# OldiesNEWS

Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair und Nachfolgegesellschaften

*Ausgabe 1/2021* 

## Fliegen in Zeiten des Coronavirus

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Während des Lockdowns im vergangenen Frühjahr wanderte ich auf dem kleinen Hügel oberhalb Dübendorf/Wangen und plötzlich wurde der Blick frei auf das Flugfeld des Militärflughafens. Es war wie ein Déjà-vu: 26 Swiss-Flieger, fein säuberlich aufgereiht, – gegroundet! Ich schluckte und musste die Tränen zurückhalten. Es sah aus wie damals – das gleiche Bild und trotzdem ist alles anders. Beim Gounding waren «nur» wir direkt betroffen und wir konnten fluchen, kämpfen demonstrieren und hoffen. Der oder die «Schul-

digen» waren benannt, die Solidarität der ganzen Schweiz war mit uns. Und tatsächlich ging es bald wieder aufwärts. Die «SWISS» hob ab und wir konnten die Wunden lecken und vorwärtsschauen.

Und heute? Den Kolleginnen und Kollegen – und mit ihnen der ganzen Reisebranche – geht es schlecht. Kurzarbeit, Lohnkürzungen und Maskenpflicht für die wenigen, die noch fliegen; Entlassungen, Arbeits- und Perspektivlosigkeit für die anderen. Wie gehen sie damit um?

Mein Bericht versucht, es wenigstens ansatzweise zu verstehen.



### **Grounding 2.0?**

Wie sich die Bilder gleichen! Und doch könnten sie unterschiedlicher nicht sein. War das Grounding noch eine einmalige, traumatische Erfahrung, ist es mit Covid-19 eine andauernde, unverschuldete Katastrophe.

Die Gedanken kreisen unablässig um die vielen, sich zum Teil widersprechenden Nachrichten, Fakten und Gerüchte und alle versuchen auf ihre Weise damit klarzukommen. Es hilft sicher nicht, dass die allgegenwärtigen «Experten» sich in schöner Regelmässigkeit diametral widersprechen und dies in den Medien lautstark kundtun. Während wir Oldies im Tagesrhythmus die neusten Fallzahlen analysieren und froh sind, dass die auferlegten Einschränkungen zwar unbequem, aber immerhin meist erträglich sind, kämpfen unsere Kolleginnen und Kollegen in Cockpit und Kabine um Überleben. So einfach, so brutal ist es.

So sind im Dezember 2020 gerade mal 355 315 Passagiere über den Flughafen Zürich geflogen. Das entspricht einem Minus von 84,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Anzahl Flugbewegungen sank im Januar 2021 um satte 74 Prozent auf 2620 Starts. Für un-

sere Kolleginnen und Kollegen in Kabine und Cockpit bedeutet dies weiterhin Kurzarbeit und die damit verbundene Unsicherheit. Sie fliegen gegenwärtig noch etwa 20% ihrer üblichen Einsätze, und dies mit zahlreichen Auflagen und Einschränkungen. Die Maskenpflicht für Crew und Pax ist dabei noch das Mindeste.

Ein Einsatzmonat besteht etwa in wenigen, festgeplanten Flugeinsätzen auf Europa- oder Langstrecken. Dazu ein oder zwei Blöcke Reservedienst. Wer auf Europaflügen zum Einsatz kommt, fliegt dabei meistens Tageseinsätze im Turnaround und auf der Langstrecke sind es Einsätze als Einnächter oder sogar mit einem Minimum-Layover von 15 Stunden. Das Flugzeug bleibt dabei bis zum Rückflug am Flughafen parkiert. Die Crew ist während des Aufenthalts wegen der Quarantäne-Regelung ausschliesslich und zwingend im Hotelzimmer isoliert, inklusiv Essenseinnahme. In



manchen Hotels bekommen die Crews nicht einmal mehr einen Zimmerschüssel oder Room-Cards, sodass sie die Zimmer nicht verlassen können. Erschwerend dazu kommt, dass Minibars und Kaffee- oder Teeservice nicht mehr zur Verfügung stehen. Die meisten nehmen dies dem Vernehmen nach mit stoischer Verbindlichkeit auf sich, denn sonst droht bei der Heimkehr unter Umständen eine erneute Quarantäne. Und die würde zweifelsohne länger dauern als 15 Stunden und unter Umständen die ganze Crew betreffen.

Wieder zuhause, sind zahlreiche, rotationsunabhängige Freitage die Regel und es spricht für die unerschütterliche, mehrheitlich positive Einstellung der Kolleginnen und Kollegen, dass viele von ihnen diese Zeit für Sprachkurse, Weiterbildung, und sogar Nachbarschaftshilfe und andere karitative Aufgaben einsetzen.

Viele nutzen die Zeit ebenfalls, um das Arbeitsumfeld zu erkunden resp. zu beobachten und allenfalls Bewerbungen zu schreiben. Anfang November 2020 wurde die Kurzarbeit bis September 2021 verlängert. Flight Attendants mit weniger als Fr. 4000.– erhalten dabei 100% des Basislohns, darüber sind es 80–90%. Für F/As und M/Cs mit 58+Lebensjahren werden verschiedene Pensionierungsmodelle angeboten. Zusammen mit dem Einstellungsstopp und den natürlichen Fluktuationen sollte dies ermöglichen, auch weiterhin ohne Entlassungen auszukommen.



Foto CH Media/Severin Bigle

Sandrine Nikolic-Fuss, Präsidentin der kapers und ihr Vorstandskollege Jörg Berlinger nahmen sich Zeit für ein längeres Gespräch. Sie geben sich kämpferisch zuversichtlich, denn sie haben Anfang November mit der Swiss eine Vereinbarung für eine Serie von zeitlich klar befristeten Sparmassnahmen unterzeichnet, die sie nun den kapers-Mitgliedern zur Abstimmung unterbreiten. Der Kampf um diese Massnahmen war hart und wurde vorgängig an einer virtuellen Generalversammlung den Mitgliedern vorgestellt. Mehr als tausend Mitglieder nahmen an dieser GV teil und bestätigten den Vorstand in seiner klaren Haltung.

Es ist zu hoffen, dass der Flugbetrieb rasch wieder anzieht und sich so weitere Sparmassnahmen erübrigen. Oder wie der Skeptiker sagt: «Wir wollen doch hoffen, dass das Licht am Ende des Tunnels kein entgegenkommender Zug ist»!

Bleibt gesund und trotz allem «Happy Landings»

Joerg

#### Liebe Oldies

Vielleicht habt ihr Anfang Jahr auch eine Liste mit all den Dingen angefertigt, die ihr 2021 endlich wieder tun möchtet: Freunde sehen, jemanden in die Arme nehmen, reisen oder vielleicht an einem Swissair-Oldies-Anlass teilnehmen. Ich kann euch versichern, dass der Vorstand nichts unversucht lässt, diesen Wunsch zu erfüllen. Mehr dazu auf Seite 3.

Wegen fehlender Berichte von Ausflügen und gemütlichen Treffen war es eine richtige Herausforderung, Beiträge für diese Ausgabe der «OldiesNEWS» zusammenzustellen. Mit diesen Zeilen möchte ich mich bei allen herzlich bedanken, die dazu beigetragen haben.

Ein spezieller Dank geht an «Joggi» für die extra angefertigte Zeichnung über den Maibummel, der hoffentlich im Juni stattfinden wird – ein Aufsteller in dieser Corona-Tristesse.

Ich wünsche euch unterhaltsame Lektüre, bleibt gesund und auf ein baldiges Wiedersehen

Kathrin



### SWISS kündigt GAV mit Aeropers

Anfang Februar 2021 kam es zwischen der Swiss und Aeropers zum Eklat. In einer Mitteilung teilt die Swiss mit, dass der GAV per Ende März 2022 gekündigt wird. Aeropers lies in einer Stellungnahme verlauten: «Den Abbruch der Verhandlungen und die Kündigung des GAV 2018 betrachtet der Aeropers-Vorstand als traurigen Tiefpunkt der Sozialpartnerschaft und bedenkliches Zeichen der Firma gegenüber den Piloten.» Aeropers ist überzeugt, dass eine Lösung hätte gefunden werden können. «Offensichtlich sieht die Swiss nun jedoch in der Krise eine Chance, aus ihrer Sicht schon länger störende Teile des GAV für immer abzuschaffen.»

Inhalt:				
Adressen Vorstand				
Adressen Regionalgruppen				
Wir gedenken				
Neumitglieder				
Aus der «OldiesNEWS»-Redaktion				
Impressum				



### Neue Daten für den Maibummel 2021:

### Mittwoch, 9. Juni 2021, und Freitag, 11. Juni 2021

#### Ausserordentliche Zeiten erfordern ausserordentliche Massnahmen

Damit die Frühlingspost (inkl. OldiesNEWS, Mitgliederbeitrag, Jahresrechnung, Budget und Anmeldung für den Maibummel) pünktlich in euren Briefkästen landet, bedarf es einiger Vorarbeit. Diese wird jeweils Ende Februar / Mitte März abgeschlossen. Anschliessend geht alles in die Druckerei und Ende März zum Versand.



Da es Anfang März unmöglich war, vorauszusagen, ob und wenn ja unter welchen Voraussetzungen (Sicherheitskonzept, begrenzte Anzahl Teilnehmende etc.) wir den Maibummel durchführen können, haben wir uns zu einem uns bereits von den Furka-Events bekannten Anmeldeprozedere entschieden. Zudem haben wir den Maibummel in den Juni verschoben. Dies alles gibt uns mehr Zeit, um einen definitiven Entscheid zu treffen. Dementsprechend haben wir das Anmeldeformular gestaltet, das ihr ebenfalls in diesem Couvert findet.

Für den Fall, dass wir die Anzahl der Teilnehmenden begrenzen müssen, haben wir zwei Daten reserviert.

#### Mittwoch, 9. Juni und Freitag 11. Juni 2021:

Bitte ankreuzen, welcher Tag euch passt – ihr könnt auch beide Daten markieren.

#### Anmeldeschluss: 30 April 2021

Anfang Mai wird der Vorstand definitiv entscheiden, ob der Anlass durchgeführt werden kann. Die angemeldeten Oldies werden entsprechend informiert und der Einzahlungsschein wird ihnen per Post zugestellt. Wir hoffen, dass wir Anfang Juni unsere Wanderung entlang der Glatt durchführen können,

und freuen uns auf ein Wiedersehen.



### Wechsel im Kassieramt sowie im Vorstand

#### Auf Ruedi Bertschinger folgt...

Anlässlich der Vorstandssitzung vom 5. Februar 2021 präsentierte Ruedi seine letzte Oldies-Jahresrechnung.

Ruedi zeichnete ab dem 1. Februar 2007 als Nachfolger von Bibi Gehring als Kassier sowie als Vorstandsmitglied unserer Vereinigung verantwortlich.

Während 40 Jahren war Ruedi mit der Swissair verbunden. Zuerst als kaufmännischer Mitarbeiter und ab 1971 bis zur Pensionierung im Januar 2006 als Flight Attendant. Bereits Anfang des vergangenen Jahres hat Ruedi den Vorstand informiert, dass er sein



Amt auf Ende der Legislaturperiode niederlegen möchte. Mit Ruedi verlässt uns ein pflichtbewusster Kassier und Verwalter, der unsere Finanzen im Griff hatte. Ihm ist es auch zu verdanken, dass diese nie aus dem Lot geraten sind. Der Vorstand bedankt sich bei Ruedi für sein grosses Engagement für die Oldies und wünscht ihm und Bettina vor

allem gute Gesundheit und viel Freude für alles was kommt.

Als Nachfolgerin von Ruedi wird Cathy Muggler Maeder ab 2021 für unsere Finanzen verantwortlich sein.

#### ... Cathy Muggler Maeder

Am 11. November 1950 erblickte ich in Genf das Licht der Welt. 1957 erfolgte der Umzug nach Zürich. Um die deutsche Sprache zu erlernen, musste ich zuerst wieder in den Kindergarten. Zu Hause wurde aber mit der Mutter weiterhin Französisch und mit dem Vater und meinen

Geschwistern Deutsch gesprochen. Nach der Schule absolvierte ich eine Lehre als Bankangestellte und arbeitet ab 1973 für drei Jahre bei einer Schweizer Bank in London. Gerne wäre ich dortgeblieben, aber der Lohn war so schlecht, dass ich in die Schweiz zurückkehrte, um bei der gleichen Bank weiterzuarbeiten.

Mein Wunsch war seit langem, die Welt kennenzulernen. Warum nicht Flight Attendant



werden? Im Dezember 1978 bewarb ich mich bei der Swissair und konnte am 1. Oktober 1979 den Grundkurs beginnen. Am 1. März 1982 wurde ich Purser. Ab 1993 flog ich bis zu meiner Pensionierung im Juni 2007 als FCG.

Waren wir vor der Pandemie nicht am Reisen, ging ich zweimal pro Woche ins Training und einmal ins Aquafitness.

Gerne war ich auf Ausflügen der Swissair Oldies, des Swissair-Kunstzirkels und der Swissair-Pensionierten-Vereinigung mit dabei. Ich koche gerne für uns und Freunde und am Abend lese ich lieber, als fernzuschauen. Cathy tritt auch die Nachfolge von Ruedi im Vorstand an. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und hoffen, dass ihr diese Aufgabe viel Freude bereiten wird und sie sich bei uns im Vorstand wohl fühlt.

### Impressionen von den beiden letzten Maibummel













### Ab dem 1. April 2021 übernimmt Barbara Zinggeler den Mitgliederdienst

Auch beim Mitgliederdienst gibt es eine wichtige Änderung. Peter Schüpbach betreute den Mitgliederdienst seit Anfang 2014. Nun übergibt er dieses Amt an Barbara Zinggeler. Als Präsident a.i. wird Peter sich nun anderen Aufgaben im Vorstand zuwenden.

Barbara ist via folgende E-Mail-Adressen erreichbar:

info@swissairoldies.ch

### Jahresprogramm 2021

Mittwoch, 9./11. Juni 2021 Maibummel von Glattfelden nach Zweidlen - Dichterweg

Freitag, 27. August 2021: Jahresanlass in Einsiedeln

Freitag, 26. November 2021:

Mitgliederversammlung / Herbstanlass im Restaurant Rössli in Illnau

### **Adressen Vorstand**

Peter Schüpbach

Vizepräsident / Präsident a. i. Lägernstrasse 4, 8038 Zürich peter.schuepbach@hispeed.ch

Katharina Kraus-Gutmann

Kommunikation Juraweg 22, 3284 Fräschels news@swissairoldies.ch

### Esther Nussbaum-Nussbaum

Birkenhofweg 5, 6405 Immensee enusbi@bluewin.ch

Barbara Zinggeler

Mitgliederdienst / Adressenverwaltung Fluhbergstrasse 1, 8708 Männedorf info@swissairoldies.ch

### John R. Hüssy

Koordinator Ánlässe «Adlerhorst» Obstgartenstrasse 19, 8425 Oberembrach jrhops@sunrise.ch

#### Cathy Muggler-Maeder

Kassierin

Tanne 4, 8824 Schönenberg ZH finanzen@swissairoldies.ch



### 20.8.2020: Regionalgruppe Ostschweiz – Ausflug in den Bregenzerwald

Text/Fotos: Esther Arnet

Unsere Reise mit HessCar in den Bregenzerwald, zum Hof Metzler, wurde wegen Corona vom 7. Juli auf den 20.August 2020 verschoben. An einem strahlend schönen Sommertag wagten 20 Oldies Ostschweiz den ersten Schritt in die «Normalität»!

Beim Kaffeehalt in Staad «Weisses Rössl» wurde ausgiebig geplaudert und gelacht! An unserem Ziel angekommen erwarteten uns





unter anderem leckere Speisen, ein exzellentes Käsebuffet, Molkengetränke sowie Speck und Wurst.

Nach dem Mittagessen übernahm der Chef persönlich die Führung durch den Hof, wo verschiedene Milch- und Molkenprodukte hergestellt werden.

Familie Metzler schafft es, Nachhaltigkeit, Qualität und Wertschöpfung in ihren Produkten zu vereinen! Das Kuchenbuffet vor der Heimreise war der krönende Abschluss des Tages!

Herzlichen Dank an Uli Schuppli und Frau Hess für die umsichtige Planung dieser Tagesreise!



# Wiedersehen nach 50 Jahren in Murten



Beatrice Magnin, Edith Paulig-Rech, Erika Mattle



### Informationen aus den Regionalgruppen

### Regionalgruppe Tessin Helen Kunz:

2021 sind noch keine Termine vorgesehen, ausser dass die monatlichen Mittagessen gewechselt haben. Sie finden jeweils am 2. Montag des Monats im «l'Approdo» statt. Wann es lo geht, wissen die Götter (eventuell)!!

### Regionalgruppe Nordwestschweiz Edith Schmidli:

Die Regionalgruppe NW-Schweiz hat ein provisorisches 2021 erstellt (siehe unten). Dies ist aber «nicht in Stein gemeisselt». Wir hoffen aber, dass wir spätestens im April wieder mit den Treffen beginnen können.

### Regionalgruppe Ostschweiz Astrid Jud:

Die Jahresversammlung wurde auf den 28. April 2021 verschoben. Die für Ende Mai geplante Carreise wird wahrscheinlich im September stattfinden.

Weitere Anlässe sind noch nicht geplant

#### Regionalgruppe Bern Marianne Heim:

Ausflüge oder Aktivitäten sind noch nicht geplant. Wir wollen noch etwas abwarten.

Corona ist für alle eine grosse Herausforderung. Sobald Anlässe geplant werden können, findet ihr die entsprechenden Einladungen auch auf der Homepage.

### 25. November 1970 — Werbeinserat der Swissair im «Daily Telegraph»



### Veranstaltungen 2021

noch offen

Ostschweiz

Torum sium dingon Loui			
April			
28.4.21	NW-Schweiz	Jahresversammlung	
29.4.21	Ostschweiz	Führung Ackermannhof	
Mai			
19.5.21	NW-Schweiz	Rundgang durch das alte Klein-Hüningen	
Juni			
9.6.21	SR-Oldies	Maibummel	
11.6.21	SR-Oldies	Maibummel	
17.6.21	NW-Schweiz	Besuch Sarasin-Gärten Riehen	
Juli			
21.7.21	NW-Schweiz	Harmonie – Informelles Treffen für die	
		Daheimgebliebenen	
August			
25.8.21	NW-Schweiz	Führung durchs Casino	
27.8.21	SR-Oldies	Jahresanlass in Einsiedeln	
September			
noch offen	NW-Schweiz	Evtl. Sutter Beck	

Evtl. Carreise

### Adressen Regionalgruppen

### Basel/Nordwestschweiz Edith Schmidli-Joho

Ettingerstrasse 15 4108 Witterswil edith\_schmidli@bluewin.ch

#### **Bern und Umgebung** Marianne Heim-Roos

Lindenweg 8d 3110 Münsingen marianne.heim@bluewin.ch

#### Solothurn und Umgebung Lotti von Arx-Lütolf

Bleichmattstrasse 43 4600 Olten vonarx.ch@bluewin.ch

#### Ticino Oldies Helen Kunz Via Brione 111 6648 Minusio

6648 Minusio helenkunz111@gmail.com

#### St. Gallen/Ostschweiz

Astrid Jud Pilgerstrasse 9 9542 Münchwilen astrid.jud@bluewin.ch www.swissairoldies-ostschweiz.ch

### Regionale Treffen & Stamms

Stamm Baden Stamm Chur Stamm Locanro Stamm Lugano Treff Inner-CH-Luzern Stamm Thalwil Regio-Treff Winterthur

Stamm Zürich

Anna-Marie Müller Beat Speck Helen Kunz Beta Steinegger Reto Müller Ruedi Bertschinger Rosemarie Knörr Ruth Schindler Ursula Guyer annamarie.mueller@hispeed.ch besispeck@sunrise.ch helenkunz111@gmail.com betastein.ti@gmail.com contact@cabareto.ch ruedibertschinger@bluewin.ch rknoerr@bluewin.ch ruschin@bluewin.ch u.guyer@bluewin.ch

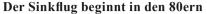


### Swissair - Aufstieg und Fall der Schweizer Airline

Artikel: Artikel von Philipp Dahm (blue News) – Ergänzt von Kathrin Kraus Bilder: ETH-Bilbiothek

Vor 90 Jahren gründeten Flugpioniere die Swissair. Der Schweizer Airline gelingt ein berauschender Aufstieg, doch das Grounding 2001 überrascht das Land, das beim folgenden Crash ein nationales Symbol verliert.

Ende der 1920er-Jahre hat der Schweizer Staat genug. Die Fluggesellschaften des Landes stecken nach der Weltwirtschaftskrise in Schwierigkeiten. Da die Eidgenossenschaft keine Subventionen zahlen will, macht sie Druck und zwei Konkurrenten müssen fusionieren. Am 26. März 1931 wird die Swissair durch die Fusion der Fluggesellschaften Ad Astra Aero (Walter Mittelholzer) und Balair (Balthasar «Balz» Zimmermann) rückwirkend auf den 1. Januar 1931 gegründet. Sitz der neuen Airline: Kloten



Als Arbeitgeber schafft das Unternehmen durch hohe Löhne und grosszügige Versorgung eine hohe Identifikation der Belegschaft. Der Abstieg erfolgt schleichend. Fehlende Transparenz verschleiert die aufziehenden Probleme. Etwa durch den in der Branche immer stärker werdenden Drang nach Grösse. Die Idee dahinter: Mehr Passagiere pro Flugzeug generieren bei ähnlichen Betriebskosten auf gleicher Strecke höhere Einnahmen. Vor allem aber durch die Liberalisierung des Marktes, der Mitte der 80er einsetzt: Zuvor war international noch kartellartig vorgeschrieben, was ein Billett Genf-New York kosten muss.

### Krise – «Grounding» - Einstellung des Flugbetriebs

Im folgenden Preiskrieg ist die Swissair durch hohe Lohnkosten und wegen einer kostenintensiven Flotte schlecht aufgestellt und wie ihre Konkurrenz im Ausland gezwungen, Externe Berater machen der Chefetage im Jahr 2000 klar, dass die Zeit der grossen Sprünge vorbei ist. Der Ausstieg aus Beteiligungen führt in jenem Jahr zu einem Minus von satten 2,885 Milliarden Franken. Ein hoher Preis für Kerosin, die teure Abwicklung der belgischen Sabena und der Einbruch des Luftverkehrs nach den folgenreichen Anschlägen vom 11. September brechen der Swissair im Oktober 2001 das Genick.



Am 1. Oktober 2001 wird der schweizerischen Öffentlichkeit eröffnet, dass sich die Swissair finanziell im freien Fall befindet. Am 2. Oktober um 15.45 Uhr ordnet Mario Corti an, den Flugbetrieb vollständig einzustellen.

Eines der wichtigsten nationalen Symbole der Schweiz steht am Boden und damit Tausende von gestrandeten Passagieren aus aller Welt. Etliche Flugbesatzungen sitzen im Ausland fest. Da Firmen-Kreditkarten von den Banken gesperrt sind, müssen Besatzungsmitglieder auf eigene Kosten heimkehren.



Goldesel ist geboren.

Nach der Gründung geht es für die Swissair gefühlt nur in eine Richtung: nach oben. Nach dem 2. Weltkrieg startet sie durch und unternimmt ab 1947 Transatlantikflüge in die USA, lastet ihre Maschinen maximal aus und investiert in neue Flugzeuge.

Die Swissair startet nach

dem Zweiten Weltkrieg durch

Subventionen hat die Swissair ab 1947 nicht mehr nötig, bietet dafür ab 1952 auch Billette in der damals brandneuen Touristikklasse an. Die heutige Economy Class war in den USA erst vier Jahre zuvor etabliert worden. Die Verantwortlichen erweitern beständig Streckennetz und Flotte, setzen von Beginn an aber auch auf Dienstleistung.

Als erste Airline wartet die Swissair an Bord mit Snacks auf – und früh auch mit Flugbegleitern. Der Service der Schweizer ist bald in aller Munde – und einer der Gründe für ihren scheinbar endlosen Aufstieg. Viele Auszeichnungen attestieren der Swissair Zuverlässigkeit, Sicherheit und Qualität und sie erzielt in den 60er- und 70er-Jahren hohe Gewinne. Man spricht von der «fliegenden Bank» und von einer der besten Fluggesellschaften der Welt, vielleicht sogar von der besten überhaupt.



Allianzen einzugehen. 1989 ist sie die erste europäische Fluggesellschaft, die mit Delta Airlines einen amerikanischen Partner findet. SAS und Singapore Airlines schliessen sich dem Bündnis «Global Excellence» an, das in



den 90ern dem Preiskrieg standhalten muss. Der wird durch Überkapazitäten ausgelöst und «verhagelt» neben einer Rezession in der Schweiz und der Frankenstärke die Bilanz der Zürcher.

Der Kauf der belgischen Sabena 1995 entpuppt sich ebenso als Fehlgriff wie die von der Beratungsfirma McKinsey propagierte Hunter-Strategie, selbst als Anführer einer gossen Allianz aufzutreten, für die extrem viel Geld investiert werden muss. 1996 macht die Swissair knapp eine halbe Milliarde Franken minus.

In der Nacht auf den 3. September 1998 kommt es zum schlimmsten Unfall der Swissair-Geschichte. Auf dem Weg von New York nach Genf stürzt eine MD-11 (HB-IWF) vor Halifax ins Meer. Bei dem Absturz sterben 215 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder.



Das Erbe der Swissair tritt die ehemalige Tochtergesellschaft Crossair an, die fortan «Swiss» heisst. Die neue Firma macht 2002 knapp 1 Milliarde Franken minus, 2003 sind es noch 687 Millionen und 2005 ist Swiss noch immer 140 Millionen in den Miesen. Die Grossaktionäre, also Bund, Kanton und Stadt Zürich, UBS und CS können es sich nicht weiter leisten, das Werben der Lufthansa zu ignorieren. Am Dienstag, 22. März 2005, werden die Dokumente im Zürcher Hotel Hilton unterzeichnet. Auf der einen Seite Swiss-CEO Christoph Franz und Pieter Bouw vom Verwaltungsrat, auf der anderen Lufthansa-Boss Wolfgang Mayrhuber. Die drei Männer besie geln die Übernahme des Swissair-Nachfolgers durch die deutsche Konkurrenz.

Es ist erfreulich, dass die Schweizer vor der Coronakrise wieder ein sattes Plus eingeflogen haben – aber es schmerzt die Nation bis heute, dass das nicht schon vor 2005 möglich gewesen war.



Im ersten Betriebsjahr waren 64 Personen angestellt, darunter 10 Piloten, 7 Funker und 8 Bordmechaniker.

13 Maschinen mit Platz für 85 Passagiere Heimbasis: Flughafen Dübendorf Streckennetz: 4203 Kilometer / 8 Strecken Reingewinn im ersten Betriebsjahr: Fr. 49 453.75

Am 1. April 2002 Landung des letzten Swissair-Linienflugs SR145 aus São Paulo in Zürich. Zwischen 1931 und 2002 hatte die Swissair über 260 Millionen Passagiere transportiert.

2002 wurde mit einem Personalbestand von 71 905 Mitarbeitenden 161 Verkehrsflugzeuge, 122 Ground-Handling-Stationen, 164 Cateringbetriebe, 349 Nuance-Verkaufsstellen und 20 Hotels betrieben.



Bestes Ergebnis der Geschichte 2019

Am 1. Juli 2007 ist die Integration der Swiss

in den Konzern abgeschlossen - und bereits

2008 wundert sich die «NZZ», dass «die

kleine Swiss 2007 nicht viel weniger ver-

dient als die Lufthansa mit ihrem vier- bis

fünfmal grösseren Passagiergeschäft». 2009

macht die Swiss Gewinn, während die Lufthansa sogar Verluste einfliegt. Auch 2011, 2014 und 2015 bringt die Tochter mehr Geld ein als der Mutterkonzern: Die Legende vom

Christoph Franz, der als CEO die Swiss für 310 Millionen Franken an die Lufthansa ver-

kauft hat, steigt 2011 zum Chef des Mutter-

konzerns auf, saniert diesen und wechselt

2014 an die Spitze von Roche. 2019 präsentiert

die Swiss das beste Ergebnis ihrer Geschichte



### **Neue Mitglieder**

Herzlich willkommen bei den Swissair Oldies – per 28. Februar 2021 beträgt der Mitgliederbestand 1292 Mitglieder.



**Danielle Gloor-Fürrer –** Grundkurs 75/05 5. Mai 1975: Eintritt SWISSAIR - Flight Attendant 1977: Austritt (Schwangerschaft) 1980 - 2001: BALAIR - Flight Attendant

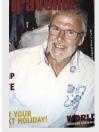
Nach dem Grounding: 8 Jahre Teilzeitsekretärin im Golfclub Schönenberg Hobbys: Golf, Nordic Walking, Kultur



Hanspeter Müller – Grundkurs 89/07 1.7.1982: Eintritt SWISSAIR-Reservation Hirschengraben anschl. Luftreisebüro und Paradeplatz

1.7.1989 – 1993: Flight Attendant in Kombination mit Ground-/Airlink (inkl. Strafftravel Balsberg) ab 2000 bis 31.12.2020 : SWISSAIR/SWISS Flight Attendant

Hobbys: Wandern, Velofahren, Natur, Berge, Oper, Konzerte



Beat Schmid – Grundkurs 80/06 2. Juni 1980: Eintritt SWISSAIR - Kabine -F/A, FCG, Purser, M/C Übertritt SWISS





Urs Kleiner - Grundbuch 90/06 1989: Lufthansa – Flugbegleiter auf B727 und B747 Juni 1990: Eintritt SWISSAIR - F/A - FC und FCG 31.12.20202: Austritt SWISS

Seit November 2019: Tätig bei KapWeine,

Hobbys: Reisen nach Australien, Thailand Uruguay und nach Südafrika (mein absolutes Lieblingsland)



Agnès Nabholz-Gachoud – Grundkurs 73/04 2 avril 1973 : entrée à Swissair FCG + information du personnel de cabine (Swissair) départ : fin décembre 2003 depuis artiste-sculpteur à temps partiel



Karin Zimmermann-Bussmann – Grundkurs 87/10 5. Oktober 1987: Eintritt SWISSAIR - Kabine

31.März 2002: Austritt aus der SWISSAIR 2002 – 2004: Bei Pricewaterhouse Coopers

Ab 2004 als Vollblutmami tätig Hobbys: Tennis, Skifahren, Biken, Wandern



Beatrice Müller-Schumacher – Grundkurs 79/02 5. Februar 1979: Eintritt SWISSAIR F/A bis zum Grounding Danach bis zur Pensionierung bei SWISS tätig Hobbys: Golf, Lesen, Kochen, Reisen



Brigitte Ruhier-Staub – Grundkurs 77/05 2. Mai 1977: Eintritt SWISSAIR - Kabine - F/A und SF/A (ab 1989 AF/A bis Juni 1997) 1. Juli 1997: Wechsel auf den Boden ins Chefpilotenbüro MD-11, anschl. A330/A340 bei SWISSAIR und später bei SWISS 31. August 2020: Pensionierung bei SWISS

Hobbys: Pferde (bezitze einen 26jährigen Araber) – Alternativmedizin für Tiere, Lesen, Reisen

Bosshard, Michel, 84/10 Egli, Max, 72/00 Foletti-Carminati, Mara, 88/03 Gisler, Elisabeth, 77/03 Hohl-Moser, Bernadette, 78/04 Litschi-Vonesch, Brigitta, 84/04 Oberholzer, Michel, 81/08 Ott, Marina, 88/02 Steiner-Moser, Raffaella, 67/12 Vogt-Wiher, Hedwig, 79/04

### Was wurde aus ... Fredy Staudacher

Aufgewachsen in Zürich-Affoltern, packte mich schon in jungen Jahren die Sehnsucht nach der Ferne. Nach meiner Ausbildung als Betriebsdisponent in Davos und St. Moritz in den Bündner Bergen zog es mich für ein Sprachstudium in Englisch und Französisch nach London und Paris.

Gerne erinnere ich mich an regelmässige Ausflüge ins traditionelle Pariser Studentenviertel «Quartier Latin» oder an die Place du Tertre in Montmartre im Pariser Norden. Ich liebte es, die vielen Künstler dort zu beobachten, wie sie tagein, tagaus Porträts für Touristen anfertigten - welch Inspiration für einen leidenschaftlichen Maler wie mich! Mit Freude blicke ich auch auf meine jungen

Jahre in London zurück. Ich lauschte den Gitarrenriffs vieler damals noch unbekannter Bands im legendären Marquee Club. Dieser Club war es übrigens auch, der den Rolling



Stones, Elton John oder Boomtown Rats eine erste Bühne bot. Der Frontmann der Boomtown Rats, Bob Geldof, sollte einige Jahre später mit Live Aid das bis heute wohl berühmteste Charity-Konzert der Welt auf die Beine stellen.



Nach meiner Studienzeit folgten über sieben aufregende Jahre als Flugbegleiter/Purser bei Swissair. So durfte ich zahlreiche Sitten, Gebräuche und fremde Kulturen kennenlernen - mit Freud und Leid. Je mehr ich von der weiten Welt sah, desto grösser wurde meine

Dankbarkeit darüber, in der schönen Schweiz zu leben; einem Land ohne Armut, Hunger oder Krieg, dafür mit atemberaubender Natur und herrlicher Idylle. Niemals möchte ich diese Zeit missen, wir waren alle eine grosse Familie. Als der grosse Fernweh-Durst gestillt war, begann meine Laufbahn als Sales Manager bei einem weltweit renommierten amerikanischen Computer-Hersteller. Diese Tätigkeit übe ich nach wie vor aus. Meine grosse Leidenschaft neben dem Malen von Aquarellen gehört allerdings dem lebendigen Erzählen von lustigen Geschichten für Senioren. Skurrile Begebenheiten sowie kaum bekannte Hintergründe zu Künstlern vergangener Epochen haben es mir besonders angetan. Verpackt mit etwas Witz und Charme, entstanden so meine Referate über Kunst, Musik und Malerei. Die Idee der Senioren-Matinee war geboren.

www.senioren-matinee.com

### Wir gedenken

Seit der letzten Ausgabe der «OldiesNEWS» sind uns folgende Todesfälle gemeldet worden.

Mitglieder unserer Vereinigung Blaser Willy, Cockpit

Girardier-Fischer Elisabeth, Kabine Meier-Aerne Nelly, Kabine Roduner Werner, Cockpit Roth Max, Kabine Schuppli Ernst, Cockpit

### Nichtmitglieder unserer Vereinigung

Arquisch Toni, Stationsmanager Buchegger Rudolf, Cockpit Businger Adolf, Cockpit Eichenberger Rudolf, Cockpit Fischer Fritz, Cockpit Götsch Karl, Cockpit Gründisch Alexander, Cockpit Hefti Hans, Kabine Jaspers Rudi, Cockpit Kasapidis Thomas, Cockpit

Kummer Bernhard, Cockpit Lieb Hermann, Kabine Meier Toni, Kabine Moreillon David, Cockpit Plüer Hansueli, Cockpit Schnurrenberger Ulrich, Cockpit Schwarzenbach Peter, Kabine Schweizer-Sigrist Veronika (Vroni), Kabine Stäger Ruth, Kabine Tissot Armand, Kabine Winterstein Felix, Cockpit

Den Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus und gedenken still der verstorbenen Kolleginnen und Kollegen. (Die Liste ist nicht vollständig. Wir sind darauf angewiesen, dass uns Angehörige oder Freunde benachrichtigen. Herzlichen Dank)





### Die globale Luftfahrt befindet sich in einer historischen Krise

Text / Fotos: Katharina Kraus – Internet

Die Wirtschaft und an vorderster Front die Luftfahrt gehen durch die wohl schwierigste Krise seit Bestehen der kommerziellen Luftfahrt. Das Ausmass ist nicht vergleichbar mit dem 2. Weltkrieg, 9/11 oder mit der Weltwirtschaftskrise 2008/09. IATA geht von einem globalen Umsatzeinbruch der Airlines von 44% im Vergleich zu 2019 oder 252 Mia. USD aus – ein bisher einmaliges Ereignis.

nur über reduzierte Kurzarbeit und kreative Teilzeitmodelle gesichert werden können.

Die globale Vernetzung, welche ein Hauptmotor des globalen wirtschaftlichen Wachstums ist, macht deutlich, was globale Vernetzung bedeutet. Die Geschwindigkeit der Ausbreitung des Coronavirus zeigt, wie international die Menschheit und die Wirtschaft vernetzt sind und damit auch, wie gross die Abhängigkeit zwischen allen Ländern der Welt ist.

einigen Betrieben sogar mit höherer Produktivität. Daher werden sich Firmen in Zukunft zweimal überlegen, ob ihre Mitarbeitenden für ein Zwei-Stunden-Meeting ins Flugzeug steigen.

Werden viele Menschen das Urlaubsbudget für 2021 kürzen müssen oder aus neuem Interesse für das Heimatland den Urlaub in der Region verbringen? Lösen wir damit unser Klimaproblem oder werden Unternehmen die Situation ausnutzen, um Reiserichtlinien zu beschränken – nach extern mit dem Argument der Nachhaltigkeit, intern, um die Kosten zu senken?

Wie entwickelt sich die Luftfahrt?

Ob die Luftfahrt sich rasch erholen kann, ist

trotz Impfstoffen und Corona-Schnelltests un-

gewiss. Weil fast alle Airlines in den Winter-

monaten Liquidität verbrannt haben, werden

bereits wieder Rufe nach weiteren staatlichen

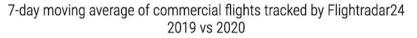
Finanzhilfen laut. Laut IATA gibt es weltweit

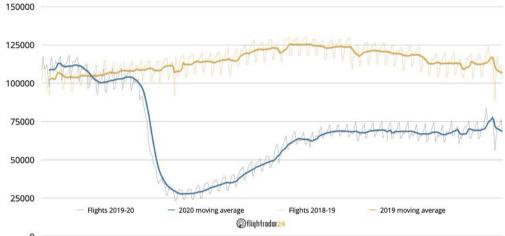
nur noch etwa zwei Dutzend Fluggesellschaf-

ten, die genügend Barmittel haben, um bis

Für einen kleinen Hoffnungsschimmer sorgt die Luftfracht, die sich auch in Corona-Zeiten stabil entwickelt. Viele Fluggesellschaften werden sich dank dem Transport von Impfstoffen ein Zubrot verdienen können. Lufthansa hat bereits Passagierjets entsprechend umgerüstet.

In unserem Wirtschaftssystem gilt Wachstum als gesetzte Grösse. Seit Längerem zeichnet sich aber ab, dass auch längere Stagnationsphasen anstehen können. Das Wachstum der Luftfahrt in Europa, wo sich die Flughafeninfrastrukturen nicht weiterentwickeln und der Luftraum begrenzt ist, stiess bereits vor der Pandemie an seine Grenzen. Vielleicht führt nun die Corona-Krise fast über Nacht zu diesem längerfristigen Wandel.





26-Dec 13-Jan 31-Jan 18-Feb 7-Mar 25-Mar 12-Apr 30-Apr 18-May 5-Jun 23-Jun 11-Jul 29-Jul 16-Aug 3-Sep 21-Sep 9-Oct 27-Oct 14-Nov 2-Dec 20-Dec

Airlines reduzierten ihr Flugprogramm 2020 auf ca. 5% des ursprünglich geplanten Volumens. Nur ein absolutes Minimum wurde und wird aufrechterhalten.

Ohne staatliche Hilfe würde keine Airline der Welt diese Krise überleben. Mitarbeiter bangen um ihre Arbeitsplätze – eine Situation, die sich zu Beginn des vergangenen Jahres niemand im Traum hätte vorstellen können. Crews wurden komplett in Kurzarbeit geschickt und Arbeitsplätze werden langfristig

#### «New Work» und «New Life»

Für viele stellt sich die Frage, wie es weitergeht nach der Corona-Krise. Werden sich die Gesellschaft und das Arbeitsleben verändert haben? Werden die Trends zu «New Work» und «New Life» schneller Einzug in unser Leben halten, als vor der Pandemie gedacht? Werden wir nach der Aufhebung der Reisebeschränkungen weniger fliegen? Videokonferenzen haben die Wirtschaft in Zeiten von Homeoffice weiter am Laufen gehalten, bei



### Das Ende der Bordmagazine

Text/Foto: Kathrin Kraus

Mit Ausbruch der Covid-19-Pandemie verschwanden die Bordmagazine aus den Flugzeugen. Ob sie zurückkehren, ist ungewiss – auch bei Lufthansa und Co.

Es steckt vor einem in der Sitztasche. Irgendwann, wenn man die Aussicht fertig genossen, den Orangensaft ausgetrunken und die Duty-Free-Broschüre gelesen hat, greift man nach ihm. Und beim Durchblättern denkt man dann, dass es im Bordmagazin durchaus einiges Spannendes zu lesen gibt.

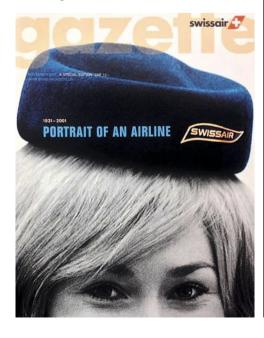
Seit Ausbruch der Pandemie ist dieser Zeitvertreib jedoch kaum mehr möglich. Fast alle Fluggesellschaften haben ihre Bordmagazine letzten Frühjahr vorübergehend eingestellt. Dinge, die zuvor schon von anderen Passagieren berührt wurden, passten nicht in die Corona-Hygienekonzepte.

Ob die Bordmagazine nach Ende der Pandemie und der zusätzlichen Schutzmassnahmen zurückkehren werden, ist jedoch alles andere als sicher. «Das Austrian Magazine ist aktuell eingestellt. Ob und in welcher Form es künftig wieder an Bord erhältlich sein wird, steht derzeit noch nicht fest», heisst es beispielsweise bei Austrian Airlines.

Man ziehe die «Wiedereinführung in Erwägung, sollten sich die Rahmenbedingungen

ändern», erklärt eine Sprecherin von Swiss. Und auch ein Sprecher von Lufthansa erklärt, man entscheide «zu gegebener Zeit» über die Wiedereinführung des Bordmagazins.

Das Weglassen des Magazins spart Geld, nicht nur wegen des Gewichts, sondern auch wegen der Produktions- und Druckkosten. Ein Ausweg könnte sein, die Magazine wie auch andere Zeitschriften nur noch digital anzubieten. Man prüfe «eine digitale Lösung für das Bordmagazin», heisst es bei Swiss.



### Bombardier stellt Produktion des Learjets ein

Text/Foto: Kathrin Kraus / Internet

Ende 2021 wird Bombardier die Produktion des Learjets einstellen, wie der kanadische Flugzeughersteller Mitte Februar im Rahmen der Publikation seiner Finanzzahlen für 2020 bekannt gab. Damit endet eine Ära, welche Anfang der 1960er-Jahre in Altenrhein mit dem FFA P-16 begonnen hatte.

Der erste Learjet wurde von Bill Lear mit starker eidgenössischer Beteiligung entwickelt und gilt als Urvater aller Business-Jets. Bis 1982 besass der Jet Tragflügel eines Schweizer Kampfflugzeugs. Die als P-16 bezeichnete Maschine war eine der ersten schweizerischen Eigenentwicklungen im Kampfjetbereich. Im Frühling 1955 begannen die Rollversuche, anschliessend folgte der Erstflug. Da sich der P-16 gegenüber ausländischen Jets als unterlegen erwies und zwei Prototypen durch Abstürze verloren gingen, wurde die Weiterentwicklung Ende der 50er-Jahre gestoppt.

Learjets haben in der Aviatik das gleiche Prestige wie Ferrari bei Automobilen: Sie gelten als enorm schnell, absolut formschön und sportlich zu fliegen. Insgesamt entstanden über fast sechs Jahrzehnte hinweg 3000 Exemplare.

Der Learjet hatte aber auch konstruktiv bedingte Nachteile: Er bot den Passagieren in der Kabine wenig Platz und auch keine Stehhöhe, da der guten Aerodynamik alles andere untergeordnet wurde.

Wohl auch deshalb brachten in den vergangenen Jahrzehnten Wettbewerber wie der amerikanische Flugzeugbauer Cessna, das brasilianische Unternehmen Embraer sowie Pilatus den Learjet immer mehr ins Hintertreffen.

Die Zweistrahler der Konkurrenz bieten sparsamere Turbinen, oft mehr Komfort an Bord sowie modernere Cockpit-Ausstattung und Infotainment-Systeme.





### Grand Hotel Erawan, Bangkok

Text: Kathrin Kraus Fotos: Swissair Oldies facebookgruppe/ Internet

Für viele Jahre ein Wahrzeichen Bangkoks, stand das Hotel Erawan neben dem Erawan-Schrein an der Ecke der Rajaprasong-Kreuzung. Es wurde 1956 erbaut und 1987 abgerissen.



### Ein legendäres Hotel im Herzen von Bangkok

Durch seine privilegierte Lage im wichtigsten Geschäfts- und Diplomatenviertel war das Hotel während 30 Jahren eine wunderbare Oase der Ruhe in diesem Moloch von Stadt. Viele Jahre diente das im britischen Kolonialstil erbaute Hotel den Swissair-Crews als Crewhotel. Es gehörte der Königsfamilie und Airline-Crews durften dort eigentlich nicht übernachten. Nur für die Swissair machte man eine Ausnahme, wohl weil der König in der Schweiz studiert hatte.



Eva Dämmig erinnert sich: Erawan! Auf meinem ersten Far-East-Flug (1971) war dieses Hotel eine Offenbarung. Dicke Teppiche, dunkles Holz, hübsche Zimmermädchen in farbigen Seidenkleidern, toller Pool, legendäre Fruitplatters mit Cottagecheese, sogar einen Nightclub gab es dort. Das Hotel war ideal gelegen, man konnte zu Fuss zur Schneiderin, Coiffeuse, zum Markt, zu Restaurants etc. Pech hattest du, wenn du die Jüngste in der Crew warst: der Apéro wurde in deinem Zimmer abgehalten (inkl. Zigaretten rauchen). Aber trotzdem – ein unvergessliches Erlebnis!



Unvergessen sind die hübschen Empfangsdamen, die auch mal den Schlüssel für das Zimmer «thli, thli, thli» verteilt haben, die lederne Schreibmappe im Zimmer, die sonntäglichen klassischen Konzerte auf der Balustrade der Lobby, eine Crèpe Suzette im Restaurant «Le Chalet» auf der Terrasse oder der Pool im wunderschönen Garten, der oft als «Taufbecken» für Far-East-Novizen diente.



Des Öfteren wurde der Alkohol für den Apéro grosszügig von zu Hause mitgenommen. Für den abendlichen «Absacker» gings dann um die Ecke ins alte Thai-Restaurant «Crew Control».

Eine Woche BKK reichte kaum aus, um alles zu erledigen. Lacoste-Polo-Shirts vor dem Hotel bei Strassenhändlern kaufen, sich bei Elian der Schneiderin das Hochzeitkleid oder ein Abendkleid aus Seide nähen lassen. Letzteres wurde dann in Hongkong im «Furama» zum grossen Abendbuffet getragen. Ausflüge auf dem Klong, Wasserbüffel, Pfahlbauhäuser, Floating Markets, eindrückliche buddhistische Klöster, wunderschöne Orchideen,



1970 – Fahrt auf dem Klong – Lisbeth Alioth mit der vor vier Jahren verstorbenen Margrit Messmer-Jung.

der Afternoon Tea im «Oriental» sowie das Nachtleben im Patpong. Entgegen den weit verbreiteten Gerüchten, dass Patpong durch US-amerikanische GIs ins Leben gerufen wurde, sagte der einstige Patriarch der Patpong-Gründerdynastie, dass internationale Flugbegleiter in den späten 1950er-Jahren die ersten stark nachfragenden Kunden gewesen seien.



Das «Erawan» war wie eine zweite Heimat für die Far-East Crews, ein Hotel mit grosser Klasse und jedes Mal ein Erlebnis, wenn man dort Gast sein durfte. Im Jahr 1983 endete für die Swissair-Besatzungen diese glorreiche Zeit und 1987 wurde das Hotel abgerissen. Ein Stück Tradition und Kultur ging damit endgültig verloren.

Anstelle des Erawan-Hotels eröffnete 1991 das 5-Sterne-Luxushotel Grand Hyatt Erawan Bangkok seine Tore. Das Hotel mit 380 stilvoll eingerichteten Zimmern und Suiten umfasst 10 Restaurants, Bars, Cafés und mehrere Wellness- und Beautybereiche.



### Der Erawan-Schrein in Bangkok

Um den Erawan-Schrein ranken sich unzählige Legenden und Mythen und ein Hauch von Unglück schwebt über dem heiligen Ort. Während der Bauphase des Erawan-Hotels in Bangkok im Jahr 1956 verunglückten mehrere Arbeiter unter ungeklärten Umständen und als dann auch noch ein Schiff, das kostbaren Marmor aus Italien für das Hotel nach Thailand bringen sollte, auf hoher See sank, traten die Arbeiter in den Streik. Keinen Handschlag wollten sie mehr tun, bevor nicht etwas geschah, um die «bösen Geister», die diesen Ort angeblich heimsuchten, zu verjagen.

#### Es steht in den Sternen

Wütende Geister schien es auf dem Gelände reichlich zu geben. Nicht gerade verwunder-





lich, wenn man bedenkt, dass auf der Rajaprasong-Kreuzung früher Kriminelle von der thailändischen Regierung öffentlich hingerichtet wurden.

Doch was konnte man nun nach all diesen Unglücksfällen tun? Man fragte einen angesehenen Astrologen, der mit einem Blick erkannte: Schon die Grundsteinlegung fiel auf einen ungünstigen Tag!

Die Lösung: ein Schrein, der dem Hindu-Gott Brahma geweiht war. Und warum gerade

Nun, der Name für das geplante Hotel stand bereits fest. «Erawan» – der Name des weissen mythischen dreiköpfigen Elefanten, der den Gott Brahma auf seinem Rücken trug!

Zusätzlich zum Schrein sollte ein «Geisterhäuschen» dafür sorgen, die wütenden Geister zu besänftigen und «im Zaum» zu halten.



#### Die Brahma-Statue und der Erawan-Schrein

Man reagierte schnell und es wurde eine riesige vergoldete Gipsstatue von der Gottheit Brahma mit vier Gesichtern angefertigt. Womit wir bei der nächsten Legende wären: Brahma soll Wünsche erfüllen! Wenn man nach Geld, Erfolg, Liebe, Gesundheit bittet und Brahma einem den Wunsch erfüllt, muss man wiederkommen und sein Versprechen einlösen, welches man Brahma gegeben hat. Für besonders grosse Wünsche kann man sogar eine Tanztruppe engagieren, die dem Wunsch «Nachdruck» verleihen soll.

Ubrigens: die beste Zeit, um Brahma seinen Wunsch vorzutragen, soll zwischen 19.00 und 20.00 Uhr sein, kurz, bevor sich der Gott Brahma zurück in den Himmel begibt, um zu ruhen. 50 Jahre konnten Brahma und der Erawan-Schrein weiteres Unglück erfolgreich abhalten. Doch 2006 griff ein geistig Verwirrter die Statue mit einem Hammer an, schlug wie wild darauf ein und zerstörte sie. Daraufhin wurde der Mann vom wütenden Mob gelyncht. Die Statue wurde anschliessend durch eine Kopie ersetzt.

2015 explodierte eine Bombe vor dem Schrein, die 20 Menschen in den Tode riss und 125 weitere verwundete. Seitdem gelten hohe Sicherheitsvorkehrungen, da der Schrein auch ein beliebtes Ausflugsziel für Touristen ist.



#### **Buchtipp von Esther Nussbaum**

### **Turbulenzen**

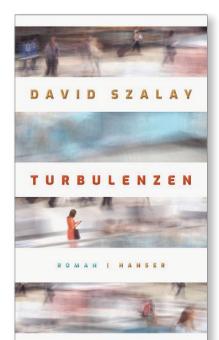
#### Von David Szalay

Ein Roman wie ein Dominospiel: Jedes Leben berührt ein anderes.

Zwölf Menschen begegnen sich, während ihr Leben in Turbulenzen gerät. Auf dem unruhigen Flug nach Madrid kommt eine Frau, die ihren krebskranken Sohn in London besucht hat, mit ihrem Sitznachbarn ins Gespräch. Der Geschäftsmann aus dem Senegal weiss noch nicht, dass ihn in Dakar die Nachricht eines tragischen Unfalls erwartet, bei dem ein Frachtpilot Zeuge wurde.

In diesem höchst spannenden Roman berührt jedes Leben das

nächste, ob es der indische Golfer ist, der



seinen senilen Vater bestiehlt, oder die Tochter einer ausgewanderten Deutschen, die einen syrischen Flüchtling heiraten will. Mit magischer Schwerelosigkeit nimmt uns der international gefeierte Autor David Szalay mit auf eine Reise rund um die Welt.

#### **Buchinformationen:**

EAN: 9783446267657 ISBN: 978-3-446-26765-7 Format: Fester Einband Anzahl Seiten: 134 Veröffentlichung: 12.8.2020 Preis (ex libris) Fr. 22.30

Buch auch in englischer Sprache erschienen

**Buchtipp von Kathrin Kraus** 

### **Abenteuer Luftfahrt-Fotografie**

#### **Von Dietmar Platz**

Es war mir nie zu weit: 260 Flugzeuge, 596 Flughäfen, 130 Länder.

130 Länder, 413 Fluggesellschaften, 604 Flughäfen. Das sind viele Gelegenheiten zu ausserordentlichen Erlebnissen, zu denen es viel zu erzählen und an Bildern zu zeigen gibt. Die spannenden Flüge an Bord einer Concorde oder der Antonow AN 225, die Begegnungen mit Menschen, die beeindrucken, etwa mit

den Steinzeitkriegern im Hochland von Tari, Kannibalen in Rabaul, aber auch mit Papst Johannes Paul II. oder Neil Amstrong.



Über 100 Länder auf allen Kontinenten besuchte Dietmar Plath, um interessante Flugzeuge in den kühnsten und exotischsten Farben und Bemalungen oder vor faszinierenden Landschaften festzuhalten und der Öffentlichkeit zu vermitteln.

#### **Buchinformationen:**

ISBN 978-3-96453-066-0 Format: gebundene Ausgabe Anzahl Seiten: 192 Veröffentlichung: 29.8.2019 Preis (orell füssli) Fr. 38.90

# V.I.P ON BOARD

### Autogramm von Beta Steinegger

#### Beta Steinegger unterwegs mit Dimitri

Dimitri wurde am 18. September 1935 in Ascona als Dimitri Jakob Müller geboren. Sein bürgerlicher Name lautete seit einer Namensänderung Jakob Dimitri. Nach seiner Kindheit im Tessin und in Zürich absolvierte Dimitri eine Töpferlehre in Zollikofen und nahm Unterricht in Schauspiel, Musik, Ballett und Akrobatik. Nach Abschluss seiner Lehre zog er nach Frankreich. Während einer pantomimischen Ausbildung bei Etienne Decroux wurde Dimitri 1958 in die Truppe von Marcel Marceau aufgenommen. Seine erste Rolle als Clown übernahm er mit dem

Weissclown Maiss im Cirque Medrano in Paris. Ab 1959 folgten erste Soloauftritte, zuerst in Ascona, dann auf der ganzen Welt und dreimal auf Tourneen mit dem Circus Knie. Dimitri war mit Gunda Salgo verheiratet

und Vater von fünf Kindern. Zusammen mit seiner Frau gründet er in Verscio das Teatro Dimitri, eine Theaterschule, und die Compagnia Teatro Dimitri, für die er 28 Stücke kreiert. Daneben zeichnete, malte und sang er. So wurden verschiedene Bücher und Platten veröffentlicht und regelmässig fanden Ausstellungen seiner Bilder und Objekte statt. 2009

wurde Dimitri der SwissAward für Kultur des Schweizer Fernsehens und 2013 der Swiss Lifetime Award verliehen. Am 19. Juli 2015 verstarb Dimitri völlig unerwartet im Alter von 80 Jahren zu Hause in Borgonne.



#### Impressum:

#### **Redaktion:**

Kathrin Kraus-Gutmann Juraweg 22 3284 Fräschels E-Mail: news@swissairoldies.ch

Jörg Stoller Hängelenweg 3 3123 Belp E-Mail: joergstoller@bluewin.ch

Jörg Drittenbass Berglistrasse 34 8018 Bülach

E-Mail: j.drittenbass@bluewin.ch

### Mitgliederdienst/Adressverwaltung:

Barbara Zinggeler Fluhbergstrasse 1 8708 Männedorf E-Mail: info@swissairoldies.ch

### Layout/Druck:

FO-Zürisee AG und FO-Fotorotar AG Gewerbestrasse 18 8132 Egg ZH

What's next?

#### Nächster Newsletter:

Der nächste Newsletter erscheint im Juni 2021

#### Nächste «OldiesNEWS»:

Die nächsten «OldiesNEWS» erscheinen im September/ Oktober 2021

#### Redaktionsschluss:

Anfang 31. August 2021

Ein Klick auf unsere Homepage lohnt sich immer:

#### www.swissairoldies.ch

Unter der Rubrik Fotos sind Bildergalerien aus den vergangenen Jahren zu finden.

### Zu guter Letzt ... hoffentlich klappt das mit dem diesjährigen Maibummel



Zeichnung von Peter «Joggi» Jost