



MAGAZIN

Ausgabe 01/2019

- Hochnäsigkeit
- 50 Jahre Vereinigung Cockpit
- Klimaneutral
- Ende Ju-52 D-AQUI ?
- Stopp Nonsens - Klartext von VL Vorstand

Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.
64521 Groß-Gerau, Adolf-Kolping-Straße 4
Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049
gegründet 1975
Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)
www.vluffahrt.de

© www.gg24.de/Adobe Stock



VORWORT

Vorwort der Bundesvorsitzenden Anke Heß

*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen
und Kollegen,*

ich hoffe, Sie hatten alle einen guten Start in das Jahr 2019.

Neues Jahr, neues Glück.

Die Luftfahrtbranche ist, wie sagt man so schön – volatil. Dies scheint besonders auf das angelaufene Jahr 2019 zuzutreffen. Es wird zwar regelmäßig gesagt und geschrieben, dass sich die Airlinewelt so schnell verändern würde, aber was bisher in diesem Jahr in der Luftfahrt geschehen ist, ist schon einmalig.

Während ich dies schreibe, stehen die Germania Maschinen schon zwei Wochen am Boden. Ein neuer Investor wird gesucht, derweil sich schon andere Gesellschaften über die frei gewordenen Kapazitäten am Markt hermachen. Dieses Schicksal droht auch noch anderen europäischen Airlines, wie zuletzt durch die Insolvenz der flybmi am 16. Februar 2019.

Der A380, der ganze Stolz der europäischen Luftfahrtindustrie, wird nur noch bis 2021 gebaut, dann war's das. Wie konnte es soweit kommen? Derzeit streiten sich die selbsternannten Experten, ob das Flugzeug zehn Jahre zu früh oder zehn Jahre zu spät in den Markt kam. Die einfachste und vielleicht auch plausibelste Erklärung ist, dass das Flugzeug schlichtweg zwei Triebwerke zu viel hat. Wie dem auch sei, es ist sehr schade, dass dieses technische Prunkstück europäischer Ingenieurskunst ab 2021 nicht mehr gebaut wird.

Etihad stornierte 42 A350-900 Bestellungen bei Airbus. Sollten die Scheichs festgestellt haben, dass manche Expansionspläne doch zu hoch und weit gegriffen sind? Am Flugzeug kann es – im Gegensatz zum A380 – nicht gelegen haben. Ist doch der A350-

900 eines der effizientesten, wenn nicht sogar das effizienteste Flugzeug, was er derzeit auf dem Markt gibt.

Thomas Cook stellt seine Airlines, auch Condor, zum Verkauf. Diese Meldung lässt die Phantasie blühen. Viele Kolleginnen und Kollegen im Betrieb sagen laut und deutlich: Die Lufthansa sollte unbedingt diese Traditionsmarke wieder zurückkaufen.

Lufthansa führt Gespräche mit ver.di und dem Konzernbetriebsrat zur Zukunft der LSG. Die wesentlichen Forderungen der Gewerkschaft: Keine betriebsbedingten Kündigungen nach 2020, Erhalt der Tarifverträge im Lufthansa-Konzern, umfangreiche Qualifizierungsmaßnahmen für alle Kolleginnen und Kollegen.

Dagegen wirken die Forderungen der Arbeitgeberseite schon fast skurril: Bis zu 50 % (weitere) Lohnkürzung sowie den Abbau von 3.000 Beschäftigten in Deutschland. Zusätzlich droht weiterhin der Verkauf an eine „Heuschrecke“ – oder sind das deren Vorbedingungen? Wertschätzung, nach mehr als 50 Jahren im Konzern, sieht sicher nicht so aus... Daraufhin wurden die Gespräche abgebrochen. Kann es sein, dass derzeit bei der LSG tarifpolitisch „alle Dämme brechen“?

Lufthansa Technik ist gelähmt durch die „Richtungsweisung“. Aber „irgendwie“ sind wir das ja gewohnt. Von Network über Core, NLS und, und... Kaum waren die einzelnen Projekte um, wurde wieder neu losgelegt, um beim nächsten Projekt erneut alles in Frage zu stellen. Die Mitbestimmung soll ja, laut der Informationsflyer an die Belegschaft, bestens einge-

bunden sein. Das hängt aber wohl von der jeweiligen Sichtweise ab.

„Das Projekt“, in unserer letzten Ausgabe noch mit zwei Projektleitern genannt, hat mittlerweile elf Teilprojekte und achtzig Mitarbeiter. Die Lufthansa Technik prüft, wie sie – ohne ihre Line Maintenance für DLH in Frankfurt und München - alleine weiter bestehen kann und die Lufthansa Passage überlegt, wie die Richtungsweisung umgesetzt werden kann/soll. Koste es, was es wolle. Warum wird eigentlich nicht dieses ganze Projekt in Frage gestellt? Dabei gibt es sicherlich viele Fragen und um diese vorab zu klären, wäre eine rechtzeitige, vollumfängliche Information und Einbindung der Mitbestimmung notwendig. Aber dem Arbeitgeber ist eher wichtig, erst mal zu klären, welche Mitbestimmung er denn überhaupt informieren muss. Und wenn er dann informiert hat, sind die Fragezeichen genauso groß wie vorher.

Um dieser Angelegenheit vereint entgegenzutreten, sollten sich alle Kolleginnen und Kollegen einmal überlegen, wie man Geschlossenheit signalisiert. Solange der Zusammenhalt der Belegschaft des Unternehmens durch den Arbeitgeber aufgebrochen und kleinteilig gemacht wird, funktioniert das nur übergreifend. Der Einzelne hat keine Möglichkeit mehr – es sei denn, er/sie wäre Mitglied im LH-Vorstand.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, all diese Probleme belasten die Kolleginnen und Kollegen, die Mitbestimmung und die Gewerkschaft in bisher ungekannter Größe und Komplexität. Sei es bei Lufthansa, Lufthansa Technik, LSG, Germania, Condor oder auch bei Airbus.

Ohne eine stark organisierte Interessenvertretung des Personals, sei es in der Gewerkschaft ver.di und/oder einem starken Betriebsrat wird die Zukunft schwierig zu gestalten sein. Horrorszenarien sind genügend im Umlauf.

Ihre Vereinigung Luftfahrt wird jedenfalls alles tun, um dem entgegenzuwirken

Mit herzlichen Grüßen

Ihre

Anke Heß



Führungskräfteführerschein!

„Mann, unser neuer Chef, der will hier alles umkrempeln“, so Kolleginnen und Kollegen einer Abteilung bei der Technik! „Den würden wir gerne einmal mit einer Mitarbeiterbeurteilung bewerten wollen“! Und genau diese Möglichkeit gab es früher schon einmal als 360° Feedback und gibt es auch heute noch.

Alles wird bei der LHT untersucht und bewertet, Mitarbeiter auf jeden Fall und die Chefs?

Es kommt doch immer zum großen „Stühlerücken“ und Vorgesetzte werden untereinander ausgetauscht und sollen dann plötzlich andere Ämter bekleiden, die vielleicht auch nicht den persönlichen Neigungen der Vorgesetzten entsprechen. Diese Entscheidungen sind dann auch immer öfter sehr unglücklich und Kolleginnen und Kollegen leiden mit! In diesem Zusammenhang kommt es deshalb auch nicht selten vor, dass Menschen aufeinanderprallen, die nicht für einander geschaffen sind und ein reibungsloses Zusammenarbeiten untereinander einfach nicht möglich ist.

Diese Führungskräfterotation führt deshalb auch mehr und mehr zu Konflikten, die immer öfter in Personalgesprächen mit befremdlichen Inhalten münden.

Eine Lösung könnte in diesem Zusammenhang die enge Verknüpfung eines 360° Feedbacks sein, in dem Mitarbeiter ihre Vorgesetzte bewerten und im gegenseitigen Einvernehmen Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen. Diese Überlegung, gepaart mit einem „Führungskräfteführerschein“, der eine wertvolle Bereicherung darstellen würde, macht das gemeinsame Miteinander in unserem Unternehmen erst nachhaltig möglich. Und genau solch ein Führerschein müsste schnellstmöglich bei der LHT ins Leben gerufen werden, damit monetäre Verluste durch falsches Führungsverhalten und schlechtes Empathie- und Einfühlungsvermögen weitestgehend vermieden werden.

Eine Meinung von

Jörg Deike



© DOC RABE Media/Adobe Stocks

Die Nase zu hoch?

In einem internationalen Vergleich unter Luftfahrtgesellschaften im stetig wachsenden Weltluftverkehr wird deutlich, in welchen Segmenten sich diese Gesellschaften unterscheiden und welche Defizite sie alle haben. Im Preis-Leistungs-Verhältnis zeigt sich auch im Vergleich mit den Billiganbietern die volle Bandbreite an mangelnder Wartung und bestem Service. In puncto Pünktlichkeit will der Branchenprimus Lufthansa mit einer ganz neuen Masche die Nase vorn haben. Man habe erkannt, dass alle Verspätungen von der Lufthansa Technik AG verursacht werden, was umgehend geändert werden sollte.

Das vermeintliche Problem soll dadurch gelöst werden, indem man einfach die Wartung zwischen Landung und Start innerhalb der „Mutter“ erledigen lässt und sie der Lufthansa Technik wegnimmt.

So weit, so schlecht!

Dieses geplante Vorgehen wurde vom Passage-Vorstand, Herrn Hohmeister, auch gleich postwendend an das „Handelsblatt“ weitergegeben. Der geneigte Leser dieses Blattes hat folgende Schlussfolgerung gefunden: Ursache für Flugverspätungen und Flugausfälle endlich gefunden! Lufthansa-Technik-Mitarbeiter sind schuld an Verspätungen und technischen Ausfällen und der Vertrag mit der LHT wird gelöst. LUFTHANSA kann dadurch zukünftig nur noch pünktlich sein!

Das war ein Paukenschlag, der durch die Reihen der LHT tönte und war eine ganz deutliche „Kriegserklärung“ an den Wartungsspezialisten aus Hamburg. Dieser hatte mit seiner Mannschaft immer mit stets guter Leistung überzeugt, damit die Zuverlässigkeit der Lufthansa in puncto Sicherheit und Qualität nachhaltig immer gegeben war.

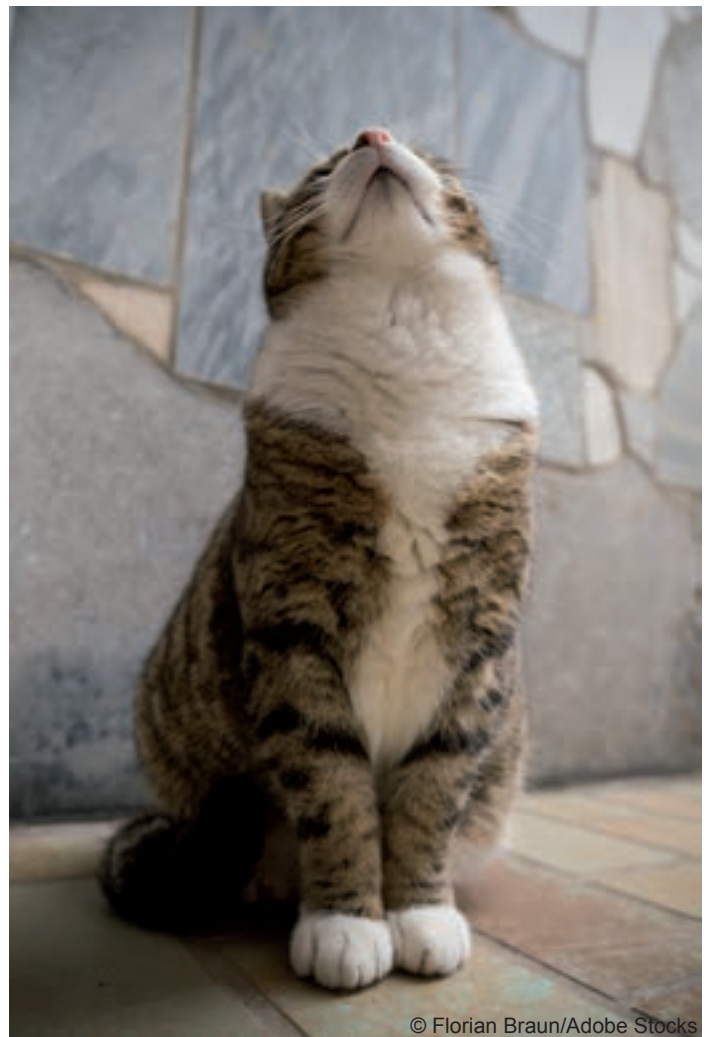
Die Botschaft, den eigenen Anbieter rauszuschmeißen und eine Wartung selbst innerhalb des Fleet Services Lufthansa intern durchzuführen, wird vielleicht Nachahmer unter den Fluggesellschaften finden und Kunden könnten der LHT verloren gehen. Mit solchen Aussagen in der Öffentlichkeit ein Konkurrenzgebaren zwischen der Lufthansa Passage und Lufthansa Technik AG zu entfachen, war an dieser Stelle einfach nur falsch und völlig unangebracht und bringt den

Konzern durch eine Schwächung eher in Schwierigkeiten.

Bleibt die Frage, ob hier einfach nur unüberlegt gehandelt wurde - Spaltung ist jedenfalls nicht angebracht. Beim Absturz der German Wings Maschine in den französischen Alpen waren wir damals jedenfalls doch plötzlich alle über Nacht wieder „eine gemeinsame Lufthansa“ und haben der Welt gezeigt, dass sind wir und halten stets zusammen, auch in schwierigen Zeiten!

Eine Meinung von

Jörg Deike



© Florian Braun/Adobe Stocks

Stopp Nonsens -

Es ist an der Zeit, Klartext zu reden!

Zur Durchführung der Konzern-Aufsichtsratswahl 2018 hatte sich in der LHT Hamburg eine Gruppierung „Bündnis Technik“ gebildet und ist mit einer entsprechenden Liste bei der Wahl der Delegierten angetreten. Dieser Gruppierung waren neben Mitgliedern der vb-Nord, einigen ver.di-Abtrünnigen leider auch Mitglieder des VL-Ortsverbands Hamburg beigetreten. Sofern so schlecht aber da ist noch relativ wenig Schaden entstanden.

Bei den Betriebsratswahlen 2018 trat diese Gruppierung (jetzt ohne vb-Nord) auch hier mit einer eigenen Liste an. Der Versuch, eine gemeinsame Liste ver.di/VL bei der LHT Hamburg zu erstellen, war ergebnislos. Danach hatte der VL-Ortsverband Hamburg VL-Mitglieder als Kandidaten auf der Bündnis Technik Liste platziert. Das geschah gegen die ausdrückliche Ansage des VL-Bundesvorstands, der, wie in den Vergangenheit schon, ein eigene Liste „Vereinigung Luftfahrt“ favorisiert hatte. Als Ergebnis kamen 7 von 35 Mandaten heraus, die jetzt aber vom restlichen BR-Gremium isoliert sind.

Soweit die Historie.

Wahrscheinlich aus Frust, eher aber noch als versuchte „Rache“ für das eigene Scheitern in ver.di, wurde zum Ende des Jahres 2018, vornehmlich von Torsten Schmidt und wenigen anderen, gemeinsam mit dem „Bündnis Technik“ eine Initiative „Ich gehe mit“ ins Leben gerufen.

Diese Initiative verbreitet seither in Rundschreiben und auf einer eigens eingerichteten Homepage eine diffamierende Kampagne gegen unsere Gewerkschaft ver.di und unsere vermeintlich schlechten Tarifverträge. Als „Allheilmittel“ wurde die Industriegewerkschaft Metall (IGM) angepriesen, die zukünftig ver.di in der LHT als „besserer“ Tarifpartner ersetzen solle. Sogar eine zunächst verdeckte Mitgliedschaft in dieser Organisation wurde angeboten.

Eine gemeinsame Erklärung der IGM und ver.di vom 19. Dezember 2018 lautet wie folgt:

ver.di und die IG Metall stehen zum Ordnungsprinzip im DGB. Die IG Metall hat in der Lufthansa Technik Hamburg keine Vertrauensleutestrukturen und auch keine Vertrauenspersonen beauftragt Mitglieder zu

werben. Die Lufthansa Technik in Hamburg ist ein Betrieb im Organisationsbereich von ver.di.

Die IG Metall organisiert keine Mitglieder in diesem Betrieb und lehnt Mitgliedsanträge aktiv ab. Sie akzeptiert die Tarifhoheit von ver.di und strebt keine Konkurrenz an.

Wir wollen unsere Gewerkschaften stärken, indem wir unsere Kraft nicht gegeneinander wenden, sondern nach dem Prinzip der Zuständigkeit Mächtigkeit aufbauen.

Jede Veröffentlichung in der Lufthansa Technik in Hamburg, die von diesen Prinzipien abweicht, entspricht nicht der Wahrheit und ist nicht von der IG Metall oder von ver.di autorisiert.

Selbst nach dieser Veröffentlichung geht das unsinnige Treiben mit fadenscheinigen Argumenten munter weiter und die Hamburger Technik-Kollegen werden weiter hinters Licht geführt und verunsichert. Der VL-Bundesvorstand hat wenigstens erreicht, dass Mitglieder des Ortsverbands Hamburg sich nicht mehr an dieser Initiative beteiligen. Die Vereinigung Luftfahrt steht auch weiterhin uneingeschränkt zu ihrem Kooperationspartner ver.di und bedauert, dass die IG Metall für hinterhältige Zwecke missbraucht werden sollte.

Fazit:

Tarifverträge werden durch Tarifkommissionen mit ehrenamtlichen Mitgliedern ausgehandelt und das Ergebnis in demokratischen Abstimmungen beschlossen. Wer sich dabei durch die Mehrheit übergangen fühlt, muss an seiner Argumentation arbeiten und nicht seine Gewerkschaft verdammen. Wer diese Art der Demokratie nicht haben will, muss die Gemeinschaft verlassen. Jede Gewerkschaft ist nur so stark, wie die Anzahl ihrer Mitglieder. Daher ist es das oberste Gebot, diese durch Mitgliedschaft zu stärken.

Daher unser Aufruf an die Initiatoren „Ich gehe mit“:

Stoppt endlich diesen Nonsens und löscht Eure Homepage für immer!

VL-Bundesvorstand

Versprechen gebrochen

Die fragwürdige Entscheidung, WM4 für immer zu schließen, war kaum gefallen und der letzte Arbeitstag war vorbei, da wurden die Ex WM4-Kolleginnen und Kollegen schon physisch auf die unterschiedlichsten Abteilungen auf der Hamburger Werft verteilt.

Und dabei wurden eklatante Fehler gemacht.

Versetzungen der Kolleginnen und Kollegen wurden entgegen ihren Fähigkeiten und Neigungen ausgesprochen, entgegen jeglichem sachlichen Verstand. So kam es auch, dass Kolleginnen und Kollegen, die sonst zur Freigabe von ganzen Flugzeugflotten berechtigt waren, nun ohne Aussicht auf ein Weiterkommen bei WT gestrandet waren. Sie sollten Hilfs- und Frondienste verrichten, was keinem gefiel. Einige, darunter auch Waldemar Schneidmüller* und Julius Meyer*, zogen daraus ihre Konsequenz und hatten den Entschluss getroffen LHT zu verlassen und sich extern zu orientieren.

Obwohl der Vorstand in mehreren Veranstaltungen versprochen hatte, Ex WM-4 Mitarbeiter alle gleich und fair auch bei Aufhebungsverträgen, Altersteilzeit etc. zu behandeln, wurde mit zweierlei Maß gemessen. Einige bekamen die gerechte und versprochene Abfindung, Waldemar und Julius aber wurden mit fadenscheinigen Begründungen hingehalten und gingen leer aus!

Da fragte man sich zum Abschluss des Ausstiegsszenarios von WM4 zum Jahresende 2018 warum war vom budgetierten Betrag noch viel nicht verwendet worden und warum war es der Geschäftsleitung nicht möglich, die versprochenen Abfindungen auch zu zahlen. Waren das nur Lippenbekenntnisse oder gar Neid und Missgunst, fragten sich Waldemar und Julius?

Selbst letzte vergebliche Versuche des Betriebsrates, den Vorstand und die Geschäftsleitung auf die Ungerechtigkeit hinzuweisen und umzustimmen, also den Gleichbehandlungsgrundsatz zu wahren, liefen ins Leere. Es ist zu vermuten, dass unsere ehemaligen Kollegen wohl nicht positiv über den ehemaligen Arbeitgeber Lufthansa Technik AG sprechen werden, im Gegenteil! Was bleibt, ist auch ein fader Beigeschmack, der dem Unternehmen in der Außenwirkung

als großer Arbeitgeber nicht gut tut und auch in der Betriebsöffentlichkeit nur schadet, und für was bitte schön?!

Und alle wissen nun, dass hier Versprechen gebrochen und nicht Wort gehalten wurde, nicht von der Geschäftsleitung und auch nicht vom Vorstand, traurig!

Eine Meinung von

Jörg Deike

*Namen wurden auf Wunsch explizit genannt.



© Sigrid Rossmann/Pixelio.de

Vereinigung Cockpit wird 50 - Herzlichen Glückwunsch!

Die Bestrebungen einen eigenen Berufsverband zu gründen, hatten Hans-Dieter Gades und überzeugte Mitstreiter bereits 1968. Am 15. März 1969 wurde der Verband „Vereinigung Cockpit e.V.“ (VC) dann offiziell gegründet und Hans-Dieter Gades wurde zum 1. Präsident gewählt.

Bis zur ver.di-Gründung im Jahr 2000 bildete die VC eine Tarifgemeinschaft mit der Deutschen Angestellten Gewerkschaft DAG. Seither betreibt sie eigenständig auch ihre Tarifpolitik.

Auf internationalem Parkett agiert sie als Mitglied in der International Federation of Airline Pilots' Associations IFALPA und der European Cockpit Association ECA.

Der VC-Vorstand wird turnusmäßig alle drei Jahre gewählt oder wiedergewählt. Seit 2018 ist Martin Joachim Locher VC-Präsident. Die Organisation hat derzeit rund 9.600 Mitglieder aus nahezu allen deutschen Flugbetrieben und agiert nun seit 50 Jahren ausgesprochen erfolgreich in der Berufs- und Tarifpolitik für

Verkehrsflugzeugführer, Verkehrshubschrauberführer, Flugingenieure und Fluglehrer. Der Beirat berät den Vorstand bei der Bewältigung seiner Aufgaben, die hauptsächlich in Arbeitsgruppen und Tarifkommissionen erledigt werden.

Die Vereinigung Luftfahrt e.V. hat der VC viel zu verdanken. Der leider viel zu früh verstorbene Hans Dieter Gades stand 1976 bis 1978 mit seiner Mannschaft nicht nur mit Rat und Tat, sondern auch finanziell als „Geburtshelfer“ unseren Altvorderen zur Seite und hatte dadurch unsere eigene Organisation erst möglich gemacht.

Wir danken der VC für die jahrelange Unterstützung und die Zusammenarbeit in vielen Feldern, vor allem auch im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG und gratulieren herzlich zum Jubiläum.

Wir wünschen weitere viele Jahre erfolgreicher Arbeit.

VL-Bundesvorstand



Siegfried Seeger im Ruhestand

Am 30. Januar 2019 war es soweit: Sigi Seeger beendete sein aktives Arbeitsleben bei der Lufthansa Technik AG. Mit einer, wie er es anerkennend nennt, „würdigen Verabschiedung“ wurde er von Kollegen für viele Jahre der Zusammenarbeit geehrt.

Am 1. Januar 1973, also vor 46 Jahren, begann Sigi seine Karriere bei einer Firma Namens Deutsche Lufthansa AG, die damals noch ein Unternehmen war. In der Flugzeughalle 3 in Frankfurt begann er als gelernter Elektromechaniker mit der neuen Berufsbezeichnung „ERI-Wart“. Dort war er an der Wartung und Instandhaltung von Flugzeugen des Typs Boeing 707, Boeing 737 und Boeing 727 beteiligt.

1983 wurde in Frankfurt die Halle 6 gebaut, in der Sigi dann, nach der Weiterqualifizierung zum „ERI-Wart 3“, weiterhin an den moderneren Boeing 737, sowie an der DC10 arbeitete.

1989 begann die Lufthansa langsam, aber sicher die Boeing 737 gegen den Airbus A320 zu ersetzen. Weitere Umschulungen waren die Folge.

1991 wurde Sigi schließlich zum Wartungstechniker ernannt. Verbunden war diese Tätigkeit mit weiteren Schulungsmaßnahmen bezüglich der Flugzeugtypen Airbus A340 und A330.

Consulting Abordnungen in Lagos und Peking haben Sigi offenbar die Lust auf Fernreisen nicht verdorben, sondern eher befördert. So reist er schon seit vielen Jahren zu den entlegensten und teilweise auch nicht ganz ungefährlichen Orten dieser Erde.

Bereits 1969 schließt sich Sigi einer Gewerkschaft an. Zunächst bei der IGM, dann (bei LH) der ÖTV und schließlich, seit 1986 der VL/DAG. Als Betriebsratsmitglied war er über drei Legislaturperioden aktiv in die Arbeit der Mitbestimmung eingebunden.

Ein besonders wichtiges Amt übernimmt er 2008 als Mitglied der Geschäftsfeldtarifkommission und dann 2011 auch als Mitglied der Konzerntarifkommission. In dieser Tätigkeit hat er sich große Verdienste erworben. Auch wenn von der Belegschaft (gefühlte) nach jedem Tarifabschluss harsche Kritik kommt, so kann sich doch die tarifliche Entwicklung – insbesondere der LHT – sehen lassen. Auch im Vergleich mit ande-

ren Branchen! Sigi hat an diesen guten Ergebnissen einen nicht unbeträchtlichen Anteil. Hierauf können er (und wir) stolz sein.

Die Arbeit in diesem Gremium ist „per Lehrgang“ nicht zu erlernen. Hier braucht es enorm viel Erfahrung und natürlich auch Wissen um die hunderte Tarifverträge und Tarifvereinbarungen. Deren Zahl belief sich schon bei Ausscheiden des Verfassers dieses Artikels auf über 600 – und das ist schon zehn Jahre her... Auch haben ihn die Auftritte des Arbeitgebers bei Tarifverhandlungen nicht nervös gemacht. Immerhin hat es eine ehrenamtlich besetzte Tarifkommission der Gewerkschaft hier ausnahmslos mit hauptamtlich beschäftigten Tarifprofis und Arbeitsrechtsanwälten zu tun.

All dies hat „unser Sigi“ beherrscht und sich gewissermaßen „selbst beigebracht“.

Der Bundesvorstand der VL beglückwünscht Sigi zum verdienten Abschluss des Arbeitslebens und der gelungenen Arbeit in der Tarifkommission.

Er kann sich nun seiner Reiseleidenschaft an praktisch jedem Termin im Jahr hingeben, lebt er jetzt doch im „unlimitierten Dauerurlaub“.

Der VL-Vorstand freut sich darauf, auch weiterhin den Rat und die Wortbeiträge von Sigi in den Vorstandssitzungen zu hören.

Werner Zielina



Klimaneutrales Fliegen - es gibt Kerosin aus CO₂



© GrafKoks/Adobe Stocks

Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) hat am 19.12.2018 eine Pressemitteilung veröffentlicht, dass es jetzt technisch möglich sei, Kerosin aus CO₂ herzustellen. Das wäre die Lösung für klimaneutrales Fliegen.

Leider wurde kein Preis für den Liter dieses Kerosins genannt. Eine wirtschaftliche Nutzung ist erst dann möglich, wenn das „Synthesekerosin“ in ausreichender Menge zu einem wirtschaftlich vergleichbaren Preis produziert werden kann.

Bisher waren alternative Kerosine immer deutlich teurer als Kerosin aus Mineralöl. Alternatives Kerosin wurde bisher aus Pflanzenmaterial gewonnen und führte zu der Tank- oder Teller-Diskussion. Im Jahr 2011 gab es bei Lufthansa über sechs Monate lang ein Projekt „Pure Sky“ mit „Biokerosin“.

Im Institut für Mikroverfahrenstechnik des KIT, im Projekt Power Fuel, wurde eine Pilotanlage entwickelt, die synthetisch Kerosin aus CO₂ und CO₂ freiem Strom herstellt. CO₂ wird mit Wasserstoff in Synthesegas umgewandelt und daraus wird flüssiger Kraftstoff, un-

ter Verwendung von Energie aus erneuerbaren Quellen (hier im Schwarzwald meistens aus Windkraft), erzeugt. Die Anlage kann an jedem beliebigen Ort aufgestellt werden, wo Strom aus alternativen Energien erzeugt wird. Schwankungen in der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen sollten genutzt werden und bisher ungenutzte Energie könnte in flüssigem Kraftstoff umgewandelt werden. Das CO₂ kommt aus der Luft – gratis. In der Pilotphase soll die Anlage 200 bis 300 Liter Kraftstoff am Tag produzieren. Ein Kurzstreckenflug benötigt circa 3500 - 5000 Liter Kerosin.

Schon 2011 in dem Projekt „Pure Sky“ wurde dem „Biokerosin“ sehr gute Verbrennungseigenschaften attestiert. Das „Synthesekerosin“ soll im Vergleich zu „Mineralölkerosin“ wiederum weit bessere Verbrennungseigenschaften haben. Die Qualität wird noch vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt untersucht. Erst eine Zulassung als Jet A1 beim Bundesluftfahrtamt erlaubt den Verbrauch in der zivilen Luftfahrt in Deutschland.

Warum aber sollen sich die Fluggesellschaften über alternative Kraftstoffe Gedanken machen? Im Rahmen des Europäischen Emissionsrechts müssen proportional zu den verbrannten Tonnen-Kerosin Emissionszertifikate für Flüge innerhalb der EU erworben werden. Ab 2020 gibt es ein neues Abkommen der ICAO mit Namen CORSIA an dem alle EU-Staaten teilnehmen. Die ICAO kümmert sich weltweit um die Emissionen aller internationalen Flüge. Durch den Kauf von Emissionszertifikaten sollen die Fluggesellschaften dazu animiert werden, klimaneutraler zu fliegen, also den Ausstoß von CO₂ zu minimieren. Es müssen zu dem Liter „Mineralölkerosin“ die Kosten für die Zertifikate dazu addiert werden. Es gibt Politiker, die fordern CO₂-ETS Preise in Höhe von 30 Euro pro Zertifikat und Tonne. Die Kosten für Emissionszertifikate würden bei Kerosin aus CO₂ nicht anfallen. Zu prüfen wäre dann, ob man nicht sogar Zertifikate dazubekommt, weil CO₂ verarbeitet wird?

Uta Dechert

Ist HAM WT eine berufliche Einbahnstraße? Ein Leserbrief

Liebe VL-Redaktion,

mein Name ist Günter Kröger* ich bin Mitarbeiter von WT. Wie viele meiner Kolleginnen und Kollegen, bin auch ich nicht zufrieden mit den Arbeitszeiten, Arbeitsbedingungen und der Bezahlung hier bei WT. Obwohl ich die Arbeit sehr gerne mache, sind die Rahmenbedingungen für mich als jungen Familienvater total schlecht. Ich sehe meine kleine Familie viel zu selten am Wochenende. Deshalb habe ich mich zum Weggang aus dem Bereich Triebwerk entschlossen. Viele andere Kolleginnen und Kollegen auch!

Wir haben uns auf diverse interne Stellenausschreibungen außerhalb von WT gemeldet, aber noch nie hat jemand eine Zusage erhalten. Auf einige Absagen warten wir noch heute. Über drei Ecken mussten viele erfahren, dass die Stellen alle mit nicht WT Mitarbeitern besetzt wurden. Bei der Personalabteilung

versuchte ich deshalb mehrfach eine Antwort zu erhalten, leider vergeblich. Und da meine Kolleginnen und Kollegen ähnliche Erfahrungen gemacht hatten, drängt sich uns der Verdacht auf, dass hier bei WT keiner mehr weg gelassen werden soll.

Es kann doch kein Zufall sein, dass so viele Stellenbewerber von WT so schlecht sein sollen, dass sie in anderen Bereichen nicht genommen werden können. Ich höre immer mehr Mitarbeiter, die „die Schnauze gestrichen voll haben“ von dem WT und diesen Spielchen mit Bewerbungen. Hier in unserer Halle spricht man schon vom „WT-Gefängnis im offenen Vollzug“! Ist es denn nur möglich WT zu verlassen, indem ich selbst kündige oder einen Aufhebungsvertrag unterschreibe?

*Name der Redaktion bekannt.



Ju-52 - Das Ende?

Am 20. und 21. Januar 2019 schrieb die Luftfahrt-Presse, Lufthansa entziehe der „Tante Ju“ die finanzielle Basis. Diese Meldung war für viele ein Schock – die meisten reagierten mit Unverständnis.

Diese (vorläufige?) Entscheidung ist umso schmerzlicher, weil auch das andere historische Projekt „Lufthansa Super Star“ nach vielen Jahren intensiver Arbeit vorzeitig beendet wurde.

Im Sommer 2016 wurde unsere JU52 D-AQUI, heutiges Kennzeichen D-CDLH, noch so aufwendig durch Erneuerung der Flügelholme restauriert, dass es den Chef des heutigen Betreibers, die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung (DLBS), Werner Knorr zu der euphorischen Äußerung veranlasste, dass sie auch mit 100 Jahren noch fliegen werde. Nun verlautete aus der Lufthansa, man sei nicht mehr länger bereit, den kommerziellen Flugbetrieb mit hohen Summen zu sponsern. Am Geld alleine könne es nicht liegen, wird vermutet. Hat etwa der Absturz der schweizerischen Ju-Air in den Alpen am 4. August 2018 mit 20 Opfern, davon 3 Besatzungsmitglieder, auch dazu beigetragen oder gibt es noch andere Gründe? Wikipedia schreibt dazu: „Im Januar 2019 gab die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung bekannt, dass wegen einer beschädigten Motoraufhängung alle Passagierflüge mit der Ju52 bis auf weiteres ausgesetzt werden.“

Am 12. August 2018 führte das Flugzeug nach 82 Jahren den vorerst letzten Rundflug mit zahlenden Passagieren durch. Lufthansa will die künftige Verwendung des Flugzeugs prüfen und die DLBS sucht nach



alternativen Lösungen, um den Flugbetrieb des 1936 gebauten Lufthansa-Sympathie- und Werbeträgers weiter zu ermöglichen. Seit 1986 hatte unsere Ju während der Sommermonate in Europa, aber auch in USA tausende Passagiere jährlich und viele Zuschauer begeistert.

Wir hoffen, zusammen mit vielen Lufthanseseaten und Luftfahrtenthusiasten, dass diese Entscheidung der Lufthansa nicht das endgültige Aus unseres fliegenden Luftfahrtdenkmals sein wird.

Historie

Von 1932 bis 1952 wurden rund 5.000 (davon 4.555 Militärversionen) der Ju52 von der Fa. Junkers und anderen Firmen gebaut bzw. nachgebaut und in vielen Ländern der Erde von diversen Fluggesellschaften und Luftwaffen betrieben.

Unsere Ju wurde am 6. April 1936 als D-AQUI mit dem Namen „Fritz Simon“ mit Schwimmern statt Fahrwerk an die Lufthansa ausgeliefert. Das Flugzeug wurde aber bereits am 1. Juni 1936 an die norwegische Fluglinie DNL weiter verkauft und dort bis April 1940 betrieben. Am 9. April 1940 übernahm die deutsche Luftwaffe das Flugzeug und gab es am 23. September 1940 unter dem Namen „Kurt Wintgens“ bis zum Ende des 2. Weltkrieges wieder an die Lufthansa. Zurück in Norwegen wurde sie bis Oktober 1956 zunächst von DNL, nach Umbau mit einer weiteren JU aus dem Jahr 1943 dann von SAS betrieben. Nach dem Kauf durch einen LH-Pilot wurde diese JU52 1957, inzwi-

schen mit Räderfahrwerk ausgestattet, nach Ecuador verschifft und flog bei TAO von Quito aus bis 1962 Passagiere und Fracht im Amazonasgebiet. Nach acht Jahren Stillstand in Quito wird sie 1970 von dem Amerikaner Lester F. Weaver für 5.000 \$ erworben, wieder flugtüchtig gemacht und als N130LW nach Illinois überführt. 1974 geht sie für 36.000 \$ an Cannon Aircraft über, wird aber bereits Ende des Jahres für 52.200 \$ an den Schriftsteller Martin Caidin weiter veräußert. Nach aufwendiger Instandsetzung (Einbau P&W 1340 Motoren sowie Bremsen und Räder einer Curtiss 46) 1975/1976 wird sie nun „Iron Annie“ genannt.

Rainer Abraham (damals LH-Technik-Vorstand) hatte Anfang der 80er-Jahre die Idee zur Traditionswahrung der LH eine Ju52 für Rundflüge flugfähig zu machen. Lufthansa kaufte die ehemalige dreimotorige Lufthansa D-AQUI 1984 „zurück“. Vom 12. bis 28. Dezember 1984 wurde das Flugzeug mit mehreren Zwischenlandungen über rund 8000 Km von Opa Locka (Florida) nach Hamburg von einer amerikanischen Crew

überführt und dort begeistert empfangen. Die Experten der Lufthansa Technik erneuerten das Flugzeug von Januar 1985 bis April 1986 von Grund auf und machten es IFR-fähig. Ab 6. April 1984 wird sie von der DLBS als D-CDLH „Berlin Tempelhof“ übernommen. Die Flugkapitäne Hans Dieter Bonsmann und Kurt Matzak waren die ersten Piloten, die für die neue Aufgabe ausgebildet wurden. Bonsmann übernahm bis zum Jahr 2000 die fliegerische Verantwortung als Flugbetriebsleiter. Die Piloten, die Flugingenieure und Flugbegleiter haben in der Folge alle Rundflüge in ihrer Freizeit und ohne Bezahlung durchgeführt. Im ersten Jahr 1986 wurden rund 3600 Fluggäste befördert. Insgesamt haben seither etwa 250.000 Gäste in etwa 11.000 Flugstunden mit rund 21.500 Starts und Landungen an Bord der historischen Legende verbracht.

Zusammengetragen von

Werner Langendörfer



Weiterqualifizierung -

bewusst verhindert!

Mittlerweile sind seit der Schließung von WM4 schon eineinhalb Jahre vergangen und die Kolleginnen und Kollegen wurden bisher nicht, wie versprochen, in den ihnen zugewiesenen Bereichen weiterqualifiziert.

Warum nicht?

Beispiel: Da arbeitet ein hoch qualifizierter ex WM4-Mitarbeiter im Case-shop bei WT und ist bisher nicht in der Lage, kleinste Arbeiten zu bescheinigen, obwohl er früher ganze Flugzeugflotten zum Flugbetrieb wieder freigegeben hatte. Genau wie diesem Kollegen, geht es eigentlich allen ex WM4-Kollegin-

nen und Kollegen, die keine (Weiter)-Qualifizierung erfahren hatten. Da stellt man sich allen Ernstes die Frage, welchen Nährwert solche Haltungen von Bereichen für das Unternehmen haben bzw. warum ein begründetes Interesse zur Weiterqualifizierung des Mitarbeiters verwehrt wird.

Eine Meinung von

Jörg Deike



© gustavofraza/Adobe Stocks

Von der Luft zum Wasser

Robert Hengster verlässt die Luftfahrt

Am 7. Februar 2019 hatte der ver.di-Bundesfachgruppenleiter „Luftverkehr“ eine E-Mail versandt, in der er einen Wechsel seiner Tätigkeit bei ver.di ankündigt.

Der Kollege Torben Seebold verlässt die Bundesfachgruppe „Maritime Wirtschaft“ zum 31. März 2019 und beginnt eine neue herausfordernde Beschäftigung. Robert hat deshalb mit der Stellenfindungskommission zu dessen Nachfolge ein langes Gespräch geführt. Dieses ist für ihn positiv verlaufen. Bei der Klausur der BFG „Maritime Wirtschaft“ in Hamburg am 6. und 7. Februar 2019 haben sich die Kolleginnen und Kollegen nun ebenfalls für Robert als neuen Bundesfachgruppenleiter einstimmig entschieden. Robert Hengster wird diese neue Aufgabe ab 1. April 2019 übernehmen.

Robert ist seit 2013 in der BFG „Luftverkehr“ bei ver.di beschäftigt und blickt auf eine spannende und positive Zeit zurück. Er bedankte sich für den damals herzlichen Empfang und die über die Jahre sehr kollegiale Unterstützung, auch für die unseres Bundesvorstandsmitglieds Christine Behle sowie unseres Hauptamtlichenteams in der BFG als auch in den Landesbezirken. Sein besonderer Dank galt für den teils außergewöhnlichen Einsatz bei schwierigen Problemlösungen.

In kurzen Worten hat Robert in seinem Schreiben herausgehoben und zusammengefasst, was in den letzten Jahren im Luftverkehr gemeinsam positiv entwickelt und durchgesetzt wurde:

„Die Ryanair Kampagne, die Erweiterung in Pilotenbereichen als auch im Kabinen-Bereich. Die BVD-Kampagne, die Sicherung der BAV bei Lufthansa. Viele Tarifabschlüsse mit sehr guten Ergebnissen, die teils deutlich über den Abschlüssen unserer Mitbewerber lagen. Die internationale Arbeit mit der Integration des BVDs in die Verantwortung der Easa. Niemand hat uns das zugetraut. Die Eröffnung unserer ständigen ITF-Vertretung bei ICAO in Montreal. Auch dort konnten wir bisher weitere Liberalisierung und die geplan-

te Zerstörung der Sozialstandards in Europa verhindern. Auch die traurige Insolvenz der Air Berlin und die Vertretung unserer Mitglieder dort konnten wir in einem gemeinsamen Kraftakt umsetzen. Wir werden nun als Vollanbieter im Luftverkehr sehr stark wahrgenommen. Dies sowohl bei Arbeitgebern als auch bei unseren Kolleginnen und Kollegen.“

Diesem positiven Resümee können wir uns nur anschließen. Der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt und unsere Mitglieder in den ver.di-Tarifkommissionen und den diversen Betriebsräten können den Dank an einen so engagierten Kollegen wie Robert nur ebenso herzlich zurückgeben. Wir empfanden unsere jahrelange Zusammenarbeit, auch bei manchen schwierigen Interna, immer als zielführend und erfolgreich.

Wir wünschen Dir, lieber Robert, bei Deiner neuen Herausforderung, dass Du Dich im Medium „Wasser“ genauso schnell und gut zurecht findest, wie Du es in der „Luft“ getan hast und rufen Dir ein freudiges „Ahoi“ zu.

VL-Bundesvorstand

*Bis zu unserem Redaktionsschluss war leider noch kein/e Nachfolger/in für die Bundesfachgruppenleitung bekannt. Eine Vorstellung erfolgt in unserer nächsten Ausgabe.



