



## Die Weihnachtsgeschichte 1998

Schon zur Tradition geworden, betrachtet der Verfasser zur Weihnachtszeit das abgelaufene Jahr. Was gibt es bemerkenswertes zu berichten ?

Beginne ich mal bei unserem Unternehmen Lufthansa:

Auch 1998 war wieder mal sehr fruchtbar. Kinder, Enkel und Urenkel wurden geboren, manchmal – der Biologie zum Trotz – sogar im gleichen Quartal. Sogar in Übersee machen sich einige Kinder breit.

Beispielsweise hat Tochter Lufthansa Technik AG bereits wieder 13 Töchter und 3 Enkel... Hoffentlich kann Mutter LH noch so viele Kinderchen überblicken. Schon das bloße Aufzählen bereitet Probleme. Sind doch mache schon fremd geworden und wollen nicht mehr

mitgezählt werden.

Einige, kühne Schätzungen gehen von fast genauso vielen Betrieben aus, wie das Jahr

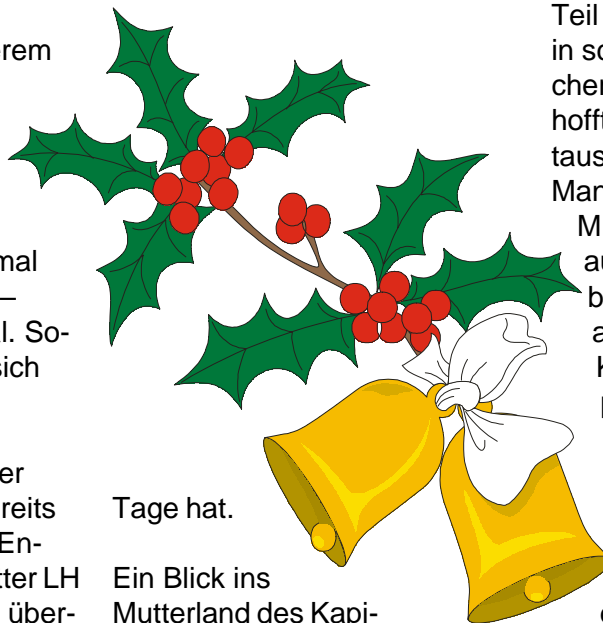
Tage hat.

Ein Blick ins Mutterland des Kapitalismus – die USA – sei hier sehr empfohlen. Dort mühen sich einige Großunternehmen wieder um „Insourcing“.

Wie kommen die nur wieder auf derart rückständige Ideen...?

Wie dem auch sei, ein großer Teil der Beschäftigten arbeitet in scheinbar tariflich abgesicherten Betriebsteilen und hofft, daß auch das neue Jahrtausend nichts daran ändert. Man darf gespannt sein, ob die Mutter es fertigbringt, sich auch vom bisher als Kern beschriebenen Teil zu verabschieden... (Stationen, Kabinenbesatzung, Cockpitbesatzung...)

Anerkennen muß man, daß es trotz der Verkomplizierung der Konzernstruktur insgesamt zu einem grandiosen Ergebnis gekommen ist. Über zwei Milliarden vor Steuern – das kann sich schon sehen lassen. Gerade die vielen Kinder haben



immer brav, wie sich das gehört, ihre Ersparnisse bei Mama abgeliefert. Was nun dazu führt, daß deren Bilanzen nicht gerade rosig aussehen.

Anstatt also zu sagen: Es geht uns gut. Wir sind stolz auf diesen Gewinn. Nach vielen Jahren der schmalen Kost gibt es jetzt etwas zu verteilen, reden schon wieder „mahnende Stimmen“ vom „...sehr knappen Ergebnis“, was „...jederzeit wieder wegbrechen“ kann. Billiger Treibstoff und ein erhöhter Sitzladefaktor hätten zum guten Ergebnis beigetragen.

Das ist zwar richtig, aber bei weitem nicht der größte Teil des Gewinns. Vielleicht neigen aber bestimmte Herren im Angesicht einer kommenden Tarifrunde zum professionellen Wehklagen.

Gerade die Lufthanseaten haben es immer verstanden, auf die schwierigsten Situationen richtig und somit auch überlebensfähig zu reagieren. Sogar übertrieben wurde es an manchen Stellen: So haben sie selbst eine absurd lange Laufzeit des Vergütungstarifvertrages halbwegs klaglos geschluckt.

An diesem Weihnachtsfest ist nun diese lange Zeit vorbei. Sicherlich macht es keinen Sinn mit übersteigerten Erwartungen in die laufende Tarifrunde zu gehen. Aber unseren gerechten Anteil am Unternehmensergebnis sollten die Gewerkschaften schon fordern dürfen.

Wenn die Mitarbeiter schon aufgefordert sind, unternehmerisch zu denken, dann ist es auch ein unverzichtbarer Bestandteil, die Mitarbeiter am Unternehmenserfolg zu betei-

gen. Und könnte es diesmal nicht so sein, daß wir auch ein Stück „Mutter“ besitzen wollen?

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei an dieser Stelle geraten, über solche Dinge verstärkt über die Weihnachtszeit nachzudenken.

Viele Anteile in Mitarbeiterhand bedeuten auch Macht. Entsprechend gebündelt - wünsche ich mir - vielleicht sogar einen oder mehrere Aufsichtsratssitze auf der Anteilseignerbank für die Belegschaft.

### Die Gewerkschaften, wohin ?

Was haben 1998 eigentlich unsere Gewerkschaften gemacht ?

Zunächst einmal kam am 1. April eine automatische Lohn-erhöhung – schon 1996 ausgehandelt. Sonst nichts ?

Doch, und zwar etwas ganz entscheidendes! Ganz im Gegensatz zu Mutter Lufthansa, ist man bei den Gewerkschaften massiv auf Fusionskurs. Es ist müßig zu diskutieren, wer hier wen „insourced“, denn am heutigen Stand der Verhandlungen haben alle betroffenen Gewerkschaften ihre Ideen mit einbringen können. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen wird es im nächsten Jahrtausend keine ÖTV und auch keine DAG mehr geben. Mit einigen anderen Gewerkschaften wollen sie sich zur Dienstleistungsgewerkschaft zusammenschließen.

Die Überlegungen zur gemeinsamen, neuen Satzung sind noch nicht endgültig abgeschlossen. Die Vereinigung

Luftfahrt nimmt über ihre Vertreter an dieser Meinungsbildung teil.

Wenn sich wesentliche Teile unserer Vorstellungen von zukünftiger Zusammenarbeit in dieser Satzung wiederfinden, so ist die Vereinigung Luftfahrt auch bereit, mit dieser neuen Gewerkschaft zusammenzuarbeiten.

**Es darf jedoch nicht dazu kommen, daß wir unsere Eigenständigkeit aufgeben müssen**, denn ohne Eigenständigkeit würden wir zum willfährigen „Mitgliederbeschaffungsverein“.

Ein großes Problem dieser Verbindung aus beiden - noch bei Lufthansa vertretenen - Gewerkschaften dürfte aber die überaus unterschiedliche Mitgliederstruktur werden.

Aus bestimmten, berufsspezifischen und vielleicht auch einkommensspezifischen Gegebenheiten heraus, waren und sind die Interessen in der Mitgliedschaft beider Gewerkschaften nicht unbedingt in jedem Punkt gleich.

Sicherlich läßt sich mit gutem Willen und dem Wunsch nach einer großen, schlagkräftigen Gewerkschaft einiges an Differenzen bereinigen. Dort jedoch, wo aus heutiger Sicht grundlegendere Interessen berührt sind, wird es schwierig sich zu einigen.

Diese Einigung wurde in der Vergangenheit vom mehr oder weniger „freien Spiel der Kräfte“ herbeigeführt. Da dies in einer gemeinsamen Gewerkschaft so nicht mehr stattfinden kann, ist die Vereinigung Luftfahrt gespannt, wie dies mit der Hilfe von Satzungsrecht mög-

lich sein soll.

Wenn sich also die Verhandlungen um eine gemeinsame Satzung soweit verfestigt haben, daß man von einem endgültigen Resultat nicht weit entfernt ist, dann wird der Vorstand der VL eine abschließende Stellungnahme zur Zusammenarbeit abgeben.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden wir versuchen, den Vorgang gestalterisch mitzubestimmen, um am Ende nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden.

Konstruktiv Mitgestalten und Mitbestimmen ist eine Sache – nur besondere Weihnachtsfreude kommt im VL-Vorstand beim Gedanken an die Auflösung der DAG nicht gerade auf.

### Arbeitsplatzgefährdung durch EU-Kommission

Und wer hat sonst noch 1998 von sich reden gemacht? Karel van Miert, zum Beispiel. Hat er doch der Lufthansa die aus unserer Sicht falsche Behauptung vorgelegt, die Star-

Alliance würde gegen den Artikel 85 der EU-Verträge verstoßen.

Dieser Artikel wendet sich gegen „...Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs...“.

Die Meinung der Vereinigung Luftfahrt zu diesem Thema haben wir in unserer letzten, sowie in dieser Ausgabe veröffentlicht. Während der Drucklegung dieser Ausgabe wird der Bundesvorstand der VL nach Brüssel reisen, um der EU-Kommission unsere Ansicht über dieses „Husarenstück“ des Herrn van Miert zur Kenntnis zu bringen. Auch dieses Thema ist somit nicht angetan, die Weihnachtsfreude zu beflügeln.

### Kommt 1999 die JAR 66 ?

Aus Brüssel kam die Anweisung an die nationalen Regierungen, in der Mitte dieses Jahres die JAR 66 in Kraft zu setzen.

(Diese Joint Aviation Regulation beschreibt das Ausbildungsverfahren für technisches Personal)

Da jedoch die Bundesrepublik föderal strukturiert ist, müssen zunächst die einzelnen Bundesländer über die Schulungsinhalte der JAR 66 debattieren.

Derweil glauben jedoch schon einige Herren bei Lufthansa zu wissen, was aus der Debatte wird.

Fazit: Es würde sich für den Mitarbeiter praktisch nichts ändern. Man darf gespannt sein, ob's so ist.

Die Vereinigung Luftfahrt möchte an dieser Stelle nochmals deutlich machen, daß wir an unserer Forderung zur Einführung der JAR 66 Vollkonzern festhalten werden.

In den nächsten Tagen wird das letzte Jahr in diesem Jahrtausend beginnen.

**Der Beirat und der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt wünscht allen Mitgliedern und Ihren Angehörigen ein geruhames Weihnachtsfest und ein friedliches und glückliches neues Jahr 1999.**

*Werner Zielina*  
Bundesvorsitzender

## Die zweifelhafte Analyse der EU-Kommission zur Star-Alliance.

Am 30.07.1998 wurde von der EU-Kommission unter Leitung des Kommissars Karel van Miert eine Analyse zum Thema Star-Alliance veröffentlicht.

Genaugenommen gehtes hierbei um den Vorwurf der EU-

Kommission, daß die Allianzpartner Lufthansa, United Airlines und SAS auf bestimmten Strecken im Zuge ihrer Allianzbildung eine Monopolstellung ausüben und dadurch dem Artikel 85 EG-Vertrag zuwiderhandeln.

Das Prekäre an dieser Analyse ist, daß sie eine vorläufige Aburteilung der Lufthansa, United Airlines und SAS enthält, obgleich die Kommission nur von „Vorschlägen“ spricht, um die angebliche Monopolbildung zu unterbinden.

Im Art. 85 heißt es u.a.:

„Mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten sind, alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen...“, „...welche eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezwecken oder bewirken...“. Als Grundlage für den Van-Miert'schen Kahlschlag wurde die Anzahl einiger Frequenzen aus dem Jahr 1997 zugrunde gelegt.

Auf den Strecken Frankfurt-Washington und Frankfurt-Chicago betrieben die drei Star-Alliance-Partner 1997 im Schnitt pro Woche 17 bzw. 19 Verbindungen. Die Anzahl aller angebotenen Flüge auf diesen Strecken betrug pro Woche 19 bzw. 27.

Die Kommission konstruierte nun anhand nicht nachvollziehbarer Argumente, daß die Allianzpartner auf den genannten Strecken nur noch 45% mindestens aber über 12 Verbindungen pro Woche halten dürfen.

Den Mitbewerbern soll also 55% der Flüge auf diesen Strecken garantiert werden. **Die Allianzpartner sollen demnach in Zukunft nur noch jeweils 12 mal pro Woche die Strecken Frankfurt-Washington bzw. Frankfurt-Chicago bedienen dürfen.**

Sollte im Zeitraum von sechs Monaten kein anderer Carrier die frei werdenden Frequenzen beanspruchen, würden sie

bei der Allianz verbleiben.

Angesichts einer extrem hohen Auslastung der betreffenden Strecken, ein schier lächerliches Angebot.

Die von der Kommission geforderten Maßnahmen erwecken hier den Eindruck, daß die Kriterien zur Bestimmung der maximal zulässigen Flüge für die Allianzpartner willkürlich und ohne halbwegs plausible Gründe festgesetzt werden.

Jedenfalls ist der Analyse außer Zahlenspielen und verwirrenden, bürokratischen Formeln nichts zu entnehmen.

Im übrigen verkennen die Damen und Herren der EU-Kommission hierbei, daß der zahlende Kunde nicht ohne Bedacht einen Flug mit Lufthansa, SAS bzw. United nach Übersee wählt.

Andere Mitbewerber auf den oben genannten und anderen USA-Routen bieten billigere Tickets an.

Trotzdem ist die Auslastung der Star-Alliance-Maschinen auf den USA-Routen immer noch ansteigend. Oder wissen die Kunden vielleicht nicht, daß es auch billigere Tickets gibt? Herr van Miert sollte mal zum Flughafen Frankfurt kommen und die Kunden über die Möglichkeiten des verbilligten Fliegens mit anderen Gesellschaften aufklären.

Mit anderen Worten: Es wird lediglich eine Nachfrage seitens der zahlenden Kundschaft bedient. Die Allianzpartner im

Star-Alliance-Verbund bieten dem Kunden ein qualitativ hochwertiges Produkt.

**Wenn der zahlende Kunde dieses Produkt anderen, ohne Zweifel vorhandenen Angeboten, vorzieht, hat das seinen Grund.**

**Von Monopolbildung oder Verfälschung des Wettbewerbs auf einigen Strecken kann nicht die Rede sein.**

Wer glaubt, daß die EU-Regelungsbessenheit mit dem bisher berichteten ein Ende hat, der irrt.

Für die Strecken

Frankfurt – San Francisco,  
Frankfurt – Boston,  
Frankfurt – Dallas,  
Frankfurt – Los Angeles,  
Frankfurt – Miami und  
Kopenhagen – New York

soll die Star-Alliance Zeitnischen (Slots) an Mitbewerber abtreten, die nur für die jeweilige Strecke genutzt werden dürfen.

Beispielsweise benutzt die Star-Alliance auf der Strecke Frankfurt – San Francisco im Schnitt pro Woche **14 Zeitnischen**, die Wettbewerber hingegen 0.

Die Kommission schlägt nun vor, daß die Star-Alliance auf dieser Strecke **17 Zeitnischen abtreten muß**, die nur für diese Strecke genutzt werden dürfen.

Mit anderen Worten: Es sollen für eine Strecke mehr Zeitni-

schen abgetreten werden, als selbstgenutzt werden.

Das klingt nicht nur unlogisch, dieser "Vorschlag" ist unlogisch.

Mit den anderen genannten Strecken verhält es sich ähnlich. **Insgesamt sollen nach der EU-Analyse 93 Zeitnischen in Frankfurt und 15 in Kopenhagen von der Allianz ersatzlos abgetreten werden.** Diese ominöse Zahl der 108 Slots, ist in den letzten Monaten durch die Presse begeistert und hat vielerorts für Aufsehen und Entsetzen gesorgt.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß vor nicht allzu langer Zeit ein großer US-Carrier (Delta Airlines) massiv und mit immensem Werbeaufwand versuchte, in Frankfurt Fuß zu fassen.

Jeden Vormittag standen von diesem Carrier zwischen 15-20 Maschinen auf dem Vorfeld. Der überwiegende Anteil waren Langstreckenjets, die Routen von Frankfurt in die USA bedienten. Es sah auf unserem Flughafen um zehn Uhr morgens ungefähr so aus, wie auf der Homebase der Delta in Atlanta.

Delta Airlines hatte damals, nach der Lufthansa in Frankfurt, die meisten Flugbewegungen. Diese Anzahl übertraf sogar die der Condor.

Als die Maschinen des US-Carriers relativ leer blieben, entschloß sich die Airline, Frankfurt als europäisches

Drehkreuz aufzugeben und nur noch einige Strecken zu bedienen.

Der zahlende Kunde hingegen zog vielmehr insbesondere die Lufthansa vor.

Wo waren denn damals die Hüter aus Brüssel? Hatte die EU-Kommission damals das Rückgrat, zugunsten eines Landes der EU einzugreifen? Nein, hatte sie nicht; es wäre ja auch ein Eingreifen ausschließlich gegen die USA gewesen.

Entweder stand die EU unter zu großem Druck der U.S.A. oder sie hat die Lage einfach verpennt.

Schließlich mußte Delta seinerzeit, wie jede andere Airline auch, die erforderlichen Slots im Wege des üblichen Zuteilungsverfahrens bekommen haben.

Zu diesem Verfahren hat die EU eine Reihe von Verordnungen erlassen, die die Slotvergabe regeln, wenn ein Carrier z. B. bestehende Dienste erweitern will. Genau das war bei Delta damals der Fall. In Brüssel haben aber anscheinend die zuständigen Bürokraten tief und fest geschlafen.

Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, daß die Bundesrepublik Deutschland mit den USA nach wie vor ein denkbar schlechtes Luftverkehrsabkommen hat. Es bevorteilt US-Fluglinien gegenüber der Lufthansa immer noch recht stark. Von einem Luftverkehrsabkommen, wie es zwischen

Großbritannien und den U.S.A. besteht, können wir derzeit nur träumen.

(Anmerkung: Den britisch-amerikanischen Nordatlantikmarkt teilen sich zwei US- und zwei britische Carrier. Den deutsch-amerikanischen Nordatlantikmarkt teilen sich vierzehn Carrier!!).

Insofern kann man nur hoffen, daß die jetzige Bundesregierung dieses Thema möglichst bald angeht und Verhandlungen mit den U.S.A. aufnimmt.

In Anbetracht der erläuterten Hintergründe, entbehrt die Analyse der EU jedweder Grundlage und würde im Falle der Umsetzung die Stellung der Lufthansa im Nordatlantikverkehr schwächen.

Es kann nur gehofft werden, daß die Kommission noch ein Einsehen hat, ansonsten drohen der LH Streckenstreichungen und vielleicht sogar Flugzeugstilllegungen. Das dies ganz erhebliche Auswirkungen auf unsere Arbeitsplätze hat, kann sich wohl jeder denken.

*Marc Traut*

#### 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.

# Fortschritte auf dem Weg zur Dienstleistungsgewerkschaft

Vor gut einem Jahr hatten wir über die „Politische Plattform“ als Startschuß zu einer gemeinsamen neuen Dienstleistungsgewerkschaft berichtet.

Diese Plattform wurde in 12 Foren während des Sommers mit Vertretern der Signatar-Gewerkschaften diskutiert.

Die Ergebnisse sind in die Beratungen des Lenkungsausschusses eingegangen. In der Zwischenzeit waren viele Fortschritte, aber auch einige Rückschritte zu verzeichnen. Von den ursprünglichen Interessenten sind einige abgesprungen. Verblieben sind bis heute die

**ÖTV (Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr),**

**HBV (Handel, Banken und Versicherungen),**

**DPG (Deutsche Postgewerkschaft),**

**IG Medien,**

**und die DAG (Deutsche Angestellten Gewerkschaft).**

Das „grüne Licht“ zur Fortsetzung des Prozesses liegt vor.

Im kommenden Frühjahr sollen die Daten über Mitglieder und Vermögen ausgetauscht werden und die politischen Ziele, z.B. auch in der Tarifpolitik beraten werden. Die einzelnen,

ehrenamtlichen Gremien begleiten jeden Schritt des Prozesses und werden voraussichtlich im November den eigentlichen Grundstein für die neue Gewerkschaft legen.

Dies wird aller Wahrscheinlichkeit nach über die Gründung einer Kartellgesellschaft nach dem Umwandlungsgesetz erfolgen. Aus dieser Gesellschaft heraus soll dann bis zum Jahr 2001 die neue Gewerkschaft entstehen.

Seit Herbst werden nun diverse Vorschläge zu Modellstrukturen beraten, geändert und verfeinert.

Die beteiligten Gewerkschaften sind sich darüber einig, daß es in der vertikalen Ebene zwischen 9 und 15 Fachbereiche geben soll, die wiederum in einzelne Fachgruppen gegliedert werden. Über die Feinstruktur und die horizontale Ebene, d.h. in der DAG-Sprache auf Bezirks- und Landesebene, gibt es noch erheblichen Beratungsbedarf.

Um die Struktur nicht zu sehr im Detail zu beschreiben, wird hier nur auf die zuletzt erstellte DAG-Variante und insbesondere aus Luftfahrt-Sicht eingegangen.

Der gewählte Bundesvorstand wird sich aus den Leiter/innen der Zentralfunktionen und den

Fachbereichsleiter/innen zusammensetzen. In diesen Fachbereichen wird es Fachgruppen geben, deren Leiter/innen wahrscheinlich auch gewählt werden sollen.

Diese (Bundes-)Struktur soll sich auf einer noch nicht endgültig bezifferten Anzahl Regionen widerspiegeln. Darunter wird es eine Bezirksebene geben.

Über die Anzahl und Größe der Bezirke gibt es noch unterschiedliche Auffassungen. Alle Ebenen sollen durch ehrenamtliche Vorstände repräsentiert werden.

Als oberstes Gremium wird es wohl eine Art Gewerkschaftsrat und ggf. auch wieder einen Beirat geben.

Die Luftfahrt wird nach derzeitigem Sachstand im Fachbereich Verkehr als Fachgruppe Luftfahrt angesiedelt sein. Als weitere Fachgruppen könnten die Schifffahrt/Fischerei, das Personenverkehrsgewerbe und ggf. die Eisenbahn diesem Fachbereich zugeordnet werden.

Auf diesem Kenntnisstand hat unsere DAG-Bundesberufsgruppe Luftfahrt im November folgenden, ergänzungsfähigen Vorschlag unterbreitet:

Die Zuordnung einer Fachgrup-

pe Luftfahrt in den Fachbereich Verkehr stößt nicht auf grundsätzliche Bedenken und läßt in dieser Konstellation auch die Fortführung von Kooperationsverträgen (z.B. mit der Vereinigung Luftfahrt, der Vereinigung Cockpit und ggf. anderen) zu.

Die Fachgruppe Luftfahrt mußte allerdings gegenüber den bisherigen Vorstellungen mindestens die Bereiche Luftfahrtkonzerne, Linien-, Charter- und Frachtfluggesellschaften, incl. Catering sowie die Flugsicherung, integrierte Touristikkonzerne und das sonstige Luftverkehrsgewerbe abdecken.

Aus Sicht des BBG-Vorstandes Luftfahrt kann, ohne Präjudiz für andere Fachgruppen, auf die Landes- und Bezirksebene verzichtet werden, wenn eine zentrale Vertretung der Mitgliederinteressen gewährleistet ist.

Wir werden die weitere Entwicklung durch unsere Vertreter im Gewerkschaftsrat, Heinz-Peter Schwarz (Landesverband Hamburg) und Werner Langendörfer (DAG-Bundesberufsgruppen-Vorsitzender), der auch Mitglied der DAG-Strukturkommission ist, aufmerksam und kritisch weiter begleiten und demnächst wieder berichten.

Interessierte Mitglieder, die über weitere Details informiert werden möchten, können sich gerne an den Autor des Berichts wenden.

*Werner Langendörfer*

## Delegiertenversammlung der Vereinigung Luftfahrt wählt neuen Beirat.

Nach zweijähriger Tätigkeit war die Amtszeit des Beirates mit der Delegiertenversammlung 1998 beendet. Somit wurde während der Delegiertenversammlung vom 22. Oktober 1998 ein neuer Beirat gewählt.

Zur Wahl des aus 11 Sitzen bestehenden Beirates stellten sich 21 Delegierte und Mitglieder zur Wahl. Bereits im ersten Wahlgang kam es zu einer klaren Mehrheit für folgende Kandidaten:

Reinhard Bind, Friedhelm Bekker, Klaus Wohlmacher, Bernd Michel, Jörg Thaysen, Mirghani Khiri, Jochen Jönsson, Johann Prüfer, Gerhard Grimm, Gudrun Bemmé und Dirk Borgas.

Zu Ersatzmitgliedern wurden folgende Kandidaten gewählt:

Ernst Kohrt, Albert Ott, Prenek Dani und Herbert Gibbert

Am 25. November 1998 wurde der neu gewählte Beirat vom Bundesvorstand zur konstituierenden Sitzung eingeladen.

Während dieser Sitzung wurde Herr **Reinhard Bind einstimmig zum neuen Beiratsvorsitzenden gewählt**. Die Herren **Jochen Jönsson aus**

**Hannover und Dirk Borgas aus Hamburg wurden zu gleichberechtigten, stellvertretenden Beiratsvorsitzenden gewählt.**

Der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt beglückwünscht die gewählten Beiratsmitglieder zu Ihrer Wahl und wünscht Ihnen auf dem Weg ins neue Jahrtausend viel Erfolg bei der Vertretung der Mitgliedsinteressen.

### 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, 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**

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.

