

Oldies+NEWS

VEREINIGUNG DES FLIEGENDEN PERSONALS DER SWISSAIR UND NACHFOLGEGESELLSCHAFTEN

Freitag, 29. August 2025 – Ein toller Jahresanlass auf dem Rhein

Text: Esther Nussbaum / Kathrin Kraus
Fotos: Christian Gantenbein; Barbara Zinggeler; Carla Danz; Kathrin Kraus

Die Offerte für einen Jahresanlass auf dem Rhein lag schon seit einiger Zeit in der Vorstandsschublade. Corona vereitelte dieses eigentlich für Anfang der 2020er-Jahre vorgesehene Vorhaben vorerst und die Idee, ein Rheinschiff für unseren Hauptanlass zu mieten, wurde «schubladisiert».

Anfang 2024 war es so weit – Basel wurde für den Jahresanlass 2025 auserkoren, und Barbara Zinggeler schlug dem Vorstand vor, die vorhandene Offerte aus dem Dornröschenschlaf zu holen und mit der Basler Personenschiff-fahrt AG wieder Kontakt aufzunehmen. Gesagt, getan – Barbara Zinggeler und Cathy Muggler übernahmen die Organisation für den Anlass.

Nach meteorologisch turbulenten Tagen zeigten sich am 29. August erste blaue Flecken am Morgenhimmel – sogar etwas Sonne in Basel war prognostiziert. Trotzdem – die Regenschirme und Regenjacken waren eingepackt – man wusste ja nie, wie sich der Sommer 2025 an diesem Tag präsentierte.

Kurz vor halb zwölf war einiges los an der Schiffflände in Basel. Aus allen Gassen und Trams strömten gutgelaunte Menschen aus dem etwas höheren Alterssegment Richtung Anlegestelle. Die Vorfreude auf den diesjährigen Jahresanlass war gross. Pünktlich um 11.30 Uhr öffneten sich die Türen zum farbigen Rheinschiff «MS Christoph Merian». Das Check-in ging sehr zügig und reibungslos voran und die Oldies verteilten sich gut auf den zwei Etagen. Nach der sehr freundlichen Begrüssung durch den Kapitän startete unsere Rheinfahrt pünktlich um 11.45 Uhr.

Der Präsident begrüßte kurz die Anwesenden und lud zum Apéro draussen aufs Deck ein. Natürlich war es beim Apéro etwas laut, aber bei einer so grossen Gruppe völlig normal. Auch wenn die meisten schon seit vielen Jahren nicht mehr «über den Wolken» tätig sind, gab und gibt es immer noch viel aus der Fliegerei zu erzählen – Erinnerungen auszutauschen – Wiedersehen zu feiern.



Das Wichtigste aber war das Zusammensein. Es wurde viel gelacht, die Stimmung war sehr fröhlich. So soll es sein!

Bevor das Mittagessen serviert wurde, wandte sich Peter Schüpbach nochmals an die Anwesenden. Er drückte seine Freude aus, dass wir uns in diesem Jahr auf diesem schönen Schiff treffen konnten. Leider musste er auch eine traurige Mitteilung machen. Vor ein paar Tagen verstarb Astrid Jud nach kurzer Krankheit. Astrid war ein langjähriges, sehr engagiertes Mitglied unserer Vereinigung und Leiterin der RegioGruppe St. Gallen. Auf seine Aufforderung hin erhoben sich alle im stillen Gedenken an die Verstorbene.

Die äusserst aufmerksame und nette Crew servierte den 175 Teilnehmenden ein ausgezeichnetes Mittagessen. Ohne Hektik, aber mit viel Freundlichkeit wurden die Gäste verwöhnt. Auf der vierstündigen Fahrt lohnte sich natürlich auch hin und wieder ein Blick nach draussen. Basel und der Rhein haben viel zu bieten. Grossartige moderne Gebäude wie die imposanten Roche-Türme, berühmte Brücken, alte interessante Häuser, das Tingely-Museum und schöne Landschaften.

Auf unserem Weg Richtung Elsass passierten wir den Pylon, der das Dreiländereck markiert – ein einzigartiger Treffpunkt dreier Länder, Sprachen und Kulturen. Nicht nur für Nicht-Basler ein einmaliges Erlebnis.

Kurz vor 16.00 Uhr endete die Schifffahrt wieder an der Schiffflände. Viel zu schnell verging die Zeit, und es hiess Abschied zu nehmen.

Lauter begeisterte Oldies bedankten sich beim Vorstand, speziell bei Barbara und Cathy, für die ausgezeichnete Organisation. Wie sagte Peter bei seinem Farewell-Speech: Eigentlich sollten wir Petrus zum Ehrenmitglied ernennen. Kaum hatte das Schiff an der Ausstiegsstelle angelegt, zogen dunkle Regenwolken auf und der Sommer verabschiedete sich wieder.

Was gibt es noch zu sagen? Es war ein ganz toller, aussergewöhnlicher Anlass, den wir nie vergessen werden. Herzlichen Dank den Organisatorinnen und allen, die zum guten Gelingen beigetragen haben. Im Namen des Vorstands bedanken wir uns bei allen Mitgliedern fürs Kommen und freuen uns auf den nächsten Anlass Mitte November im «Rössli» Illnau-Effretikon.

Liebe Oldies

Gemäss dem Freiwilligen-Monitor 2025 leisten zwei von drei Menschen in der Schweiz eine Form von Freiwilligenarbeit. Viele engagieren sich in Vereinen, füllen politische Ämter aus oder betreuen und unterstützen Menschen ausserhalb des eigenen Haushalts.

Jeder kleinste Beitrag, den man freiwillig leistet, ist positiv für die Gesellschaft und natürlich auch für Vereine – so wie für die Vereinigung der Swissair Oldies.

Warum schreibe ich das, werden sich nun viele von euch fragen. Im letzten Newsletter hat der Vorstand ein zusätzliches Vorstandsmitglied gesucht. Leider hat sich NIEMAND gemeldet. Wie kann das sein, fragt man sich – bei über 1100 Mitgliedern, die auch in grosser Anzahl an unseren Anlässen teilnehmen und dem Vorstand Komplimente für die Arbeit aussprechen, über die wir uns natürlich freuen.

Also – wir versuchen es nochmals und publizieren auf der letzten Seite das Inserat. Vielleicht haben wir Glück und es findet sich jemand für diese spannende Aufgabe.

Die vorliegende Ausgabe der OldiesNEWS hat wieder einiges zu bieten. Herzlichen Dank an Gabriële, Maria, Jörg, Markus, Christian, Jean-Paul und alle anderen, die mir Beiträge und Fotos zugestellt haben. Ohne ihr freiwilliges Engagement wären die OldiesNEWS nicht das, was sie sind. Ich wünsche viel Freude beim Lesen!

Herzlich

Kathrin

Inhalt:

Adressen Vorstand	2
Adressen Regionalgruppen	4
Neumitglieder	5
Kurt Wälle im Gespräch	8
Wir gedenken	9
Impressum	10



Mittwoch, 7. Mai 2025 – Kein Reinfall am Rheinfall!

Text: Joerg Drittenbass
Fotos: Diverse Swissaioldies

160 Oldies auf dem «Dachser-Trail». Die Wetterprognosen waren etwas diffus. Regen vielleicht? Oder ja sicher, oder eher wann denn?

Um es kurz zu machen: Die Wettergöttin meinte es gut mit den Oldies, die sich pünktlich um 10.15 Uhr am Bahnhof Neuhausen auf den Weg machten. Zuerst dem Rheinfall entlang mit vielen Selfies-Gelegenheiten bei leicht bedecktem Himmel. und dann wird bei strahlendem Sonnenschein über den Nohl-Steg auf das gegenüberliegende Rheinufer gewechselt, und durch das kleine Dorf Dachsen geht's zum Schloss Laufen, hoch über dem Rheinfall.

In diesem geschichtsträchtigen, gastlichen Haus wurden die Oldies dann zum vom Vorstand offerierten Apéro geladen: ein frischer,

mundiger Chardonnay aus der Region, die für ihren Weinbau sehr bekannt ist und deren Winzer immer wieder für ihre anspruchsvollen Assemblagen gerühmt werden. Dies trifft auch für den Schlosswein zu, der zum Essen empfohlen wurde und da auch guten Zuspruch fand.

Viel zu schnell verging die Zeit und auch beim anschliessenden Kaffee und der süssen Mostcreme wurden die Teilnehmenden nicht müde, immer wieder alte und neue, erfundene oder vergessene Anekdoten aus der gemeinsamen Swissair-Zeit herumzureichen und mit viel Gelächter oder leisem Schmunzeln quittiert.

Herzlichen Dank dem Vorstand und natürlich auch Markus Stäuble, der auch dieses Mal im Hintergrund die Fäden zog und uns sicher und gemütlich durch den Maibummel lotste.



24. April 2025 – 10. Sitzung mit den Vertreter:innen der Regionalgruppen im Tertianum Residenz im Brühl, Zürich



Teilnehmende v.l.n.r.: Jean-Paul Brönnimann (Solothurn), Esther Nussbaum (Vorstand), Heidy Hofstetter (Bern), Barbara Zinggeler (Vorstand), Bruno Graf (Bern), Kathrin Kraus (Vorstand), Peter Schüpbach (Vorstand), Edith Schmidli-Joho (NW-Schweiz), Cathy Muggler (Vorstand), Markus T. Stäuble (Vorstand), Jeannette Brönnimann (Solothurn).

Dienstag, 8. April 2025 – 13. Ordentliche MV im Restaurant Weisser Wind

(kk) Anfang März lud unser Präsident alle Mitglieder der Swissair Oldies zur 13. Mitgliederversammlung nach Zürich ins Restaurant Weisser Wind ein. 71 Mitglieder folgten der Einladung.

Peter Schüpbach begrüsste alle Anwesenden und bedankte sich für ihr Kommen. Alle Unterlagen wurden den Mitgliedern rechtzeitig zugestellt und so konnte die 13. ordentliche Mitgliederversammlung pünktlich um 15.30 Uhr starten.

Als Stimmenzähler amtierten Dagobert Fretz und Toni Schnüriger. Die verschiedenen Traktanden waren unbestritten und wurden von den Mitgliedern genehmigt.

An der diesjährigen MV mussten der gesamte Vorstand und die Revisoren für die Amtsdauer 2025/2026 neu gewählt werden. Ohne Gegenstimmen wurde Peter Schüpbach als Präsident wiedergewählt. Ebenfalls ohne Gegenstimmen wurden die Vorstands-

mitglieder Kathrin Kraus, Cathy Muggler, Esther Nussbaum, Markus T. Stäuble und Barbara Zinggeler für die nächsten zwei Jahre wiedergewählt. Als Revisor:in bestätigt wurden Claudine von Gunten und Peter Zbinden.

Um 16.25 Uhr konnte Peter die 13. Mitgliederversammlung schliessen und den gemütlichen Teil eröffnen. Der Tisch mit Apérohäppchen, Wein, Wasser und sonstigen Getränken war bereit. Wie immer, wenn sich Swissair Oldies treffen, wurde viel gelacht und von längst vergangenen Zeiten erzählt. «Weisch no», hörte man von überall und weckte unzählige Erinnerungen auch an die eigenen Jahre hoch über den Wolken.

Am späten Nachmittag lichteten sich langsam die Reihen. Die nächste Mitgliederversammlung findet am 14. April 2026 wiederum im Restaurant Weisser Wind statt.



Jahresprogramm 2026

- | | |
|--------------------|--|
| 14. April 2026: | 14. ordentliche Mitgliederversammlung im Restaurant Weisser Wind, Zürich |
| 4. Mai 2026: | Maibummel in der Region Olten – Aargurg |
| 28. August 2026: | Jahresanlass in Neuchâtel |
| 13. November 2026: | Herbstanlass im Restaurant Rössli, Illnau-Effretikon |

Adressen Vorstand

Peter Schüpbach Präsident Lägernstrasse 4 8037 Zürich president@swissaioldies.ch	Katharina Kraus-Gutmann Vizepräsidentin / Kommunikation Juraweg 22 3284 Fräschels news@swissaioldies.ch	Cathy Muggler-Maeder Finanzen Tanne 4 8824 Schönenberg ZH finanzen@swissaioldies.ch	Esther Nussbaum-Nussbaum Aktuariat Birkenhofweg 5 6405 Immensee aktuariat@swissaioldies.ch	Markus T. Stäuble Events Irchelstrasse 49 8400 Winterthur events@swissaioldies.ch	Barbara Zinggeler Mitgliederdienst Fluhbergstrasse 1 8708 Männedorf info@swissaioldies.ch
---	--	--	---	--	--

Mittwoch, 13. Oktober 2024 – RegioGruppe Nordwestschweiz – Führung durch das Basler Münster

Text: Gabriële Communetti

Foto: Internet (Joachim Kohler)

Im höchsten Teil der Basler Altstadt, 40 m oberhalb des Rheins, steht stolz das Basler Münster auf seiner Pfalz. Mit seinen beiden Türmen Georg und Martin, seinem roten Sand- und weissen Kalkstein sowie den bunten Dachziegeln überblickt es weite Teile der Region. Dank Brigitte Laubis Organisation kamen wir Basler Oldies in den Genuss einer Führung durch den bekannten Basler Historiker Oswald Inglin.

Im 8. Jh. wurden die Grundsteine für den Bau des sogenannten Hauto-Münsters gelegt. Nach der Zerstörung durch Ungarn erfolgte im 11. Jh. der Wiederaufbau unter der Schirmherrschaft des Bischofs von Metz. Im 12. Jh. wurde die damalige Basilika zum «Friedrichsmünster» erweitert und diente als Grundlage für das jetzige Münster. 1356 zerstörte das grosse Erdbeben das Münster grösstenteils und es musste wiederaufgebaut werden. Der gotische Stil mit hohen, spitzbogigen Fenstern und filigranen Verzierungen hielt Einzug. In dieser Bauphase wurden auch die beiden Türme Georg und Martin sowie das Hauptportal mit der reich verzierten Fassade errichtet. Am 23. Juli 1500 galt das Münster offiziell als vollendet. Bis zur Reformation 1529 diente das Münster als bischöfliche Bischofskirche und Hauptkirche des Bistums Basel. Nur dreissig Jahre nach der Fertigstellung zerstörten radikale Reformatoren Altäre, Kunstwerke, Heiligenbilder und Statuen. Das Münster, bisher katholisch, erlebte erhebliche Veränderungen. Seit dem Bildersturm 1529 ist das Münster Hauptkirche der Evangelisch-reformierten Kirche Basel-Stadt.

Noch heute sieht man Schäden an den verbliebenen Statuen, wie z. B. abgehackte Nasen oder Gesichter mit deutlichen Hiebsspuren, oder gar, wie über dem Hauptportal, Reste von abgeschlagenen Skulpturen. Früher waren alle Statuen bemalt. Überhaupt war das Innere des Münsters sehr farbig und reich verziert. Erst die Reformation hat eine gewisse Nüchternheit oder Schlichtheit hervorgebracht.

Zu den markanten Baumerkmalen und den Statuen hat Herr Inglin viel Spannendes zu erzählen.

Noch stehen wir draussen vor dem Münster auf dem noblen Münsterplatz und betrachten nun das Hauptportal. Auffallend der Türsturz, die leere Mitte oberhalb des Hauptportals. Wahrscheinlich thronte dort einst eine Marienstatue, da die meisten Kathedralen in Europa nach dem Hochmittelalter Maria gewidmet wurden. Und statt des Jüngsten Gerichts schmücken heute Engel, Pflanzen, Könige und Propheten den Türbogen.

Links vom Torbogen steht das Kaiserpaar Heinrich und Kunigunde, rechts der Verführer und eine törichte Jungfrau. Der Verführer hat ein schelmisches Lächeln auf dem Gesicht, und hinter seinem Rücken versteckt sich sein wahres Wesen: zwei Schlangen und drei Kröten.

Nun gehen unsere Blicke zu den beiden Türmen, Georg und Martin. Beiden Heiligen wurde auch ein Standbild gewidmet: Georg, als Soldat hoch zu Pferd, tötet den Drachen. Er symbolisiert den Sieg über das Böse. Martin, auch auf seinem Pferd, teilt seinen Mantel mit einem frierenden Mann. Er symbolisiert Wohltätigkeit und Nächstenliebe. Der frierende Mann ist heute nur noch als Baumstumpf hinter Martins Pferd zu sehen.



Die beiden Türme, einst Wachposten, dienen heute mit 250 Stufen in engem Treppenhaus als Aussichttürme.

Weiter geht's ins Münster-Innere. Im Boden, nahe der Kanzel, befindet sich das Rundbild eines zähnefletschenden Drachens. Doch keine Angst, wahre Christen können ohne Furcht über das Böse gehen. Hinter der mächtigen Kanzel versteckt sich ein in Stein gehauenes Hündchen mit einem Knochen im Maul... war einer der Geistlichen sein Herrchen?

Interessant das reich verzierte Chorgestühl, das eher wie Rückenlehnen mit winzigen, klappbaren Sitzflächen aussieht. Stand ein Chorherr zu schnell auf, gab es einen gut hörbaren Knall. Herr Inglin meinte, dass die

Redewendung «halt die Klappe» eventuell daher stammen könnte...

Oh, ein nennenswertes Detail der Baukunst: Am Johannistag, und nur an diesem Tag der Sommersonnenwende, leuchtet die Sonne genau auf den Altar. Zufall?

Weiter geht es zu zwei berühmten Grabmälern: Erasmus von Rotterdam, obwohl katholisch, wurde er hier in allen Ehren im Jahre 1536 begraben.

Im zweiten lag Anna von Habsburg zusammen mit ihrem Sohn Karlchen, der als Kleinkind im Rhein ertrank. Heute sind Annas Gebeine allerdings nicht mehr in Basel, sondern in Österreich. Im Münster steht noch ihr Steinsarg als Erinnerung an die frühere Verbindung der Habsburger Dynastie zur Region Basel.

Über den «Münsterschatz» weiss Herr Inglin einiges zu erzählen. Wollte man früher hoch angesehen werden, war es gut, sich mit den kirchlichen Vätern gut zu stellen und sich grosszügig zu zeigen. So wurde auch der Basler Klerus reichlich beschenkt, unter anderem von Kaiser Heinrich mit dem Heinrichsschatz.

Wegen der Reformation und zum Teil aus Geldnot wurden viele Schätze zerstört oder von der Stadt Basel veräussert. So findet man heute Anna von Habsburgs Krone in Berlin, oder die goldene Tafel des Hochaltars im Musée de Cluny in Paris.

Unser Rundgang endet natürlich viel zu früh. Gemäss Herrn Inglin gäbe es noch viel zu sehen in diesen geschichtsträchtigen Gewölben. La prochaine fois peut-être...

20. Mai 2025: RegioGruppe Solothurn – Besuch Museum Blumenstein Solothurn

Text: Jean-Paul Brönnimann

Fotos: Jeannette Brönnimann

Der erste Anlass in diesem Jahr führte uns ins historische Museum Blumenstein nordöstlich von Solothurn. Erwartet wurden wir von Pia Blanc, Mitglied des Museumsteams und zudem ehemalige Flight Attendant sowie Mitglied unserer Regionalgruppe.

«Seife, Sex und Schokolade» lautete der Titel unserer Führung. Was genau ist darunter zu verstehen? Das Thema machte uns neugierig.

Mit viel Sachkenntnis beschrieb Pia ausführlich und anschaulich, wie insbesondere die

Menschen des 18. Jahrhunderts im Umgang mit den Körpersäften lebten. In der damaligen Zeit spielten die vier Körpersäfte (Blut, Schleim, gelbe und schwarze Galle) eine zentrale Rolle. Man glaubte, dass ein Ungleichgewicht dieser Säfte zu Krankheiten führen könne.

Pia informierte über die Wandlung des Verhältnisses zu den eigenen Düften, zur Sexualität, zur Menstruation, zum Stuhlgang und zu verschiedenen Geschlechtskrankheiten. Einiges erstaunte uns, manches liess uns schmunzeln oder sogar schaudern.

Der historische Rahmen des 1729 fertiggestellten herrschaftlichen Sommersitzes der

damaligen Solothurner Patrizierfamilie bildete dazu den passenden Rahmen.

Die Körperhygiene war damals nicht so ausgeprägt wie heute. Um den eigenen Geruch zu überdecken, war die grosszügige Verwendung von Parfüms und Duftstoffen weit verbreitet. Ausserdem waren Perücken im Zeitalter des Barocks sowohl für Männer als auch für Frauen «in». Um dem staunenden Publikum ein besseres Verstehen zu ermöglichen, streute Pia geschickt Bilder und Anschauungsmaterial in ihren Vortrag.

Die Schilderungen zur Stuhlgangspraxis der Menschen im Mittelalter muteten, aus heu-

tiger Sicht, befremdend an. Es gab damals tatsächlich Anbieter, die auf den Strassen oder Märkten mobile Latrinen zur Benutzung anboten. Diese Toiletten waren mit einem Vorhang ausgestattet und konnten unterwegs benutzt werden.

An viel neuem Wissen, Informationen und Anekdoten reicher machten wir uns nach der Führung auf den Weg zum Mittagessen ins nahegelegene öffentliche Restaurant des Alterszentrums Wengistein.



16. April 2025: RegioGruppe Tessin – Besuch des CSCS in Lugano

Text/Fotos: Maria Martinelli

Treffpunkt für den Frühlingsanlass 2025 war das Ristorante Canvetto Federale in Canobbia bei Lugano. Zwölf Mitglieder unser Regionalgruppe hatten sich angemeldet und genossen einen gemütlichen Apéro und ein sympathisches Mittagessen.

Der zweite Teil des Anlasses startete pünktlich um 14 Uhr im Eidg. Hochleistungsrechenzentrum (CSCS – Swiss National Supercomputing Center) in Lugano. Herr Kraushaar erwartete uns am Eingang zur Führung. Gleich zu Beginn gab es viele interessante Informationen über die Funktionen und die Tätigkeiten dieser für die Schweiz wichtigen Institution. Das CSCS entwickelt und betreibt hochmoderne Hochleistungsrechnersysteme für Forschende aus der Schweiz und aus aller Welt. Diese Rechnersysteme werden kostenlos via User LAB zur Verfügung gestellt z.B.,



an die Universitäten Zürich, Bern, Genf sowie an die ETH und die EPFL in Lausanne. CSCS bietet auch Supercomputing und Speicherdienste für Wissenschaftliche Institutionen und nationale Projekte z.B. Meteo Schweiz; CERN etc. Die Speicherdienste stehen auch Dritten zur Verfügung – z.B. Blue Brain Project, CHIPP, CTA, EMPA, MARVEL etc.

Nach der Einführung folgte der Rundgang durch die grosse Halle mit den Supercomputern «ALPS» und «Piz Daint». Diese Maschinen werden die Schweizer Wissenschaft voranbringen und die Gesellschaft verändern. Nach einem sehr eindrücklichen und spannenden Besuch verliessen wir das Schweizerische Nationale Hochleistungsrechenzentrum. Eigentlich war noch ein Spaziergang im schönen Parco Ciani eingeplant. Petrus meinte es nicht so gut und darum verzichteten wir auf den Rundgang.

27. März 2025: Besuch im «Flügermuseum Bleienbach» bei Langenthal

Text/Foto: Markus Jegerlehner

Am Donnerstag, 27. März 2025, besuchten 14 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Swisshöcks Bern / Aarbergerhof gemeinsam mit vier Swisssair Oldies der RegioGruppe Bern das Fliegermuseum in Bleienbach.

Die Gruppe wurde von Beat Trösch und Peter Dätwyler fachkundig durch die faszinierende Sammlung geführt. Mit viel Engagement und Hintergrundwissen vermittelten die beiden

spannende Einblicke in die Schweizer Luftfahrtgeschichte. Der Besuch bot nicht nur nostalgische Momente rund um die vielen ausgestellten Swisssair-Gegenstände, sondern auch Gelegenheit zum geselligen Austausch unter ehemaligen Flight Attendants und Piloten.

Angeregt wurde anschliessend beim gemeinsamen Mittagessen im «Löwen» in Thörigen weiterdiskutiert und manch eine Geschichte aus unserem Fliegeralltag aufgefrischt.



24. Juni 2025: St. Galler Stamm im Garten des Restaurants Brauwerk

Text/ Fotos: Christian Gantenbein

Bei schönstem Sommerwetter fand am 24. Juni 2025 der zweite St. Galler Stamm statt. Wir waren zu fünft im idyllischen Garten des «Brauwerks». Einige liessen sich entschuldigen, da an jenem Tag auch noch die

Oper «Tosca» auf der Freiluftbühne bei der Klosterkirche stattfand. Andere wiederum mussten sich wegen gesundheitlicher Probleme entschuldigen. Mögen sie rasch wieder genesen.

Wichtig ist, jede oder jeder kann kommen, gerade so, wie es passt.

Zu dritt ging es nach dem Höck noch in die schöne St. Galler Altstadt zu einem Essen in einer gemütlichen Strassenbeiz.

Der 25. Juni war auch noch der «Tag des Pralinés». Dieser wurde mit einem rosengeschmückten «Herzbänkli» zelebriert.

Was dem Kommerz nicht alles einfällt, um das Geschäft anzukurbeln.

Nächstes Treffen im «Brauwerk» findet am Dienstag, 28. Oktober 2025, statt.



Regionale Treffen & Stamm

Stamm Baden	Anna-Marie Müller	annamarie.mueller@hispeed.ch
Stamm Chur	Beat Speck	besispeck@sunrise.ch
Stamm Locarno	Maria Martinelli	maria.martinelli.ascona@gmail.com
Treff Inner-CH-Luzern	Reto Müller	cabareto@bluewin.ch
Stamm St. Gallen	Christian Gantenbein	chr_gantenbein@bluewin.ch

Stamm Thalwil	Ruedi Bertschinger	ruedibertschinger@bluewin.ch
Regio-Treff Winterthur	Rosemarie Knörr	rknorr@bluewin.ch
	Ruth Schindler	ruschin@bluewin.ch
Stamm Zürich	Ursula Guyer	u.guyer@bluewin.ch

Adressen Regionalgruppen

Basel/Nordwestschweiz Edith Schmidli-Joho Ettingerstrasse 15 4108 Witterswil edith_schmidli@bluewin.ch	Bern und Umgebung Heidy Hofstetter Sonnhalde 33 3065 Bolligen heidyhofstetter@bluewin.ch	Solothurn und Umgebung Jean-Paul Brönnimann Areggerstrasse 16 4500 Solothurn jean-paul.broennimann@bluewin.ch	Ticino Oldies Maria Martinelli Via Baraggie 38 6612 Ascona maria.martinelli.ascona@gmail.com
---	---	--	---

Unsere neuen Mitglieder

Herzlich willkommen bei den Swissair Oldies



Daniela Erni Leuzinger – GK 80/07

Eintritt Swissair: 7. Juli 1980 - DC-9, DC-10, B747, MD-11, Airbus / Purser – FCG – M/C
Austritt März 1995
verheiratet mit Christoph Erni / 1993*Philipp, 1996*Michael
Organisation von Seifenkisten-Rennen, Rock'n'Roll-Anlässen Albiggüetli und Bandbegleitung worldwide of «The Fires»
Eigene Weinhandlung «Weine für Geniesser» / Mitarbeit Juice Technology AG
Wir wohnen in Rüti-Winkel mit bester Aussicht auf die ZRH-Pisten.



Luisa Minikus-Thurnherr – GK 82/03

Eintritt Swissair: April 1982 als F/A – bis Januar 1998. Danach arbeitete ich während 25 Jahren mit meinem Mann in der Gastronomie. Wir bauten den «Römerhof» in Arbon um und führten diesen 15 Jahre. 2013: Umbau/Eröffnung vom «Mammertsberg» als Relais & Château (1 Michelin Stern/17 Gault Millau). Im April 2022: Übergabe an Silvia Germann (Andreas Caminada). Kurz darauf: Gründung einer eigenen Weinfirma «LUMI-Wein GmbH». Hobbys: Wein, Besuche auf Weingütern, Golf, Schwimmen, Laufen am See.



Rudolf Lang – C 77/01

Im Mai 1951 in Bern geboren, verheiratet mit Barbara, 2 Kinder, 4 Enkelkinder.
Nach Abschluss des Studiums als Masch.-Ing. FH begann ich 1977 mit der Pilotenausbildung in der SLS mit Swissair-Vorvertrag. Anschliessend flog ich 25 Jahre für Swissair, gefolgt von 5 Jahren für Swiss. Als Copilot flog ich die DC9 und den A310 und ab 1991 als Kapitän den MD80, A320, MD11 und schlussendlich die A330/A340. Pensioniert wurde ich im Herbst 2006.
Nach der Pensionierung studierte ich noch Religionswissenschaft an der Uni Zürich und arbeite heute im Freiwilligenbereich verschiedener Kommissionen im Bereich interreligiöser Dialog. Hobbys: Fliegen mit Odtimern, Modellbau, Sport.



Werner Schwab – GK 70/01

Eintritt Swissair: Januar 1970 – Kabine M/C – ab 1978 Gruppenchef
Ab 4. Juni 1999 bis zum Grounding bei der Balair
Ab 1. Dezember 2000 bis 2001: Swiss
Pensioniert mit 58
Hobbys: Fotografieren und Videos, Modelleisenbahn und Anlagenbau, Reisen im Wohnmobil



Marlies Stricker-Bernhard – GK 79/03

Eintritt Swissair: März 1979
Funktion: FCG
Pensionierung: Juni 2015
Hobbys: Biken, Wandern, Garten



Corine Ambord Giger GK 80/09

Eintritt Swissair: Juli 1980
Ich war 10 Jahre in der Kabine als FCG beschäftigt, danach bis zu meiner Pensionierung im Jahr 2018 28 Jahre als Temp unterwegs.
Neben meiner Familie hatte ich neben der Fliegerei noch ein Online-Bastelgeschäft für Stempel und Scrapbooking-Artikel, die gleichzeitig auch meine Hobbys sind.

Bienek-Dörig Monica	GK 72/01	Tüller-Bornhauser Marianne	
Kanwischer Angela	GK 80/07	Vögeli Peter	GK 68/06
Ruppmann Christian	GK 82/11	von Däniker-Buhmann Carine	GK 82/09
Simeoni Patrizia	GK 83/06		

Mitgliederbestand per

30. August 2025

1175 Mitglieder

Klassenzusammenkunft Grundkurs 06/80 in Solothurn

Text/Foto: Jörg Röthlisberger

Die Klasse des AK 6/80 hat einen aussergewöhnlich guten Zusammenhalt. Das begann schon während des Grundkurses 1980 und auch nach 45 Jahren treffen sie sich regelmä-

sig hier und dort. In diesem Jahr kamen die meisten der Klasse nach Solothurn zu einer Stadtbesichtigung und einem guten Mittagessen. Natürlich wurde wieder viel gelacht und viel geschwätzt.



23. Juni 2025: Thunersee-Treffen mit Mittagessen im Hotel Beatus, Merligen



50-Jahr-Jubiläum der Klasse 2b/75

Text/Fotos: Beat Speck

Im März trafen wir uns, die Klasse 2b/75, zum 50-Jahr-Jubiläum in Luzern. Unser Kurs mit elf Stewards wurde für die First Class auf Jumbo und DC-10 geschult. So starteten wir bereits im Mai 1975 auf der Langstrecke NA + Afrika. Erst ein paar Monate später wurden wir zurückgeschult auf den DC-8, so lange, bis auch dieser Flugzeugtyp ausgemustert wurde. Unsere Karriere auf

der Kurzstrecke begann erst im Jahr 1982. Somit hatten wir jungen Stewards sieben Jahre nur Einsätze auf der Langstrecke AF, NA und FE. Es war eine tolle Zeit. Aus den elf Stewards (Bild) sind vier bis zur Pensionierung geflogen. Auf unserem Jubiläumsausflug waren wir noch sechs. Den Rest der Klasse konnten wir nicht mehr ausfindig machen, trotzdem es war ein tolles Erlebnis mit vielen Geschichten und Erinnerungen.



Fliegermuseum Oberaargau / Flugplatz Bleienbach

Text/Fotos: Kathrin Kraus

Das in der Firma MDC Max Daetwyler eingerichtete Fliegermuseum in Bleienbach hat viel zu bieten. Die Ausstellung gewährt Einblicke in den Flugzeugbau, in verschiedenste technische Details, fasziniert mit bisher nicht öffentlich zugänglich Exponaten aus der Schweizer Luftfahrt und erzählt Anekdoten von Persönlichkeiten, geschichtsträchtigen Flugzeugen, Bauteilen und Ereignissen.



Es begann mit der Ausstellung «Regionalfenster Bleienbach» Ende 2012 bis Anfang 2013 im Museum in Langenthal. Das Oberaargauer Dorf Bleienbach und der Flughafen stellten sich vor. Mit viel Enthusiasmus, Fachwissen und Liebe wurde die Ausstellung gestaltet. Dabei entstand die Idee, ein Fliegermuseum zu gründen. Die Langenthaler Fliegerlegende Peter Daetwyler stellte eine leere Halle zur Verfügung und so stand dem neuen Museum nichts mehr im Weg.

Heute wird auf über 3000 m² die Geschichte der Luftfahrt in der Schweiz und im speziellen aus dem Oberaargau gezeigt. Damit verbunden ist auch die über 80-jährige Geschichte der Firma MDC Max Daetwyler AG, die ihre Wurzeln im Flugzeugbau hat.

Dank der engen Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus Luzern und dem Flieger-Flab-Museum in Dübendorf werden auch spezielle Unikate aus deren Sammlungen ausgestellt.

Der Rundgang mit Peter Daetwyler und Beat Trösch startet in der grossen Halle. Wir lernen Ernst Rech, Flugpionier aus Langenthal, und sein im Museum ausgestellt Flugzeug «Maikäfer» kennen. Ernst Rech hatte 1909 in Langenthal dieses Flugzeug gebaut, mit dem er ab 1913 zusammen mit Oskar Bider an verschiedenen Flugtagen, so auch in Langenthal, auftrat. Mit dem gesammelten Eintrittsgeld – auch viele andere Piloten machten mit – konnten die notwendigen Flugzeuge für die 1914 gegründete Schweizer Luftwaffe beschafft werden.

AC-4 «Gentleman» von Alfred Comte

Das knallrote Flugzeug AC-4 «Gentleman» von Alfred Comte lässt jedes «Swissair-Herz» höherschlagen. Es war das erste Flugzeug, das die neu gegründete Swissair 1931 beschaffte, und es war auch das einzige Flugzeug, das sie nach dem Grounding am 2. Oktober 2001 noch besass (siehe Seite 7).

Yeti-Porter – der kleine Weltenbummler

Nächster Blickfang – ein Pilatus PC-6 Porter mit einer aussergewöhnlichen Lackierung. Auch die Aufschrift «Himalaya» am Rumpf und der auf der Motorhaube angebrachte Name «Yeti» fallen auf. Dieses Modell stammt aus dem Jahr 1962 und ist ein frühes Exemplar der ersten Modellreihe, die noch mit dem klassischen Kolbenmotor ausgestattet war. Der Yeti-Porter in Bleienbach gilt als weltweit einziger noch flugtauglicher Typ mit dieser Motorisierung.

Die Verantwortlichen der für 1960 geplanten Dhaulagiri-Expedition schlossen einen Mietvertrag mit Pilatus für den damals völlig neuen PC-6-Prototyp ab. Die HB-FAN sollte Material der Expedition zum Basislager transportieren. Die beiden Piloten Ernst Saxer und Emil Wick starteten am 12. März 1960 in ZRH. Acht Tage, über 16 Etappen dauerte die Reise bis Kathmandu. Der «Yeti» flog mit Material und Bergesteigern zum Basislager II auf 5750 Metern und stellte einen bis heute gültigen Höhenrekord für die Landung eines Flugzeugs auf. Das Risiko in der dünnen Luft war aber hoch. Am 5. Mai 1960 stürzte der «Yeti» kurz nach dem Start vom Dambuschpass aus geringer Höhe ab. Beide Piloten überstanden das Unglück unversehrt.

An diese abenteuerliche Vergangenheit erinnert nun der neue «Yeti». 6000 Arbeitsstunden in mehr als drei Jahren stecken in der Replika. Lohn der Anstrengungen war der Erstflug Mitte Januar 2022. Ausgestattet mit hochmoderner Avionik sind sogar Flüge nach Instrumentenflugregeln möglich. Das nicht in der Schweiz registrierte Flugzeug fliegt mit der US-Zulassung und mit dem Kennzeichen des Verkäufers aus Alaska.

SWISSAIR – von der Gründung bis zum Grounding

Auf dem Weg durch das Museum trifft man natürlich auch auf die Geschichte der Swiss-



air. Diverse Ausstellungsstücke erinnern an die ehemalige nationale Fluggesellschaft der Schweiz, u.a. der Kolbenmotor Curtiss-Wright mit 18 Zylindern und 3500 PS, der auf der DC-7 im Einsatz war. Nicht nur bei der Schreiberin wurden viele Erinnerungen an vergangene Zeiten wach.

Über die Geschichte der Schweizer Militärluftfahrt sowie den Schweizer Flugzeugbau erfährt man viel Wissenswertes und Spannendes, so auch über die beiden Schleudersitze, die Piloten bei einem Notausstieg das Leben retteten.

Im oberen Stockwerk wird die Geschichte der Luftrettung erzählt. Zunächst waren es wenige wagemutige Piloten, dann Fallschirmspringer, später Helikopterpiloten, die erste Rettungen vornahmen. Piloten wie Fredy Wissel und später Hermann Geiger waren weit über die Landesgrenze hinaus bekannt und die Schweizerische Rettungsflugwacht war wegweisend für die weltweite Luftrettung.

Nach dem Absturz eines zweimotorigen deutschen Flugzeugs 1962 in Ebersecken veranlasste der Bundesrat eine Untersuchung der viel zu lange dauernden Rettung. Daraus resultierte der heutige Rettungsdienst – die Rega.

Erwähnenswert ist auch die gut bestückte Bibliothek im oberen Stock. Unzählige Bücher

und Dokumente über die Aviatik sind dort zu finden und laden zum Verweilen. Fazit – unbedingt genug Zeit einplanen.

MDC Max Daetwyler AG

Last but not least stellte Beat Trösch noch kurz die 1943 gegründete Firma Daetwyler vor. Alles begann mit der Fliegerei und dem Flugzeugbau. Der Swisstrainer wurde vollumfänglich bei Daetwyler konstruiert, gebaut und eingeflogen. Daetwyler fertigte für die Höhenforschungsraketen Zenit die Stabilisierungsflügel und in den 60er-Jahren über 3000 verschiedene Teile für die in der Schweiz gefertigten Mirage-Kampfflugzeuge.

Heute ist die Firma Daetwyler Gruppe ein in dritter Generation inhabergeführtes Familienunternehmen. Der Konzern ist in den verschiedensten Bereichen weltweit tätig, von der Druckbranche bis hin zu hochkomplexen Baugruppen für die Maschinenindustrie. Sie ist sogar Weltmarktführerin auf dem Gebiet der Präzisionsrakete, die beim Farbendruck zur Anwendung kommen. Eine Milliarde dieser (volkstümlich «Schaber» genannten) Blechteile werden jährlich hergestellt!

Das Museum ist nicht öffentlich, Besuche müssen über die Website angemeldet werden (fliegermuseum-oberaargau.ch).



Airbus A350-900 «Lausanne»

Text: Markus T. Stäuble

Fotos: Pascal Ganz / SWISS

Swiss plant die Einführung von insgesamt zehn Airbus A350-900. Die neuen Flugzeuge werden die veralteten Airbus A340-300 ersetzen, die derzeit noch im Einsatz sind. Die erste A350 mit der Sonderbezeichnung «SWISS Wanderlust» wird im Herbst 2025 erstmals ab Zürich abheben. Mitte Juli 2025 traf sich unser Vorstandsmitglied Markus T. Stäuble, pens. Captain A330/340, mit Pascal Ganz, Technischer Pilot (TP) der A350-Flotte, zu einem Gespräch.

Im ersten Teil des Gesprächs wurden diverse Aspekte und technische Details der A350-900 besprochen.

Alle A350-900 wurden durch LH bestellt, wie viele kommen nach Zürich?

Wir werden insgesamt zehn A350-900 erhalten. Die ersten dieser Flugzeuge ersetzen unsere A340. Hinsichtlich der weiteren Auslieferungen lassen wir offen, ob und welche Flugzeuge ersetzt werden oder ob es sich um einen Flottenaufbau handeln wird.

Wird ein Flugzeug «ab Stange» kommen oder gibt es Swiss-spezifische Einrichtungen?

Erstaunlicherweise haben wir zum Lufthansa-Standard nicht viel geändert. Im Cockpit gibt es ein paar wenige Details und in der Kabine gibt es in der Business Galley ein paar Anpassungen. Produktseitig unterscheidet sich generell das gesamte Kabinenkonzept «SWISS Senses» umfassend vom neuen Langstreckenprodukt der Lufthansa, auch wenn es in Zusammenarbeit entwickelt wurde.

Mit der A350 wird ja die A340 abgelöst, wie lange braucht ein A330/340-Pilot für die Umschulung auf die A350?

SWISS A350-900

- HB-IFA wird voraussichtlich im Herbst 2025 geliefert
- Range 15 000 km (B777-300ER 13 650)
- 3 First-Class-Suiten; 45 Business; 38 Premium Eco (2-3-2) und 156 Eco (3-3-3)
- SWISS Senses in allen Klassen
- Verbrauch 2,5 l Kerosin pro 100 Passagier-km

Das Flugzeug wird parallel zur A330 geflogen, mit dem gleichen Rating, d.h. die Piloten brauchen nur einen Umschulungskurs von fünf Simulator-Sessions. Für die ersten Instruktoren wird es ein Landetraining geben, um die speziellen Eigenheiten besser kennenzulernen. Für das Gros des Pilotenkorps geht es nach den SIM-Sessions direkt auf die Strecke mit Enroute Flight Training.

Gibt es für einen A330-Piloten einen Unterschied, etwas Neues oder anderes auf der A350?

Der grosse Unterschied zur A330 ist die Tatsache, dass die A350 gewisse Vorzüge in der Automation und viel mehr Redundanzen hat, man könnte sie somit als eine A330 «Enhanced» bezeichnen. Wirklich neu ist das «Men-to-Cockpit-Interface». Die Systeme des Flugzeugs können zwar immer noch «old-style» mit Tasten und Knöpfen bedient werden, aber neu haben wir ein digitales FMS und können die Befehle mittels eines Trackballs (Maus) eingeben. Im Gegensatz zur A330 kann die A350 auch in verschiedenen Notsituationen mit dem Autopiloten gesteuert werden, was für das Workload-Management eine grosse Hilfe ist.

Wie viele Galleys sind installiert?

Vom Konzept her ist es gleich wie auf der A330. Von der hintersten Galley wird die ganze Economy-Class bedient.

Was ändert sich für die Passagiere z.B. bezüglich Sitzkomfort?

Lufthansa hat die Allegris-Kabine, bei uns wird die «SWISS Senses»-Kabine eingeführt. Diese ist farblich perfekt auf die Swiss abgestimmt. Es gibt nur noch drei Erstklasssitze, dafür gibt es mehr Premium-Economy-Sitze. Und in der Business Class gibt es verschiedene Modelle. Solche mit mehr Beinfreiheit oder mehr Platz, mit extra langem Bett und sogar Business Suiten für einen oder zwei Passagiere.

Werfen wir noch einen Blick in die Zukunft: Wie bereitet sich die Swiss technisch auf eine nachhaltige Luftfahrt (z.B. SAF, Wasserstoff) vor?

Swiss setzt im Bereich Nachhaltigkeit schon seit längerem auf umfassende Massnahmen wie die Modernisierung ihrer Flotte, die Optimierung im Flugbetrieb sowie die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen (SAF). Unter anderem hat Swiss gerade kürzlich als weltweit erste Fluggesellschaft Solartreibstoff des Schweizer Cleantech-Unternehmens Synhelion eingesetzt.

Wie läuft das Training für den TP ab? Hastest du eine spezielle Umschulung?

Die ersten sechs Instruktoren wurden bei Lufthansa in MUC geschult, wo sie das Flugzeug auch live geflogen sind. Ich war zusammen mit drei weiteren Kollegen bei Airbus in Toulouse in der Umschulung. Darum weiss ich nun sehr genau, was der Flieger kann und was er nicht kann. Es ist meiner Meinung nach vorteilhaft, dass der TP gleich zu Beginn das Training beim Hersteller absolviert, da er so alle Abteilungen optimal mit dem aufgebauten Wissen unterstützen kann.

Welche technologischen Entwicklungen (z.B. EFB, neue Avionik, KI) hältst du für besonders zukunftsweisend für die Luftfahrt?

Bezüglich KI glaube ich, dass dies in naher Zukunft noch kein grosses Thema sein wird. Aus Data-Security-Gründen ist es im Moment nicht vorgesehen, dass sich der Flieger von Extern Informationen oder Daten run-

Zur Person:

- Pascal Ganz machte seinen Pilotenschein in Hausen am Albis.
- 1999–2003 absolvierte er eine Lehre als Polymechaniker bei SR Technics mit BMS, Fachrichtung Flugzeuginstandhaltung.
- 2003–2009 Flugzeugmechaniker SRT-Airbus Family
- 2008/09 bei Swiss Pilotenausbildung PK 1/08,
- 2010–2013 Rega-Jet-Pilot
- ab 2013 bis heute Swiss S/FO A330/340/350
- Zusätzlich Instruktor, Simulator-Acceptance-Pilot, MCF-Pilot (Maintenance-Check-Flight), TP alles für die Airbus-Langstreckenflotte A330/340/350
- Er wohnt mit seiner Partnerin in Fehraltorf



terlädt und diese verwertet, und aus diesem Grund glaube ich auch, dass es im Cockpit immer noch zwei Piloten braucht. Aber wir sind natürlich immer bestrebt, unsere OPS in verschiedenen Bereichen zu optimieren, insbesondere beim CO₂-Ausstoss, Fuel-Saving usw.

Pascal, herzlichen Dank für das interessante Gespräch und alles Gute bei deiner Tätigkeit zugunsten der Sicherheit der Swiss-Flugzeuge.

In der nächsten Ausgabe der OldiesNEWS folgt der zweite Teil dieses Gesprächs. Wir erfahren mehr über die Funktion des TP und lernen Pascal Ganz persönlich kennen.



HB-IKO Comte AC-4 «Gentleman»

Text: Kathrin Kraus

Foto: Fliegermuseum Oberargau

Die Geschichte des kleinen Vogels beginnt in Oberrieden am Zürichsee. Dort gründete der Schweizer Flugpionier Alfred Comte 1925 seine Flugzeugfabrik, um seinen grossen Traum zu verwirklichen – das erste serienmässig gebaute Flugzeug der Schweiz zu bauen.

Mit dem Comte AC-4 gelang ihm der Durchbruch. Zwischen 1928 und 1930 wurden insgesamt elf Exemplare dieses einmotorigen Flugzeugs hergestellt. Als Konstrukteur wurde Henri Fierz verpflichtet.

Das Flugzeug wurde in zwei Losen gebaut. Die erste Serie bestand aus sechs Flugzeugen, die jedoch bereits vor ihrer Fertigstellung ausverkauft war. Daher wurde eine zweite Serie nachgelegt, welche die Zusatzbezeichnung «Gentleman» trug.

1931 kaufte Walter Mittelholzer eine AC-4 für seine Luftlinie Ad Astra Aero. Am 25. März 1931 wurde die CH-262 dem berühmten Schweizer Flieger und Fotografen übergeben. Viele seiner legendären Flugfotografien wurden aus diesem Flugzeug aufgenommen.



Als seine Luftlinie am 26. März 1931 zusammen mit der Balair zur Swissair fusionierte, war die AC-4 die erste Maschine der

Swissair. 1948 verkaufte die Swissair das Flugzeug an P. Kammacher in Lausanne. Da es in der Nachkriegszeit keinen Bedarf mehr an langsamen Maschinen gab, gelangte die AC-4 im Jahr 1955 schliesslich in deutschen Privatbesitz. Sie war als D-ELIS in Bamberg beheimatet und trug den Spitznamen «Spirit of Bamberg».

Für das 1981 anstehende 50-Jahr-Jubiläum kaufte die Swissair ihre erste Maschine zurück und das Swissair-Fokker-Team übernahm die Totalrevision. Bald flog das rote Flugzeug wieder genauso zuverlässig wie früher unter der Original-Immatrikulation HB-IKO.

Nach dem Grounding verkaufte der Sachwalter Karl Wüthrich das Flugzeug an SR Technics. Dort wollte man das kleine rote Flugzeug so rasch wie möglich wieder loswerden und schenkte es dem Verkehrshaus Luzern.

Technische Daten:

Flügelspannweite: 12,13 m
Länge: 8,10 m / Höhe: 2,80 m
Leergewicht: 500 kg
Gewicht beladen: 800 kg
Max. Geschwindigkeit: 140 km/h
Max. Flughöhe: 4000 m
Reichweite: 700 km / Leistung 140 PS
Antrieb: Cirrus Hermes III A.D.C.

Weitere erhaltene Exemplare der AC-4:

CH-180 / HB-ETI, flugtüchtig, Standort Flugplatz Raron
CH-249 / HB-USI (ex Balair, 1930–1931) Standort Flieger-Flab-Museum Dübendorf
CH-264 / HB-KIL, Standort Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Kurt Wälle – ein Fluglotse muss, wenn es brenzlig wird, cool und rasch reagieren können

Text: Jörg Röthlisberger

Fotos: ETH-Archiv / Internet

Den anspruchsvollen Alltag eines Flugverkehrsleiters erlebte Kurt Wälle von den Anfängen Ende der 50er-Jahre bis 1995. Die Entwicklung und all die Neuerungen im Luftverkehr und in der Flugsicherung waren enorm. Alles begann 1958, als er nach der Verkehrsschule in Luzern die Aufnahmeprüfung für die Ausbildung zum Radiotelegrafisten und Radiotelefonisten bei Radio Schweiz AG (damaliger Name der Flugsicherung) bestand. Erstaunlich, dass man damals noch lernen musste, zu morsen, Morsenachrichten abzuhören und diese von Hand oder mit Schreibmaschine gleichzeitig niederzuschreiben. Selbst hatte man Nachrichten mit Morsen zu übermitteln, zum Beispiel Wettermeldungen oder Flugpläne. An der Schreibmaschine musste das Zehnfingersystem gelernt und perfekt geübt werden. Ein Hauptfach war das Fliegerenglisch.



Als Radiotelegrafist konnte man sich zur Ausbildung Flugverkehrsleiter melden. Anders als heute bei Skyguide wurden damals nur Männer für diesen Beruf eingesetzt. Die Tower-Ausbildung fand in Zürich statt, die Radarausbildung am Simulator in Bournemouth, alles zusammen dauerte etwa zwei Jahre.

Keine Flugzeugkollisionen!

Schon immer sorgten Flugverkehrsleiter dafür, Zusammenstösse von Flugzeugen am Boden und in der Luft zu vermeiden. Vom Turm aus galt es, die Start- und Landebahnen zu überwachen, am Radar die An- und Abflüge zu kontrollieren oder dann beim Streckenflugverkehr dafür zu sorgen, dass Kurs, Flughöhen und Abstände eingehalten werden.

Kurt Wälle erinnert sich noch sehr gut an seine Anfangszeit, als er am Radar die in der

Luft befindlichen Flugzeuge nur als Punkte sehen konnte, ohne Angabe von Flugnummer, Flughöhe und Geschwindigkeit. Um ein Flugzeug sicher zu identifizieren, musste er die Piloten per Funk oft bitten, eine Kurve zu fliegen, um die Bewegung anzuzeigen. Der junge Luzerner liebte die Arbeit im Turm und am Radar, obwohl er dort im abgedunkelten Radarraum arbeiten musste. Das ist heute ganz anders, in hellen Räumen sind am Radar alle notwendigen Daten ersichtlich.

Biafra

Viele erinnern sich noch an den brutalen Bürgerkrieg in Biafra, Nigeria, 1969. Die Bilder der halbverhungerten Kinder gingen um die halbe Welt. Das Rote Kreuz hatte damals, so wie andere Hilfswerke, eine Luftbrücke für Lebensmitteltransporte von der Insel Fernando Poo, 100 km vor der Küste von Nigeria, nach Biafra organisiert. Balair-Piloten führten mit einer DC-6 im Auftrag des Roten Kreuzes, so wie andere Hilfsorganisationen, Flüge während der Nacht durch, denn am Tag wäre das viel zu gefährlich gewesen. Kurt Wälle war auf dieser Insel stationiert und half mit seinem Einsatz mit, diese abenteuerlichen Flüge so sicher wie möglich zu machen. Er konnte auch mal mitfliegen, was er nie vergessen wird, denn die Operation war hochriskant.



Flughafen Cotonou kurz vor dem Start der ersten Welle. Im Hintergrund die DC6 HB-IBT, die kurze Zeit später abgestürzt ist.

Würenlingen

Am 21. Februar 1970 war Fluglotse Wälle für die Überwachung des Abflugs von SR330 verantwortlich. Alles verlief normal und als die Coronado die Reiseflughöhe erreichte, übernahm ein anderer Flugverkehrsleiter die Flugkontrolle. Doch dann meldete sich der Captain dieses Tel-Aviv-Flugs mit den Worten: «Wir vermuten eine Explosion im Gepäckraum.» Diese Nachricht sorgte im Turm für Entsetzen und Alarmstimmung. In der darauffolgenden

Hektik musste der verantwortliche Flugverkehrsleiter ruhig Blut bewahren und sehr rasche und schwierige Entscheidungen für den Zurückflug treffen. Im Cockpit entstand inzwischen dicker Rauch, sodass die Piloten die Instrumente nicht mehr sehen konnten. Den letzten Funkspruch des Co-Piloten «SR330 is crashing, Goodbye everybody!» wird wohl niemand mehr vergessen, der dies am Funk oder später am Radio gehört hatte. Alle Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.

Oft sind das Schöne und das Schreckliche nahe beieinander

Im September des gleichen Jahres 1970 entführten bekanntlich palästinensische Terroristen drei Flugzeuge in die jordanische Wüste nach Zarqa, darunter auch eine DC-8 der Swissair. Als die Meldung per Funk eintraf, war im Turm die Hölle los. Kurt Wälle und das ganze Team waren sehr gefordert. Er selbst funktionierte zwar, war aber nicht 100-prozentig bei der Sache. Er musste sogar seinen Arbeitsplatz verlassen, denn Ruth, seine Frau, die er damals in der Flugsicherung Radio Schweiz AG kennengelernt und später geheiratet hatte, lag im Spital und schenkte ihrem gemeinsamen Töchterchen Gabi das Leben. Kurt, der sofort ins Spital eilte, vergisst seither Gabis Geburtstag, aber auch Zarqa nie.



ziell schätzte er die Instruktoren-Tätigkeit in Luxemburg und das Simulatoren-Training in Bern. Wälles Kompetenz als Luftverkehrsleiter war auch im Militär bei den Fliegertruppen gefragt: Er war viele Jahre als Hauptmann im Einsatz. Nach seiner Pensionierung gab er Piloten-Aspiranten immer noch Unterricht in Flugsicherheit, Luftraum und Funkverkehr. Während acht Jahren war er zudem für «Swisscontrol Navigation Services Zürich» als Customer Relation Agent tätig. Das Skyguide-Ausbildungszentrum für Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter befindet sich heute auf dem Flugplatz Dübendorf. Am Flughafen ZRH gibt es einen neuen Turm, der viel höher und grösser als der alte Turm ist. Der Beruf ist auch heute sehr anspruchsvoll, gilt als attraktiv, auch finanziell. Es fühlen sich heute Frauen und Männer davon angesprochen; die Männerdomäne wurde geknackt.

Wasser und Musik

Der gesellige und optimistische Kurt Wälle hatte neben seiner Familie vor allem zwei Hobbys, die er bis heute mit viel Freude ausübt. Er ist eine Wasserratte, ist bis heute Mitglied eines Schwimmvereins und hat ein Schwimmlehrer-, Lebensretter- und Tauchpatent. Er ist nicht nur ein Schönewetterschwimmer, er geht auch bei kühlen Temperaturen ins Wasser. In verschiedenen tropischen Gewässern unternahm er früher mehr als 100 Tauchgänge. Mit seiner Frau verbringt er jährlich Ferien auf einer Insel in Griechenland, auch, um im Meer schwimmen zu gehen.

Eine andere Leidenschaft ist die Musik. Er hat von früh bis heute immer Geige gespielt. Jahrelang musizierte er im Kammerorchester Kloten, dann in einem Trio mit Sänger oder auch nur mit einer Gitarristin zusammen. Kleine Konzerte für den Freundeskreis oder in Altersheimen waren und sind für ihn immer wieder beglückende Momente. Das Repertoire ist breit, von Klassik, Wienermusik, Pop, Lieder bis Volkstümlich. Heute spielt Kurt Wälle auch mal an einer Stubete mit. All dies erhält ihn jung: Mit seinen 85 Jahren ist er beneidenswert munter und fit.

Die Faszination des Berufs

Die obigen dramatischen und traurigen Ereignisse waren absolut aussergewöhnliche Vorkommnisse. Der Alltag im Turm war und ist normalerweise geprägt von klar reglementierten, professionellen Abläufen für sichere und erfolgreiche Flugoperationen. Flugverkehrsleiter mussten jährlich fachliche und auch ärztliche Tests bestehen, um ihre Lizenz zu erneuern. Kurt Wälle schätzte den guten Kontakt am Funk mit den Piloten.

Highlights für Kurt Wälle waren Beobachterflüge, wo er auf irgendeiner Flugstrecke im Cockpit mitfliegen und die Arbeit der Piloten noch besser kennenlernen konnte. Spe-



Philatelisten-Club Swissair – «gezähnt um die Welt»

Der Philatelisten-Club Swissair wurde 1957 gegründet. Ziel des Vereins ist es, Briefmarkensammler und Aerophilatelisten zu vereinen. Wir pflegen neben der Briefmarkenkunde insbesondere auch die aerophilatelistischen Kenntnisse. Seit 70 Jahren dokumentieren wir mit unseren Belegen die Entwicklung der Schweizerischen Luftfahrt. Auf neuen Strecken der Swiss und von ausländischen Gesellschaften, auf denen offizielle Luftpost befördert wird, lassen wir unsere **Erstflugbelege** mitfliegen. Dies ab Zürich, ab UNO-Genf, ab Liechtenstein sowie vom Ausland in

die Schweiz. Die Umschläge sind jeweils mit einem passenden Sujet und der entsprechenden Frankatur versehen.

Bei uns finden sich nicht nur Aerophilatelisten, sondern auch Sammler traditioneller und klassischer Motive. Jeweils am 1. Montag des Monats treffen wir uns beim gemeinsamen Clubabend und pflegen die Kameradschaft unter den Mitgliedern. Zweimal im Jahr publizieren wir unsere Clubzeitschrift mit interessanten Artikeln aus Aerophilatelie und Luftfahrt.

Unser Verein ist Mitglied des Verbandes Schweizerischer Philatelisten-Vereine VSPHV und der Interessengemeinschaft der Zürcher Philatelisten IGZP. Aktuelle Informationen zu Anlässen, Clublokal und Vereinsspublikationen entnehmen Sie bitte unserer Website philclub-swissair.ch, und dort finden Sie auch die Möglichkeit, ältere Flugbelege nachzubestellen.

Markus T. Stäuble,
Präsident Philatelisten-Club Swissair



7. April 1976: Erstflug Swissair Genf-Oran.



3. April 1976: Erstflug Air Algérie Oran-Genf.



21. März 1974: Swissair DC-10 Erstflug Genf-Bombay mit UNO-Frankatur.



27. März 2024: Erstflug Swiss von Zürich nach Košice mit Unterschrift der Piloten.



Wir gedenken

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

Mitglieder unserer Vereinigung

Maja Bazzell, Kabine
Trudy Berger-Strebel, Kabine
Gerd Christiansen, Cockpit
Lotte Friedauer-Baerlocher, Kabine
Ruedi Gretler, Cockpit
Stefanie Grünwald-Balsiger, Kabine
Elisabeth Hugentobler-Brenner, Kabine
Astrid Jud, Kabine
Ueli Pfister, Kabine
Pia Renz-Sutter, Kabine
Ruth H. Ryser, Kabine

Kurt Schawalder, Cockpit

Anneliese Stuber-Omlin, Kabine
Peter Zurmühle, Cockpit

Nicht Mitglieder unserer Vereinigung

Marie Luce Amiet, Kabine
Hanspeter Buchmann, Cockpit
Hans Heinrich Ehrensperger, Cockpit
Eric Erb, Cockpit
Josef Johann Grünenfelder, Cockpit
Samuel Heiz, Cockpit

Hans Hübscher, Kabine

Edgar Huggenberger, Cockpit
Thomas Knecht, Kabine
Jürg Meier, Cockpit
Verena Katharina Rickenbacher, Kabine
Günter Riedel, Cockpit
Markus Ruesch, Kabine
Hans-Jakob Schärer, Cockpit
Govert Slob, Cockpit
Erich Wirz, 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.)

V.I.P ON BOARD

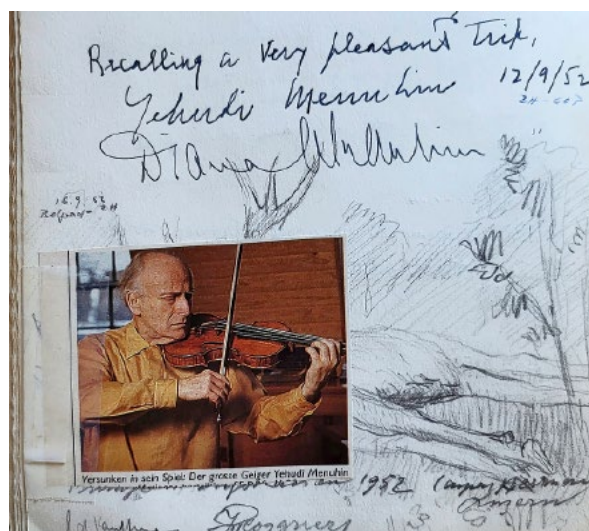
Autogramm von Vio Kuhn

Yehudi Menuhin – Recalling a very pleasant trip

Am 12. September 1952 flog der weltbekannte «Wundergeiger», Dirigent und Humanist Yehudi Menuhin mit der Swissair von Zürich nach Kopenhagen. Als Stewardess mit an Board war Vio Kuhn.

Am 22. April 1916 als Sohn russisch-jüdischer Einwanderer in New York geboren, wuchs Yehudi Menuhin in San Francisco auf. Von seinen strengen Eltern zum Üben und Lernen erzogen, galt er schon früh als musikalisches Wunderkind. Zeitlebens war Yehudi Menuhin Nomade und Kosmopolit und erkundete als Humanist, Philosoph und Musiker die ganze Welt.

Neben seiner Tätigkeit als Solist und Dirigent gründete Menuhin ab 1957 Institutionen und Projekte in verschiedenen Ländern zur Förderung der Musik. Unter anderem grün-



dete der spätere Ehrenbürger von Saanen 1957 das mittlerweile legendäre Festival im

Saanenland sowie die «International Yehudi Menuhin Foundation» in Brüssel.

Yehudi Menuhin war zweimal verheiratet und hatte vier Kinder.

Unermüdlich blieb der grosse Humanist und Musiker aktiv und dirigierte auf der ganzen Welt. Völlig überraschend starb Yehudi Menuhin am 12. März 1999 wenige Wochen vor seinem 83. Geburtstag in Berlin auf einer Konzerttournee mit seiner Sinfonia Varsovia.

Seine ausgeprägte Menschlichkeit, seine vielseitigen künstlerischen Begabungen und seine immerwährende Neugier prägten sein Schaffen.

Pioniere der Bergrettung – 50 Jahre Air Zermatt

Autoren: Beat Perren, Luzius Theler

Das Jahr 2018 ist ein besonderes Jahr für die Air Zermatt. Das Oberwalliser Helikopterunternehmen darf das 50-jährige Bestehen feiern. Seit der Gründung 1968 bis heute hat die Air Zermatt eine beeindruckende und interessante Geschichte erlebt und sich konstant weiterentwickelt: vom ersten «einfachen» Helikopter, der auch für Rettungseinsätze benutzt wurde, bis zu ihrer heutigen Flotte mit zehn Helikoptern. Mit dieser modernen Flotte können alle möglichen Transporte, Passagierflüge und auch Sondereinsätze, ebenso einfache und extreme Rettungen ausgeführt werden. Die Air Zermatt ist ein erfolgreiches und kerngesundes Unternehmen und ihre Mitarbeitenden strotzen quasi vor Energie und Tatendrang und zeich-



nen sich durch eine ausgeprägte Treue zum Unternehmen aus. Die reiche Erfahrung ist nicht Ballast, sondern vielmehr die Grund-

lage, auf der immer neue und mutige Schritte für die Weiterentwicklung aller Aktivitäten möglich werden. Nach wie vor gilt die Air Zermatt als einer der wichtigen Treiber in der Weiterentwicklung und Verfeinerung des fliegerischen alpinen Rettungswesens. Aber auch beim Lufttransport und bei der hochkarätigen medizinischen Notfallversorgung von Akutpatienten ist sie nicht mehr wegzudenken.

Produktinformation

Fester Einband
Verlag: rottenedition GmbH
Veröffentlichung: 03.12.2018
Seiten: 488
IBAN: 978-3-906118-78-9
Fr. 65.85



AVIATIKBÖRSE
BOURSE D'AVIATION
AVIATION FAIR

30. November 2025

10.00 bis 16.00 Uhr

Freizeitanlage BXA Bassersdorf
Grindelstrasse 20
CH-8303 Bassersdorf

Bus 765: Bushaltestelle
«Sportanlage»

Parkplätze auf dem Areal

www.aviatikboerse.ch

Veranstungskalender 2025/2026

sowie aktuelle Informationen
und Fotos von unseren Anlässen
findet ihr auf

www.swissaioldies.ch

Impressum:

Redaktion:

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

Joerg Drittenbass
Berglistrasse 34
8018 Bülach
E-Mail: j.drittenbass@bluewein.ch

Jörg Röthlisberger
Im Lampitzäckern 62
8305 Dietikon
E-Mail: roethlisbergerj@bluewin.ch

Mitgliederdienst/Adressverwaltung:

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

Layout/Druck:

Mattenbach Zürich
Binzstrasse 9, 8045 Zürich
Tel. +41 44 986 35 00
E-Mail: zuerich@mattenbach.ch

What's next?

Nächster Newsletter:

Der nächste Newsletter erscheint im
Dezember 2025

Nächste OldiesNEWS:

Die nächsten OldiesNEWS
erscheinen im März 2026

Redaktionsschluss:

28.02.2026



Liebe Mitglieder

DRINGEND GESUCHT – VERSTÄRKUNG UNSERER CREW

Für die Administration unserer Events und die Stellvertretung von Cathy Muggler, Finanzverantwortliche, suchen wir eine Kollegin oder einen Kollegen in unseren Vorstand.

Der Aufgabenbereich umfasst:

- **Administrative Betreuung unserer Anlässe**
(An-/Abmeldungen; Rechnungen; Checklisten etc.)
- **Kommunikation mit Restaurants**
(Anzahl Teilnehmende; Menüs etc.)

Falls du **Grundkenntnisse in Excel sowie ein Flair für Zahlen hast**, freut sich unser Präsident Peter Schüpbach auf deine Kontaktaufnahme.

Er wird dir gerne detaillierte Auskunft über den zeitlichen Aufwand sowie über unsere Vorstandstätigkeit geben.

E-Mail: president@swissaioldies.ch, Mobile: +41 79 352 38 68