

Nimms gmüetli uf de Üetli

Maibummel 2008 am 20. Mai

Tage vor dem 20. Mai bekommen die Bilder der Meteo hohe Aufmerksamkeit: Wolken, Sonne, die darüberguckt, oder dicke Regentropfen darunter – wie wird es sein? Je näher der Tag rückt, wird es so wie versprochen? Jedenfalls grau, und sicher kühl! Also Maibummelwetter der schlechteren Kategorie, wie wir es ja immer wieder einmal haben – und was uns sicher nicht verdriessen wird!

Rund hundert Oldies versammeln sich beim Bahnhof Adliswil, und wir werden bequem in zwei Cars auf den Albiskamm, zur Buchenegg gefahren. Eine patente Lösung, wofür die Vereinskasse aufkommt, denn die Luftseilbahn Adliswil–Felsenegg ist nach Renovati-on noch nicht in Betrieb und hätte den Ansturm ohnehin nicht bewältigen können! Von der Buchenegg zur Felsenegg ist es eine halbe Stunde, und schon wird das Restaurant förmlich gestürmt, man ist ja schon eine Weile von zu Hause weg. Zudem – ein Halt für Kaffee und Nussgipfel ist fast gar Tradition!

Anderthalb Stunden ist die «Marschzeit» von der Felsenegg bis Uto Kulm, auf guter Strasse, fast gar ohne steile Passagen. Und je nach Kondition gelangen die Letzten, die von der Felsenegg aufgebrochen sind, an die Spitze des wandelnden Tatzelwurms. Es bilden sich Grüppchen, lösen sich wieder auf, überholen, werden überholt. Das Tempo ist so, dass man miteinander reden kann – und wer



Es hat doch Platz für alle – Run auf die bereitstehenden Cars



nicht immer mit denselben bleibt, nimmt an den verschiedensten Gesprächen, mit den verschiedensten Themen und Problemen teil.

Uto Kulm – Top of Zurich – ist schon längst nicht mehr nur das Ausflügler-Restaurant unserer Kindheit. Im eleganten Pavillon ist der Apéro bereit, und jetzt stossen auch diejenigen zur Gesellschaft, die auf den Bummel verzichtet haben – frisch und tadellos frisiert! (Das hat eine verstrubbelte Oldie mit leichtem Neid festgestellt...)

Olav Brunner, der Organisator des kühlen Maibummels, friert nicht gerne an die Pfoten.



Liebe Oldies

Was sind News? Doch eigentlich Meldungen über etwas, das soeben erst passiert ist: In diesem Sinn haben unsere OldiesNEWS bestimmt den falschen Namen, denn das, worüber in den sechs oder diesmal acht Seiten berichtet wird, ist alles andere als tauf frisch!

Seit jedoch sogar Tageszeitungen (am 16. Oktober 2008) Neuigkeiten bringen, die am Morgen des Erscheinens der Zeitung bereits überholt, ja sogar peinlich sind – seither habe ich wirklich gar kein Problem damit, in dieser Nummer noch keine Reportage über den rundum gelungenen Jahresanlass 2008 in St. Gallen zu bringen.

Ein wichtiger Anlass für alle Oldies ist sicher der Maibummel, auch wenn er in der Regel eher in der Region Zürich stattfindet. Der Bericht darüber und die Fotos bekommen darum viel Platz. Gebummelt, natürlich im positiven Sinn, wird aber auch mit den Regionalgruppen, zum Beispiel im Berner Oberland. Oder es gilt, über Besichtigungen zu berichten, über Anlässe, einfach «nur» um zusammen zu sein und zu geniessen!

Etwas über «die Fliegerei» sollte ebenfalls seinen Platz bekommen, denn das war und ist ja unsere gemeinsame Welt, die Klammer, die uns zusammenbringt. Ja, und was dann im Lauf des Sommers auf meinem schlecht aufgeräumten Schreibtisch gelandet ist, auch Nostalgisches, gerät früher oder später vielleicht in die Spalten unserer NEWS – und macht hoffentlich Spass beim Lesen.

Wer aber aktueller orientiert sein möchte, klickt in www.swissaioldies.ch. Ich möchte aber – bitte – nicht, dass das Interesse und die Freude am Gedruckten, an unseren NEWS verloren geht!

Tudy

Inhalt:

Maibummel 2008	1
Chapeau! – Solothurn am Zürcher Sechseläuten	2
Die Schönste am Himmel, Ein letzter Blick auf den Tarmac	3
Der Flughafen Zürich ist sechzig Jahre alt, Airhostess heiratet Pfarrer, Südanflug, Maibummel Thun, Berner Oberland	5
Summertime am Lago Maggiore, Ostschweiz: KunstgARTen in Stettfurt, Berner Oldies zu Besuch im Schloss Oberdiessbach	6
Sommerabend in Leymen (F)	7
Adressen, Impressum	8



Die Stimmung beim Apéro ist wie immer angeregt. Der kühle Bummel hat die Lust auf ein kühles Glas Weisswein nicht abgekühlt! Und schliesslich regt ein guter Apéro den Appetit an – sodass es nach der Begrüssung durch die Präsidentin nicht allzu schwierig ist, die Gesellschaft zum Nachtessen ins Restaurant zu bitten. Das ist zehn Schritte entfernt im Haupthaus – und nur auf diesem kurzen Weg bekommen wir ein paar der Regenspritzer, welche von der Meteo versprochen worden waren.

Das Menu – heisser Beinschinken und Gratin – passt zum Anlass. Top of Zurich hat uns nicht enttäuscht! Und der Abstieg in die Niederungen der Stadt war nicht beschwerlich und individuell: Die Üetlibergbahn fährt auch spät noch im Halbstundentakt bis ins Herz des Hauptbahnhofs, ganz gmüetli!



Die Stimmung ist gut – beim Apéro –



– beim Essen –



– weil wir immer gerne beisammen sind

Chapeau! – Solothurn am Zürcher Sechseläuten

14. April 2008



Solothurn auf dem Lindenhof, noch im Trockenen



– aber nass, nass sind unterdessen die Bänke an der Bahnhofstrasse



Die Schönste am Himmel

Als die erste Lockheed Constellation am 3. Februar 1946 für die Pan Am den Linienbetrieb aufnahm, gab es noch keine Such-den-Superstar-Sendungen. Trotzdem ist das elegante Flugzeug bis heute ein Superstar geblieben. *Olav Brunner*

Wer wüsste es besser als ein Swissair Oldie: Das schönste Flugzeug ist immer dasjenige, mit welchem man gerade unterwegs ist. Aber eines ist trotzdem schöner. Die Superconstellation. Mit dem leicht geschwungenen Rumpf und den typischen drei Heckflossen gelang dem Flugzeugbauer Lockheed ein Wurf, welcher die Konkurrenzprodukte von Douglas und Boeing als hässliche Entchen aussehen liess.

Kein anderes Linienflugzeug, die «Concorde» einmal ausgenommen, erreichte je einen so hohen Wiedererkennungswert wie die «Connie».



Unübertroffene Eleganz (Bilder: SCFA)

Nachkriegskind

Wie viele andere Flugzeuge auch, wurde die Constellation im Auftrag der United States Army Air-Force (USAAF) entwickelt. Die Flügel leitete man derjenigen der P-38 Lightning ab. Am 9. Januar 1943 flog die erste Constellation erstmals unter den Farben der USAAF, mit dem berühmten Testpiloten Eddie Allen am Steuer. Drei Jahre später, 1946, kamen die ersten Maschinen in den Liniendienst. Ab 1950 folgte der Bau der Superconstellation mit höherer Reichweite und stärkeren Motoren. Total baute Lockheed zwischen 1951 und 1958 579 Superconstellations. In Amerika bestellte TWA 156, in Europa Air France 62 und KLM 46 Flugzeuge.

Flugzeug mit Sexappeal

Doch zurück zum Superstar. Kein Flugzeug entwickelte so viel Sexappeal wie die «Connie». Nach den harten Kriegsjahren blühte Amerika auf. Hollywood tat das Seinige dazu, der ganzen Welt in unzähligen Filmschinken den American Way of Life kundzutun. Leinwand- und andere Stars verschiedenster Grössen stöckelten beim Verlassen der «Connie» die Flugzeugtreppen hinunter und winkten Horden von Pressefotografen mit lässigen Handbewegungen zu. Den biedereren Europäern sträubten sich beim Anblick von so viel Glamour vor Ehrfurcht die Nackenhaare. Die «Connie» wurde zur Staffage der High Society, der Inbegriff von Erfolg, Reichtum und Schönheit.

Geld vor Schönheit

Die Swissair-Geschäftsleitung kaufte keine Superconstellations. Man setzte nach den bewährten DC-2 und DC-3 auch für den Langstreckeneinsatz weiterhin auf

Douglas-Flugzeuge und orderte 1946 vier DC-4. Darauf entschied man sich 1948 doch für die Beschaffung von Constellations aus den Lockheed-Flugzeugwerken. Aber eine Währungskrise des britischen Pfundes brachte 1949 eine Wende. Ein Übernahmevertrag für zwei Maschinen von der KLM wurde in allerletzter Minute storniert. Vergleichsrechnungen von Armin Baltensweiler zeigten Vorteile für die DC-6B aus den Douglas-Werken und die nachfolgende DC-7. Die Buchhaltung siegte über Schönheit. Ein Entscheid, welcher wahrscheinlich nicht unwesentlich zum grossen Erfolg der aufstrebenden Swissair beigetragen hat.

Ein Traum wird wahr

Trotzdem kam die Superconnie in die Schweiz, allerdings etwas später. Wenn der ehemalige Swissair-Flugkapitän und das Oldie-Mitglied von der Geschichte der HB-RSC zu erzählen beginnt, glänzen seine Augen. 1999 las Frei in der «Aerorevue» einen Artikel über die Superconnie. Für ihn war klar: «Einmal im Leben Connie fliegen!» Das erstes Projekt zum Kauf einer Maschine in Amerika konnte nicht realisiert werden. 2003, am 17. Dezember, hundert Jahre nach dem Erstflug der Gebrüder Wright, klappte es, ein Vertrag war zum Unterschreiben bereit. Nach einem intensiven Flugtraining in Amerika überflog Ernst Frei mit seiner Crew die noch amerikanisch immatrikulierte Maschine vom Camarillo via Omaha, Manchester USA, Stephenville, Prestwick, Paris und landete am 8. Mai 2004 in Basel.

Ein verschworenes Team

Für Frei ist klar, dass das Projekt «Super-



Technik mit Schall und Rauch

connie» nur dank dem Einsatz eines extrem engagierten, verschworenen Teams möglich ist. 43 Personen pflegen die Maschine während jährlich über 5000 Arbeitsstunden. 12 Eventmanager organisieren Passagierflüge und Vorführungen an Flugshows. 15 ex Swissair Flight Attendants betreuen während der Flüge maximal 36 PAX. (Leider gibt es keine freien Stellen mehr!) 6 Piloten und 2 F/E fliegen die durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL kontrollierte Maschine. Frei ist zuversichtlich, dass die legendäre Superconnie, übrigens gibt es daneben weltweit nur noch ein weiteres flugtüchtiges Exemplar, noch einige Jahre abheben und an Flugmeetings Begeisterungstürme auslösen wird.

Mitgliedschaft

Die Superconnie wird von Mitgliedern der Super Constellation Flyers Association (SCFA) ehrenamtlich betreut. Das Vereinsziel ist die Erhaltung der Flug-



Ernst Frei persönlich

Für Ernst Frei, 1947 in Zürich geboren und aufgewachsen, war es nie eine Frage, nicht Pilot zu werden. Nach den Schulbesuchen und dem Maturaabschluss absolvierte Frei den fliegerischen Vorunterricht und trat unter Umgehung einer Militärpilotenausbildung direkt in die Schweizerische Luftverkehrsschule ein. Die Ausbildung zum Linienspiloten schloss er an seinem 23. Geburtstag erfolgreich ab. Als Copilot flog Frei die DC-9-32 und DC-8, DC-9-51, und an seinem 34. Geburtstag erfolgte seine Beförderung zum Captain. Nach dem Wechsel von der kleinen DC-9-81 zum grossen Jumbo folgte nach dessen Ausscheiden im Januar 2000 neben Tätigkeiten als Route-Checkpilot und Simulatorinstruktor eine letzte Umschulung auf den MD-11. Das Grounding der Swissair im Oktober 2001 setzte auch der Linienspilotenlaufbahn von Ernst Frei ein Ende. Aber bekanntlich gibt es auch ein Leben neben und nach der Swissair. Frei steuert bis 2007 in seiner Freizeit Passagierschiffe auf dem Greifensee und ist heute oft als Kapitän mit einem Partyschiff auf dem Zürichsee unterwegs. Während acht Jahren donnerte er in der eisigen Bobbahn von Sankt Moritz durch den Sunny und Horseshoe nach Celerina hinunter.

tüchtigkeit des elegantesten Verkehrsflugzeuges. Vereinsmitglieder, heute sind es bereits über 2070, haben Gelegenheit, mit der Superconnie mitzuflogen.

www.superconstellation.org

Ein letzter Blick auf den Tarmac

Wer erinnert sich noch an die Zeit, als wir von der Terrasse des Flughafens aus unsere Lieben zum Flugzeug marschieren sahen, ihnen noch einmal winkten, bevor sie die Treppe hinauf im Flugzeug verschwanden – und vielleicht noch eine Handbewegung hinter einem Fenster entdeckten?

Und jetzt, am 31. Oktober, wird die Terrasse geschlossen. Das heisst, es ist schon seit langem nicht mehr der elegante Balkon vor dem Terminal A, sondern das Dach des Docks B. Und seit langem sieht man seine Lieben nicht mehr, nachdem man sie vor der Passkontrolle verabschie-

det hat. Dennoch, die Zuschauerterrasse in Kloten sei nach dem Verkehrshaus in Luzern das zweitbeliebteste Ausflugsziel der Schweiz!

Spotter-Fotografen und andere Flugzeugfans kennen Alternativen zur Beob-

achtung von Starts und Landungen. Die sind allerdings nicht ganz jedermanns Sache, aber ab 2009 soll es wieder eine Möglichkeit zu Busrundfahrten geben und einen Shuttle zur Terrasse auf dem Dock E – mitten ins Geschehen!

(trim)

Der Flughafen Zürich ist sechzig Jahre alt

Am 14. Juni 1948 hob auf der Westpiste des neuen Flughafens in Kloten erstmals eine Swissair DC-4 zum Flug nach London ab. «Dieser in seinen Ausmassen imposante silberne Vogel zog mit den offiziellen Gästen eine Begrüssungs- und Ehrenrunde über den beiden Flugplätzen Dübendorf und Kloten. ... Die weissen Betonpisten von Kloten zeichnen ein einprägsames Signet in die grüne Landschaft, und die Piloten versichern, dass sie bei guter Sicht dieses Wahrzeichen schon aus

grosser Distanz sehen können.» Diese Sätze sind im neu erschienenen Buch «Flughafen Zürich 1948–2008» zu lesen.

Die komplette Aviatik-Journalistengilde, inklusive Sepp Moser, traf sich im neuen Radisson-Flughafenhotel zur Vernissage des Gemeinschaftswerks von Werner Loosli, Jörn Wagenbach und Joachim Bauer. Über eineinhalb Jahre sind die drei Autoren der Geschichte des Flughafens nachgegangen. Chronologisch erfährt der

Leser auf 208 Seiten all die Ups and Downs in der Entwicklung des grössten Flughafens in der Schweiz. Selbst Projekte, Pläne und Visionen bis ins Jahr 2051 fehlen nicht.

Mitautor Joachim Bauer weiss, wovon er schreibt, arbeitete er doch von 1973 bis 78 als F/A bei der Swissair auf der Coronado, der DC-8 und dem Jumbo. Und Swissair Oldies werden an das Barackendörfli erinnert, Capt. Alfred Muser schwärmt von

der Coronado, und hunderte von Fotos illustrieren den Lauf der Flughafengeschichte. Der Flughafen, welcher für die Swissaircrews die Welt bedeutete, liess sich nicht interessanter und kompakter präsentieren. Erinnerungen werden wach an eine dynamische Zeit. Und die Swissair Oldies waren mittendrin dabei.

Olav Brunner

AS-Verlag, Zürich 2008. 208 S., 200 Abb. s/w und farbig, Fr. 58.–

Airhostess heiratet Pfarrer

Es war eine kleine Sensation, als wir – unterwegs im Fernen Osten – hörten, dass unsere Kollegin Judith Steiger einen Pfarrer heiraten werde!

En Pfarrer!

Wie sich die Airhostess und der Pfarrer kennengelernt haben, an Bord eines Nordatlantikfluges, erzählen Judith und Jörg Gutzwiller 40 Jahre später in ihren Erinnerungen in einem Buch, das in diesem Herbst 2008 erschienen ist.

Verliebt

Airhostess und Pfarrer, beide haben es irgendwie mit dem Himmel zu tun. Oben am Himmel begann auch ihre gemeinsame Geschichte.

Kollegen: «Du, ich will wissen, wer dieser Passagier ist. Wäre es nicht denkbar, dass er einer von der Geschäftsleitung ist, der uns testen will?» Auf der Liste stand «Gutzwiller». Dieser Name löste ein kleines Klingelzeichen in meinem Kopfe aus. Nun war ein Rückpass angezeigt. Ich begab mich zu ihm: «Darf ich Sie auch mal was fragen? Sind Sie Pfarrer Gutzwiller? Ich komme aus Flawil. Sagt Ihnen dies etwas?»

Hier ist ein kurzer Einschub nötig. Was war denn während des Fluges in ihm vorgegangen? Er hatte diese Hostess je länger, umso aufmerksamer beobachtet. Diese junge Frau, so stellte er fest, hatte alle Passagiere im Auge, sorgte diskret und

aufmerksam für jeden; vor allem war ihre Liebenswürdigkeit nicht professionell, sondern kam echt von Herzen. So strahlte sie eine wohltuende Atmosphäre aus, die in der Kabine spürbar war. Darum ging es ihm eigentlich nicht um seine Fragen, sondern vielmehr um die Begegnung mit dieser attraktiven Frau, die er näher kennenlernen wollte. Und nun dieser Volltreffer. «Sind Sie Pfarrer Gutzwiller?»

Die erste Reaktion war Ärger. Endlich Ferien, weg aus dem Amt, Flug in die neue Welt und nun schon wieder «der Pfarrer». Doch im nächsten Augenblick war freudige Überraschung da. Die Hostess kam aus Flawil, der Gemeinde, in der er Vikar gewesen war. Gemeinsame Erinnerungen

verbanden ihn mit dieser Hostess über 13 Jahre hinweg, seitdem er sie letztmals als eine Konfirmandin gesehen hatte.

Allerdings hatte bereits der Sinkflug begonnen. Also fragte er rasch: «Könnten Sie mich einmal besuchen?» Als er ihr abwehrendes Zögern bemerkte, bat er darum, wenigstens ihre Adresse zu bekommen. Kurz entschlossen gab sie diese dem Pfarrer. Ein Amerikaner im Nebensitz, der das Hin und Her ein wenig mitbekommen hatte, fragte verblüfft: «Boy, wie haben Sie es geschafft, die Adresse zu erhalten? Das ging ja very fast.»

Anschnallen, Touch down. Die DC8 rummelte über die Landepiste. An der Aus-

Bekanntlich hiessen die Flugbegleiterinnen zuerst Stewardessen. Zur Zeit, da Judith bei der Swissair arbeitete, lautete die Berufsbezeichnung Airhostess. Heute heissen sie Flight Attendants.

Airhostess Judith berichtet: Es war ein niederschmetternder Tag. Ich fühlte mich tieftraurig. Am Abend jedoch, beim Nachdenken und Loslassen, stand plötzlich hell die Erkenntnis da, dass ich durch wertvolle Freundschaften und durch glückliche Erlebnisse bereichert worden war. Es gab keinen Grund zu klagen. Ich spürte neue Kraft für neue Beziehungen. Eine innere Vorfreude wuchs in mir. So beendete ich diesen Tag nicht in Sorgen und Verslossenheit, sondern befreit. Frei schlief ich ein, und frei erwachte ich am nächsten Morgen, voller Zuversicht. Ob eine weitere Freundschaft noch erfüllender sein wird? Ich war gespannt.

Heute war ein Flug nach New York im Einsatzplan. Der Nordamerika-Flug war ausgebucht. Ein Schweizer Passagier stellte wiederholt Fragen. Als es mir mitten über dem Atlantik endlich gelang, stehend in der Galley rasch ein Würstchen zu verzehren, tauchte wiederum der Vielfrager neben mir auf. Er interessierte sich dafür, woher die vielen Mahlzeiten und heissen Getränke für sämtliche Passagiere herbeigeht wurden. Ich winkte einem Kollegen, er solle mir den lästigen Frager abnehmen. Der Steward erklärt ihm also freundlich und umständlich unsere Kaffeemaschine. Nachdem der Frager verschwunden war, wandte ich mich an den

Es war einmal Brauch, bei einer Hochzeit in Uniform auch Spalier zu stehen.



Südanflug

Die sogenannten Südanflüge haben in den letzten Jahren im Kanton Zürich viel zu reden, viel zu schreiben gegeben. Es liegt uns, die wir nicht direkt davon betroffen sind, fern, das Problem nicht ernst zu nehmen, erst recht nicht, wenn wir in einer Südschweiser Gemeinde wohnen. Aber es gibt auch anderen Lärm, und der könnte frühmorgens am See vom Gipfelschiff herrühren. Da kann ja niemand etwas dagegen haben! Und über solche Immissionen berichtet die folgende kleine Geschichte über den ersten Südanflug:

stiebstüre verabschiedete die Crew ihre Passagiere. Mit weissen Handschuhen, dem Hut adrett auf dem Kopf, nickte die besondere Hostess good-bye und versprühte strahlend ihren Charme.

Auf dem Tarmac herrschte brütende Hitze. Von der Besucherterrasse riefen einige Leute unablässig: «George! George!» Seine Gastgeber aus Connecticut holten den Pfarrer ab. Für ihn begannen drei grossartige Amerika-Wochen: Weltausstellung in New York, Besuch bei der UNO, ein spannendes Erlebnis bei der Hochseefischerei, Abstecher nach Washington D. C.

Nach seiner Heimkehr in die Schweiz rief er die Nummer an, welche auf der Karte der liebenswürdigen Hostess notiert war. Sie hatte in der Zwischenzeit einen Fernostflug absolviert. Ein Treffen am Zürichsee wurde vereinbart.

Die Airhostess fährt mit der Erzählung fort: Ich überlegte mir, ob ich ihn in Verlegenheit bringe, wenn ich mit meinem neuen Opel Kadett anfare; denn so ein intellektueller Pfarrer fährt wahrscheinlich einen verbeulten VW. Also parkte ich und legte die letzte Strecke zum Treffpunkt zu Fuss zurück. Irrtum: Er entstieg einem Ford Taunus, grösser als mein Kadettli.

Am heissesten Tag des Sommers 1964 fuhren wir zum Ägerisee. Er ruderte mich galant auf dem sonnenreichen See herum. In der Hitze packte es mich plötzlich; mit kühnem Sprung tauchte ich ins Wasser. Als ich auftauchte, sah ich meinen edlen Ver ehrer in der verzweifelten Anstrengung, das Boot vor dem Kentern zu bewahren, das mein jäher Absprung um ein Haar bewirkt hatte.

Pfarrer Jörg Gutzwiller war Gemeindepfarrer, zuletzt in Zollikofen, und Pfarrer der Bundesversammlung.

Das Buch: «Schicksal, Fügung, Glück? Was eine Familie im 20. Jahrhundert erlebte»

Mit einem Geleitwort von alt Bundesrat Adolf Ogi

Verlag MOSAICSTONES,
Postfach, 3604 Thun
www.mosaicstones.ch

Bereits andernorts in diesem Büchlein habe ich von unserer einmaligen Wohnlage geschwärmt, und jedermann, der uns zum ersten Mal besucht, findet kaum ausreichende Lobesworte über die wunderschöne, unverbaubare Seesicht. Und der See befindet sich praktisch in Griffnähe. Fünfzig Meter trennen uns vom Schiffsteg. Unser Balkonsitzplatz ist in der Tat unbezahlbar. Da flanieren «sie» vor allem im Sommer in duftigen Roben, ganze Gesellschaften besteigen teure Luxusjachten – Côte d'Azur in Kleinformat. Prominenz in jeglicher Form, aber auch Rucksackpublikum entsteigt lachend und gestikulierend den Raddampfern «Zürich» oder «Rapperswil». Ein buntes Gemisch von Leuten, Idyll und Romantik fest verwoben – man könnte meinen, die Welt wäre in Ordnung.

So, und jetzt kommt er auch in unsere Gegend, der mit Bangen erwartete, in allen schillernden Negativtönen zitierte, von allen verwünschte Südanflug.

Auch unser Dorf gehört teilweise zu den beklagenswerten Anwohnergebieten, die in Lärm-Mitleidenschaft gezogen werden sollten. An allen Fronten wird gekämpft, niemand will den zusätzlichen Lärm in der Morgenfrühe.

Tag X ist angebrochen. Meine Ohren dicht mit Ohrpax zugestopft – immerhin einen Teil des Fluglärms würden sie abhalten –, harre ich der Dinge, die da kommen werden. Erst beim Morgenkaffee stelle ich mit Entzücken fest, der Fluglärm hat nicht stattgefunden. Am zweiten Tag der Südanflüge selbes Prozedere, keine Lärm verursachenden Brummer vorbeigedüst. Durch die Medien werde ich dann aufgeklärt, dass das schlechte Wetter die Südanflüge vereitelte. Aha.

Also weiterhin Ohren dichtmachen. Aber trotz Bewaffnung mit Ohrpax vernehme ich eines schönen Morgens dieses unheimliche Donnergeröll. Punkt 6.10 Uhr reisst mich der Lärm der fliegenden Kisten aus meinem Dornröschenschlaf. Auch meine schalldichten Fenster in meinem Schlafgemach halten nicht, was sie versprechen. Das unheilvolle Motorengerbrumm ist nicht zu überhören, und einige Zeit später wiederholt sich das dumpfe An- und Abschwollen des Motorenlärms. Von jetzt ab würden wir also auf diese Weise am Fluggeschehen teilhaben. Sofort fühle ich mich als Verbündete mit allen anderen Südschweiser-Anwohnern.

Als ich dann im Verlaufe des Tages eines Besseren belehrt werde, nämlich dass die Wetterlaunen den Südanflug wiederum nicht zuliessen, musste ich mich wohl oder übel in die Liste der Negativdenker oder Schwarzhörer einreihen.

Anderntags vernehme ich erneut dieses dumpfe, aber recht aufdringliche Motorengeräusch, das ich, wie mir schien, vor den Südanflügen nie wahrgenommen hatte. Als dieser unangenehme Lärm den ganzen Tag über anhält, sehe ich mich gezwungen, dem Übelverursacher auf den Leib zu rücken.

Maibummel Thun, Berner Oberland

29. Mai 2008



Swissair Oldies Thun und Berner Oberland – klein, aber fein

Wie sich dann in meinen Recherchen herausstellte, hat die Dampfschiff-Gesellschaft zeitgleich mit dem Südanflugbeginn eine formvollendete neue Zürichsee-Schwalbe mit hochstehendem, elegantem Design als Verstärkung auf den See gesetzt. Irgendein ganz genialer Ingenieur oder Schiffsbauer hatte dem neuen Linienschiff «Forch» einen Motor verpasst, dessen Aufheulen jeden Südanfluglärm in den Schatten stellt.

Alltäglich pflügt das Gefährt nun durch die Wasser und hinterlässt ein emsiges Klopfgeräusch des Schiffmotors. Bis weit in den offenen See hinaus und von weit her vor dem Anlegen an den Schiffsteg vernimmt man das unheimliche Gedröhne.

Stört sich vielleicht niemand sonst an diesem neuen Geräusch, das wahrscheinlich in der Chefetage des Schiffbaus nicht wahrgenommen wird? Wir Seeanwohner werden uns daran gewöhnen müssen, wie die Einwohner der Südanfluggemeinden an den neuen Fluglärm.

Diese und 19 weitere heitere Geschichten aus dem Leben der Autorin und Swissair Oldie Nes Wetten-Hess sind zu lesen in einem kleinen Büchlein: «Humor ist, wenn man trotzdem lacht.»

Erschienen im Eigenverlag, Fr. 20.– plus Porto, neswetten@gmx.ch oder Agnes Wetten, Schifflande 9, 8703 Erlenbach

Berner Oldies zu Besuch im Schloss Oberdiessbach

8. Juli 2008

Summertime am Lago Maggiore

5. Juli 2008



Geniessen – immer wieder mit den Oldies Im Tessin



Der zauberhafte Garten der Familie von Beta Steinegger-Geiler



Besammlung vor dem Schlosstor



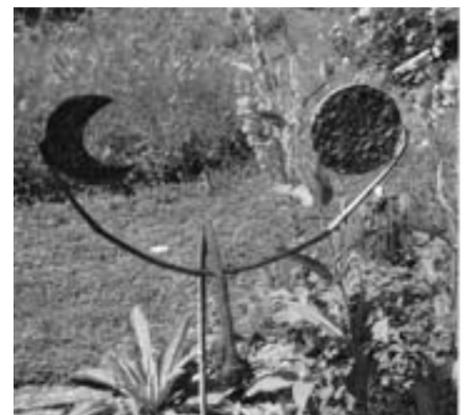
Stattliche Eleganz im Garten
und im Schloss – wie viel Arbeit
steckt wohl dahinter?



Der Schlossherr Sigmund von Wattenwyl begrüsst uns
persönlich und erzählt aus seiner Familiengeschichte und
über seine Erfahrungen als Landwirt und «Sandsteinbrösmeler».

Ostschweiz: KunstgARTen in Stettfurt

Die Aktivitäten der Ostschweizer Oldies sind so zahlreich, dass man am besten in die Homepage www.swissaioldies-ostschweiz.ch hineinschaut!





Sommerabend in Leymen (F) – Traditionsanlass der Basler Oldies

21. August 2008



Swiss Band in Concert 2008



Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen
Dieses Jahr findet dieses gesellschaftliche Ereignis der «schweizerischen Airlineworld» von Dienstag, 25., bis Freitag, 28. November 2008, in der Stadthalle in Bülach statt, jeweils um 19.30 Uhr. Die Konzerte stehen unter dem Motto «50 Jahre Airline Music, 1958–2008». Am 22. August 2008 feierten wir nämlich unseren 50. Geburtstag! Als Stargast wird Bill Ramsey, ein Begriff in der internationalen Welt der Unterhaltungsmusik und des Jazz, bei uns sein. Daneben tritt selbstverständlich wie immer auch unsere bekannte Sängerin, Rahel Tarelli, auf. Alles unter der musikalischen Leitung von Kurt Brogi.
www.swissband.ch

Adress- und Namensänderungen

Bitte an info@swissairoldies.ch
oder an Yvonne Zaugg Hanka,
Georg Kempf-Strasse 17, 8046 Zürich

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

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! Überhaupt – ein Klick in unsere Homepage

www.swissairoldies.ch lohnt sich immer!

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.

Rosmarie Aebli-Mast, Kabine
Bruno Anderwert, Cockpit
Bettina Brunner, Kabine
Reinhard «Harry» Geiger, Cockpit
Els Guler, Kabine
Jean-Marc Hess, Cockpit
Heidi Meyer-Woodtli, Kabine
René Pellaud, Cockpit

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

Adressen Vorstand

Hortensia Ernst-Eggenberger
Präsidentin
hortensiaernst@yahoo.com
Himmelistrasse 8
8700 Küsnacht

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

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

Kurt Frey-Steffen
Aktuar
k.frey@bluewin.ch
Gyrhalde 3a
8952 Schlieren

Trudy Ritschard-Meyer
Redaktorin
trudy.r@bluewin.ch
Obere Heslibachstr. 56
8700 Küsnacht

Yvonne Zaugg Hanka
Mitgliederdienst/Adressen
y.zaugghanka@gmx.ch
Georg Kempf-Strasse 17
8046 Zürich

Adressen Regionalgruppen

Swissair Oldies Ticino
Beta Steinegger
evelyne@borkowetz.com
Via Fiorita 4F
6977 Ruvigliana

SWISSAIR Oldies Ostschweiz
Silva Schrank-Feldmann
silva.schrank@bluewin.ch
Gellertstrasse 3
9000 St. Gallen

Basel/Nordwestschweiz
Elisabeth Hürlimann
h-elisabeth@allcom-ing.ch
Birsigstrasse 43
4054 Basel

Thun und Umgebung:
Vreni Basler-Bolt
andreas.basler@bluewin.ch
Luisenweg 1A
3600 Thun

Solothurn und Umgebung:
Lotti von Arx
vonarx.ch@bluewin.ch
Bleichmattstrasse 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

Impressum

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

Druck: FO Print & Media AG,
8132 Egg

Fotos in dieser Ausgabe:

- Olav Brunner
- Trudy Ritschard
- diverse

