

Globalisierung - der Sozialstaat am Ende ?

Tarifverhandlungen bei Lufthansa, Diskussion um Arbeitsplätze in Deutschland, überall die gleichen Argumente: Wir sind zu teuer. Der Standort Deutschland ist zu teuer. Die Lohnnebenkosten (Sozialleistungen) sind zu hoch. Stimmt das? Ist es wirklich wahr, dass die Sozialleistungen in Deutschland „ausufern“?

Wahr ist, dass Sozialleistungen in absoluten Zahlen zwar gestiegen sind, der Anteil am Brutto sozialprodukt aber exakt bei 33% seit 1975 gleich geblieben ist.

Sind wir also zu teuer? Die Arbeitskosten sind in der Tat nirgends höher als in Deutschland. Viel wichtiger als die Stundenlöhne sind aber die Lohnstückkosten. Und genau diese Lohnstückkosten sind in der Zeit von 1974 bis heute um ca. 100 % gestiegen. In allen anderen –

der OECD angeschlossenen – Ländern aber um reichlich 300 % im gleichen Zeitraum. Hinzu kommt noch, dass das Realeinkommen in den letzten Jahren



nirgendwo schwächer gestiegen ist, als in Deutschland. Die oft von den Arbeitgebern gescholtenen Gewerkschaften verhalten sich also äußerst maßvoll.

Sind dies also alles falsche Argumente der Arbeitgeber?

Nein, kann man aus Sicht der Unternehmen schon sagen. Da es an internationalen Rahmen-

bedingungen – insbesondere beim Finanzhandel – gänzlich fehlt, nehmen sich die sogenannten „Global Player“ immer mehr selbst in die Zange. Immer wieder wird ein Land gefunden, wo es noch billiger geht. Beispiel: „Shannon Aerospace“. Mittlerweile sind die Beschäftigungsmöglichkeiten in den ehemaligen Ostblockstaaten scheinbar noch günstiger.

Dubioserweise verlangen ausgerechnet die Länder nach immer mehr Markt und Liberalisierung, die vermeintlich genau von diesem Markt unter Druck gesetzt werden. Die Länder der „zweiten“ und „dritten“ Welt versuchen derzeit mit ihren Mitteln sich gegen „zuviel“ an Markt zu schützen.

Auch werden – wiederum ausgerechnet von den führenden

Industriestaaten – allerlei Regeln ersonnen, die bewährten Strukturen von notwendiger Regulierung aufzuweichen. Ausbildungssysteme auf die man jahrzehntelang zu recht stolz war, werden nach und nach als zu kompliziert und langwierig betrachtet.

Sozialstaatsregelungen, zugegebenermaßen an der einen oder anderen Stelle reformbedürftig, werden plötzlich von marktgläubigen Politikern als „Besitzstandsdenken“ verhöhnt.

Bei aller Deregulierungswut sollte aber ein entscheidender Punkt nicht vergessen werden: Trotz, oder ich will sogar sagen: genau wegen all dieser Regelungen, sind die Industriestaaten, und hier insbesondere Deutschland zu genau dem geworden, was sie heute sind.

Müssen wir uns demnach als

Arbeitnehmer immer wieder von den „billigeren und schnelleren“ ausländischen Arbeitnehmern unter Druck setzen lassen ?

Die Antwort hierauf kann aber letztendlich nur die Politik geben. Nur mit Rahmenbedingungen, die über die Staaten greifen, ist ein vernünftiges Miteinander der Arbeitnehmer weltweit zu erreichen. Da es sich hierbei wohl um einen schönen Traum handeln dürfte, so sollte doch wenigstens innerhalb der europäischen Union ein solches Regelwerk möglich sein.

Die in den europäischen Staaten vertretenen Gewerkschaften sind aufgefordert, endlich eine funktionierende, europaweite Organisation aufzubauen. Die Unternehmen haben dies schon längst erkannt und arbeiten sehr effizient zusammen.

Solange dies nicht existiert und

keine sozialen und ökologischen Mindeststandards vereinbart sind, werden wir uns wohl noch eine Weile mit den zum Teil selbstgemachten Problemen der Globalisierung auseinandersetzen müssen.

*Werner Zielina,
Bundesvorsitzender*



Stärkung der VL-Präsenz in der DAG Standortgruppe Frankfurt gegründet.

Am 23.06.1999 gründeten die DAG-Mitglieder am Flughafen Frankfurt eine neue Standortgruppe.

Damit soll für den Fall einer Überführung der DAG in ver.di eine möglichst starke organisatorische Präsenz des Bereichs Luftfahrt erreicht werden.

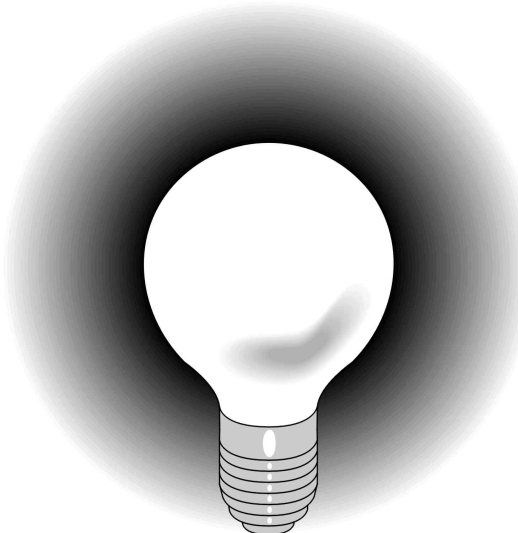
Die VL stellt die **Vorstandsvorsitzende Anneli Jürgensen** aus dem Bereich der DLH.

Die FAG ist mit Toni Sauer im Vorstand vertreten.

Der Kollege Klaus Markert, Gate-Gourmet, komplettiert den drei-köpfigen Vorstand.

Zur Vertretung der Standortgruppe Airport bestätigte der DAG-Bezirksvorstand Anneli Jürgensen am 25.11.99 zunächst als kooptierendes Mitglied.

Die Aufnahme als Vollmitglied steht in der nächsten Sitzung im Februar 2000 an.



Neues Mitglied im VL-Vorstand stellt sich vor:

Zur Person:

Für alle Leser der VL-Info, die mich bisher noch nicht kennen, möchte ich mich Euch an dieser Stelle etwas ausführlicher vorstellen :
Anneli Jürgensen, geb. am 22.01.57 in Hamburg. Seit 1977 bin ich bei DLH beschäftigt.

Mein beruflicher Weg führte mich von der Station Hamburg über den Verkauf auf der Station Frankfurt in die Betriebsplanung der Stationsleitung Frankfurt.

Neben meiner Vollzeittätigkeit bei DLH schloß ich 1996 ein Studium der Betriebswirtschaft an der Hess. Verwaltungs- u. Wirtschaftsakademie mit Erfolg ab.

Dem Motto folgend „man kann nicht nur meckern, sondern man muß sich auch engagieren,“ bin ich seit 1989 Mitglied im Betriebsrat Frankfurt (unterbrochen während der Zeit meines Studiums).

Nach einem Umweg über die ÖTV fand ich in der VL / DAG endlich ein gesellschaftspolitisches Zuhause. Am 22.04.1999 wurde ich von der VL-Delegiertenversammlung als Schatzmeisterin in den Vorstand berufen. Seit August bin ich Ersatzmitglied in der Tarifkommission.

Mein Engagement zielt dahin, gerade in dieser Zeit des Umbruchs die Position des „kleineren“ Partners zu stärken. Ich halte die Arbeit in einer gewerkschaftlich unabhängigen Organisation, wie dem Berufsverband Vereinigung Luftfahrt für unabhängig, um eine starke Interessenvertretung auch in-



nerhalb gewerkschaftlicher Organisationen zu gewährleisten.

Insbesondere die Bestrebungen seitens des DAG-Vorstandes, die bewährten unabhängigen auf dem Ehrenamtsprinzip beruhenden Strukturen der DAG zugunsten der funktionärsorientierten ver.di-Strukturen aufzugeben, halte ich persönlich für bedenklich.

Die Art und Weise der Über-

führung einer Einzelgewerkschaft wie der DAG in den ver.di-Verbund trägt nach meiner Auffassung absolutistische Züge, die dem Demokratieprinzip entgegenstehen. Nur eine Befragung der einzelnen Mitglieder kann das legitime Mittel sein, eine derart grundlegende Änderung der Strukturen und der gewerkschaftspolitischen Einbindung vorzunehmen.

Unsere Aufgabe in der VL sehe ich in der nächsten Zeit vorrangig darin, die Idee der unabhängigen Vertretung der Arbeitnehmer verstärkt zu übernehmen.

Die Weiterführung der tarifpolitischen Kooperation mit der neuen Einheitsgewerkschaft sollte dabei genauso selbstverständlich sein, wie in den Betrieben eine Alternative zu bieten für eine starke, sowohl or-

ganisierte als auch gewerkschaftspolitisch unabhängige Mitarbeitervertretung.

Die nächsten zwei Jahre bis zu den Betriebsratswahlen im Jahr 2002 bieten eine Gelegenheit, das entsprechende Profil und die Präsenz in den Betrieben auf- und auszubauen.

Laßt uns erfolgsorientiert die Chancen gemeinsam nutzen, die diese Zeit des Umbruchs für eine Entwicklung zum Positiven bietet !

Gemeinsame Tarifverhandlungen erfolgreich abgeschlossen

Am frühen Morgen des 31. März 2000 konnten die Tarifkommissionen der DAG und ÖTV, die erstmals von der Forderung bis zum Abschluß gemeinsam durchgeführten Vergütungstarifverhandlungen im Lufthansa-Konzern, zu einem Abschluß bringen.

In der 4. Runde, nach einem neuntägigen Verhandlungsmarathon im Februar und März, wurde dem erreichten Verhandlungsergebnis einstimmig zugestimmt.

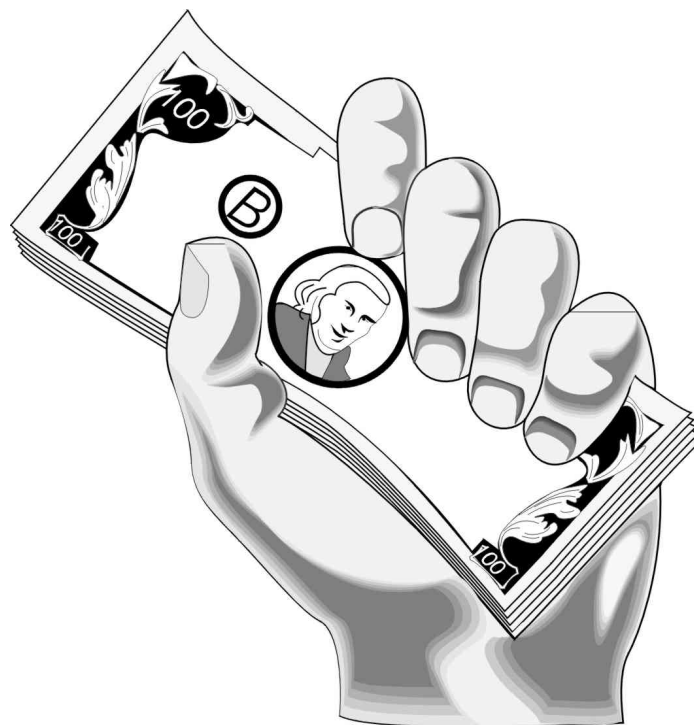
War schon in unserer Forderung nach einem Gesamtvolumen von 6 % ein Kompromiss zwischen DAG- und ÖTV-Tarifpolitik erforderlich, so setzte sich diese gegenseitige Rücksichtnahme konsequenterweise auch im Ergebnis fort.

ERGEBNIS

Gemessen am Tarifabschluß des vergangenen Jahres, haben wir ein gutes Ergebnis erreicht. Es spiegelt den Anteil der Mitarbeiter am Unternehmensergebnis 1999 zwar nicht wunschgemäß wieder, setzt aber mit der erneuten Durchsetzung tabellenwirksa-

mer Erhöhungen deutliche Zeichen für die zukünftige Tarifpolitik. In der übrigen deutschen Tariflandschaft ist dieses Ergebnis bisher unerreicht.

Die **Erhöhung der Tabellenwerte um 2,5 Prozent ab dem 1. Februar 2000 und eine Vertragslaufzeit von 12 Monaten** waren ein schwerer Gang.



Das zweitbeste Konzernergebnis hingegen war die Grundlage zur Durchsetzung einer

Sonderzahlung von DM 950,00 (Aktienoption DM 1.165,00 oder Chance V DM 1.380,00) zuzüglich

einer Bonuszahlung in Höhe von 7 % der März-Vergütung

auf der Basis der neuen Tabellenwerte.

Im Gegensatz zur VC, die auf der Basis ihres anteiligen Volumens, wie im letzten Jahr, für ihre Mitglieder wieder eine lineare Ergebnisbeteiligung ausgehandelt hatte, haben die Kabinen- und Boden-Tarifkommissionen der DAG und ÖTV mit einer deutlichen sozialen Komponente mit der Sonderzahlung und einem linearen Bonus der Ausgewogenheit den Vorrang eingeräumt.

Unter diesen Gesichtspunkten ergeben die Anhebung der Tabellenwerte, die Sonder- und die Bonuszahlung ein auf 12 Monate berechnetes Gesamtvolumen je Mitarbeiter/in in

der jeweiligen Vergütungsgruppe von über 6 % (VG 1) bis knapp über 4 % (VG S2).

ALTERSTEILZEIT

Unser Erfolgspaket wird durch die Verlängerung des Alters-

teilzeitarifvertrages bis zum 31. Januar 2001, jetzt unter Einbeziehung der Teilzeitmitarbeiter und der Fortzahlung des Steuerprogressionsausgleiches (DM 175,00), ergänzt.

Die Tarifparteien haben festgelegt, noch in diesem Jahr den Altersteilzeitarifvertrag mit neuen und progressiven Ansätzen weiterzuverhandeln. DAG und ÖTV fordern die Verblockung von insgesamt bis zu 10 Jahren, auch unter Verwendung des gleich hohen Volumens, welches dem Cockpit-Personal durch die vereinbarte Absenkung der Mehrflugstundenauslöseschwelle zugute kommt.

SCHICHTARBEIT

Bis zum 30. Juni 2000 soll eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit Luft-hansa zu allen Aspekten der Schichtarbeit, einschließlich Belastungsabbau, verhandeln und zu Ergebnissen kommen.

Die Tarifpartner gehen davon aus, dass zur Finanzierung der zu erarbeitenden Maßnahmen ein jährliches Volumen von bis zu DM 3,5 Mio vereinbart wird.

Unsere Forderungen zur Faktorierung der Nachtarbeit zwischen 00.00 und 04.00, die nach 24.00 Uhr beginnt und die Faktorierung dieser Nachtarbeit für Mitarbeiter, die das 45. Lebensjahr beendet haben, fließen u.a. in die Arbeitsgruppengespräche ein.

KOMMENTIERUNG

Bedauerlicherweise gibt es eine Gruppierung im Betrieb, die mit - von der Geschäftsleitung geduldeten Falschaussagen - das Ergebnis besonders im Kabinenbereich „schlecht redet“, um damit die eigene Tarifunfähigkeit zu überspielen.

Jeder der nicht selbst verhandelt, kann hinterher verantwortungslos behaupten, er hätte es besser gemacht. Schade, dass „Bauernfängerei“ immer noch nicht aus der Mode gekommen ist.

Unsere Verhandlungsführer Hubert Gartz (DAG) und Jan Kahmann (ÖTV) haben das zufriedenstellende Ergebnis als wichtigen und bemerkenswerten Schritt in Richtung ver.di gewertet.

Als Sprecher der DAG-Tarifkommission sehe ich den zweiten Schritt in Richtung ver.di, nach Bad Orb im letzten Jahr, als richtig an.

Wir müssen aber in der Flexibilisierung unserer Forderungen noch besser werden, wir dürfen in der Verhandlung mit unseren (noch) vorhandenen tarifpolitischen Unterschieden nicht gegeneinander ausspielbar werden und wir müssen mit unserer neuen Stärke noch deutlich zielorientierter und strategischer taktieren.

Die nächste Tarifrunde wird sicher nicht leichter und sie wird die Handschrift eines neuen Arbeitsdirektors und Personalvorstandes tragen. Auf der Arbeitnehmerseite

wird es nicht genügen, dass die nicht gewerkschaftlich organisierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Zufriedenheit mit einem Tarifabschluß dadurch ausdrücken, dass sie nicht „maulen“.

Es hilft auch nicht, hinterher zu sagen; ... *das haben uns die Gewerkschaften eingebracht.*

Tarifpolitik ist Machtpolitik! - Nur ein engagiertes Mitglied in einer Gewerkschaft kann die Tarifergebnisse mitgestalten! - Nur wer drin ist, kann kritisieren - wer weiter draußen bleibt, schwächt die gesamte Arbeitnehmerschaft...

Euer
Werner Langendörfer
VL-Arbeitsgruppe Tarif



Anmerkung der Druckerei

Offsetpapier ist ein Naturprodukt, bestehend aus Zellstoff, Holz und Kaolin, und hat somit keine schädigenden Einflüsse auf die Umwelt; ebenso die Druckfarbe, bestehend aus Ruß und Firnis.

Ver.di doch nicht am Ende?

Kommentar von Werner Langendörfer

Man kann, man müßte und andere tun das auch, ganze Bücher über die bisherige und zukünftige Entwicklung der neuen vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di schreiben. Ich beschränke mich auf die neuesten Hindernisse.

In unserer letzten Ausgabe habe ich getitelt: „*ver.di Wahl hat, hat die Qual.*“ Da war ich noch von der emotionsgeprägten Situation der DAG-Mitglieder ausgegangen. Im Nachgang zu den Kongressen der fünf ver.di-Teilnehmer-Gewerkschaften entwickelte sich aber jetzt eine neue Gegenposition im Kreise der hauptamtlichen ÖTV-Funktionäre aus der Kreis- und Landesebene.

Diesen Amtsinhabern ist auf einmal bewußt geworden, dass ver.di nur zustande kommen kann, wenn alle Beteiligten kompromißfähig sind.

Haben die DAG-Mitglieder im Laufe des ver.di-Prozesses schon genug „Kröten geschluckt“, ist es den ÖTV-Funktionären der unteren und mittleren Ebene aufgegangen, dass sie eigentlich auch keine Kröten mögen.

Sie leiten nun wieder aus den Begleitbeschlüssen ihres November-Kongresses ab, dass ver.di nur ein anderer Name für die ÖTV sein könne und die Mitglieder der DPG, IG Medien, HBV und DAG dort gerne unter Auflösung nur ihrer eigenen Gewerkschaft Mitglied werden können. Sie sehen im angestrebten Budgetierungskompromiß, in der Matrix-Organisation (gleich-

berechtigte regionale und Fachbereichsebene) und in der geplanten Bezirksstruktur einen Verlust ihrer persönlichen Einflußmöglichkeiten in der neuen Organisation.

Wenn ver.di schon keine neue Gewerkschaftsform darstellt sondern der Kompromiß fünf gelebter Kulturen sein soll, dann muß von allen Beteiligten das derzeit Beste in der neuen Organisation zusammengeführt werden. Das Beharren auf Extrem-Positionen führt zum ver.di-Ende, bevor es richtig losgegangen ist!

So ist zur Zeit u.a. keine Einigung über die zukünftige Anzahl der Bezirke zu erzielen. Die bisherige Anzahl der ÖTV liegt bei ca. 180. Würde man sich auf ca. 120 zukünftige ver.di-Bezirke einigen, bekämen nach heutigem Stand die ÖTV in ca. 57, die DAG, die DPG und die HBV je in ca. 18 und die IG Medien in ca. 9 die Leitung. Dies würde den Verlust von ca. 120 Leitertiteln bei der ÖTV und ca. 30 bei der DAG bedeuten.

Unter diesen Vorzeichen hat der ÖTV-Hauptvorstand Ende März die Lage beraten, um einen Eindruck über das weitere Vorgehen in Sachen ver.di zu gewinnen. 55 % der Kreisverwaltungen stimmten pro ver.di, 40 % dagegen und 5 % waren noch unschlüssig. Überträgt man dieses Ergebnis auf die Delegierten (25 % davon sind hauptamtliche Funktionäre) des kommenden ÖTV-Kongresses, fehlen noch mindestens 16 % der Delegiertenstimmen um die 80 %-Hürde zur Auflösung der ÖTV

zu erreichen und den Weg für ver.di freizumachen. In den vier anderen Organisationen ist die Entscheidungslage zur Auflösung ihrer Organisation aufgrund ihrer Kongreßbeschlüsse klarer.

Der ÖTV-Vorsitzende Herbert Mai wird nun alle Hände voll zu tun haben, seine noch abtrünnigen Amtsinhaber von ver.di zu überzeugen.

Nach meiner Meinung interessiert das Titelgerangel die Mitglieder aller beteiligten Gewerkschaften überhaupt nicht. Sie wollen eine gut geführte Gewerkschaft zum anfassen, die Arbeitnehmerinteressen besser und stärker als in den bisherigen Einzelorganisationen durchsetzen kann.

Scheitert ver.di nach allen schwierigen Kompromissen und noch ungelösten Fragen am Ende doch noch, und vielleicht sogar an den Hauptamtlichen der ÖTV, wird ein nicht einzuschätzender Schaden an der Gewerkschaftsbewegung eingeleitet. Natürlich gäbe es danach auch noch eine ÖTV. Sie müßte sich im eigenen DGB-Verbund gegen die IG Metall wehren, bekäme ggf. einen zusätzlichen Konkurrent im Verbund DPG, HBV und IG Medien und die Lage der DAG bliebe unverändert.

Im vergangenen November war ver.di noch eine Wahl - am Jahresende 2000 ist ver.di die einzige Alternative...

Ich beobachte weiter...

Bilanz für 1999: „Task Force“ des LBA kontrolliert 1031 ausländische Flugzeuge

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat die Zahl der Überprüfungen an Flugzeugen ausländischer Luftfahrtunternehmen 1999 weiter steigern können.

Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1999 führten die Mitarbeiter der Luftverkehrssicherheitsgruppe des LBA („Task Force“) insgesamt 1031 Kontrollen (1998: 922 Kontrollen), sogenannte „Ramp-Checks“, an Luftfahrzeugen aus EU-Staaten als auch aus Drittländern durch.

Dabei entsprachen 91,4 Prozent der überprüften Flugzeuge den internationalen Standards. Bei 7,1 Prozent der Luftfahrzeuge wurden Mängel festgestellt, bei denen der Abflug zwar noch erlaubt werden konnte, doch wurden die zuständigen ausländischen Behörden dahingehend informiert, entsprechend auf die Behebung der festgestellten Mängel bei diesen Fluggesellschaften zu drängen.

Für 15 Flugzeuge (1,5 Prozent) wurde 1999 ein Startverbot ausgesprochen, das nach Behebung der festgestellten Mängel vor Ort wieder aufgehoben werden konnte. Einer Gesellschaft wurden keine weiteren Einflüge nach Deutschland genehmigt, einem Unternehmen wurde ein vorübergehendes Einflugverbot für ein bestimmtes Flug-

zeug auferlegt. Die bei den Kontrollen festgestellten Mängel waren recht vielfältig.

Unter anderem wurden beanstandet:

- fehlende oder ungültige Versicherungspolice,
- fehlende oder ungültige Pilotenlizenzen,
- abgelaufene Lufttüchtigkeitszeugnisse,
- fehlende oder falsche Treibstoffberechnungen,
- unkorrekte Beladepläne,
- fehlende oder falsche Schwerpunktberechnungen,
- mangelhafte Notausrüstung,
- defekte Brandschutzeinrichtungen in den Frachträumen,
- mangelhafte Navigationsausrüstung,
- Beschädigungen an Rumpf oder/und Tragflächen.

Das LBA überwacht seit dem 1. Juli 1996 ausländische Fluggesellschaften auf allen deutschen Verkehrsflughäfen unangemeldet und stichprobenartig auf die Einhaltung technischer und flugbetrieblicher Vorschriften.

Im Zeitraum vom 1. Juli 1996

bis zum 31. Dezember 1999 wurden durch das LBA insgesamt 2759 Kontrollen durchgeführt. Die Daten der überprüften Fluggesellschaften werden im „Kommunikations- und Informationssystem für Luftverkehrssicherheit (KISLS)“ zur weiteren Analyse erfasst.

Die Datenvernetzung durch das KISLS-System ermöglicht einen Austausch von technischen und flugbetrieblichen Informationen zwischen dem LBA und weiteren für die zivile Luftfahrt zuständigen Stellen (insbesondere zuständi-

Impressum

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung: Marc Traut

Redaktion:
Reinhard Bind, Bernd Michel,
Heinz-Werner Langendörfer,
Jürgen Rakowski, Hans-Peter
Schwarz, Dietrich Kummer, Klaus
Wohlmacher, Brigitte Willroth,
Werner Zielina

Adresse:
Vereinigung Luftfahrt e.V.
Adolf-Kolping-Straße 4
64521 Gross-Gerau
Telefon: 06152/82699
Telefax: 06152/3049
Eintragung bei Amtsgericht Gross-
Gerau: VR 912

Gesamtherstellung:
E+K, Eitner und Karst
Stockstädter Straße, Riedstadt

gen Landesbehörden, Joint Aviation Authorities (JAA)). Durch Ramp-Checks alleine können sicherlich nicht alle Flugunfälle verhindert werden. Sie tragen jedoch zur Sicherheit in der internationalen Luftfahrt bei, indem sie das Sicherheitsbewußtsein bei allen Beteiligten schärfen, wodurch eine Verringerung von Flugunfällen erwartet wird. Als eine Konsequenz der Überprüfungen fliegen ausländische Luftfahrtgesellschaften Deutschland vermehrt mit

technisch einwandfreiem Gerät an oder meiden deutsche Flughäfen gänzlich. Je mehr Staaten diese Kontrollen durchführen, desto kleiner wird der Spielraum für unsichere Gesellschaften werden. Die primäre Überwachungsaufgabe des LBA ist nicht die Durchführung einer Vielzahl von Kontrollen, sondern vor allem die Auswertung von Fehlerhäufungen, die wiederum in ihrer Gesamtheit auf mögliche Mängel in der Airline-Organisation oder auf einen Mangel in der Überwachung durch die

zuständigen ausländischen Luftfahrtbehörden hinweisen können. Dies erfordert eine auf die Qualität der Überprüfung ausgerichtete Arbeit, die sich vor allem in der Analyse der Untersuchungsberichte und der Aufarbeitung der festgestellten Mängel in Zusammenarbeit mit den betroffenen ausländischen Luftfahrtbehörden widerspiegelt.

Entnommen aus:
"Presseinformationen des LBA (05/2000)" vom März 2000



BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der VEREINIGUNG LUFTFAHRT an.

Name: _____ Vorname: _____
 (PLZ) _____ Wohnort: _____
 Straße: _____ Haus-Nr.: _____
 Geb.-Datum: _____ Tel. priv.: _____
 Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____ Tel: _____
 Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM
 Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

 Unterschrift



BEITRITTSERKLÄRUNG

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Name: _____ Vorname: _____
 (PLZ) _____ Wohnort: _____
 Straße: _____ Haus-Nr.: _____
 Geb.-Datum: _____ Krankenkasse: _____
 Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____
 Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM
 Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

 Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/DAG mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/Postscheckkonto

Nr.: _____ bei: _____

in: _____ (BLZ _____) Kontoinhaber: _____

abbuchen zu lassen und erteile hierzu jederzeit durch mich widerruflich Vollmacht.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Diese Daten werden EDV-mäßig gespeichert.