

PRO AERO

Hans-Rudolf Häberli Pro Aero und die Schweizer Luftfahrt

Hans-Rudolf Häberli

Pro Aero
und die
Schweizer
Luftfahrt

Titelbild: Das neue Geschäftsreise-
und Transportflugzeug PILATUS PC-XII

Fotos: Pilatus, Swissair, Crossair, Swisscontrol,
Militärflugdienst, AeCS, P. Brotschi, R. Ellwanger,
G. Hirsbrunner, F. Engesser und Archiv H. R. Häberli

Herstellung: bunddruck
Grafisches Generalunternehmen AG, Bern

© 1994
by Stiftung Pro Aero
(gegründet 19. Mai 1938)

Vorwort *Wer nicht fliegt, wird überflügelt!*

Dieser, aus der Gründungszeit der Schweizer Stiftung Pro Aero stammende Mahnruf hat seine Gültigkeit sinngemäss bis heute behalten. Zu allen Zeiten war die schweizerische Zivil- und Militärluftfahrt, nebst ihrem dauernden Erneuerungs- und Leistungsstreben, auch auf den flugbegeisterten Nachwuchs und auf eine fliegerisch aufgeklärte Öffentlichkeit angewiesen. Deshalb zählten die Nachwuchsförderung und die damit verbundene Unterstützung der verschiedenen Flugsparten des Aero-Clubs der Schweiz schon immer zu den Hauptzielen der Stiftung Pro Aero.

Bereits in der Stiftungsurkunde vom 19. Mai 1938 wurde festgelegt, dass es die Stiftung «als ihre vornehmste Aufgabe betrachte, bei den Behörden und Institutionen und ganz besonders bei der Jugend, das Verständnis und die Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken, ihr durch Aufklärung und Heranziehung zur Mitarbeit den Sinn und das Verständnis für die Notwendigkeit und Nützlichkeit fliegerischer Tätigkeit zu vermitteln und ihr das klare Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit für die Zukunft des Landes zu entwickeln und zu stärken».

Durch die gewaltige Entwicklung der Luftfahrt wurden verschiedene der früheren Stiftungsakzente etwas ver-

schohen; gleichgeblieben und in der rezessionsgeplagten Zeit noch bedeutungsvoller geworden, sind aber die Unterstützungsbemühungen der Stiftung Pro Aero in der Nachwuchsförderung, der Existenzsicherung aller Flugsportarten und in der Pflege der Fluggeschichte. Die Stiftung Pro Aero erbringt damit der Schweizer Aviatik auch in der fliegerisch modern gewordenen Zeit einen Dienst, der durch keine andere Institution ersetzt werden könnte.

Da die Geschichte und das frühere Wirken der Stiftung Pro Aero bereits vom Mitbegründer Dr. Eugen Dietschi in seiner Chronik erfasst wurde, vermittelt nun die vorliegende Publikation, Einblick in die Stiftungstätigkeit der Jahre 1981–1993.

Hans-Rudolf Häberli



*Sicherung des Schweizer Luftraumes – die Hauptaufgabe der Flugwaffe;
Mirage III/S (oben) und Mirage III/RS (unten)*

Die Stiftung Pro Aero ist ein Kind aus schwieriger Zeit. Ihre Wiege stand an jenem heute noch fast legendären internationalen Flugmeeting von 1937 in Dübendorf. Damals, im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges, wurde es weitblickenden Männern klar, dass die Luftfahrt in unserem Lande im verfloßenen Zeitalter der Fliegerpioniere steckengeblieben war und sich gegenüber dem Ausland weit im Hintertreffen befand. Es galt deshalb, in einer Blitzaktion dem Schweizervolk die Notwendigkeit vor Augen zu führen, die zivile und militärische Fliegerei zu einer Sache des Volkes zu machen. Das geeignete Mittel dazu schien den Initianten, zu denen neben dem Zentralpräsidenten des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS), Emil Messner, auch der damalige Bundesrat Rudolf Minger und der Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, Arnold Isler, gehörten, die Gründung einer überparteilichen Stiftung zu sein. Mentor der Pro Aero aber war Walo Gerber. Er hat den Gedanken einer landesweiten «Aktion» für die Förderung der Luftfahrt in der Schweiz geprägt und seine Freunde aufgerüttelt und aufgemuntert, zur Tat zu schreiten. Dass man den richtigen Weg beschritten hatte, zeigten die überwältigenden Erfolge der ersten Sammelaktionen, die aus einem Abzeichenverkauf und der Herausgabe von Sonderbriefmarken resultierten.

Die Stiftung Pro Aero – ein Grundpfeiler des nationalen Fluggedankens

Die praktischen Früchte dieser Mittelbeschaffung zeigten sich bald. Der Modellflug als erste Stufe zur grossen Fliegerei entwickelte sich zu einer eigentlichen Volksbewegung: Es kamen die Radio-Modellbaukurse unseres Landessenders, Schullehrer wurden von Experten des Aero-Clubs ausgebildet und konnten dann ihrerseits den Modellbau in den Handfertigkeitsunterricht einbauen. In über hundert Dörfern und Städten unseres Landes entstanden Modellfluggruppen, und die Zahl der regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerbe nahm ständig zu. Eine ähnliche Entwicklung stellte sich im Segel- und Motorflug ein, wo mit dem ungenuten Mythos des Herrensportes rapid aufgeräumt und das Fliegenlernen jedermann zugänglich gemacht wurde. Darüber hinaus hatte der AeCS als Dachorganisation nun die Möglichkeit, den Fluggedanken auf ausgedehnter Basis zu verbreiten und für unsere gesamte Zivil- und Militäraviatik wertvolle Aufklärungs- und Informationsarbeit zu leisten. Das alles wurde nur dank den von der Stiftung Pro Aero zur Verfügung gestellten und dort bestens verwalteten Geldern möglich. Es konnten nun von den Fluggruppen anzuschaffende Flugzeuge subventioniert werden, womit die Schulungskosten eine Herabsetzung erfuhren. Maschinen und Flugplätze wurden lau-

Flugzeuge «Dewoitine D-26» am Flugmeeting 1937 in Dübendorf, an der Gründungsstätte der Stiftung Pro Aero

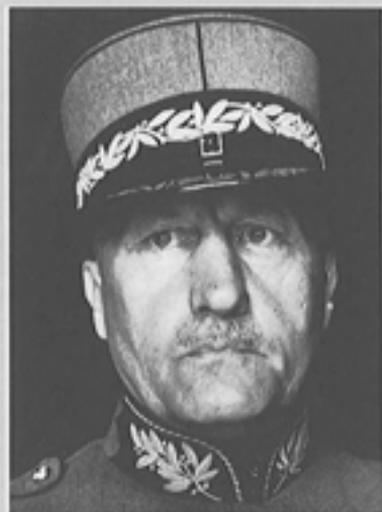


fend mit besseren Einrichtungen ausgerüstet, wodurch die «übermässige Gefährlichkeit» des Fliegens Lügen gestraft wurde. Dank den Pro-Aero-Geldern konnte nicht zuletzt der Flugsport durch zahlreiche Wettbewerbe belebt und damit auch die technische Entwicklung der Flugzeuge stark gefördert werden. In diesem Zusammenhang verdient heute vor allem auch die im Dienste der aktiven Fluglärmbekämpfung stehende Schalldämpferaktion Erwähnung.

Es liegt in der Natur der Sache, dass auch Struktur und Aufgabenkreis des Aero-Clubs seit der Stiftungsgründung ge-

ändert und sich bedeutend erweitert haben. Neben der privaten Schulung, der Förderung der allgemeinen Luftfahrt und der Sportfliegerei, führt der AeCS nun auch im Auftrage der Eidgenossenschaft die Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) durch. Es ist aber keineswegs so, dass dadurch die Pro Aero für die Aviatik überflüssig geworden wäre. Im Gegenteil: Die Fliegerische Vorschulung hat die private Fliegerei derart befruchtet, dass aus dem einst kleinen und exklusiven Aero-Club eine nationale Vereinigung aller Volkskreise geworden ist, die heute über 20 000 Mitglieder zählt.

Die früheren
Stiftungspräsidenten



1938 –
1952

Korpskommandant Fritz Prisi



1952 –
1954

Nationalrat Arnold Seematter



1954 –
1971

Bundesrat Dr. Enrico Celio



1971 –
1981

Prof. Dr. Eduard Amstutz

Von allergrösster Bedeutung war und bleibt auch in Zukunft das Problem des fliegerischen Nachwuchses. Verkehrsflugzeuge tragen das Schweizerkreuz in alle Erdteile. Für einen einzigen Piloten, der ein modernes Verkehrsflugzeug steuert, braucht es an Bord und am Boden mehrere hundert ausgebildete Spezialisten. Auch die Militärflugzeuge werden ständig anspruchsvoller. So wird es begreiflich, dass unser Sechsmillionenvolk alle personellen Reserven mobilisieren muss, um jeden Posten in den weitverästelten Organisationen zu besetzen. Es sind anziehende Posten, welche die Jugend zum Einsatz begeistern, und Pro Aero hilft mit. Bemerkenswert ist eine Äusserung des damaligen Direktionspräsidenten der Swissair, Armin Baltensweiler, über die Notwendigkeit des Bestehens der Pro Aero und ihrer Erhaltung zum Nutzen der schweizerischen Zivilluftfahrt vom 22. Februar 1979, mit der er die Markenaktion 1981 begrüsst: «Die Zukunft der Luftfahrt hängt wesentlich auch davon ab, dass wir einen genügenden Nachwuchs an Piloten aus der Schweiz erhalten. Es braucht eine breite Basis an jungen Leuten, die sich für die Fliegerei interessieren und daran Freude haben. Die Förderung der Interessen des Flugwesens durch die Stiftung Pro Aero ist für uns von grossem Wert.»



Alt Ständerat Dr. Eugen Dietschi, erfolgreicher Luftfahrtpolitiker und Mitbegründer der Stiftung Pro Aero

Die Stiftung Pro Aero im Wandel der Zeit

Die achtziger Jahre führten die Stiftung Pro Aero in eine neue Ära. Die Stiftungstätigkeit hatte sich einmal mehr auf die veränderten Verhältnisse in der Schweizer Luftfahrt auszurichten. Der 1981 neugewählte und mit den aktuellen Luftfahrtsbelangen bestens vertraute Präsident, Korpskommandant aD Kurt Bolliger, erwirkte vom Stiftungsrat neue Organisations- und Aktivitätsformen.

Die Aufmerksamkeit galt zunächst der Verwaltung des Stiftungskapitals und der Form der Mittelvergabe. Dabei wurden vorab mit dem Aero-Club der Schweiz, als Hauptempfänger von Stiftungsgeldern, die Verwendungsprogramme neu geregelt und die Grundsatzfrage der prioritären Unterstützung von Spitzen- und/oder Breitensport überprüft.

Die Verwaltung des Stiftungsvermögens, die während vieler Jahre in den bewährten Händen der Swissair-Treuhand AG und des Pro-Aero-Geschäftsführers W. W. Rüetschi lag, wurde 1987 nach seiner Erkrankung in reorganisierter Form der Firma Honold Treuhand AG in Zürich übertragen.

In diesem Zusammenhang zeigte sich dann auch die Notwendigkeit einer Überarbeitung der Statuten sowie des Geschäfts- und des Anlagereglements. Weiter war es die Absicht von Präsident Kurt Bolliger, die Existenz und das Wirken der Stiftung Pro Aero in den



*Ballonflug, die älteste Form
der Luftfahrt und heutige Sparte des
Aero-Clubs der Schweiz*

Kreisen von Luftfahrt, Öffentlichkeit und Politik vermehrt bekanntzumachen. Wertvoll wurde dabei seine Teilnahme an den Aktivitäten der neugegründeten «Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt der Bundesversammlung».

Im Sinne der Förderung des fliegerischen Nachwuchses ermöglichte der Stiftungsrat 1983 erstmals die Durchführung des Pro-Aero-Jugendlagers im Engadin. Dieses, seither alljährlich vom Aero-Club der Schweiz geleitete Pro-Aero-Lager ermöglichte es vielen

Jugendlichen aus allen Sprachregionen, mit dem Bau von Fluggeräten und durch Fachunterricht in die Geheimnisse der Fliegerei einzudringen. Mit den positiven Ergebnissen dieser Lager vermochte der Stiftungsrat der Früherfassung und fliegerischen Jugendförderung einen bedeutenden Impuls zu verleihen.

Um all diese Aktivitäten finanziell abdecken zu können und besonders, um die Zuwendung an den Aero-Club der Schweiz sicherzustellen, galt die Aufmerksamkeit des Stiftungsrates auch der neuen Mittelbeschaffung. Eine günstige Möglichkeit hierzu ergab sich 1988 mit der Herausgabe einer Sondermarke zum Anlass des 50-Jahr-Jubiläums der Stiftung Pro Aero. Diese Jubiläumsfeier, verbunden mit einem Sonderpostflug Dübendorf-Samedan-Lugano-Genf, hinterliess einen tiefen Eindruck in allen Sprachregionen unseres Landes.

Zu einer weiteren Stiftungsaktivität zählt die 1985 eingeführte jährliche Verleihung der Pro-Aero-Anerkennungspreise für besondere Leistungen und Verdienste an je eine Persönlichkeit oder Organisation der Zivil- und Militäraviatik. Eine grosse Genugtuung war es 1992 für die Stiftung Pro Aero, den Schweizer Astronauten Claude Nicollier für seinen ersten Weltraumflug mit der begehrten Goldplakette zu ehren.

Dem umsichtigen und initiativen Wirken des Präsidenten KKdt aD Kurt Bolliger, aber auch der aktiven Mitarbeit des Stiftungsrates ist es zu verdanken, dass sich die Schweizer Stiftung Pro Aero wohlorganisiert und finanziell gesichert auch den Luftfahrtsbelangen der neunziger Jahre unterstützend annehmen kann.

Die Beitragsleistungen an den Aero Club der Schweiz

Die Stiftung Pro Aero entrichtet den Hauptanteil ihrer jährlichen Beitragsleistungen zur Förderung der Luftfahrt und des fliegerischen Nachwuchses, an den Aero-Club der Schweiz (AeCS). Diese Beiträge werden dann nach bestimmten Verwendungsprogrammen auf die Bedürfnisträger aufgeteilt. Begünstigt davon sind besonders die Sparten Modellflug, Segelflug, Motorflug, Ballonflug und Fallschirmspringen. Unterstützt werden damit aber auch Aufklärungs-, Lärmschutz- und andere existenzsichernde Aktionen. Der Hauptgrund für diese Unterstützung an den Aero-Club der Schweiz liegt in der Tatsache, dass aus dessen Strukturen

Motorflug, ein wichtiger Bereich in der Fliegerischen Vorschulung (FVS)





praktisch der ganze fliegerische und technische Nachwuchs für unsere schweizerische Zivil- und Militäraviatik hervorgeht.

Anfang der achtziger Jahre begann der neu konstituierte Stiftungsrat die Verwaltung des Stiftungsvermögens und die Form der Zuwendungen an den Aero-Club der Schweiz zu überprüfen. Besonders lag dem Stiftungsrat daran, die Unterstützungsbedürfnisse im Zusammenhang mit den veränderten Verhältnissen in der Luftfahrt zu erfahren,



Segelflug; Nachwuchsschulung erzieht auch zur Teamarbeit

mehr Transparenz über die finanziellen Verwendungsprogramme des Aero-Clubs der Schweiz zu erhalten und eine Klärung über die alte Frage der Unterstützungswürdigkeit des fliegerischen Spitzen- und/oder Breitensportes zu erzielen.

In Aussprachen mit Vertretern des Direktionskomitees des AeCS und der Fachsparten sowie innerhalb des Stiftungsrates fanden diese Fragen eingehende Erörterung. Dabei kam man zum Schluss, dass die Stiftung nebst der Nachwuchsförderung, künftig und im Sinne der Statuten, primär den fliegerischen Breitensport unterstützt. Im Wissen aber, dass vom Spitzensport auch wertvolle Impulse auf den Breitensport übergehen, wollte man sich in Ausnahmefällen der Elite nicht ganz verschliessen. Gedacht wurde dabei an die Vorbereitung, Teilnahme und Durchführung von internationalen Wettbe-



werben. Eine generelle Unterstützung des Spitzensportes konnte aber schon deshalb nicht im Vordergrund stehen, weil dieser bereits vom Landesverband für Sport (SLS) subventioniert wird und in unverhältnismässig grossem und statutenfremdem Ausmass Pro-Aero-Mittel erfordern würde. Neu wurden aufgrund dieser Verhandlungen auch Projekte zur Unterstützung der Umweltschonung und zur Reduktion des Fluglärms sowie weitere existenzsichernde Massnahmen in die Verwendungsprogramme aufgenommen.

Als Neuerung im Geschäftsverkehr wurde verlangt, dass das leitende Gremium des Aero-Clubs dem Stiftungsrat im Vorjahr ein, den jeweiligen Bedürfnissen entsprechendes Verwendungsprogramm einreicht. Gestützt darauf

Segelflug verbunden mit Meisterschaften, eine grosse Sparte des Aero-Clubs der Schweiz

befindet der Stiftungsrat dann über die Statutenkonformität und über den Gesamtumfang der jährlichen Zuwendung.

All diese Neuregelungen haben sich in den vergangenen Jahren gut eingespielt, brachten dem Stiftungsrat Einblick und Einflussnahme auf die Verwendung der Spendengelder und bildeten die Grundlage zur jährlichen Neufestlegung der Beitragsleistungen an den Aero-Club der Schweiz. Umfang und Aufteilung dieser Beitragsleistungen sind in nachfolgender Tabelle ersichtlich.

Verwendungsprogramme der Pro-Aero-Beiträge

Sparte	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Segelflug	62 860.-	93 390.-	50 000.-	62 000.-	70 000.-	71 000.-
Motorflug	68 609.-	73 460.-	72 000.-	75 000.-	75 000.-	76 000.-
Modellflug	55 471.-	56 010.-	73 000.-	73 000.-	71 000.-	72 000.-
Fallschirm	36 554.-	47 280.-	45 000.-	45 000.-	43 000.-	43 000.-
Ballon	4 000.-	16 002.-	15 000.-	15 000.-	8 500.-	8 500.-
Existenzsicherung	28 200.-	37 092.-	29 000.-	15 000.-	15 000.-	15 000.-
Gesamtclub	39 512.-	52 038.-	82 000.-	81 000.-	81 000.-	65 500.-
Spezialaktionen	44 994.-	24 728.-	34 000.-	34 000.-	26 500.-	39 000.-
Total	340 000.-	400 000.-	400 000.-	400 000.-	390 000.-	390 000.-

Sparte	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Segelflug	63 000.-	60 000.-	66 000.-	71 000.-	78 500.-	76 500.-
Motorflug	76 000.-	70 000.-	77 000.-	76 000.-	79 000.-	77 000.-
Modellflug	72 000.-	78 000.-	82 000.-	81 000.-	84 000.-	84 000.-
Fallschirm	43 000.-	25 000.-	30 500.-	33 500.-	40 000.-	40 000.-
Ballon	8 500.-	8 500.-	12 000.-	11 000.-	13 000.-	18 500.-
Existenzsicherung	30 000.-	30 000.-	30 000.-	30 000.-	30 000.-	30 000.-
Gesamtclub	78 000.-	104 000.-	78 000.-	78 000.-	81 000.-	84 000.-
Spezialaktionen	19 500.-	14 500.-	14 500.-	9 500.-	14 500.-	10 000.-
Total	390 000.-	390 000.-	390 000.-	390 000.-	420 000.-	420 000.-

Das Pro-Aero-Jugendlager

Die fliegerische Jugend- und Nachwuchsförderung zählte schon immer zu den bevorzugten Unterstützungssparten der Stiftung Pro Aero. So fand denn auch die Idee zur Durchführung eines im Zeichen der Fliegerei stehenden Jugendlagers bald die Unterstützung des Stiftungsrates. Der Initiative von Werner Kölliker, Vizepräsident des Aero-Clubs der Schweiz und der umsichtigen Leitung von Emil Giezendanner, Modellflugobmann, war es zu verdanken, dass bereits das erste, 1983 in der Jugendherberge von St. Moritz durchgeführte Versuchslager erfolgsversprechend verlief. Der Grundstein für die definitive Einführung dieser Jugendlager war gelegt.

Künftig konnten sich nun Jugendliche, Burschen und Mädchen, im Alter von 14

und 15 Jahren und aus allen Sprachregionen unseres Landes, für diese einwöchigen, alljährlich in den Sommerferien im Engadin durchgeführten Jugendlager melden. Im kursähnlichen Lagerbetrieb lernen die Teilnehmer unter fachkundiger Leitung den Bau von Flugmodellen, Raketen, Heissluftballonen und Drachen, und erhalten die theoretischen Grundlagen der Flugphysik und Aerodynamik vermittelt. Weiter wird ihnen auf dem Flugplatz Samedan im Rahmen von Fachvorträgen und Vorführungen Einblick in die Belange des Flugsportes, der Rettungs-, Ver-

Die jungen Lagerteilnehmer werden von flugerfahrenen Leitern in den Modellbau eingeweiht.





kehr- und Militärfliegerei vermittelt und die entsprechenden Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten erläutert. Für die fliegerisch interessierten Jugendlichen bedeuten diese Lagerteilnahmen einmalige Informationsmöglichkeiten, verbunden mit eindrücklichen Ferienerlebnissen; für die aus der Modellflugbewegung des Aero-Clubs der Schweiz stammenden Kurs- und Gruppenleiter bilden sie einen anforderungsreichen, kaum honorierten Freizeiteinsatz, der Dank und Anerkennung verdient.

Das zunehmende Interesse und die auf 120 Flugbegeisterte angestiegene Teilnehmerzahl, führte 1988 in der Jugendherberge St. Moritz zu einem heiklen Platzproblem. Eine neue und ideale Lösung ergab sich 1989, indem das Pro-Aero-Jugendlager erstmals im Flab-Lager S-chanf durchgeführt werden konnte. Die modernen Unterkünfte und

Die fertiggebauten Flugmodelle vor dem Einfliegen

Arbeitsräume ermöglichten nun einen fachlich und sprachlich in Gruppen aufgeteilten, geordneten Lagerbetrieb. Inzwischen ist das Pro-Aero-Jugendlager nach zehnmaliger Durchführung zur erfreulichen Tradition geworden (Zahlenübersicht in nachfolgender Tabelle). Anstelle der früheren verdienstvollen Initianten Werner Kölliker und Emil Giezendanner, trägt heute die Verbands Spitze des Aero-Clubs der Schweiz die Verantwortung für die Vorbereitung und Durchführung dieser Lager. Die Stiftung Pro Aero ihrerseits darf für sich in Anspruch nehmen, mit der finanziellen Unterstützung dieser Lager einen konstruktiven und wertvollen Beitrag an die fliegerische Jugendförderung zu leisten.

Übersicht Pro-Aero- Jugendlager 1983–1993

Jahr	Teilnehmer Total	Region Tessin	Region Westschweiz	Region Deutschschweiz	Beitrag Pro Aero
1983	56	1	3	52	Fr. 11 000.–
1984	80	5	18	57	Fr. 18 000.–
1985	91	12	20	59	Fr. 18 000.–
1986	100	15	21	64	Fr. 40 000.–
1987	120	20	23	77	Fr. 40 000.–
1988	116	26	6	84	Fr. 50 000.–
1989	82	21	11	50	Fr. 50 000.–
1990	147	31	25	91	Fr. 50 000.–
1991	112	26	18	68	Fr. 50 000.–
1992	92	22	4	66	Fr. 50 000.–
1993	110	32	19	59	Fr. 50 000.–
Total	1106	211	168	727	Fr. 427 000.–

*Nachwuchsförderung, Fliegerische
Vorschulung und Pilotenausbildung für Zivil und
Militär steht heute auch für Frauen offen*



Zusätzliche Unterstützung von Aviatikbelangen

Regelmässig hatte sich der Stiftungsrat mit Unterstützungs- und Beitragsbegehren für verschiedenste Aviatikvorhaben zu befassen. Viele dieser Begehren konnten jedoch aus prinzipiellen Gründen nicht berücksichtigt werden. In der Gunst des Stiftungsrates standen aber Beitragsgesuche für informationsmässige, fluggeschichtliche und aerophilatelistische Vorhaben der Schweizer Luftfahrt. So wurden nebst den regelmässigen Zuwendungen an den Aero-Club der Schweiz folgende Aktionen unterstützt:

*Beiträge der Pro Aero halfen mit,
die alten Junkers Ju-52 flugtüchtig
zu erhalten*



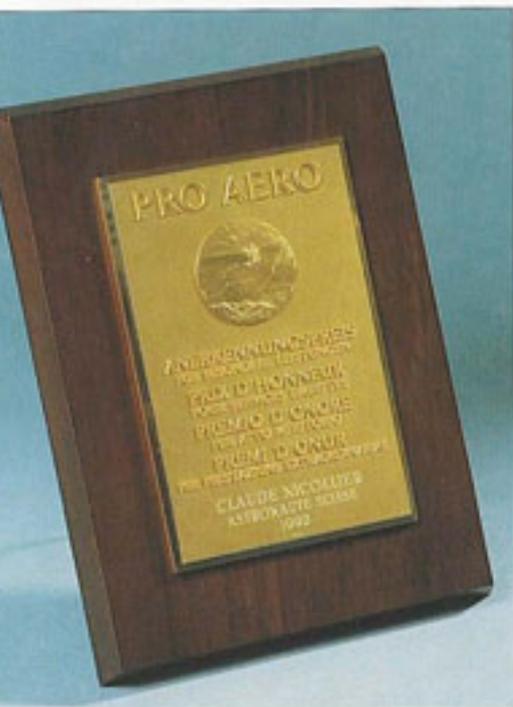
1982	Defizitgarantie für die Gasballonweltmeisterschaft in Bern-Belpmoos	Fr. 11 648.-
1983	Beitrag an den Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppe (VFMF) zur Erhaltung der 3 Flugzeuge Junkers Ju-52	Fr. 20 000.-
	Beitrag an das Verkehrshaus Luzern zur Umgestaltung der Halle Luft- und Raumfahrt	Fr. 10 000.-
1984	Historische Gordon-Bennet-Wettfahrt für Gasballone	Fr. 5 000.-
1985	Historische Gordon-Bennet-Wettfahrt für Gasballone	Fr. 4 399.-
	Defizitbeitrag an das Flugmeeting in Lugano des AeCS	Fr. 5 000.-
1986	Druckkostenbeitrag an die wertvolle Dissertation von Pierre Moreillon über das Thema «Luftrecht»	Fr. 2 300.-
	Beitrag an den Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppe Dübendorf zur Erstellung der neuen Museumshalle	Fr. 100 000.-
1987	Keine Sonderbeiträge	

1988	Keine Sonderbeiträge	
1989	Beitrag an die Aviatik-Philatelieschau «Ad Astra» 1989 in Zürich	Fr. 50 000.–
	Beitrag an die Stiftung «Fondation de l'Elysée» in Lausanne zum Ankauf der Sammlung von Original Luftaufnahmen des Ballonpioniers Spelterini (1852–1931)	Fr. 32 000.–
1990	Beitrag an die Verlags- und Druckkosten für das fluggeschichtliche Werk «Chronik der Schweizer Militärluftfahrt». Autor Korpskdt aD Ernst Wyler	Fr. 6 300.–
	Beitrag an die Verlags- und Druckkosten für das fluggeschichtliche Werk «Düsentriebwerke der schweizerischen Militärflugzeuge». Autor dipl. Ing. Ernst Munzinger	Fr. 3 000.–
1991	Beitrag an die Verlags- und Druckkosten für das fluggeschichtliche Werk «50 Jahre Regionalflugplatz Grenchen». Autor Peter Brotschi	Fr. 1 000.–
1992	Zinsloses Darlehen an den Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppe zur Erneuerung der Halle 9 (Ju-52)	Fr. 10 000.–
1993	Beitrag an die Druckkosten der Chronik über die Flugplatzbrigade 32	Fr. 2 000.–
	Beitrag an die Verlags- und Druckkosten der Jugendflugzeitschrift «Cockpit»	Fr. 10 000.–

Die neue Halle des Museums der schweizerischen Fliegertruppe in Dübendorf wurde von der Pro Aero unterstützt



Der Pro-Aero-Anerkennungspreis



Pro-Aero-Anerkennungspreis mit 18-Karat-Gold-Einlage

Nach langer Planung beschloss der Stiftungsrat im Jahre 1985 die Schaffung und Verleihung eines Anerkennungspreises für besondere Leistungen in der Luftfahrt. Mit diesem Preis sollte alljährlich je eine Person, Gruppe oder Institution aus der Zivil- und aus der Militärluftfahrt für besondere Erfolge und Verdienste geehrt werden. Als Anerken-

*Anerkennungspreis für Astronaut
Claude Nicollier;
v. l. n. r.
Prof. Dr. W. Guldemann,
KKdt aD K. Bolliger,
Astronaut C. Nicollier*



nungspreis wurde eine eindrucksvolle Goldplakette und ein Ehrendiplom geschaffen. Für die Nominierung und Preisvergabe wurde mit dem Aero-Club der Schweiz und dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen je ein besonderes Regulativ erarbeitet. Mit der Verleihung des Pro-Aero-Anerkennungspreises, die meistens erst im Folgejahr stattfindet, wurden bisher folgende Persönlichkeiten und Organisationen geehrt:

1985	• Dr. Eugen Dietschi	Ehrung als Mitbegründer und ständiges Mitglied der Pro Aero und als grosser Förderer der Luftfahrt	Nov. 1985
1986	• Philippe Joyet AeCS Sektion Vaudoise	Als Anerkennung für die hervorragende Restaurierung alter Flugzeuge	April 1987
	• Oberst Ettore Monzeglio • Adj Uof Rémy Henzelin	Als Anerkennung für die erfolgreiche Luftrettung eines Jugendlichen mit abgetrennten Händen	April 1987
1987	• Werner Neuhaus AeCS Sektion Aargau	Als Anerkennung für den Einsatz zum Erhalt und Ausbau des Flugplatzes Birrfeld	Mai 1988
	• Lt Reto Seipel Fliegerstaffel 7	Als Anerkennung für eine technisch bedingte erfolgreiche Notlandung mit einem Hunter-Flugzeug	Mai 1988
1988	• Werner Kölliker und Emil Giezendanner Modellflug AeCS	Als Anerkennung für die erfolgreiche Jugendförderung im Rahmen der Pro-Aero-Jugendlager	Juli 1989
	• Patrouille Suisse der Flugwaffe	Als Anerkennung für ihren 25jährigen, erfolgreichen und unfallfreien Formationskunstflug	Aug. 1989
1989	• keine Nomination	keine Verleihungen	-
1990	• Dr. Beat Schär Präsident, Kommission Umwelt des AeCS	Als Anerkennung für das erfolgreiche Wirken für Umweltschutz im Flugsport	Nov. 1990
1991	• Stadtbehörde Sion	Als Anerkennung für die grossen Bemühungen zum Ausbau des Flughafens Sion	Mai 1992
	• Moritz Suter Crossair, Luftverkehrs AG	Als Anerkennung für das grosse Bemühen zum Ausbau des Regionalluftverkehrs	Mai 1992
1992	• Claude Nicollier Astronaut	Als Anerkennung für seine grossen Erfolge in der Weltraumforschung und bei seinem ersten Raumflug	Dez. 1992
1993	• KKdt aD Kurt Bolliger Stiftungspräsident	Als Anerkennung für sein grosses, langjähriges Wirken und Fördern der Luftfahrt	Dez. 1993
1994	• Erich Meiert Redaktor NZZ	Als posthume Anerkennung für sein grosses publizistisches Wirken im Dienste der Schweizer Luftfahrt	März 1994

Die Sondermarke 1988 zum 50-Jahr-Jubiläum der Stiftung Pro Aero

Das 50-Jahr-Jubiläum der Stiftung im Jahre 1988 war gleichzeitig Anlass zur erneuten Herausgabe einer Pro-Aero-Sondermarke. Bereits im Vorjahr hatte sich eine Jury für das sehr gefällige Sujet mit dem ebenfalls 50jährig gewordenen Flugzeug Ju-52 vor dem Matterhorn des Künstlers Hans Hartmann entschieden. Der Verkaufspreis dieser Marke von Fr. 2.- teilte sich auf in Fr. 1.40 als Auslandsporto und Fr. -.60 als Stiftungszuschlag. Für Philatelisten waren auch Kleinblocks zu 8 Marken erhältlich. Dabei durfte die Stiftung, wie bereits bei früheren Aktionen, auf die grosse Unterstützung der Generaldirektion PTT, und ganz besonders auf diejenige ihres Stiftungsratsmitgliedes Charles Baumann zählen.

Ein von Stiftungsrat Urs Hitz geleitetes Organisationskomitee organisierte die verschiedenen Jubiläumsfeierlichkeiten sowie das damit zusammenhängende Marketing für einen erfolgreichen Absatz der Jubiläumsmarken.

Der die Feierlichkeiten eröffnende Jubiläumsakt fand am 10. Mai 1988 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Eng damit verbunden war eine von Dr. h. c. Alfred Waldis und Direktor Fredy Rey gestaltete Jubiläumsausstellung «50 Jahre Pro Aero» sowie eine umfassende Pro-Aero-Markenausstellung. Der Einladung zu diesem Festakt

*Als «Ueli der Postflieger»
betreute Hannes Schmidhauser
die Jubiläums-Luftpost*



folgten 123 Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Zivil- und Militäraviatik und der Medienwelt. Diese eindruckliche Veranstaltung war gleichzeitig der Beginn der erfolversprechenden Verkaufsaktion für diese Sondermarke.

Zur Bereicherung des philatelistischen Angebotes wurde im Rahmen eines Linienfluges der Swissair, ein von Stiftungsrat Charles Baumann begleiteter Sonderpostflug nach Anchorage (Alaska) durchgeführt.

Nach einer wetterbedingten Verschiebung vom 19. Mai auf den 27. Mai 1988, wurde dann die Jubiläumsfeier, ebenfalls verbunden mit einem Sonderpostflug, in die vier Sprachregionen

Bisherige Pro-Aero-Sondermarken

unseres Landes hinausgetragen. Wiederum mit geladenen Gästen an Bord, führte der Jubiläumspostflug mit der alt ehrwürdigen Ju-52, einer Crossair-Maschine Saab SF-3 und einem Militärhelikopter Super-Puma von Dübendorf auf die Flugplätze Samedan, Agno-Lugano und Genève-Cointrin. Wegen des erneut schlechten Wetters gelangte aber nur der Militärhelikopter, glücklicherweise mit der gesamten Post an Bord, nach Lugano. Überall ergaben sich feierliche Zeremonien, an denen auch die lokalen Behörden und Pressevertre-

Sonderkuvert des Jubiläums-Postfluges, Etappe Zürich-Samedan



UNGÜNSTIGE
WITTERUNG
FLUG
VERSCHOBEN

8058 Zürich 58 Flughafen
Annahme
R 574

Partiziun principala da marca:
"sgol spezial"
chascha postala
7503 Samedan

50 JAHRE PRO AERO
SONDERFLUG 19.5.1988
ZÜRICH - SAMEDAN





ter teilnahmen. Das Jubiläum fand mit diesem Sonderpostflug unter der werbewirksamen Leitung des bekannten Aviatikpublizisten und PR-Spezialisten Walter Senn seinen Höhepunkt. Zu danken war dabei auch den örtlichen Organisatoren, vorab den Stiftungsräten Avvocato Arnaldo Ferrari für Agno-Lugano und Ständerat Robert Ducret für Genève-Cointrin sowie den Flugzeughaltern Ju-Air, Crossair und der Fliegertruppe.

Die Markenaktion selbst wurde in grösstmöglicher Form bekanntgemacht. Besonders angesprochen wurden alle Philateliekreise des In- und des Auslandes. In der Schweiz waren die Sondermarken von Anfang März bis Ende Mai 1988 bei allen Poststellen der PTT erhältlich. Der dabei abgesetzte Umfang von 4,375 Millionen Marken war ein erfreulicher Erfolg. Gesamthaft war aber nicht zu

*Flugwegabsprache für den
Sonderpostflug Lugano-Genf;
v. l. n. r. Vizepräsident A. Ferrari,
U. Hitz, H. R. Häberli
und Hptm. Th. Gnägi*

übersehen, dass sich in jüngerer Zeit der Absatz all dieser Sondermarken rückläufig entwickelt; diese Feststellung musste auch schon von den Stiftungen Pro Juventute und Pro Patria gemacht werden.

Trotzdem ergab sich nach Abzug aller Unkosten und Gebühren für die Pro Aero ein Nettoerlös von Fr. 2 742 837.-, wovon reglementsgemäss von der PTT 10 Prozent zurückgestellt wurden. Damit konnte der Stiftung zur Erfüllung ihrer künftigen Aufgaben und Verpflichtungen ein Betrag von Fr. 2 468 553.- zugeführt werden.

Als Stiftungsräte im Dienste der Pro Aero

Zu Beginn der achtziger Jahre ergaben sich bedeutende Veränderungen im Stiftungsrat der Pro Aero. Am 11. November 1981 trat Prof. Dr. h. c. Eduard Amstutz nach zehnjährigem Wirken als Präsident des Stiftungsrates zurück. Prof. Dr. Eduard Amstutz hat als grosse Persönlichkeit die Entwicklung der Schweizer Luftfahrt entscheidend mitgeprägt. Zu seinen bedeutendsten Leistungen zählen die erfolgreiche Lehrtätigkeit an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, das Wirken als Delegierter des Bundesrates beim Aufbau des Nachkriegsluftverkehrs und seine erfolgreiche Konzipierung des Transatlantikverkehrs der Swissair. Nach über vierzigjährigem Wirken im Dienste der Stiftung Pro Aero wurde Prof. Dr. Eduard Amstutz die Würde des Ehrenpräsidenten verliehen und mit der Vergabung der goldenen Pro-Aero-Medaille geehrt. Als neuer Präsident des Stiftungsrates wurde Korpskommandant aD Kurt Bolliger, ehemaliger Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen gewählt. Zurückgetreten war auch alt Swissair-Direktor Eugen Groh, der dem Stiftungsrat seit 1957 angehörte und ab 1970 seine Dienste der Pro Aero als geschäftsführender Sekretär und Finanzfachmann zur Verfügung gestellt hatte. Für sein langjähriges und fruchtbares Wirken wurde Eugen Groh die

Ehrenmitgliedschaft und die goldenene Pro-Aero-Medaille verliehen. Zu seinem Nachfolger wählte der Stiftungsrat Walter W. Rüetschi, früherer Chef der Swissair Treuhand AG.

Nach zehnjähriger interessierter und aktiver Mitarbeit im Stiftungsrat hatte auch Dr. Emmanuel Faillietaz seinen Rücktritt gewünscht. An seiner Stelle konnte der Genfer Staatsrat Robert Ducret für die Pro Aero gewonnen werden.

Unerwartet und nach kurzer Krankheit war am 29. März 1981 Erwin Bosshard, Chef der Wertzeichenabteilung der PTT, verstorben. Obschon nur ein Jahr im Stiftungsrat, hatte sich Erwin Bosshard bereits zuvor aus seiner beruflichen Position heraus mit viel Wohlwollen und Sachkenntnis grosse Verdienste um die Pro Aero erworben.

Besonders wertvoll war sein Einsatz bei der Herausgabe der Pro-Aero-Sondermarke 1981. Als Nachfolger des Verstorbenen wurde sein Amtsnachfolger bei der Generaldirektion PTT, Charles Baumann, in den Stiftungsrat gewählt.

Auf einen weiteren, im Stiftungsrat noch vakanten Platz wurde Fürsprecher Rolf Künzi, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, berufen.

Damit setzte sich der Pro-Aero-Stiftungsrat auf Anfang 1982 aus folgenden Herren zusammen:

Kurt Bolliger, KKdt aD	Stiftungs- präsident
Eduard Amstutz, Prof. Dr.	Ehrenpräsident
Arnaldo Ferrari, Avvocato	Vizepräsident
Charles Baumann, Abteilungschef PTT	Stiftungsrat
Philippe Bordier, Bankier	Stiftungsrat
Eugen Dietschi, Dr., alt Ständerat	Stiftungsrat
Robert Ducret, Staatsrat	Stiftungsrat
Werner Guldemann, Prof. Dr. iur.	Stiftungsrat
Rolf Künzi, Fürspr. Dir. BAZL	Stiftungsrat
Jean-Jacques Reymond, Präsident AeCS	Stiftungsrat
Alfred E. Sarasin, Bankier	Stiftungsrat
Hans Schneider, Direktor Swissair	Stiftungsrat
Walter W. Rüetschi	Geschäftsführer

Alfred E. Sarasin aus Basel, seit 1971 Mitglied des Stiftungsrates, hatte auf Ende 1982 seine Demission eingereicht. Während mehr als eines Jahrzehnts hatte er als Berater und Finanzfachmann der Stiftung wertvolle Dienste erwiesen. – An seiner Stelle wurde Anfang 1983 Urs Hitz, Direktor des Hotels Hilton in Basel und aktiver Ballonpilot, gewählt. Im Frühjahr 1985 schied Jean-Jacques Reymond, nach seinem Rücktritt als Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz, auch aus dem Stiftungsrat aus. Als sein Nachfolger nahm der neu-

gewählte Aero-Club-Präsident Dr. iur. Hanspeter Hirzel Einsitz im Stiftungsrat. Grosse Trauer herrschte als am 7. Juni 1985 der Ehrenpräsident, Prof. Dr. Eduard Amstutz, nach längerer Krankheit verstarb. Mit seinem Ableben verloren die Stiftung Pro Aero und die gesamte Schweizer Luftfahrt eine grosse aviatische Persönlichkeit und einen kühnen Wegbereiter.

Am 17. Januar 1986 erhoben sich erneut Schatten der Trauer über die Stiftung. Nach kurzer Krankheit war Dr. Eugen Dietschi im Alter von über 90 Jahren verstorben. Mit seinem Tod verlor die Stiftung Pro Aero ihren letzten noch lebenden Mitgründer und die ganze Schweizer Aviatik ihren grossen Vorkämpfer, Wegbereiter, Luftfahrtpolitiker und Publizisten. Seine Funktion im Stiftungsratsausschuss übernahm Urs Hitz. Auf Ende 1986 trat Fürsprecher Rolf Künzi aus gesundheitlichen Gründen von seinem Amt als Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und damit auch als Mitglied des Stiftungsrates zurück. Seine von grosser juristischer Sachkenntnis getragene Mitarbeit war für die Pro Aero sehr wertvoll. Als sein Nachfolger im Direktionsamt nahm Fürsprecher Max Neuenschwander im Jahre 1987 auch im Stiftungsrat Einsitz. Erneut ergab sich Trauer, als am 12. Januar 1988 Geschäftsführer Walter W. Rüetschi an den Folgen eines im Vorjahr erlittenen Herzinfarktes plötzlich verstarb. Als umsichtiger Geschäftsführer, Finanzfachmann und bekannter Aero-philatelist erwies er der Stiftung grosse

Die Patrouille Suisse erhielt 1988 den Pro-Aero-Anerkennungspreis verliehen



Dienste, besonders bei der Herausgabe der Pro-Aero-Jubiläumsmarke 1988. Dank früheren Kontakten konnte die kaufmännische Geschäftsführung der Stiftung nach seinem Ableben problemlos der Firma Honold Treuhand AG, vertreten durch Herrn Beat Staubli, übertragen werden.

Auf Ende 1988 und nach über zehnjähriger Pro-Aero-Zugehörigkeit, wünschte Hans Schneider, Generaldirektor der Swissair, aus dem Stiftungsrat zurückzutreten. Seine grosse Erfahrung im Luftverkehr und sein engagiertes Wirken im Stiftungsrat waren eine wertvolle Unterstützung für die Sache der Pro Aero. – Als sein Nachfolger nahm mit der Wahl vom 15. April 1988, dipl. Ing. Rolf Krähenbühl, Generaldirektor Technik und Operation der Swissair, Einsitz im Stiftungsrat.

Mit gleichem Datum wurde auch Oberst Hans-Rudolf Häberli, Informationschef beim Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF), in den Stiftungsrat gewählt und mit der seit dem Tode von Dr. Eugen Dietschi verwaisten Funktion der Publizistik betraut.

Eine weitere Mutation ergab sich Anfang 1991 mit dem Rücktritt von Dr. Hanspeter Hirzel als Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) und damit auch als Stiftungsrat. Als besonderer Kenner der Aviatik hat Dr. Hanspeter Hirzel viel zur gegenseitigen Verständigung zwischen dem Aero-Club und dem Stiftungsrat beigetragen und mit juristischem Geschick manch heikle Problemlösung erwirkt. – Zu seinem Nachfolger im Stiftungsrat wurde am 29. April 1991 der neue Aero-Club-Präsident Willi Arpagaus, Generaldirektor eines Genfer Bauunternehmens, gewählt.

Dr. Hanspeter Hirzel, inzwischen ehrenvoll zum Präsidenten der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) gewählt, konnte mit Beschluss vom 4. Mai 1992 erneut für den Stiftungsrat gewonnen werden.

Cessna 172, ein viel verwendetes Club- und Reiseflugzeug





Fallschirmspringen, eine von der Pro Aero unterstützte Flugsparte des Aero-Clubs der Schweiz

Auf den Jahreswechsel 1992/93 hin, zeichneten sich im Stiftungsrat bedeutende Veränderungen ab.

Noch kurz vor Jahresende und für alle überraschend, verstarb am 12. Dezember 1992 der langjährige Vizepräsident Avvocato Arnaldo Ferrari an den Folgen einer Operation. Der Verstorbene wurde 1973 als Nachfolger von alt Bundesrat Dr. h. c. Nello Celio in den Stiftungsrat gewählt. Während seiner zwanzigjährigen Ratszugehörigkeit wirkte er als Vizepräsident und Mitglied des geschäftleitenden Ausschusses. Als hervorragender Kenner des Finanz-

wesens hat sich Avvocato Arnaldo Ferrari mit grosser Sorgfalt und viel Erfolg der Bewirtschaftung des Stiftungsvermögens gewidmet und damit der Stiftung Pro Aero grosse Dienste erwiesen. Mit dem Heimgang von Avvocato Arnaldo Ferrari hat die Pro Aero ihren sehr engagierten Tessiner Vertreter und der Stiftungsrat einen langjährigen, hilfsbereiten und liebenswürdigen Ratskollegen verloren.

Auf das Jahr 1993 hin hatten verschiedene Ratsmitglieder ihren Rücktritt aus dem Stiftungsrat angekündigt.

Mit seinem ruhestandsbedingten Ausscheiden als Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) trat Fürsprecher Max Neuenschwander auf Anfang 1993 auch aus dem Stiftungsrat zurück. Dank seiner langjährigen Tätigkeit im BAZL galt Max Neuenschwander als hervorragender Kenner aller Sparten und Probleme der Zivilluftfahrt. Besondere Verdienste erwarb er sich bei seinen Bemühungen, der Schweizer Luftfahrt den Anschluss an den internationalen Luftverkehr zu sichern. Als guter Kenner der mit der Fliegerei verbundenen Ausbildungs- und Umweltprobleme hat Fürsprecher Max Neuenschwander die Bemühungen der Pro Aero zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses und des Flugportes massgebend unterstützt.

Als Nachfolger im Direktionsamt des BAZL nahm Fürsprecher André Auer auch im Stiftungsrat der Pro Aero Einsitz. Mit seiner Pensionierung als Chef der Unterabteilung Wertzeichen der Generaldirektion PTT trat auch Charles Baumann nach über 10jähriger Zugehörigkeit aus dem Stiftungsrat zurück. Als grosser Kenner der Philatelie mit besten Verbindungen zu den einschlägigen

Fachkreisen galt Charles Baumann als philatelistischer Experte des Stiftungsrates. Die erfolgreiche Herausgabe der Pro-Aero-Jubiläumsmarke 1988 war weitgehend seiner grossen fachlichen Kompetenz und seinem Organisationstalent zu verdanken. Mit seinen guten Kontakten zur Generaldirektion der PTT und zu den Philateliekreisen des In- und des Auslandes hat Charles Baumann entscheidend zur Äufnung des Stiftungsvermögens beigetragen und damit der Stiftung Pro Aero wertvolle Dienste erwiesen.

Als sein Amtsnachfolger in der Generaldirektion der PTT wurde Marc Müller Anfang 1993 auch in den Stiftungsrat der Pro Aero delegiert.

Auf Ende 1993 wünschte alt Ständerat Robert Ducret, der dem Stiftungsrat seit 1981 angehörte, zurückzutreten. Selbst Helikopterpilot, galt er besonders in der Westschweiz als Förderer der Luftfahrt. In seiner Eigenschaft als Genfer Staatsrat war er massgeblich am Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin beteiligt. Aber auch vielen anderen Luftfahrtvorhaben verhalf er auf der politischen Ebene zum Durchbruch. Robert Ducret galt während vieler Jahre als engagierter und weitsichtiger Luftfahrtpolitiker, dem die Schweizer Aviatik viel zu verdanken hat. Als Ständerat und Mitglied der parlamentarischen Gruppe Luftfahrt vertrat er erfolgreich die Interessen der Stiftung Pro Aero auf höchster politischer Ebene. Den Rücktritt auf Jahresende wünschte auch Prof. Dr. iur. Werner Guldimann, der 1973 als damaliger Direktor des Eidgenössischen Luftamtes im Stiftungsrat Einsitz nahm. Während über fünfzig Jahren hat Prof. Werner Guldimann in den verschiedensten Funktionen die

Nachwuchsförderung für den Luftverkehr; auch die Swissair benötigt Pilotennachwuchs für ihre McDonnell-Douglas MD-11

Entwicklung der Schweizer Luftfahrt massgebend mitgestaltet. Als Militärpilot, Justizoffizier und Chef des Rechtsdienstes im Grade eines Obersten erbrachte er der Militäraviatik grosse Dienste; durch die Aktivitäten als Präsident der Sektion Zürich des Aero-Clubs der Schweiz, als Mitglied der Eidgenössischen Luftfahrtkommission und als Präsident der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission durften besonders der Flugsport und die allgemeine Zivilluftfahrt von seinem grossen Fachwissen profitieren. Bedeutende Verdienste um den schweizerischen Luftverkehr erwarb sich Prof. Werner Guldimann als Direktor des BAZL bei Verhandlungen um ausländische Verkehrsrechte und durch seine Mitarbeit in internationalen Luftfahrtgremien, wo ihm die ICAO 1972 den «Edward Warner Award», die höchste Auszeichnung der Zivilluftfahrt verlieh. Bedeutungsvoll war auch sein Wirken als Publizist und Hochschuldozent für Luftrechtsbelange an den Universitäten Bern und Zürich. Mit seinem grossen Fachwissen und seinem ausgeprägten Geschichtsbewusstsein hat Prof. Werner Guldimann der Stiftung Pro Aero wertvolle Dienste erwiesen.

Nachwuchsförderung für die Flugsicherung; modernste Simulatoren dienen der Swisscontrol für die Nachwuchsausbildung



Ebenfalls am Ende 1993 wünschte Stiftungspräsident Kurt Bolliger nach zwölfjährigem, erfolgreichem Wirken von seinem Präsidialamt zurückzutreten. Präsident Kurt Bolliger war der Fliegerei zeitlebens eng verbunden; in früheren Jahren vorwiegend der Militärfliegerei. Nebst seinem Einsatz als Instruktor und höherer Staboffizier, zuletzt als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, leitete er den Aufbau der ersten Radar- und Übermittlungsnetze, die Einführung des damals modernen Frühwarn- und Führungssystems «Florida» sowie die Beschaffung der Kampfflugzeuge Tiger II F-5.

Nach seinem militärischen Rücktritt und nebst seinem Einsatz für caritative Institutionen widmete sich Kurt Bolliger auch der Zivilliegerei. Als Vizepräsident der REGA leitete er deren Reorganisation und Modernisierung. Bedeutend war die Beschaffung der neuen Rettungshelikopter Agusta A-109 K2, der Aufbau des rettungsspezifischen Funknetzes REGACOM und die Planung des neuen Führungs- und Einsatzzentrums in Kloten.

Besondere Verdienste erwarb sich Kurt Bolliger als Präsident der Stiftung Pro Aero. Unter seiner sachkundigen Leitung wurde die Stiftungstätigkeit neu auf die veränderten Verhältnisse in der Luftfahrt ausgerichtet. So wurden die Stiftungsgrundlagen revidiert, die Anerkennungspreise geschaffen, die Pro-Aero-Jugendlager eingeführt und die Unterstützung umweltschonender, historischer und publizistischer Aviatikvorhaben gefördert. Durch das grosse Wirken von Präsident Kurt Bolliger ist die Stiftung Pro Aero bei Behörden, Politik und Luftfahrt zu viel Ansehen gelangt.



Präsidentenwechsel bei der Pro Aero; Vizepräsident Ph. Bordier (Mitte) mit alt Präsident K. Bolliger (links) und dem neuen Stiftungspräsidenten E. Wyler

In Anerkennung der grossen Leistungen und Verdienste von Kurt Bolliger hat ihn der Stiftungsrat anlässlich seiner Plenarsitzung vom 25. November 1993 zum Ehrenpräsidenten ernannt und ihm die Pro-Aero-Anerkennungsmédaille verliehen.

Nach all diesen Rücktritten hatte sich der Stiftungsrat an seiner Plenarsitzung vom 25. November 1993 in Bern neu zu konstituieren. Als neuer Stiftungspräsident konnte der frühere Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Korpskommandant aD Ernst Wyler gewonnen und in ehrentvoller Wahl bestätigt werden. Mit der Wahl Ernst Wylers gelangte erneut eine markante Persönlichkeit der schweizerischen Luftfahrt an die Spitze der Stiftung Pro Aero. In seiner langen und erfolgreichen Fliegerlaufbahn stand er mit allen Sparten der Luftfahrt in Kontakt. Aus persönlicher Flug- und Führungserfahrung kennt er sämtliche Luftfahrtsbereiche vom Modellflug über den Flugsport bis hin zur modernen Geschäfts-, Ver-

kehrs- und Militärfliegerei. Zurzeit wirkt Ernst Wyler noch als Präsident der AEROSUISSE, der Dachorganisation der Schweizer Luftfahrt, und weiterer fliegerischer Institutionen. Bereits vor Jahren hat ihm der Aero-Club der Schweiz die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Gleichzeitig wurde als Nachfolger für den verstorbenen Avvocato Arnaldo Ferrari, der Genfer Bankier und langjährige Stiftungsrat Philippe Bordier zum Vizepräsidenten der Pro Aero gewählt. Philippe Bordier, der sich aus Passion seit langer Zeit für die Aviatik engagiert und auch schon im Verwaltungsrat der Swissair wirkte, gilt im Stiftungsrat als ausgezeichnete Finanzspezialist. Mit seinem bisherigen Wirken hat er massgeblich zur gesunden Finanzlage der Stiftung Pro Aero beigetragen.

Mitglieder des Stiftungsrates (v. l. n. r.)

H. P. Hirzel, R. Krähenbühl, Ph. Bordier, K. Bolliger, W. Guldemann, M. Müller, E. Wyler, H. R. Häberli, B. Staubli.

Es fehlen: A. Auer, W. Arpagaus und U. Hitz

Der Pro-Aero-Stiftungsrat setzt sich auf Anfang 1994 wie folgt zusammen:

Ernst Wyler, KKdt aD	Stiftungs- präsident
Kurt Bolliger, KKdt aD	Ehren- präsident
Philippe Bordier, Bankier	Vize- präsident
André Auer, Fürsprecher, Direktor BAZL	Stiftungsrat
Willi Arpagaus, Präsident AeCS	Stiftungsrat
Hans-Rudolf Häberli, Informationsschef KFLF	Stiftungsrat
Hanspeter Hirzel, Dr. iur. Präsident FAI	Stiftungsrat
Urs Hitz, Direktor Hotel Hilton	Stiftungsrat
Rolf Krähenbühl, dipl. Ing./Dir. aD Swissair	Stiftungsrat
Marc Müller, Abt.-Chef GD PTT	Stiftungsrat
Beat Staubli, Treuhänder Honold AG	Geschäfts- führer

Die Ersatzwahl neuer Stiftungsräte erfolgt im Verlaufe des Jahres 1994.



Im hohen Alter von 85 Jahren hatte sich der letzte noch lebende Mitbegründer der Stiftung Pro Aero, unser lieber Kollege Dr. Eugen Dietschi, bereit erklärt, die Geschichte der ersten 50 Jahre Pro Aero aufzuzeichnen und in dreisprachiger Auflage herauszugeben. Ihm verdanken wir auch den Rückblick am Anfang der vorliegenden Publikation.

Als flugbegeisterter Gymnasiast hatte Eugen Dietschi schon kurz vor dem Ersten Weltkrieg mitgeholfen, die Drahtkommode des Lokalmatadors Ernst Rech am unteren Hauenstein aus den Bäumen zu klaben, wenn die Winde einem Flugversuch nicht hold gewesen waren. Als bestandener Parlamentarier – er war einer der wenigen Schweizer, die beide Räte einmal präsidiert haben – nahm er noch am ersten Jet-Nonstopflug der Swissair nach den USA teil. Dazwischen lag die ganze Geschichte der schweizerischen Aviatik, die Dietschi hautnah miterlebt und als Journalist und Parlamentarier auch intensiv mitgestaltet hatte.

Seit seinem Tode wurden wir ab und zu wieder an die Weisheit eines afrikanischen Stammesältesten erinnert, die uns einmal auf einer Rotkreuzmission im Zusammenhang mit dessen Erkrankung zukam: «Un vieillard qui meurt, c'est une bibliothèque qui brûle.» Die 1981 erschienene Stiftungsgeschichte ist inzwischen leider vergriffen.

Der Stiftungsrat ist deshalb seinem Mitglied, Oberst Hans-Rudolf Häberli, sehr dankbar, sich für die Redaktion des Nachtrages 1981 bis 1994 zur Verfügung gestellt zu haben. Einstimmig wurde dabei beschlossen, an der Arbeit des verstorbenen Vizepräsidenten über die Jahre 1938 bis 1981 nichts zu ändern, auch wenn die eine oder andere Berichtigung oder Ergänzung aus grösserer zeitlicher Distanz hätte wünschbar erscheinen können.

Der Zeitpunkt für einen Nachtrag zu Dietschis Aufzeichnungen scheint uns auch aus anderen Gründen als richtig gewählt: Selbst wenn man darauf verzichtet, gewisse Merkmale der nahenden Jahrtausendwende als «Ende der Geschichte» oder «Umbruch aller Strategien» zu bezeichnen, wie das etwa Schlagzeilen-Fabrikanten der Boulevardpresse tun, lässt sich doch nicht übersehen, dass die Ablösung der bipolaren Welt durch multipolare Macht-konstellationen wechselnder Zusammensetzung eine wahre Pandorabüchse neuer wirtschaftlicher, sozialer, ethnischer, politischer und militärischer Probleme geöffnet und nicht zuletzt auch die Lage der privaten, kommerziellen und militärischen Aviatik auf mittlere und längere Frist unstabiler und damit unberechenbarer gemacht hat. Der Fundamentalismus im grünen Kleide feiert auch gegen Luftfahrt derzeit Urständ.



Das Schweizerkreuz möge im internationalen Luftverkehr erhalten bleiben, auch beim modernen Saab-2000 der Crossair

Gewiss, das Jahr 1993 brachte uns einige Erfolge: der Frontalangriff gegen unsere Landesverteidigung im Zeichen des Stop-FA-18-Referendums wurde abgewiesen, ebenso ein lokaler Versuch im Kanton Zürich, unseren Landesflughafen zur Rückkehr zu einem «massvollen Luftverkehr», das heisst zum Abstieg aus der Nationalliga zu zwingen. In Bern-Belp stimmten die Einwohner einer Umwandlung der vom Flughafen beanspruchten Landwirtschaftszone in

eine «Flughafenzone» zu und machten damit den Weg zur Ablösung der aus den zwanziger Jahren stammenden Infrastruktur durch moderne Zweckbauten frei. Inzwischen bereitet aber die Finanzierungsfrage im Zeichen der Rezession zunehmende Schwierigkeiten.

Unsere Swissair teilt ihre derzeitigen wirtschaftlichen Probleme mit fast all ihren ausländischen Schwestergesellschaften. Verhandlungen über denkbare Zusammenarbeitsformen mit vergleichbaren europäischen Unternehmen schliessen auch schmerzliche Fusionen mit jeweiligem Identitätsverlust nicht aus. «Unsere» Swissair-Flotte ohne Schweizerkreuz? Schwer vorstellbar, aber vielleicht nicht zu vermeiden!

Bei Abschluss dieses Nachtrages stand auch das Referendum gegen das neue (beziehungsweise revidierte und von den Räten mit grossem Mehr angenommene) Luftfahrtgesetz zur Volksabstimmung an. Den Opponenten schwebte vor, Gemeinden und Kantone wieder ein breites Mitspracherecht bei allen Ausbauforderungen der Flughäfen und Flugplätze einzuräumen. Dies hätte zweifellos den künftigen Ausbau der fliegerischen Infrastrukturen erschwert, die Bedeutung der Schweiz als Drehscheibe im internationalen Luftverkehr drastisch vermindert und zu wirtschaftlichem Schaden geführt.

Gross war dann auch die Genugtuung, als das Schweizer Volk am 20. Februar 1994 dieses Referendum mit einem Stimmenanteil von 60 Prozent abgelehnt und damit luftfahrtspolitischen Weitblick bewiesen hat.

Mit der Annahme all dieser Oppositionsvorstösse wäre die Stiftung Pro Aero nach 56 Tätigkeitsjahren unversehens wieder vor ähnlichen Aufgaben

gestanden, wie zu ihrer Gründerzeit, als es galt, nationale Kleinmut und grassierenden Masochismus zu bekämpfen, «das Verantwortungsgefühl für die Förderung der nationalen (zivilen und militärischen) Luftfahrt bei Behörden und Institutionen... zu beleben und zu vertiefen und in weiteste Volkskreise zu tragen... und in ihnen das klare Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit für die Zukunft des Landes zu entwickeln und zu stärken» (Stiftungsurkunde vom Mai 1938).

Wir sind überzeugt, dass unsere Stiftung auch in Zukunft berufen sein wird, eine wichtige Rolle zu spielen. Die vorliegende, aufdatierte Chronik beweist, dass sie es zu jeder Zeit verstanden hat, nach der Devise zu handeln: «De l'autel des ancêtres, ne conservons que la flamme, non pas les cendres!»

Fliegerischen Nachwuchs benötigt auch die REGA für ihre neuen Helikopter Agusta A-109 K2



STATUTEN der Schweizer Stiftung Pro Aero

vom 20. Oktober 1989

I. Name, Sitz und Zweck

- 1 Unter dem Namen «Schweizer Stiftung PRO AERO» besteht eine am 19. Mai 1938, auf Initiative des Aero-Clubs der Schweiz mit der Unterstützung des Eidgenössischen Luftamtes gegründete Stiftung.
- 2 Die Stiftung hat ihren Sitz in Zürich.
- 3 Die Stiftung bezweckt die Förderung der schweizerischen Luftfahrt, insbesondere bei der Jugend und im Bereich der sportlichen Betätigung; sie schenkt neben der Förderung der Flugsicherheit auch den Anliegen des Umweltschutzes gebührende Beachtung.
- 4 Die Stiftung ist politisch und konfessionell neutral.
- 5 Die Stiftung erstrebt eine enge Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz und bemüht sich, auch bei den Behörden aller Stufen und bei anderen Institutionen das Verständnis für die Bedürfnisse der schweizerischen Luftfahrt zu fördern.

II. Finanzielles

- 6 Das Vermögen der Stiftung besteht aus dem Stiftungskapital und dem Dispositionsfond. Das Stiftungskapital von ursprünglich Fr. 100 000.– (einschliesslich Gründungsbeitrag des AeCS von Fr. 15 000.–) beträgt zurzeit Fr. 500 000.– und darf nicht unter Fr. 300 000.– vermindert werden. Der Dispositionsfond umfasst die übrigen Mittel der Stiftung.
- 7 Das Vermögen der Stiftung wird nach den Bestimmungen eines Anlagereglementes angelegt.
- 8 Zur Beschaffung weiterer Mittel werden besondere Aktionen nach Massgabe der Verhältnisse durchgeführt; der Stiftungsrat bemüht sich bei den zuständigen Stellen insbesondere um die periodische Ausgabe von Sondermarken mit Zuschlag zugunsten der Stiftung.
- 9 Die jeweils verfügbaren Mittel werden in jährlichen Quoten zur Verwirklichung des Stiftungszwecks bereitgestellt.
Über das Grundsätzliche bestimmt ein Verwendungsreglement, das nach Anhörung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und des Aero-Clubs der Schweiz erlassen wird; im einzelnen richtet sich die Verwendung nach dem alljährlich zu erstellenden Verwendungsprogramm, zu welchem der Aero-Club der Schweiz dem Stiftungsrat nach Sparten gegliederte Vorschläge einreicht.

III. Organe

1. Der Stiftungsrat
 - 10 Der Stiftungsrat besteht aus mindestens sieben Mitgliedern; neben je einem Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und des Aero-Clubs der Schweiz sollen ihm Persönlichkeiten aus dem Flugsport, der übrigen Luftfahrt, der Wissenschaft und der Wirtschaft angehören; dabei sind die Sprachregionen gebührend zu berücksichtigen.

- 11 Der Stiftungsrat konstituiert und ergänzt sich selbst.
- 12 Der Stiftungsrat wählt aus seiner Mitte den Präsidenten, den Vizepräsidenten und den Ausschuss; er bezeichnet die Kontroll- und die Geschäftsstelle.
- 13 Der Stiftungsrat erlässt eine Geschäfts-, ein Verwendungs- und ein Anlagereglement; er kann nach Bedarf weitere Reglemente erlassen.
- 14 Der Stiftungsrat entscheidet in allen Angelegenheiten, die nicht durch das Statut oder das Geschäftsreglement andern Organen übertragen sind, vor allem die Fragen von grundsätzlicher Bedeutung; er erlässt Richtlinien für die Tätigkeit im kommenden Jahr.
- 15 Der Stiftungsrat beschliesst über das Budget, die Jahresrechnung und den Jahresbericht.
- 16 Der Stiftungsrat bezeichnet die Personen, welche die rechtsverbindliche Unterschrift führen.

2. Der Ausschuss

- 17 Der Ausschuss besteht aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und einem weiteren Mitglied des Stiftungsrates.
- 18 Der Ausschuss überwacht die Geschäftsführung und bereitet die Sitzungen des Stiftungsrates vor.

3. Die Geschäftsstelle

- 19 Die Geschäftsstelle führt die Beschlüsse des Stiftungsrates und des Ausschusses aus, unterstützt die Vorbereitung der Sitzungen, führt die Protokolle und erledigt die übrigen laufenden Geschäfte.

4. Die Kontrollstelle

- 20 Die Kontrollstelle prüft die Jahresrechnung, führt weitere Kontrollen durch und erstattet dem Stiftungsrat Bericht.

IV. Änderungen des Statuts und Auflösung der Stiftung

- 21 Änderungen dieses Statuts unterliegen den Bestimmungen der Artikel 85 ff., die Auflösung der Stiftung den Bestimmungen der Artikel 88 ff. des Zivilgesetzbuches (ZGB).
- 22 Im Fall der Auflösung fällt das Stiftungsvermögen an den Aero-Club der Schweiz, der es im Sinne des Stiftungszweckes verwendet.

V. Aufsicht

- 23 Die Stiftung untersteht gemäss Artikel 84 des Zivilgesetzbuches (ZGB) der Aufsicht des Bundes.

VI. Inkrafttreten

- 24 Dieses Statut tritt nach seiner Genehmigung durch das Eidgenössische Departement des Innern in Kraft und ersetzt die Statuten vom 28. Oktober 1971, die ihrerseits denjenigen vom 19. Mai 1938 und 29. September 1945 folgten.

Vom Stiftungsrat beschlossen am: 20. Oktober 1989

Vom Eidgenössischen Departement des Innern genehmigt am: 17. Januar 1990