

VEREINIGUNG
LUFTFAHRT



INFO

Juli 2001

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



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)



Der Riese schweigt...

Ein Tarifkonflikt der besonderen Art ist vorerst beendet. Mit einem Schlichterspruch, der eine ganz ungewöhnlich hohe Anpassung der Vergütungen beim Cockpitpersonal zulässt, wurde das Unternehmen Lufthansa in zwei Lager gespalten.

Bevor ich aber auf dieses Thema näher eingehen will, hier noch ein Wort „in eigener Sache“. Die Vereinigung Luftfahrt hat sich bewusst in den letzten Wochen nicht zu Wort gemeldet, obwohl viele sich das bestimmt gewünscht hätten. In unserem Kooperationsvertrag mit der DAG (jetzt ver.di) ist allerdings geregelt, dass die tarifpolitischen Themen von unserer kooperierenden Gewerkschaft „behandelt“ werden. Und insbesondere während eines laufenden Konfliktes ist es uns deshalb angeraten, sich nicht einzumischen.

Und schon bin ich beim Thema (einmischen): Viele Mitarbeiter haben den Konflikt der VC mit der Lufthansa für sich und teilweise auch in der Öffentlichkeit (via Internet) kommentiert. Ich habe mir die Mühe gemacht und die vielen Kommentare gelesen. Durchgängiger „roter Faden“: Die VC hat recht, es muss endlich mal richtig Geld auf den Tisch, aber der Bodenmitarbeiter darf es bezahlen. Er darf es bezahlen durch Programme wie „D-Check“, durch weitere Ausgliederungen, durch verschärfte Rationalisierungen und nicht zuletzt auch durch einen gefallenen Aktienkurs.

Was wollen uns also diese „Meinungsmacher“ sagen? Am Ende gar nichts?!? Mit Sicherheit wird deutlich, dass es einen Riss innerhalb der Belegschaft gibt. Da gibt es die Einen, die sogar an einer „Gegendemo“ gegen die VC teilgenommen haben und die Anderen, die die Forderungen der VC für durchaus berechtigt halten. Wobei aber selbst die Befürworter der VC-Forderungen wiederum mit deren Höhe wie auch den zugehörigen Begründungen Probleme haben. Insbesondere die Behauptung,

dass das Cockpitpersonal Anfang der 90er Jahre mehr zur Sanierung des Unternehmens beigetragen habe, als das Boden- und Kabinenpersonal, stößt selbst bei den VC-Befürwortern auf Unverständnis.

Bleibt noch das von der VC so oft bemühte „Benchmark“ der Cockpitlöhne weltweit. Für die VC als tariffähiger Verband ist dies sicherlich ein legitimes Mittel sich international zu orientieren. Kann es sich aber eine Gewerkschaft wie ver.di leisten, ähnlich vorzugehen? Sicherlich und eindeutig: Nein.

Als erste Begründung sei angeführt, dass die VC lediglich einen Beruf vertritt, während ver.di für eine Vielzahl von Berufen im LH-Konzern „zuständig“ ist. Wird nun für jeden Beruf, den ver.di vertritt, ein „Benchmark“ durchgeführt, so wird man sehr schnell zu sehr überraschenden Ergebnissen kommen. Wie sich bestimmt jeder denken kann, wird auch der Arbeitgeber in bestimmten Betriebsteilen durchaus an den Ergebnissen solcher Lohnvergleiche stark interessiert sein. Wobei dies noch die harmlose Formulierung ist. Was kann ver.di also tun? Weiterhin die „gewohnte“ Tarifpolitik betreiben oder neue Wege gehen?

Aus Sicht der Mitarbeiter gibt es da natürlich noch die Variante, sich in eigenen, wirklichen Berufsverbänden zu organisieren und lediglich die Interessen dieser jeweiligen Gruppe zu vertreten. Dies führt unter Umständen zu kurzfristigen Erfolgen. Vielleicht sogar an der einen oder anderen Stelle zu recht guten Erfolgen. Es führt aber ganz bestimmt auch dazu, dass der heutige Tarifvertrag „platzt“ und es viele Sonderlösungen im Lufthansa-Konzern gibt. Im Unternehmen herrscht dann nur noch Neid und Missgunst. Dem jeweiligen Nutznießer ist dies allerdings in der Regel egal. Hauptsache sein Lohn ist hoch genug.

Eine Vereinigung Luftfahrt würde

bei einem derartigen Vorgehen mit Sicherheit „zerrissen“. Schließlich haben wir nicht nur Mechaniker und Elektriker in unseren Reihen. Auch Artikel in einer besserwisserischen Presse ändern nichts an diesem Umstand.

Kann es langfristig wirklich im Interesse der Beschäftigten liegen, wenn sich jede einzelne Berufsgruppe einen Berufsverband zulegt, der nur dazu da ist, die finanzielle Situation wesentlich zu verbessern? Auch die Arbeitgeber werden dann reagieren. Wie dies aussehen kann, haben wir in einem Artikel in dieser VL-Info deutlich gemacht.

Was also tun? „Weiterwurschteln“ wie bisher? Totschweigen von Strukturunterschieden im Konzern? Alles um der Solidarität und des lieben Friedens willen?

Und noch zwei wichtige Fragen: Was sagt eigentlich die große ver.di dazu? Warum schweigt der Riese?

Von „Nachforderungen“ will ver.di nichts wissen, zu recht wie ich meine, denn der Vergütungstarifvertrag wurde bewusst so abgeschlossen. Alle Augen richten sich somit auf den offenen Tarifvertrag zur Struktur der Lohngruppen und Eingruppierungen. Sollte es nicht möglich sein, dass man hier endlich nach vielen Jahren eine wirklich gerechte Eingruppierung und auch Bezahlung der Beschäftigten am Boden erreicht? Und zwar aller Beschäftigten am Boden!

Wir müssen und wollen darauf achten, dass die strukturellen Unterschiede in den Konzerngesellschaften berücksichtigt werden. Dies ist zwar ein „superheißes Eisen“, aber ohne die Anerkennung von Realitäten wird ver.di vielleicht nicht nur ein schweigender Riese, sondern vielleicht schon bald ein toter Riese sein.

Werner Zielina

VL Vorsitzender

Die Redaktion der VL-Info möchte unseren Leserinnen und Lesern den folgenden Bericht zu Kenntnis bringen. Wir haben ihn einer amerikanischen Tageszeitung (Star Tribune, 31.05.2001) entnommen.

Bedingt durch das Vorgehen der VC in den Tarifverhandlungen bei Lufthansa, haben sich viele Mitarbeiter gefragt, warum nicht auch andere „Spezialistengruppen“ sich ähnlich verhalten sollten. Was aber passieren kann, wenn sich verschiedene Gruppen organisieren und auch verschiedene Tarifverträge abschließen, kann an dem folgenden Beispiel betrachtet werden. Ob das nun ein Ziel für uns sein kann, wage ich zu bezweifeln.

Gewerkschaft der Mechaniker erklärt, dass Northwest-Airlines Arbeiten von Ramp-Workern an Mechaniker abgegeben hat.

Die größte Gewerkschaft bei Northwest-Airlines beklagt sich darüber, dass die Gesellschaft mit einer anderen Gewerkschaft einen Tarifvertrag abgeschlossen hat, in welchem geregelt ist, dass einige Arbeiten vom Arbeitsplatz des Ramp-Workers zu den Mechanikern verlagert werden. Bobby De Pace, der Chef der **International Association of Machinists (IAM)** berichtet von erheblichen Schwierigkeiten innerhalb der Belegschaft wegen dieses Vorgehens. Wie De Pace weiter erklärte, wurden zwei Jobs, die zuvor von Ground-Workern (IAM organisiert) ausgeübt wurden, übergegangen sind an Mechaniker, die von der **Aircraft Mechanics Fraternal Association (AMFA)** vertreten werden.

Mit diesem von der AMFA unterschriebenen Tarifvertrag wurde das erste mal seit 1996 bei Northwest wieder die tarifvertragliche Friedenspflicht hergestellt. „Wir werden diesen Fall vor Gericht bringen“, sagte De Pace „wir haben die größten Schwierigkeiten weil die Firma hinter unserem Rücken unsere Jobs an Mitarbeiter der anderen Gewerkschaft vergeben hat“.

Eine Sprecherin von Northwest erklärte, dass man schon versucht hätte, den Streit mit der IAM beizulegen, dass es aber wohl zu Interpretationsschwierigkeiten des Tarifvertrags gekommen sei. Sie erklärte weiter, dass kein Arbeitsplatz bei Northwest in Gefahr geraten sei. Nach dem neuen Vertrag sind nun die Mechaniker der AMFA verantwortlich für den „air-start“ von Triebwerken, wenn dies bei ausgefallener APU erforderlich wird. Bis dahin wurde diese Arbeit exklusiv von IAM organisierten Mitarbeitern durchgeführt. Wie der IAM-Gewerkschaftssprecher erklärte, sind die Mitarbeiter sehr verbittert, obwohl vorerst keine Jobs in ihrem Bereich wegfallen.

In der Folge stellt sich allerdings heraus, dass der neue Tarifvertrag den Northwest mit AMFA abgeschlossen hat, insgesamt bis zum heutigen Tag zur Entlassung von 29 IAM-organisierten Mitarbeitern in verschiedenen Standorten der USA geführt hat. Dort wurde vereinbart, dass Arbeiten, wie beispielsweise die Außenreinigung von Flugzeugen, jetzt von schlechter bezahlten, aber AMFA organisierten Mitarbeitern durchgeführt werden. Auf den sogenannten Hub-Stations der Northwest waren diese Mitarbeiter in der Vergangenheit mit diesen Arbeiten betraut. De Pace (IAM) befürchtet nun, dass immer mehr AMFA organisierte Mitarbeiter auch die Jobs auf den Hub-Stations übernehmen, welche heute noch von IAM organisiertem Personal ausgeführt werden.

Der IAM Chef erwähnte, dass er bereits vor acht Monaten von den Plänen der Fluggesellschaft erfahren hatte, die Jobs in der beschriebenen Art und Weise zu verändern. Er hatte damals die Geschäftsleitung vor einem solchen Vorgehen gewarnt, aber niemals eine Antwort bekommen. IAM repräsentiert bei Northwest über 15000 baggage handlers, ramp workers, gate agents und reservationists. Bemerkenswerterweise macht die IAM nicht die AMFA, sondern Northwest für dieses Vorgehen verantwortlich. Wörtlich erklärt er: „Dies ist alles die Absicht von Northwest“.

Anmerkung der VL-Redaktion:

Verschiedenartig organisierte Arbeitnehmergruppen wurden erfolgreich gegeneinander ausgespielt.

Gedanken zur Tarifverhandlung

Vor dem Hintergrund der Vergütungsverhandlung der VC und der Lufthansa stellt sich manches Mitglied die Frage, wie kann es dazu kommen, dass eine eigentlich kleine Berufsgruppe so eine Forderung aufstellen kann?

Über die Höhe der Forderung soll hier nicht diskutiert werden, aber wir sollten uns Gedanken über die Tariflandschaft machen.

Bis jetzt sind Tarifverhandlungen immer nach dem selben Ritual abgelaufen: Die Gewerkschaften stellten ihre Forderungen auf, die Arbeitgeber hielten, mit Aussagen von überhöhten Forderungen die Arbeitsplätze vernichten und den Standort Deutschland zu teuer machen, dagegen.

Seitens der Regierung wurde von Nichteinmischung geredet, trotzdem aber die Gewerkschaften zu maßvollen Forderungen und Abschlüssen angehalten. Eines sollte aber bedacht werden: Vor dem Hintergrund der Globalisierung der Wirtschaft bleiben Tarifabschlüsse nicht an den Grenzen stehen.

Im europäischen Vergleich, sind die Lohnabschlüsse in Deutschland nur scheinbar Kleingeld für die Wirtschaft. Außerhalb Deutschlands gelten Lohnabschlüsse von bis zu 6 % als normal und dies schon seit Jahren. Selbst in England, wo die großen Gewerkschaften mit Hilfe der Regierung zerschlagen und entmachtet wurden, werden Abschlüsse getätigt, von denen wir in Deutschland nur träumen können.

Wenn Lohnabschlüsse in Deutschland länger als drei Monate über der Preissteigerungsrate liegen, gelten diese schon als Arbeitsplatzvernichter. Sicherlich haben die niedrigen Lohnabschlüsse den Unternehmen geholfen, sich auf dem Weltmarkt zu behaupten und ihre Positionen weiter auszubauen. Und es wurde auch der eine oder

andere Arbeitsplatz geschaffen.

In Deutschland wird seit vielen Jahren die Meinung vertreten, dass nur niedrige Lohnabschlüsse die Wirtschaft stärken und nur so Arbeitsplätze geschaffen werden. Dem ist offenbar nicht so!

Ein niedriger Lohnabschluss verhindert nicht den Abbau von Arbeitsplätzen.

Dies haben uns die Unternehmen in den letzten Jahren vorgeführt. Die Unternehmen sind gewachsen und haben Gewinn eingefahren. Trotzdem wurden Arbeitsplätze abgebaut oder ins Ausland verlagert. Man kann sich schon kaum mehr an einen Lohnabschluss erinnern, der erheblich über der Preissteigerungsrate lag.

Jetzt kommt ein Berufsverband und stellt eine Forderung auf, die das Unternehmen zum Zittern bringt. Da hört man vom Arbeitgeberpräsident, dass „die soziale Balance“ gefährdet ist. Im Falle der Lufthansa liegt der Arbeitgeberpräsident mit seiner Aussage bei der Mehrheit der Mitarbeiter wohl richtig.

Die Mitarbeiter verstehen eine so hohe Forderung nicht. Über Jahre wurden die Vergütungstarifverträge für alle im Konzern verhandelt. Viele sehen Vergleiche in dieser Tarifrunde zur Weimarer Zeit. Damals verhandelten viele kleine Berufsgewerkschaften die Verträge aus, was dazu führte, dass immer irgendwo gestreikt wurde. Innerhalb des Lufthansa-Konzerns ist Bewegung entstanden. Während die Gewerkschaften versuchen, durch die gemeinsame Klammer der Tarifverträge das Gefüge der Lufthansa zusammen zu halten, bläst ein Berufsverband offensichtlich zum Angriff auf diese Gefüge.

Angesichts der Vorgehensweise der VC möchte natürlich auch der an-

dere Berufsverband im fliegenden Personal (UFO) Tarifverträge aushandeln. Diesbezügliche lautstarke Äußerungen wurden auch schon vernommen.

Es stellt sich nun die Frage: Wie lange hält die Klammer der Tarifverträge den Konzern noch zusammen?

Ich bin der Meinung, dass die Klammer eigentlich erhalten bleiben sollte. Denn fällt diese Klammer weg, fällt der Konzern auch auf dem Tarifsektor auseinander. Was dies für die einzelnen Unternehmen bedeutet, kann man sich leicht vorstellen. Es könnten dann beispielsweise bei der LSG die Tarifverträge der Gewerkschaft NGG gelten. Bei der Lufthansa Cargo würde unter Umständen der Tarifvertrag der Spediteure greifen.

Viele unterschiedliche Tarifverträge würden entstehen und jedes Unternehmen hätte seine eigenen Tarifverträge. Es ist deshalb verständlich, dass die Mehrheit der Mitarbeiter unruhig wird und die Einigkeit der Mitarbeiter innerhalb des Konzerns in Gefahr ist.

Irritiert von dieser Situation und der manchmal länger andauernden Sprachlosigkeit der Gewerkschaft, tritt so manches Mitglied aus seiner Gewerkschaft aus. Durch dieses Verhalten geschieht aber genau das, was nicht in seinem Sinn ist:

Es bilden sich immer mehr Gruppen und Grüppchen die meinen, dass nur sie die Mitarbeiter besser vertreten können. **Damit entmachten sie sich in Wirklichkeit aber nur selbst.**

Durch die hohe Forderung der VC ist ein Riss durch die Belegschaft des Lufthansa Konzerns gegangen. Es wird schwer sein, diesen Riss zu schließen. Die Saat die hier gesät wurde, wird erst in den

nächsten Jahren aufgehen. Es ist dann zu befürchten, dass es nur noch in den Unternehmen zu Vergütungserhöhungen kommt, die sich das auch leisten können. In anderen Unternehmen, die sich eine Vergütungserhöhung nicht leisten können, werden die Mitarbeiter leer ausgehen, obwohl im Konzern ein gutes Ergebnis erwirtschaftet wurde.

Aber eines hat uns diese Verhandlungsrunde gezeigt: Nur durch den hohen Organisationsgrad war es der VC möglich, eine solche Forderung zu stellen. Hier ist jetzt der einzelne Mitarbeiter aufgerufen! Nicht der Austritt ist gefragt! Die Eintritte vieler neuer Mitglieder in die VL hat gezeigt, dass immer mehr Mitarbeiter verstanden haben sich zu organisieren. Denn nur mit

einem hohen Organisationsgrad kann am Verhandlungstisch über einen neuen Strukturtarifvertrag, Vergütungstarifvertrag, Arbeitsplatzsicherheit, Altersversorgung und der Beteiligung der Mitarbeiter am Unternehmensgewinn geredet werden.

Reinhard Bind

Vorstände neu gewählt

Während der Mitgliederversammlung des Ortsverbandes Hamburg am 15. Mai 2001 wurde der Vorstand neu gewählt.

Zum **VL-Vorsitzenden des Ortsverbandes Hamburg** wurde Herr **Michael Thormählen** gewählt. Zu seinen **beiden Stellvertretern** wurde Herr **Hartwig Nehls** und Herr **Wolfgang Karsten** gewählt. Zum **Kassenwart des Ortsverbandes Hamburg** wurde Herr **Horst Saggau** gewählt.

Der Bundesvorstand beglückwünscht die gewählten Herren und wünscht eine erfolgreiche Arbeit in den nächsten beiden Jahren.

Die Delegiertenversammlung der Vereinigung Luftfahrt fand am 11. Mai 2001 für das Geschäftsjahr 2000 statt. In einer Schweigeminute wurde zunächst unseres verstorbenen Geschäftsführers Herrn Horst Stuhldreier gedacht.

Der Vorstandsvorsitzende berichtete in seinem in der Satzung geforderten Geschäftsbericht über die Aktivitäten der Vereinigung Luftfahrt im Jahr 2000. Nach zweijähriger Amtszeit des Bundesvorstandes stand die Neuwahl der drei Positionen an.

Zum neuen (alten) **Vorsitzenden der Vereinigung Luftfahrt** wurde einstimmig Herr **Werner Zielina** wieder gewählt.

Zum neuen (alten) **stellvertretenden Vorsitzenden** wurde im zweiten Wahlgang Herr **Frank Schott** gewählt.

Frau Jürgensen, die bis zu diesem Tag das Amt des Schatzmeisters inne hatte, trat von diesem Amt zurück. Der Bundesvorstand bedankt sich für die jahrelange Mitarbeit bei Frau Jürgensen.

Einstimmig neu gewählt wurde für das Amt des **Schatzmeisters** Herr **Reinhard Bind**.



Werner Zielina
Vorsitzender



Frank Schott
stellvertr. Vorsitzender



Reinhard Bind
Schatzmeister

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 konstituiert sich...

Die Einspruchsfrist zur ver.di-Ver-einseintragung ist zu Ende, die Gründungsphase nähert sich dem Ende und die Konstituierung der ehrenamtlichen Gremien nimmt abschliessende Formen an. Die neue grosse Gewerkschaft ver.di, die nach dem Zusammen-schluss von fünf Einzelgewerk-schaften entstanden ist, muss natürlich auch die bisherigen Kultu-ren vereinigen.

Für die Kolleginnen und Kolle-gen aus den anderen vier DGB-Gewerkschaften wird es eine angenehme Erfahrung mit der aus der DAG übernommenen Ehrenamtlichkeit geben und wir VL- und Alt-DAG-Mitglieder werden uns unter anderem an die noch vorhandenen Positionen Hauptamtlicher in unseren Gremien gewöhnen.

Einer der notwendigen Kompromisse zur Bildung von ver.di war die Struktur einer Matrix-Organisation in seiner Mischung des Berufs-gruppensystems mit den Ebenen. Für die meisten Mitglieder ist diese Angelegenheit wahrscheinlich Neben-sache – dennoch sollte man die wichtigsten Organisationsbe-standteile seiner Gewerkschaft kennen:

Ganz oben steht alle vier Jahre der Bundeskongress mit ca. 1000 Delegierten. Auf der höch-ster Ebene leitet der **19-köpfige Bundesvorstand** die Gewerk-schaft und wird von dem Kontroll- und Beschwerdeausschuss sowie dem Gewerkschaftsrat beauf-sichtigt. Im **100-köpfigen Gewerk-schaftsrat**, dem auch bei ver.di obersten Gremium zwischen den Kongressen, ist **Werner Langen-dörfer**, neben weiteren 14 ehema-ligen DAG-Angehörigen, **einziges Mitglied aus der Luftfahrt.** **Es gibt vier Strukturebenen vom Ort über Bezirk (ca. 100) zum Landesbezirk (z.Zt. 13) bis zum Bund. In all diesen Ebenen wer-**

den bzw. können die 13 Fach-bereiche mit ihren diversen Fachgruppen abgebildet wer-den.

In jeder Ebene gibt es einen ehren-amtlichen Vorstand. Fachbereiche und Fachgruppen können ebenfalls auf jeder Ebene Vorstände bilden.

Darüberhinaus gibt es in den Ebe-nen und Fachbereichen Gremien der Frauen, der Jugend, der Senio-ren, der Arbeiter, der Beamten, der Meister, Ingenieure und Techniker, der Freien und der Erwerbslosen.

Es gibt also reichlich Betätigungsfelder für arbeitswillige Mitglieder auf rein ehrenamtlicher Basis.

Aus der Sicht einer Kollegin oder eines Kollegen aus der Luftfahrt sieht die ver.di-Welt so aus:

Auf Bundesebene leitet Jan Kah-mann den Fachbereich 11 Verkehr. Der Vorsitzende des ca. 50-köpfi-gen Vorstands ist Rudi Eichler (Strassenpersonenverkehr Bo-chum/Gelsenkirchen). Andrea Lin-denbergh-Greenfield (Lufthansa Ka-bine Frankfurt) und Berndt Kamin (Hafen Hamburg) sind seine Stell-vertretenden Vorsitzenden. Wolf-gang Becker (LTU), Hans-Josef Weillbächer (LHT) und Werner Lan-gendörfer (DLH) aus der ehemali-gen DAG gehören ebenso dem FB-Vorstand an, wie die ehemaligen ötv-Kollegen Alfred Heimsch und Eckhard Lieb (LHT). Barbara Tipp-mann (DLH) ist die Frauenvertre-terin im Vorstand.

Die Bundesfachgruppe Luftver-kehr (Luftverkehrsgesellschaf-ten und Flughäfen) innerhalb des FB Verkehr wird von Ilona Ritter geleitet. Werner Langen-dörfer (DLH) wurde als Spre-cher, Alfred Heimsch (LHT) und Uwe Arndt (Flughafen Hamburg) als Stellvertretende Sprecher des 23-köpfigen Vorstands ge-wählt.

Daneben sind aus der ehemaligen DAG Britta Schlobohm (DLH Kabi-ne), Hans Mosig (CLH), Roland Teichmann (Flughafen Leipzig), Michael Thormählen und Werner Zielina (LHT) Mitglied. Neben Chri-stina Weber (LSG), Eckhard Lieb (LHT), Franz-Eduard Macht (DLH), Ralf Müller (LCAG) komplettieren die Kollegin Orentrat (BA) und der Kollege Suchowski (LH Sys) mit den anderen neun Ex-ötv-Kollegln-nen aus den deutschen Flughäfen diesen Vorstand.

In ähnlicher Stärke und Zusam-mensetzung sind wir in den Vor-ständen des FB Verkehr und in den Fachgruppenvorständen Luft-verkehr im Landesbezirk Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen vertreten. Weitere Vorstandskon-stituierungen auf Landesbezirks- und Bezirksebene stehen noch aus.

Den Fachbereich Verkehr mit deut-lichem Luftverkehrsanteil im Lan-desbezirk Hamburg leitet Dietmar Stretz und Hessen leitet Gerold Schaub. Zukünftig werden alle vier Jahre auch die notwendigen Konfe-renzen auf Bezirks- und Landesbe-zirksebene sowie in den Fachbe-reichen, Fachgruppen, bei der Ju-gend und den Frauen und den Son-dergruppierungen durchgeführt

Um Euch up-to-date zu halten, richten wir vielleicht ab der näch-sten VL-INFO eine ver.di – Ecke ein...



Werner Langendörfer

Horst Stuhldreier,

Geschäftsführer der Vereinigung Luftfahrt verstorben.

Horst Stuhldreier wurde am 30. Januar 1952 in Groß - Gerau geboren. Hier in seiner Geburtsstadt wurde er am 01.04.1958 eingeschult und begann nach Abschluss des Gymnasiums im Jahre 1970 sein Studium der Rechtswissenschaften. Im Jahr 1975 schloss er sein Studium mit dem 1. Juristischen Staatsexamen ab. Von 1979 bis 1983 praktizierte er als freier Rechtsanwalt in Groß – Gerau. In der Zeit von 1983 bis 1987 war er der persönliche Referent des Landtagspräsidenten des Hessischen Landtags, Dr. Erwin Lang. Ab dem 01.01.1988 arbeitete er wieder als freier Rechtsanwalt.

schäftsführer der VL war der Handball seine große Leidenschaft. Als Jugendlicher war er aktiver Spieler und übernahm beim TV Groß – Gerau

Abteilungsleiter der Handballabteilung des TV Groß – Gerau oder Kommunalpolitiker, er war vor allem für viele ein guter Freund.



Horst wurde 49 Jahre alt und war erst seit 20 Monaten mit Monika Richter verheiratet.

Er verstarb völlig überraschend am Nachmittag des 2. Mai 2001.

Wir werden ihn nicht vergessen.

In stiller Trauer,

**Der Bundesvorstand,
Vereinigung Luftfahrt**

Im Mai 1989 wurde Horst Stuhldreier als Rechtsbeistand bei der Vereinigung Luftfahrt eingestellt.

später mehrere ehrenamtliche Ämter in der Handballabteilung. Er unterstützte „seine Handballer“ wo immer es nur ging.

Seit dieser Zeit stand Horst Stuhldreier, der von den meisten, die ihn kannten, liebevoll „Stuhli“ genannt wurde, dem Vorstand und den Mitgliedern der VL mit Rat und Tat zur Seite. Seine Tätigkeiten als Bundesgeschäftsführer beschränkten sich nicht nur auf die Aufgaben, die vertraglich niedergeschrieben waren. Durch seinen hohen Bekanntheitsgrad war es ihm möglich, durch nur einen einfachen Telefonanruf an der richtigen Stelle dem Vorstand eine Menge Arbeit abzunehmen.

Auch als politisch engagierter Bürger war Horst in Groß – Gerau bekannt. Als Mitglied im Stadtparlament, des Kreistages Groß – Gerau und auch als Vorsitzender des SPD – Ortvereins hat er viele Jahre die Politik in Groß – Gerau mitgestaltet.

Eine der größten Eigenschaften, die ihn auszeichneten, war seine Einsatzbereitschaft. Wann immer jemand von ihm Hilfe brauchte, man bekam sie von ihm.

Horst war für viele nicht nur unser Bundesgeschäftsführer,

Außerhalb seiner Arbeit als Rechtsanwalt und Bundesge-

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, 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, Ettner und Karst
Stockstädter Straße, Riedstadt



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

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.