

# Schöner als fliegen

Eine gewagte Überschrift, wenn man einen Teil seines Lebens in Swissair-Flugzeugen verbracht hat. Aber eine Fahrt mit einem Zeppelin ist wirklich etwas Spezielles. Auch fürs Portemonnaie.

von Olav Brunner

Am 18. August 1932 stieg Auguste Piccard (\*28. Januar 1884 in Basel, † 24. März 1962 in Lausanne) zusammen mit dem belgischen Physiker Max Cosyns in Dübendorf mit einem Gasballon auf. Die beiden Physiker stellten bei dieser Fahrt mit 16940 Metern einen neuen Weltrekord auf.

## Alte Idee mit moderner Technik

75 Jahre später, auf den Tag genau, startete in Dübendorf ein Zeppelin zu einigen Rundfahrten, um damit an die Pioniertat Piccards zu erinnern. Natürlich war es nicht mehr ein Dinosaurier wie zu Zeiten des Grafen Ferdinand von Zeppelin. Das erste Luftschiff des Grafen, 1900 gebaut, war stolze 128 Meter lang. In Dübendorf mussten sich die zwölf Passagiere mit 53 Meter weniger begnügen. Dafür sorgte modernste Technik für eine gefahrlose Fahrt. Aber schön der Reihe nach. Eines Tages lag ein Prospekt für die Jubiläumsfahrten im Briefkasten. Nach kurzer Absprache war klar: Solches lässt man sich nicht entgehen. Man gönnt sich ja sonst kaum etwas im Leben. Fünf Minuten später war alles perfekt. Die letzten zwei freien Plätze einer Zusatzfahrt waren gebucht. Glück gehabt!

## Luxus pur

Nun kam das lange Warten. Wird das Wetter sein, wie es sollte? Und siehe, es war. Ein

wunderbarer Sommertag, einige Schönwetterwolken am Himmel und vor allem praktisch kein Wind. Eingecheckt wurde im Fliegermuseum Dübendorf. Elf Passagiere und eine Begleiterin beobachteten gespannt das Landemanöver des Giganten. Punktgenau setzte der Zeppelin seine Stützräder auf den Dübendorfer Rasen. Fliegender Wechsel: Jeweils zwei Passagiere raus und zwei hinein. So konnte der Pilot mit Hilfe der drei 200 PS starken Motoren das Gefährt kontrollieren. In der geräumigen Kabine standen den Fenstern entlang je sechs bequeme Lederfauteuils bereit.

## Sicht bis zum Anschlag

Fast lautlos stieg der Zeppelin bis zum Zoo und schwebte darauf mitten über der Stadt Zürich dahin. Überwältigend! Via Bahnhofbrücke zum Bellevue und dem rechten Seeufer entlang nach Wädenswil. Zwei grosse Fenster liessen sich öffnen, um bessere Fotos zu schiessen. Es wurde aber darauf aufmerksam gemacht, dass runterfallende Kameras nicht zurückgeholt würden. Die klare Sicht, kaum Motorengeräusche und die ruhige Fahrt begeisterten alle Passagiere restlos. Aber nach 45 Minuten und einer butterweichen Landung endete der Traum bereits. Unvergessliche Bilder blieben zurück. Und ein erleichtertes Portemonnaie. 10 Franken kostete eine Minute Fahrt. Pro Person.



Abheben der besonderen Art.



General-Guisan-Quai.



Zürcher Bahnhofbrücke by Zeppelin.

# Bücher

## Stewardess – come fly with me

Zusammengestellt durch Elissa Stein und 2006 erschienen bei Chronicle Books in San Francisco.

Ein Scrap-book aus Fotos, Postern, Menukarten, zum Teil von Airlines, die es nicht mehr gibt: «Stewardess celebrates the era when flying was chic and to be a stewardess was to live a life of stylish professional elegance...» Eine der Fotos ist der Roll-out der DC-10 in Long Beach 1970 (OldiesNEWS 1/2007).

## Around the World in a Bad Mood

Confessions of a Flight Attendant, 2002, Hyperion Books

Die Leserin hat sich gefragt, warum die Autorin Rene Foss überhaupt jahrelang den Beruf ausgeübt hat – und amerikanische Flight Attendants konnten sich bei weitem nicht den Komfort leisten, den wir uns gewohnt waren. Ich habe fasziniert weitergelesen, bis ich auf den letzten Seiten die Antwort bekommen habe: The Job I Love to Hate.

## Der Swissair-Prozess

Von Constantin Seibt, 2007 bei Echtzeit

Der Bericht des «Tages-Anzeiger»-Reporters ist ausgewogen und genau, nicht ohne dem Zürcher Wirtschafts-Freisinn hie und da einen kleinen Seitenhieb zu verpassen.

## Die Villa

Von Elisabeth Jucker, 2007 bei edition 8, Zürich

In ihrem neuen Roman greift Elisabeth Jucker – eine Swissair Oldie! – ein aktuelles Thema auf: das weite Feld, das sich zwischen alternativen Therapien und Esoterik auftut, und die Anziehungskraft sinnverheissender Lehren.

Von Elisabeth Jucker sind bereits erschienen:

*Gestern brennt, zwei Erzählungen*, 2000

*Übers Meer*, Roman, 2003

Beide ebenfalls bei edition 8

## Die längste Winternacht

Eine himmlische Liebesgeschichte

Von Hans Naef, 2007 edition litera

Es ist die Weihnachtsgeschichte, wie sie in unserer Zeit hätte geschehen können. Hans Naef, ehemals im Dispatch, hat sie geschrieben «zur Erinnerung an Marguerite, Air Hostess auf Caravelle und DC-8 und beste Ehefrau und Mutter».

## Flug mit Elisabeth

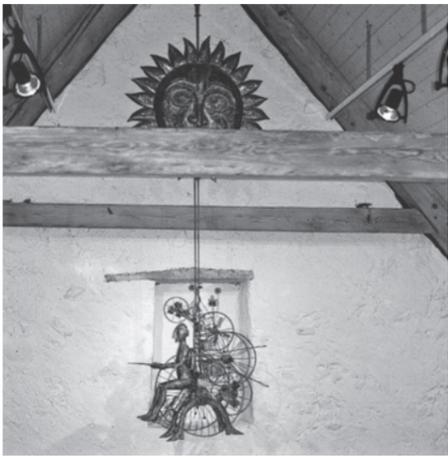
Von Walter Ackermann, 2007 neu herausgegeben im Huber Verlag

Vor wenigen Wochen ist «Elisabeth», Erna Lüscher-Fisch, im hohen Alter von 90 Jahren gestorben.



Berner im Radiostudio Zürich, am 21. Mai (am Pult Jörg Stoller).

Thun und Berner Oberland, «Junibummel» am 5. Juni in Schwanden ob Sigriswil. Drei Trudi – der Name ist selten geworden!



Ticino Oldies pflegen die Tradition: Boccia im Bleniotal, Brotbacken und Risotto bei Evelyne und Werner Borcovec im Verzascatal – Sommer 2007 «at it's best».



Solothurner im Gugelmann-Museum in Schönenwerd (16. Januar) und bei der Malerin Irene Curiger in der Galerie Vita in Fraubrunnen (3. Mai).



Am 3. Juli (Schnee auf dem Grimselpass!) waren die Ostschweizer auf der Furka-Dampfbahn von Gletsch nach Realp.



## z Basel a mim Rhy

Bei den Swissair Oldies Nordwestschweiz ist immer etwas los! So zum Beispiel am 5. September im Euroairport, beim Besuch der Super Conny. Vreni Wey schreibt zur Foto: «Es war ein ganz spezielles Event, besonders für die Älteren (Propellergewohnten) unter uns. Auch die jüngeren Semester haben den Treff auf der Super Constellation genossen.»

www.superconstellation.ch



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

Ihre Hilfe bietet Kindern von heute Hoffnung für morgen!

## Verabschiedung von Sylvia Jerger-Castelberg

Die Gründerin der «Oldies», unser Ehrenmitglied und bisherige Geschäftsstellenleiterin verlässt den Vorstand...

Sylvia trat 1949 als Stewardess in die Swissair ein. Nach ihrem Austritt infolge Verheiratung hielt sie den Kontakt mit Margareta Faust, der damaligen Chef-Hostess, aufrecht. 1974 fand das Jubiläumsfest «40 Jahre Flight-Attendants» der Swissair statt, an welchem Sylvia beteiligt war. Im Anschluss daran reifte in ihr der Gedanke, einen solchen Anlass auch für alle Ehemaligen des fliegenden Personals in Cockpit und Kabine zu organisieren. Gedacht, getan! Fünf Jahre später, am 8. Dezember 1979, fand das **Let's get together** von Sylvia im Hotel International in Oerlikon statt. Das Echo der Teilnehmer war überwältigend, und mit dem Slogan: «Mit 10 Franken sind Sie dabei...» wurde die Idee der Gründung unserer heutigen «Swissair Oldies» in die Tat umgesetzt. 450 der rund 700 Anwesenden trugen sich spontan in die Liste der Interessierten ein und bezahlten den Obolus von 10 Franken...

Sylvia Jerger ist also die Gründerin unserer Vereinigung. Als Vorstandsmitglied betreute sie die Geschäftsstelle. Neben dieser Funktion als «Anlaufstelle» für alle möglichen Anliegen der Oldies ist es Sylvias grosses Verdienst, dass sie alle Teilnehmerlisten der Ausbildungskurse des Kabinenpersonals aufbewahrt und in Zusammenarbeit mit der Adressverwaltung immer noch à jour hält.

An über 110 Vorstandssitzungen und 6 Mitgliederversammlungen hat Sylvia teilgenommen und ihr phänomenales Personengedächtnis und ihr Wissen aus früheren Zeiten eingebracht. – Ihre Ernennung zum Ehrenmitglied der Oldies an der Mitgliederversammlung im November 1988 war der verdiente Dank für ihren unermüdlichen Einsatz!

Nun hat Sylvia entschieden, dass sie «etwas kürzer treten» will, und deshalb tritt sie aus dem Vorstand aus. Um jedoch mit uns Oldies verbunden zu bleiben, wird sie die Adresslisten der Ausbildungskurse weiterhin betreuen. (Vorausgesetzt, dass unsere Mitglieder Adressänderungen auch ihr bekannt geben, Alte Forchstrasse 20, 8127 Forch.)

Liebe Sylvia, wir Oldies danken Dir ganz herzlich für alles, was Du für unsere Vereinigung getan hast. Wir wünschen Dir noch manches Jahr bei guter Gesundheit und werden uns immer freuen, wenn Du auch in Zukunft an unseren Anlässen teilnehmen wirst.

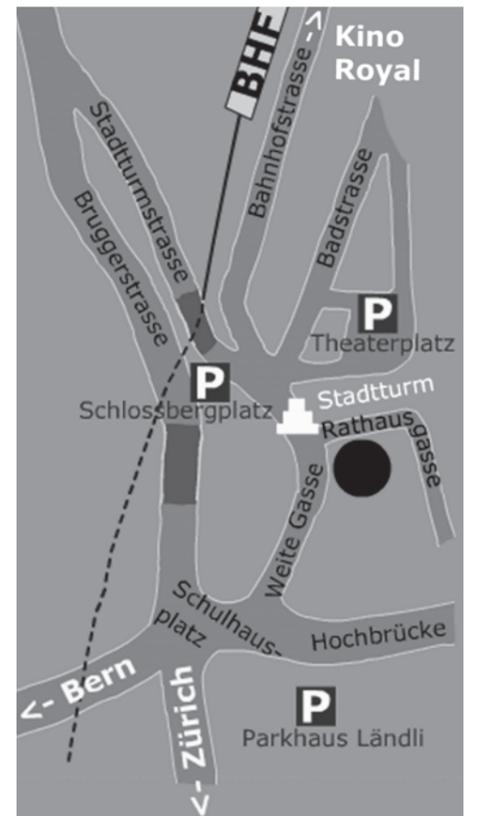
Kurt Frey, Aktuar

# TREFF OLDIES

Unser Oldies-Treff in Baden bleibt der Baden-Treff, obschon wir dieses Jahr das Nachessen nicht im gewohnten Rahmen im «du Parc» organisieren können.

Am Programm wird nichts geändert, das Referat des Gastes, der Zürcher Regierungsrätin Dr. Ursula Gut, ist im gemütlichen Kino Royal.

Von da zum Restaurant **Roter Turm** ist es ungefähr gleich weit wie ins Hotel «du Parc», aber es sind nur 5 Minuten zum Bahnhof, was sicher diejenigen Oldies zu schätzen wissen, die mit dem öffentlichen Verkehr nach Baden kommen.



### Adress- und Namensänderungen

Bitte an [info@swissairoidies.ch](mailto:info@swissairoidies.ch)  
oder neu an Yvonne Zaugg Hanka  
Georg-Kempf-Strasse 17, 8046 Zürich

### E-Mail-Adressen

Die «OldiesNEWS» erscheinen zweimal im Jahr, wer aber gerne laufend wissen möchte, was sonst bei uns Oldies los ist, bekommt den «Newsletter», den Kathrin Kraus-Gutmann betreut. Darum bitte, schickt eure E-Mail-Adresse an [info@kkraus.ch](mailto:info@kkraus.ch)! Überhaupt – ein Klick in unsere Homepage

[www.swissairoidies.ch](http://www.swissairoidies.ch)

lohnt sich immer!

## Impressum

**Redaktion:** Trudy Ritschard-Meyer (trim)  
Obere Heslibachstrasse 56  
8700 Küsnacht  
[trudy.r@bluewin.ch](mailto:trudy.r@bluewin.ch)

**Druck:** Fotorotar AG, 8132 Egg

**Fotos in dieser Ausgabe:**

- Olav Brunner
- Elsbeth Reinhard
- Trudy Ritschard
- Peter Thut
- Vreni Wey

### Adressen Vorstand

Hortensia Ernst-Eggenberger Himmelistrasse 8  
Präsidentin 8700 Küsnacht  
[hortensiaernst@yahoo.com](mailto:hortensiaernst@yahoo.com)

Olav Brunner Gutrainstrasse 18  
Vizepräsident 8303 Bassersdorf  
[obru@swissonline.ch](mailto:obru@swissonline.ch)

Ruedi Bertschinger Seehaldenstrasse 95#  
Kassier 8808 Thalwil  
[ruedibertschinger@bluewin.ch](mailto:ruedibertschinger@bluewin.ch)

Kurt Frey-Steffen Gyrhalde 3a  
Aktuar 8952 Schlieren  
[k.frey@bluewin.ch](mailto:k.frey@bluewin.ch)

Trudy Ritschard-Meyer Obere Heslibachstr. 56  
Beisitzerin und Redaktorin 8700 Küsnacht  
[trudy.r@bluewin.ch](mailto:trudy.r@bluewin.ch)

Yvonne Zaugg Hanka Georg Kempf-Strasse 17  
Beisitzerin und Adressen 8046 Zürich  
[y.zaugg@bluewin.ch](mailto:y.zaugg@bluewin.ch)

### Adressen Regionalgruppen

Ticino Oldies Via Fiorita 4F  
Beta Steinegger 6977 Ruvigliana  
[w.borcovec@bluewin.ch](mailto:w.borcovec@bluewin.ch)

SWISSAIR Oldies Ostschweiz Gellertstrasse 3  
Silva Schrank-Feldmann 9000 St. Gallen  
[silvia.schrank@bluewin.ch](mailto:silvia.schrank@bluewin.ch)

Basel/Nordwestschweiz Birsigstrasse 43  
Elisabeth Hürlimann 4054 Basel  
[h-elisabeth@allcom-ing.ch](mailto:h-elisabeth@allcom-ing.ch)

Thun und Umgebung: Luisenweg 1A  
Vreni Basler-Bolt 3600 Thun  
[andreas.basler@bluewin.ch](mailto:andreas.basler@bluewin.ch)

Solothurn und Umgebung: Bleichmattstrasse 43  
Lotti von Arx 4600 Olten

Bern: Optingenstrasse 35  
Elsbeth Reinhard-Nyfelner 3013 Bern  
[elsb.reinhard@bluewin.ch](mailto:elsb.reinhard@bluewin.ch)

Luzern: Brünigstrasse 3  
Bea Ming-Imfeld 6055 Alpnach Dorf

### Arans

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