

**ZÜRCHER
JOURNALISTENPREIS**

1993

ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS

EHRENTAFEL DER BISHERIGEN PREISTRÄGER

1981

Hugo Bütler
Peter Frey
Urs P. Gasche

1982

Caroline Ratz
Jonn Häberli
Wilfried Maurer
Hans Moser
Edmund Ziegler

1983

Andreas Kohlschütter
Gisela Blau
Gottlieb F. Höpli
Peter Meier

1984

Dieter Bachmann
Georg Gerster
Anna-Christina Gabathuler

1985

Margrit Sprecher
Herbert Cerutti
Artur K. Vogel

1986

Markus Näder
Verena Eggmann
Hans Caprez
Klaus Vieli
Benedikt Loderer

1987

Christian Speich
Jürg Frischknecht
Martin Born

1988

Werner Catrina
Barbara Vonarburg
Christoph Neidhart

1989

Beat Allenbach
Hansjörg Utz
Rolf Wespe
Alois Bischof
Niklaus Meienberg
Jürg Rohrer

1990

Ursula Binggeli
Colomba Feuerstein
Urs Haldimann
Toni Lanzendörfer
Josef Rennhard
Al Infeld
Stefan Keller
Nedi Wyss
Hanspeter Bundi

1991

Peter Hufschald
Christoph Keller
Cristina Karrer
Ernst Hunziker
Guerino Mazzola
Isolde Schaad

1992

Hans Caprez
Christine Fivian-Isliker
Erwin Koch
Patrik Landolt
Linus Reichlin
Mix Weiss
Nadia Bindella
Regula Heusser (Swissairpreis)

1993

Thomas Burla
Antonio Cortesi
Sepp Moser
Kaspar Schnetzler
Walter Sturzenegger
Barbara Suter
Edith Zweifel
Peter Pfrunder (Swissairpreis)

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Herrn Sepp Moser

für seine Arbeit

Die Schuldigen sind ermittelt -
wird die Wahrheit nun vertuscht?

erschienen in der Weltwoche vom 27. Februar 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber

(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Muschg
(Prof. Dr. Adolf Muschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Staber
(Margit Weinberg-Staber)

Die Schuldigen sind ermittelt – wird die Wahrheit nun vertuscht?

Die Fakten des DC-9-Absturzes der Alitalia am Stadlerberg sind geklärt

VON SEPP MOSER

Che non mi torna...» - «Das ergibt für mich keinen Sinn» -, meinte Flugkapitän Raffaele Liberti. Und sein Kollege, Kapitän Massimo De Fraia, welcher das Flugzeug als sogenannter Fliegender Pilot steuerte, antwortete: «Für mich auch nicht.» Es war am 14. November 1990 um genau 20 Uhr, 10 Minuten und 55 Sekunden Ortszeit, als den Piloten der Alitalia-Fluges 404 im Endanflug auf den Flughafen Zürich-Kloten klar wurde, dass etwas nicht stimmen konnte. Zwei Sekunden später befahl der Kapitän: «Zieh, zieh, zieh, zieh!» Nach weiteren zwei Sekunden wollte der Kapitän mit dem Kommando «Go around» einen Durchstart einleiten, um wieder sichere Höhe zu gewinnen. Doch der Boss hinderte ihn daran: «Nein, nein, nein, folge dem Gleitweg!» Abermals zwölf Sekunden später kam die Frage des Kapitän: «Kannst du sie halten?» und die Antwort: «Ja.» Dann die letzten Worte Liberti vor dem Crash: «Aspetta, proviamo a rim...» («Warte, versuchen wir zu...»). Um 20 Uhr, 11 Minuten und 18 Sekunden krachte die DC-9 in den Wald am Stadlerberg.

Sensationshaji in den Kontrollturm des Flughafens Zürich-Kloten. Dort hatte soeben der in der Anflugkontrolle tätige Flugverkehrsleiter X (alle Namen sind der Redaktion bekannt) den Flug AZ 404 - einen von sechs, die er zu betreuen hatte - in den Leitstrahl des Instrumenten-Landensystems eingefädelt und an seinen Kollegen Y im Kontrollturm weiterverwiesen, damit ihm dieser die Landegenehmigung erteile. Um 20 Uhr, 11 Minuten und 30 Sekunden realisierte X plötzlich, dass das Radarschlo der Maschine verschwunden war. Beunruhigt fragte er seinen Kollegen im Turm via Gegensprechanlage: «Hör der AZ 404 grüß?» Antwort: «AZ 404?» - «Ja, da ich verschwunden vom Radar.» - «Ja sig's nicht!» - «Ja, sint bi öppe vier Meile u, rief er mal uff.» - «Ja, rief er.»

Doch es war mittlerweile 20 Uhr, 11 Minuten und 40 Sekunden geworden, und die AZ 404 konnte seit genau 22 Sekunden keinen Anruf mehr beantworten. Abermals 20

Sekunden später fragte X, mit dem Radarschlo nicht mehr verbunden, im Turm schon wieder nach: «Hör er grüß?» - Antwort: «Nei.» - «Da, da ich verschwunden vom Radar!» - «Gib mir kri Antwort.» - «Glaub ich ja nöd!» - «Wo ich er gi, wo?» - «Ja bi vier, fünf Meile.» Darauf fragte Y, der Mann im Kontrollturm, die Besatzung der hinter der Alitalia fliegenden RBB 932, eines Firmenjets der ABB: «Schen Sie ein Flugzeug etwa zwei Meilen vor Ihnen?» Antwort: «Wir sehen ein Feuer am Boden, aber keinen Verkehr.»

40 Passagiere wurden Opfer eines herbeigeführten Unfalls

In dem Feuer verbrannten die Überreste von 40 Passagieren, zwei Piloten und vier Flugbegleitern des Alitalia-Fluges AZ 404 Milano-Zürich. Sie wurden das Opfer eines Unfalls, der nicht passierte, sondern herbeigeführt wurde - durch eine ganze Serie von Unzulänglichkeiten und pflichtwidrigen Fehlentscheidungen, durch Fehler und Schlämpereien, welche in ihrer Häufung unglaubwürdig erscheinen würden, wenn sie nicht bis ins Detail belegt wären.

Die Umstände sind so, dass sich eine minutöse Nachzeichnung der Vorgänge rund um den Crash vom 14. November 1990 aufdrängt. Am 10. und 11. März dieses Jahres wird ständig in Zürich die öffentliche Schlussverhandlung dieser Untersuchung stattfinden. Und so, wie die Dinge heute stehen, besteht die Gefahr, dass es dabei nicht nur um die rückhaltlose Abklärung der Sachverhalte im Interesse der Flugsicherheit gehen wird, sondern teilweise auch um politische Rankinen. Im Klartext: Es sind Vertuschungsversuche zu befürchten. Welcher Art sie sein könnten, wird der Leser nach der Lektüre dieses Artikels erkennen. Doch bevor wir uns in die Details stürzen, sei zunächst der Unfallablauf global und mit dem Maximum der zulässigen Vereinfachungen geschildert.

Von Milano kommend, führte die DC-9 mit dem Kennzeichen I-ATTA einen normalen Instrumentenanflug auf die Piste 14 des Flughafens Zürich-Kloten aus. Die Maschine wurde von X, dem diensttuenden Flugverkehrsleiter in der Anflugkontrolle, zum Sinkflug bis auf eine Höhe von 4000 Fuss über Meer aufgeföhrt und durch Kursangaben mittels Radar auf den Leitstrahl des Instrumentenlandensystems (ILS) geföhrt. Als das Flugzeug nach seiner Über-

zeugung dort angelangt war, «auf dem Stoppil saß», wie die Flugverkehrsleiter sagen, forderte X die Piloten auf, mit dem Kontrollturm in Verbindung zu treten. Nach den weltweit gültigen Verkehrsvorschriften hatten die Piloten diese Phase des Fluges - wie alle Flughäuser seiner jenen, die ausdrücklich radargeführt und klar als solche deklariert sind - in sogenannter Eigennavigation auszuführen. Dabei stützten sie sich in erster Linie auf ihre Höhenmesser und auf Instrumente, welche durch entsprechende Zeiger und Markierungen die seitliche sowie die senkrechte Abweichung vom idealen Flugweg anzeigen. Sind beide Zeiger immer in der Mitte, so folgt das Flugzeug genau dem Leitstrahl, am beim Pistenanflug den Boden zu erreichen.

Am 14. November 1990 war jedoch in der Unfallmaschine die elektronische Einrichtung, welche diese Auswertegriffe mit Informationen versorgte und steuerte, teilweise defekt, so dass jene Marke, welche die vertikale Abweichung vom idealen Flugweg anzeigt, ungenügend der wirklichen Position des Flugzeuges, immer in der Mitte stand. Die Piloten realisierten den Fehler nicht - warum, werden wir später sehen -, unterließen multiple Kontrollen, welche ihn offenbar hätten, und flogen ohne seitliche Abweichung vom Idealkurs, aber immer unterhalb des Gleitwegs (also zu tief) der Piste entgegen. Der Flugverkehrsleiter erkannte das Problem nicht, weil er seine Aufmerksamkeit inzwischen auf die hinter der Alitalia folgenden Flugzeuge konzentriert hatte.

Das ist, wie erwähnt, die Kürzefassung des Unfallhergangs. Sie lässt vieles aus, auf das in der Folge genauer eingegangen wird. Doch fangen wir am Anfang an, bei der Frage, wie es überhaupt dazu kommen konnte, dass die Alitalia ein Flugzeug mit teilweise defekten Navigationsgriffen auf die Reise schickte.

Die Standortbestimmung (Navigation) erfolgt bei Verkehrsflugzeugen fast ausschließlich mit technischen Hilfsmitteln. Im Normalfall führen die Piloten nur bei Start und Landung aus dem Fenster: Deshalb ist es möglich, auch bei Nacht und schlechter Sicht zu fliegen. Die entsprechenden Flugregeln nennen sich Instrument Flight Rules oder kurz IFR und verlangen ausser einer entsprechenden Qualifikation der Piloten eine genau spezifizierte technische Ausrüstung der Flugzeuge. Die verunglückte DC-9 entsprach diesen Vorschriften. Sie war nach Angaben der Alitalia u.a. mit den folgenden wichtigen Instrumenten ausgerüstet:

- 2 unabhängige, auch für die Blindlandung geeignete UKW-Navigationsempfänger (Fachbezeichnung VOR/LOC/OS); einer davon war defekt und verursachte den oben geschilderten Fehler
- 2 Distanzmessgeräte (DME)
- 2 Flight Directors (Geräte, welche die Informationen der Navigationsempfänger zu Anweisungen an die Piloten verarbeitet)

Sündenböcke

Sie sind einem defekten Instrument auf dem Leim gegangen und haben nichts gemerkt, weil sie alle fliegerischen Handwerksregeln außer acht lassen: So flogen die Piloten des Alitalia-Karsters 404 vom 14. November 1990 in den Stadlerberg bei Zürich. Jetzt ist die Veruntersuchung abgeschlossen und für den 10./11. März eine öffentliche Verhandlung der Untersuchungskommission angesetzt. Die Gefahr besteht, dass dabei mehr von den angeblichen Fehlern eines Sündenbocks die Rede sein wird als von den realen Vorkommnissen. Es geht nämlich um Politik und um viel, viel Geld.

- 2 Radiohöhenmesser (für die exakte Bestimmung der Höhe über Boden, vor allem unmittelbar vor der Landung)
 - 1 Bodennäherungs-Warnsystem (Ground Proximity Warning System oder kurz GPWS)
 - 1 Autopilot
 - 2 unabhängige Luftdruckhöhenmesser
 - 2 Anzeigergeräte für die Lage des Flugzeuges im Raum (künstlicher Horizont mit Landekurs-, Gleitweg- und Geschwindigkeitsanzeigen, sogenanntes ADI)
 - 2 Anzeigergeräte für die Darstellung der horizontalen Situation (mit Kompassrose, Distanzmeßgeräten, Landekurs- und Gleitweginformationen, sogenanntes HSI).
- Das Bodennäherungswarnsystem war auf der Unfallstelle nicht aufzufinden, und es ist deshalb offen (für die Beurteilung des Unfalls allerdings zweitrangig), ob das Gerät überhaupt eingebaut war oder nicht. Hätten aber auch nur die unzuverlässig vorhandenen Geräte richtig funktioniert, so wäre der Unfall kaum vorstellbar gewesen.

Das haben sie aber eben nicht. Wie wir heute wissen, stand auf dem Navigations-

gerät Nummer 1, auf jenem des Kapitäns also, die Marke des Gleitwegs während der entscheidenden Flugphase immer in der Mitte, obwohl sie angesichts der zu tiefen Flughöhe hoch oben, ausserhalb des für die Piloten einsehbaren Bereichs des Instrumentes, hätte stehen müssen. Dasselbe Bild bot sich von einem bestimmten Punkt an auch dem Kopiloten. Grund: Die Piloten machten von der Möglichkeit Gebrauch, beide Anzeigergeräte mit den Informationen des gleichen Navigationssystems zu «füttern». Indem sie beide Anzeigerinstrumente auf das Navigationsgerät des Kapitäns schalteten, duplizierten sie den Fehler und

eliminieren die Informationen des funktionierenden Navigationssystems. Und weil sie obendrein die Höhen- und/oder die Distanzmessung nicht oder falsch interpretierten (Fehler, auf die wir noch zurückkommen werden), waren Liberti und De Fraia bis kurz vor dem Crash der Meinung, absolut korrekt der Piste entgegenzufliegen. In dieser Ansicht wurden sie bestärkt durch die Tatsache, dass über den Gleitwegmarken in ihren Anzeigerinstrumenten keine sogenannten Warnlagen zu sehen waren. Das sind aufällige rote Metallplättchen, welche normalerweise bei einem technischen Fehler die entsprechenden Teile des betroffenen Anzeigerinstrumentes überdecken und dadurch psychologisch «apertin».

Heute wissen wir, warum es keine Warnung gab: weil die Alitalia es unterlassen hatte, einen spätestens seit Februar 1975 bekannten Schwachpunkt zu eliminieren und ihre DC-9-Flotte dem Stand der Technik anzupassen.

Damals gelangte nämlich die amerikanische Herstellerfirma Collins mit einem Rundschreiben an alle ihre Kunden, indem sie den Umbau der betreffenden Geräte der Collins SIRV-2B, PIN 521-4280-308 auf den Standard -109 empfahl. Dadurch wäre sichergestellt worden, dass ein Fehler in der Gleitweganzeige unter allen Umständen das Erscheinen der roten Warnflage ausgelöst hätte. Doch die Alitalia liess sich durch diese Empfehlung ebensowenig beeindrucken wie durch ein Rundschreiben, welches die Flugzeugherstellerin McDonnell Douglas am 27. Juli 1984 an alle Betreiber der DC-9 und anderer Flugzeugtypen versandte. Auch darin wurde auf die Möglichkeit eines unerkannten (und für die Piloten unerkennbaren) Fehlers der betreffenden Geräte aufmerksam gemacht; zudem erhielt das Schreiben Vorschläge für das Vorgehen in Zweifelsfällen. Selbst ein Seminar, welches

McDonnell Douglas am 17. April 1985 zu dem als bedauernd erkannten Thema veranstaltete und an dem auch die Alitalia-Kapitäne Luigi Bigoni und Augusto Di Crescenzo (der Chefpilot DC-9 und sein Stellvertreter) sowie zwei weitere hochrangige Vertreter der Alitalia teilnahmen, zeitigte keinerlei Wirkung. Die Alitalia hielt es weiterhin nicht für angebracht, die Geräte umzubauen. Und sie behielt auch entsprechende Geräte der Konkurrenzmarke King im Einsatz, obwohl diese bekanntermassen die gleiche Schwäche aufwiesen. Ja mehr noch: Sie versicherte sogar auf ein Rundschreiben an die direkt betroffenen Piloten, um diese über die potentielle Gefahr zu orientieren! Und promptly passiert, was passieren musste. Im Unfallflugzeug war an der Position des Kapitäns ein King-Gerät und an jener des Kopiloten ein Collins-Gerät eingebaut. Beide wiesen die gleiche Schwachstelle auf. Beide waren vor dem Unfallflug in Milano neu eingebaut worden (nachdem Kapitän Liberti Fehlfunktionen auf dem vorangegangenen Flug gemeldet hatte), ohne dass sie vorher in allen Betriebsarten voll durchgetestet worden wären. In der Folge funktionierte das Collins-Gerät, das King-Gerät nicht - und die Piloten gingen in die Falle.

Mangel war Alitalia seit sechzehn Jahren bekannt

Geld gespart oder einfach geschlupft? - Die Eisvernahmen im Rahmen allfälliger Zielprozesse um den Unfall werden es zeigen.

Ein weiteres: Auch die Höhenmesser der verunfallten Maschine (wie auch der übrigen DC-9 der Alitalia) sind nicht über alle Zweifel erhaben. Sie sind zwar technisch zuverlässig und haben auch während des Unfallsfluges einwandfrei gearbeitet, sind aber ergonomisch unglücklich konstruiert und bekannt für häufige Fehlablesungen. Obwohl auch dieses Problem seit Jahrzehnten bekannt ist - nicht zuletzt der Alitalia selber, welche bereits am 23. Dezember 1978 bei Palermo aus diesem Grund eine DC-9 verlor, wobei 108 der 129 Insassen ums Leben kamen -, hielt es in Rom niemand für nötig, modernere Höhenmesser einzubauen.

Fazit: Die verunfallte I-ATIA war technisch nicht up to date; das Potential für den während des Unfallsfluges am Navigationsgerät aufgetretenen Fehler und für die Fehlinterpretation der Höhenmesser war bekannt; die Alitalia hatte fast 16 Jahre lang nichts dagegen unternommen und nicht einmal ihre Besatzungen informiert.

Es wäre nun aber billig, alle Schuld einfach den Bürokraten und den Technikern in der Alitalia-Direktion zuzuschreiben. Höhen Liberti und De Fraia am 14. November 1990 die getraut, was sie während ihrer Ausbildung (hoffentlich) gelernt hatten, so wäre es nicht zum Absturz gekommen. Sarpis gegenüber den Anzeigen der Instrumente ist eine der wichtigsten Tugenden eines jeden Piloten; Redundanz, also die mehrfache Absicherung eines Entscheids durch Informationen aus verschiedenen Quellen, eine andere. In beiden Punkten haben Liberti und De Fraia wiederholt und in massiver Weise versagt.

Das Drama begann schon lange vor der finalen Endphase des Fluges AZ 404; damit die Schilderung übersichtlich bleibt, wollen wir uns aber zunächst jenen Fehlern zuwenden, welche direkt mit der Bedienung und Interpretation der (teils fehlerhaften) Instrumente zu tun haben. Zudem werden wir uns auf das Wesentliche beschränken in der Hoffnung, dass auch Nichtpiloten den Ablauf nachvollziehen können.

So, wie Liberti und De Fraia die Navigationselektronik bedienten, wäre der Fehler nämlich durchaus erkennbar gewesen. Kurz bevor sie in die Landerichtung eintraten, stellten sie nämlich divergierende Anzeigen ihrer Instrumente fest. Beim Kapitän stand die Gleitweganzeige - fälschlicherweise, wie wir wissen - in der Mitte, beim Kopiloten war sie dagegen nicht zu sehen - richtigerweise, weil sie bei sehr starken Flugwegabweichungen hinter einer Abdeckung verschwindet. De Fraia fragte Liberti: «Hast du den Glide?» Antwort: «Auf dem Eins» (gemeint ist: auf dem Instrument des Kapitäns). Und der Kopilot: «Ich habe ihn nicht.» Statt nun der Ursache der Diskrepanz nachzugehen, befahl Liberti kurzerhand: «Gut, machen wir es also auf dem Eins.» In der Folge wurde auch die (bis dahin korrekte) Anzeige des Kopiloten mit den falschen Informationen aus dem System des Kapitäns bedient, und nach dem Prinzip, dass nicht wahr sein

kann, was nicht wahr sein darf, fügen die beiden dem Verdorben entgegen. Erschwerend kam in der speziellen Situation noch hinzu, dass in der gewählten Betriebsart («Radio») des Flugführungssystems ein Gerät ausgeschaltet ist, welches die Informationen der beiden Navigationssysteme vergleicht und bei Differenzen Alarm schlägt.

Liberti's Entscheidung, ohne weitere Abklärungen «die Eins» zu nehmen und sich dadurch allein auf die bequemere von zwei widersprüchlichen Informationen zu stützen, war auch unter Berücksichtigung seiner (wie wir wissen: ungenügenden) subjektiven Informationsstandes unverantwortlich. Zumindest hätte er auf der ihm von der Flugverkehrsleitung zugewiesenen Höhe von 4000 Fuss über Meer weiterfliegen müssen, bis Klarheit über seine wirkliche Position bestanden hätte. Diese hätte sich durchaus zuverlässig eruieren lassen. Allein ein kurzer Blick auf die direkt im Sichtfeld beider Piloten liegenden Angaben der beiden Distanzmessgeräte hätte ihnen gezeigt, dass sie sich 15 Meilen von der Pionenschwelle bzw. 16 Meilen vom Fankfont Kloten entfernt befanden; an dieser Stelle bereits auf dem Gleitweg zu sein müsste jedes Piloten stattig machen und zu kritischen Nachfragen anregen. Ein zusätzlicher Blick auf die Anflugkarte (der bei richtiger Vorbereitung des Landeanflugs sogar nicht einmal nötig gewesen wäre, weil man diese Zahl auswendig kennen sollte) hätte die beiden zudem daran erinnert, dass bei einer Ausgangshöhe von 4000 Fuss der Sinkflug bzw. die Erfassung des Gleitwegs erst acht Meilen von der Pionenschwelle entfernt beginnt. Einfach drauflos zu sinken, ohne sich um die Höhe und die Distanz zur Piste zu kümmern, ist selbst unter Berücksichtigung aller mildernden Umstände eine absolut inakzeptable Fehlleistung.

Liberti und De Fraia liessen sich indes nicht bezurühren. Volle 47 Sekunden nach seinem verhängnisvollen Fehlbefehl bestätigte der Kapitän seinem Kollegen (in Umgangssprache übersetzt): «Wir sind auf dem Landebahn und auf dem Gleitweg, etwas neben dem Leitstrahl, aber...» Und als die an die Höhenmesser gekoppelte Höhenwarnung ansprach, weil die Maschine die Sollhöhe von 4000 Fuss unterschritt, riefte der Kapitän die Warnung, anstatt zuerst nach ihrem Grund zu fragen. Erst eine knappe weitere Minute später begann Liberti erstmals Widersprüche zu entdecken. Da wurde ihm nämlich klar, dass die Maschine aufgrund der Flughöhe (hier schaute Liberti endlich auf den Höhenmesser) eigentlich längst den sogenannten Outer Marker überfliegen haben sollte, ein Funkfeuer, welches sich im Cockpit durch Piepsen und eine Lampe bemerkbar macht. Und da, genau 35 Sekunden vor dem Absenken, begann es den beiden erstmals zu dümmern. Liberti «entdeckte» endlich die Distanzanzeige, die er längst hätte beobachten sollen, und stellte fest, dass sie 7 Meilen anzeigte statt der 3,8, welche beim Überfliegen des Outer Marker korrekt wären. Reaktion: «Oh, qui mi da setta - tu reigt sieben...» Nach weiteren 13 Sekunden folgte dann Liberti's Aussage: «Das ergibt für mich keinen Sinn», und den Rest kennen wir.

Die fliegerische Leistung der beiden Piloten in der Endphase ihres letzten Fluges lässt keine andere Qualifikation als «miserabel» zu. Sie mit der Fehlartigkeit eines Navigationssystems zu begründen ist unstatthaft. Hätten die beiden die in der Luftfahrt üblichen und verlangten Sicherheitsstandards und Arbeitstechniken befolgt, so hätte die technische Panne zwar ihre Arbeitslast erhöht, aber keine messbare Einschränkung der Flugsicherheit zur Folge gehabt. Schlimmstenfalls hätten sie ihren Landeanflug abgebrochen und nach Klärung der Situation (und eventuell mit Radarhilfe vom Boden, welche in Zürich auf Anfrage grübelnd wird) einen neuen Anlauf genommen. Dass es nicht dazu kam, ist leicht erklärbar. Denn schon vor dem Landeanflug mit seinen technischen Problemen war die Leistung der beiden alles andere als gloriose.

Besonders Kapitän Raffaele Liberti muss sich postume Kritik gefallen lassen. Er hat sich während des genauen Fluges recht haberrisch als Boss aufgepisst, seinem - fliegerisch viel weniger erfahrenen, aber zumindest auf dem Unfallflug beruflich über-

legenen - Kopiloten Massimo De Fraia immer wieder wie einen Schulbuben abgekanzelt und damit Voraussetzungen geschaffen, die gemäss Untersuchungsbericht «nicht fähig [waren] für eine gut funktionierende Zusammenarbeit im Cockpit». Und weiter: «Die Verhältnisse im Cockpit haben eine Analyse des technischen Verfahrens verhindert, welche unerlässlich gewesen wäre, um den Anflug sicher fortzuführen.»

Wie bevallend Liberti seinen Kollegen behandelte, illustriert ein Disput, der sich kurz nach dem Start in Milano abspielte. Er dreht sich um den einerschlagenden Kurs (313 oder 327 Grad) zum Navigationspunkt CANNE; De Fraia führte auch in jener Phase bereits das Steuer, Liberti fungierte als Assistent.

Liberti: «313, ich setze das hier.»
De Fraia: «327. Warum 313?»
Liberti: «313, um direkt nach CANNE zu kommen. Richtig? Die 313 führt nach CANNE, siehst du? Führt nach CANNE.»
De Fraia: «Direkt von hier?»
Liberti: «Was?»
De Fraia: «Hier steht 327...»
Liberti: «Aber 327...»
De Fraia: «Und wo sind wir jetzt? ... Aber ich muss hier entlang.»
Liberti: «So ist das Leben...»

So ging es weiter. Kurz vor Beginn der fatalen Anflugphase stellte Liberti De Fraia Fragen, als wäre er Frühlingsexperte und dieser ein Schüler. Kein Wunder denn, dass De Fraia bisweilen auch im Schülertönen geriet. Bei der Vorbereitung des Landeanflugs in Zürich stürzte er sich mehrere Minuten lang auf die Karte der falschen Landepiste (16 statt 14). Erst als die beiden Piloten sich über die einstellende Minimalhöhe am Radiohöhenmesser nicht einigen konnten (sie betrug 95 Fuss für Piste 16, aber 95 Fuss für Piste 14), entdeckten sie den Irrtum.

Mysteriös erscheint auch eine längliche Diskussion, welche die beiden Piloten über die Möglichkeit einer Landung nach Sicht auf der Westpiste führten. Dieses Verfahren wird nur bei sehr starken Westwinden

angewandt und war angesichts des mit 8 Knoten nur mässigen Windes aus Südwest mit Bestimmtheit nicht angebracht. Es war wiederum Liberti, der die abwegige Idee ins Spiel brachte und während rund 8 Minuten anerkennend ernsthaft debattierte.

Verlierend, wenn auch vermutlich nicht mehr entscheidend war sodann des Kapitän (buchstäblich) letzter Eingriff in die Arbeit seines Kollegen. Als dieser nämlich, offensichtlich des Ernstes der Lage bewusst, 19 Sekunden vor dem Aufprall einen

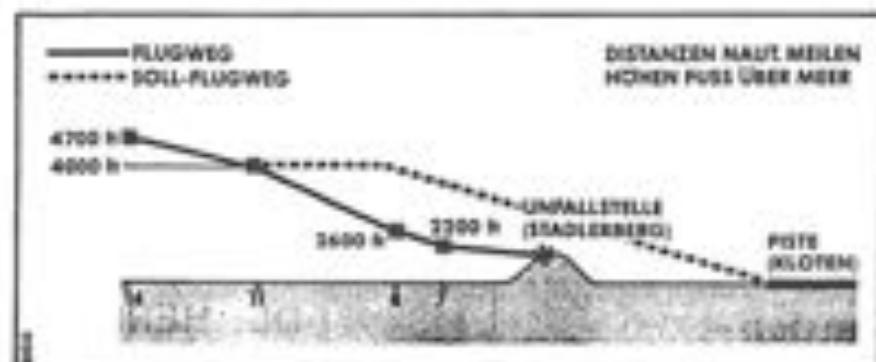
Durchbatter einleiten wollte - wahrscheinlich zu spät, aber immerhin... -, hinderte Liberti ihn daran. Dies im Widerspruch zur fliegerischen Regel, dass nach dem Ausspruch «Go around» sofort und diskussionslos durchgestartet wird, egal, wer den Befehl gab und ob er begründet war. Und der Kapitän reagierte nicht einmal mehr, als zehn Sekunden später die Warnung des Radiohöhenmessers (95 Fuss bzw. knapp 30 Meter über dem Boden!) ertönte...

Die Stimmung im Cockpit ist von führenden Flugschulern schon lange als sicherheitsbestimmender Faktor erster Güte erkannt worden. Während des Fluges AZ 404 vom 14. November 1990 war sie offensichtlich dermassen schlecht, dass beide Piloten, insbesondere aber Kapitän Liberti, elementare fliegerische Prinzipien wiederholt und nachdrücklich verletzten. Er und sein Kopilot waren nicht Kollegen, sondern Chef und Knecht. Das konnte nicht gut gehen.

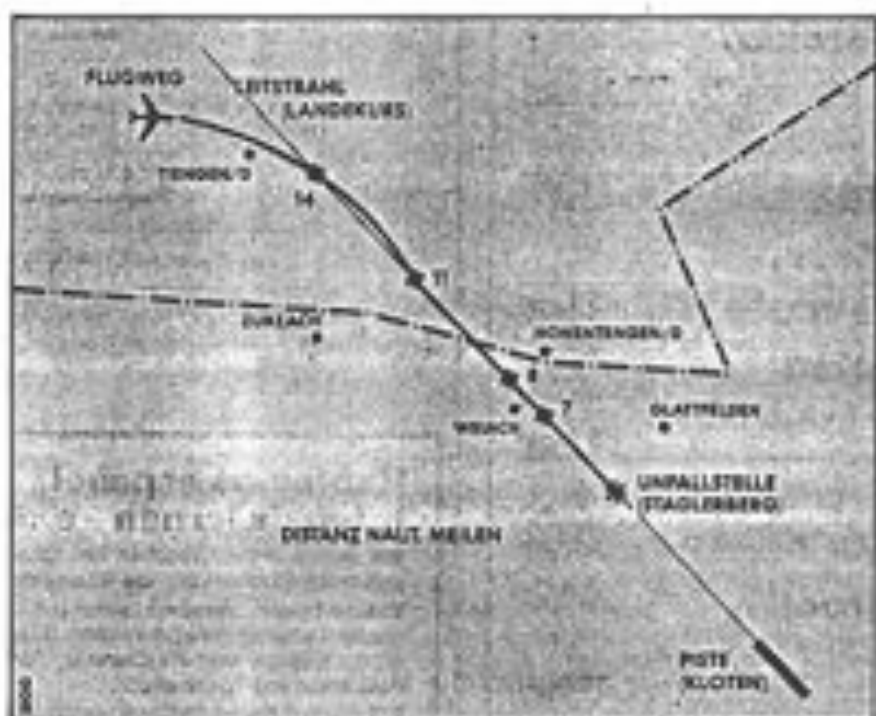
Standen die zwei Piloten unter Alkoholeinfluss?

Angesichts der zum Teil irrationalen Diskussionen im Cockpit des Unglückflugzeuges, insbesondere jener um das objektive Sichtlanderverfahren, ist in Fachkreisen der Verdacht aufgetaucht, Liberti und De Fraia könnten unter Alkoholeinfluss gestanden haben. Tatsächlich hat die Obduktion der beiden Leichen einen geringen Gehalt an Acetylkohol ergeben (0,06 Gewichtspromille bei Liberti, bis zu 0,38 Gewichtspromille bei De Fraia). Nach Vorliegen der entsprechenden Untersuchungsergebnisse haben die an der Untersuchung beteiligten italienischen Vertreter interviewt, wozuf man sich darauf geringigt hat, den Resultaten im Untersuchungsbericht eine relativierende Interpretation beizufügen. Jetzt wird darauf hingewiesen, dass der gefundene Alkohol auch das Produkt der nach dem Tod eingetretenen Fäulnisprozesse sein könnte.

Offiziell enthalten sich die Experten in diesem Punkt einer Stellungnahme. Der Vorbehalt ist aber unüblich und daher auffällig. Da der Verfasser dieser Zeilen sich nicht als Fachmann in Sachen postmortaler Alkoholproduktion sieht, sei das Thema hier nicht weiter verfolgt. Immerhin gibt es aus fliegerischer Sicht auch einige Argumente, die gegen einen Alkoholkonsum der beiden Piloten sprechen. Beispiel: Es war der wenn schon dann stärker «alkoholisierte» De Fraia, der in der Endphase des



Schematische Darstellung (nicht maßstabgerecht) des Sinkfluges. Statt auf der Sicherheitshöhe von 4000 Fuß weiterzufliegen, bis in einer Distanz von 8 Meilen der Gleitweg erreicht gewesen wäre, sanken die Piloten im blinden Vertrauen auf ein defektes Navigationsgerät ab und kollidierten mit dem Stadlerberg.



Schematische Darstellung der Anfluges im Grundriss: Das Flugzeug folgte (abgesehen von einer kleinen Abweichung ganz am Anfang) dem Landekurs präzise, und für den Flugverkehrsleiter deutete nicht auf eine gefährliche Situation hin.

Fluges noch ein gewisses Maß an fliegerischer Kompetenz an den Tag legt und durchzusetzen wollte.

Und die Rolle der Flugsicherung?

Bis dahin war kaum von der Rolle der Zürcher Flugsicherung die Rede. Das mag erstaunen, ist doch nach gewissen Quellen (insbesondere nach italienischen Zeitungen) sie es, welche den ganzen Unfall auf dem Gewissen hat. Auch das Büro für Flugunfall-Untersuchungen hat Ende Dezember 1991 in einem ersten Vorbericht den Umstand kritisiert, dass der in der Anflugkontrolle tätig gewesene Flugverkehrsleiter X den Verlauf des Unglücksfluges nicht weiter verfolgt und die Piloten gewarnt habe. In ersten (und inzwischen grossenteils verwirklichten) Empfehlungen verlangte das Büro, dass anliegende Flugzeuge künftig mit dem Radarüberwachung in die Eigennavigation verlassen werden, wenn ihre Besatzungen ausdrücklich mit dem Wort «established» bestätigen, dass sie auf dem Landestrahle «sind» bzw. etabliert sind. Des Weiteren wird der Stadlerberg nächstens mit einer Markierungsleuchte ausgestattet.

Tatsächlich wäre es X technisch möglich gewesen, die Alitalia-Maschine bis wenige Sekunden vor dem Aufprall zu verfolgen und rechtzeitig zu warnen. Als er um 20 Uhr, 10 Minuten und 43 Sekunden letztmalig Funkkontakt mit ihr hatte (um sie an den Kollegen im Tower zu verweisen), zeigte die Höhenangabe auf dem Radarschirm 2300 Fuss, was für diese Position rund 1400 Fuss zu wenig ist.

Ungefähr neun Minuten vorher hatte X der AZ 404 die Erlaubnis zum Landeanflug (Approach Clearance) gegeben und von diesem Punkt an nur noch mit Geschwindigkeitsanweisungen in den Ablauf dieses Fluges eingegriffen. Diese sollten dazu dienen, den nötigen Sicherheitsabstand zu einer vorausfliegenden Finessir-Maschine zu garantieren. Um die Höhe des Alitalia-Flugzeuges kümmerte sich X in wesentlichen aus drei Gründen nicht mehr:

- Erstens hielt sich das Flugzeug recht genau an den vorgeschriebenen Flugweg. Dass es den Landekurs anfänglich leicht «überschoss», war angesichts des herrschenden Seitenwindes nicht ungewöhnlich. Für

den Flugverkehrsleiter gab es keinen Grund, ausser der sofort als präzise erkennbare Bewegung des Radarschirms auch noch die relativ schwer erkennbare, weil nur numerisch angegebene Flughöhe zu überprüfen.

- Zweitens waren zu jener Zeit noch sechs weitere Flugzeuge unterschiedlicher Geschwindigkeitsklassen, die sich der Landepiste 14 aus verschiedenen Richtungen näherten, in X Zuständigkeitsbereich. Es war die Aufgabe des Flugverkehrsleiters, alle diese Maschinen durch Kurs- und Geschwindigkeitsanweisungen so zu «jonglieren», dass sie am Ende in regelmässigen Abständen auf der Piste ansetzen würden. Diese Aufgabe erfordert volle Aufmerksamkeit, und es ist deshalb verständlich, dass X sein Augenmerk vornehmlich auf die auf ihn zukommenden Flugzeuge richtete und nicht auf jene Alitalia-DC-9, die ihn nicht mehr angeht.

- Drittens - und wichtigsten - befand sich die AZ 404 von jenem Moment an im Zustand der Eigennavigation, als sie die Anflugnavigation erhielt. Die Radarführung war damit formell beendet, und die Verantwortung für die Einhaltung der vorgeschriebenen Höhen lag bei den Piloten. Nach den anzuwendenden Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO ist die Flugsicherung nur während der aktiven Radarkontrolle für die Verhinderung von Terrainkollisionen verantwortlich, weil es den Piloten dann praktisch nicht möglich ist, den eigenen Standort jederzeit genau zu bestimmen. In allen übrigen Flughäusen kann jedoch niemand den Piloten diese Verantwortung abnehmen.

Soweit die Fakten. Nur ein kleiner Schönheitsfehler bleibt, aus dem gewisse Kreise dem betroffenen Flugverkehrsleiter jetzt einen Strick zu drehen versuchen. X hat es nämlich unterlassen, von der Alitalia-Crew die explizite Bestätigung zu verlangen, dass sie auf dem Landestrahle etabliert («established») sei. Er hielt es auch nicht für nötig, weil er die korrekte Einhaltung des Kurses ja mit einem Blick bestätigen konnte. Und wie er handelte (und handeln im Ausland zum Teil noch heute) viele Flugverkehrsleiter: Sie blühten das Verfahren etwas ab, um die Funkkanäle zu entspannen. Hätte X vor dem Eindrehen der DC-9 auf den Landekurs die Worte «Report established» ausgesprochen und die Besatzung von AZ 404 darauf mit «Alitalia 404 established» geantwortet, so wäre X definitiv aus dem Schneider gewesen.

Die Diskussion um diesen Punkt ist geradezu grotesk, weil sie einerseits (unter dem rechtlichen Aspekt) relativ wichtig und andererseits (faktisch) völlig unbedeutend ist. Hätte X nämlich die Meldung «established» verlangt, so hätte er sie ohne Zweifel auch bekommen, obwohl das Flugzeug nicht auf, sondern unter dem Gleitweg flog und damit gar nicht «established» war. Denn sowohl Liberti wie De Fraia waren ja der (falschen) Überzeugung, auf dem Leitstrahl zu fliegen und damit «established» zu sein.

Ein Streit um den Kaiser's Bart also - aber einer jener Punkte, in denen die Schweizer Flugsicherung sehr rasch nach dem Unfall ihre internen Vorschriften geändert und damit tendenziell eine Schuld-

anerkennung vorweggenommen hat. Ein anderer ist die stiftungs Installation einer Hindernismarkierung auf dem Gipfel des Stadlerbergs. Sie ist genau den ICAO-Normen nicht vorzuziehen und auch faktisch überflüssig, weil nämlich kein Pilot an jener Stelle je aus dem Cockpit schauen wird (soll er auch nicht, er soll sich auf die Instrumente konzentrieren!).

Nach den Erkenntnissen der Fachgruppe Flugsicherung des BfUG für Flugunfall-Untersuchungen hat X insgesamt 21 kleinere oder grössere Verstöße gegen bestehende Vorschriften begangen. Die Mehrzahl von ihnen sind belanglose Bagatellen. So wird X vorgeworfen, dass er die Anweisung an AZ 404, auf die Kontrollfremd-Frequenz 133,1 Megahertz zu wechseln, mit den Worten «Contact Tower eighteen one, good-night» gah. Richtig wäre gewesen: «Contact Tower one one eight decimal one, good-night». Die Abkürzung ist üblich, unmissverständlich und bisher widerspruchlos akzeptiert worden; auch die Alitalia-Besatzung hat sie richtig verstanden und befolgt. Dennoch soll das von X angeplottet worden.

Vorwurf an die Flugsicherung erweist sich als haltlos

Schwerwiegender, aber sachlich falsch ist der im Untersuchungsbericht herausgestrichene Vorwurf, X habe eine Vorschrift verletzt, indem er Liberti und De Fraia wegen der Höhenunterschreitung nicht gewarnt habe. Die entsprechende Vorschrift (Teil 3, Punkt 632.33 des schweizerischen Flugsicherung-Handbuchs) lautet nämlich, der Flugverkehrsleiter müsse die Besatzung warnen, wenn diese von einer zugewiesenen Flugfläche abweiche und die minimale Sektorhöhe unterschreite. Ohne sich auf für Laien unverständliche Wortklaubereien einzulassen, sei dazu nur soviel gesagt: Die AZ 404 verleiht nicht eine zugewiesene Flugfläche, sondern eine Höhe, was für Piloten etwas grundsätzlich anderes ist. Und sie tut dies in einem Bereich (dem Anflugsektor), wo die minimalen Sektorhöhen per definitionem nicht gültig sind, weil man nämlich sonst gar nicht landen dürfte... Der Vorwurf ist so haltlos, dass man sich fragen muss, wie eine aus zehn ausgewiesenen Flugsicherung-Experten zusammengesetzte Fachgruppe ihn überhaupt formulieren kann, wenn nicht unter starkem politischem Druck.

Natürlich hätte Flugverkehrsleiter X die DC-9 mit 46 Menschen an Bord nicht wissentlich in den Himmel fliegen lassen, wenn er denen zu geringe Flughöhe wahrgenommen hätte. Nur hat er das eben nicht realisiert, weil er sich - in Befolgung der Dienstvorschriften, ausserdem - auf die optimale und sichere Koordination der nachfolgenden Flugzeuge konzentriert hat.

Wer die launliche Diskussion über Schuld oder Unschuld des Flugverkehrsleiters X und des grossen Raums, welchen dieser Punkt im offiziellen Untersuchungsbericht einnimmt, mit der Diskretion vergleicht, mit der die wirklich schwerwiegenden Verstöße, Unorginalitäten und Regelverstöße im Bereich der Alitalia-Di-

rektion und im Cockpit der Unglücksmaschine behandelt werden, kommt nicht um das Gefühl herum, dass hier jemand ein Interesse daran hat, von den tatsächlichen Umständen abzulenken.

Das Interesse ist vorhanden, und es ist pekuniärer Natur. Nach den geltenden internationalen Vereinbarungen, insbesondere nach dem sogenannten Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag, haftet die Fluggesellschaft stänlich für Passagierschäden nur bis zu einem beschränkten Betrag - es sei denn, es könne ihr nachgewiesen werden, «dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers [= Fluggesellschaft S.M.] oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde».

Dabei sind die Worte «leichtfertig und im Bewusstsein...» die entscheidenden. Bezüglich des Verzichts der Alitalia auf die Modernisierung ihrer Navigationsgeräte dürfte das Kriterium erfüllt sein. Aber wer von der Alitalia-Direktion wird das vor Gericht zugestehen?

Die beiden Piloten haben, wie sich ein Insider ausdrückt, «über weite Strecken so unverantwortlich gehandelt, dass von Bewusstsein in irgendeiner Form kaum mehr geredet werden kann». Höchstens Massimo De Fraia vom Kapitän abgesehen: Versuch, in letzter Sekunde durchzustarten (und die von der Untersuchung wie von Obenweg bestätigte Tatsache, dass im letzten Moment die Triebwerke aufhören), könnte als bewusste Wahrnehmung der gefährlichen Lage interpretiert werden, dementsprechend Liberti's Verantwortung des Vorhabens als ebenso bewusste Inkaution des Desasters. Aber ob die Hinterbliebenen der Opfer damit durchdringen werden?

Tun sie es nicht, müssen sie sich mit der Standardversicherungssumme von derzeit 100'000 Sonderziehungsrechten oder umgerechnet rund 200'000 Franken abfinden lassen. Gelingt ihnen dagegen in den kommenden Monaten zweifellos folgen worden, der Beweis der Schuldhaftigkeit gemäss der oben wiedergegebenen Bestimmung, so können sie auf grundsätzlich unbegrenzte Haftung hoffen.

Das passt natürlich zweien nicht: der Alitalia (bzw. dem Staat als ihrem Eigentümer) und ihrer Versicherung, der Assicurazioni Generali S.p.A. in Triest. Sie und ihr Anwalt versuchen deshalb nach Kräften, die Schweizer Flugsicherung und ihren Angestellten X als eigentlichen Verursacher der Katastrophe hinstellen. Dabei kommen ihnen die politischen Verhältnisse entgegen.

Im vergangenen Jahr, als die Unfalluntersuchung ihre wichtigsten Phasen durchlief, war die Schweiz in starkem Masse vom politischen Goodwill der Italiener abhängig; es ging um 4000ser, um den Alpestranat inklusive Neat, um angrenzende Luftverkehrsbeziehungen, um die EWR-Verhandlungen, und zufällig besuchte im Oktober auch noch gerade Italiens Präsident Cossiga die Eidgenossenschaft. Auch

bevor man kann sich die Schweiz einen Kombinationskurs nicht leisten.

Beispielweise wird der Luftverkehr von und nach Lugano vollständig durch die Flugsicherung von Milano kontrolliert. Niemand kann garantieren, dass die Leute dort nach einer Schlappe für die Alitalia nicht plötzlich unter einer kollektiven Magenverkrümmung leiden und den Verkehr zusammenbrechen lassen (bei den Zöllnern in Chiasso soll solches ja bisweilen vorkommen). Also hätte Helvetiens Staatsräson durchweg Anlass, sich bemerkbar zu machen.

Natürlich weisen die Untersuchungsrapporten solche Gedanken weit von sich. Die Sache mit dem Alkohol in den Leichen der Piloten, jene mit dem verschwundenen Bodennäherungswarnsystem und die eine oder andere weitere Unregelmässigkeit dürften jedoch bestimmt noch zu reden geben. Ganz abgesehen von der unerfreulichen Geschichte mit den forensischen Akten der beiden Piloten: Warum lieferte Rom der Untersuchungskommission keine Dokuments über Raffaele Liberti, nicht einmal die Angabe von dessen Körpermass? Was gibt es da zu verheimlichen? Warum wurden für die Identifikation von Massimo De Fraia die Zahnabdrücke mehrerer ver-

schieden? Versätsen gesteuert, von denen aber keine Massimo De Fraia war?

Nach dem Buchstaben des Gesetzes dient die Flugunfall-Untersuchung allein der Förderung der Flugsicherheit und befasst sich nicht mit der rechtlichen Würdigung des Unfallgeschehens. In der Praxis werden ihre Berichte aber immer wieder von fachkundigen Gerichten als Expertisen beigezogen, was ihnen de facto eben doch juristische Relevanz verleiht.

Um so grössere Bedeutung kommt der Ausgewogenheit dieser Dokumente zu. Diese ist aber im vorliegenden Fall eindeutig nicht gegeben. Neutral wäre beispielsweise gewesen, im Kapitel «Flugsicherung» nicht nur die Radarsignale des Unfallfluges wiederzugeben (was ein sehr übersichtliches Bild ergibt), sondern den realen Radardatensätzen, wie er sich dem dienstenden Flugverkehrsleiter präsentierten.

Da würde man halt auch noch andere Flugzeuge sehen, die Sache wäre nicht mehr so übersichtlich und auch dem Laien (und später einmal dem Richter) klarer, dass X damals noch anderes zu tun hatte als nur der Alitalia-Maschine zu folgen. Auch haben die «Vorleistungen» der Flugsicherung hinsichtlich Verfahren und Hindernismarkierung (Stadlerberg) alle Eigenheiten, welche es der «italienischen Seite» in dem Verfahren leichtmachen, sie als Schuldanerkennung zu interpretieren.

Vorbehaltlose Aufklärung dieses Unfalls tut not. Dazu gehört die Fairness allen Beteiligten gegenüber, auch den Hinterbliebenen der Opfer. Dazu gehört aber auch der Mut, all das offenzulegen, was gegebenenfalls hinter den Kulissen getuschelt, versprochen, gedroht, gelockt oder auch nur stillschweigend vereinbart worden ist. Politische Rücksichten in Ehren - im traurigen Umfeld einer Flugzeugkatastrophe haben sie nichts zu suchen.

Anlässlich der öffentlichen Verhandlung vom 16./17. März hat die Flugunfall-Untersuchungskommission die Chance, diesbezügliche Befürchtungen aus der Welt zu schaffen. □

LAUDATIO

für die Arbeit "Die Schuldigen sind ermittelt - wird die Wahrheit nun vertuscht?" von Sepp Moser, erschienen in der Weltwoche vom 27. Februar 1992

Die Jury betrachtet Sepp Mosers Bericht über den Absturz einer DC-9 der "Alitalia" am Stadlerberg vom 14. November 1990 als Muster einer minutiös recherchierten Reportage, welche die technische Ursachenforschung mit einer Würdigung des "menschlichen Faktors" einleuchtend verbindet und dem Leser die Anfälligkeit des modernen Massenverkehrsmittels beispielhaft vor Augen führt. Indem Moser die Alitalia und ihre Besatzung vergleichsweise belastet und die Flugverkehrsleitung entlastet, liefert er zugleich ein Beispiel guten "anwaltschaftlichen" Journalismus und korrigiert das damals vorherrschende Erscheinungsbild der Beweislage auch durch die Erhellung seiner politischen Hintergründe.

Adolf Maschg

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Herrn Kaspar Schnetzler

für seine Arbeit

Grenzfall: Besuch beim grössten Schweizer Bauern

erschienen in der Wochenendbeilage NZZ vom 22./23. August 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

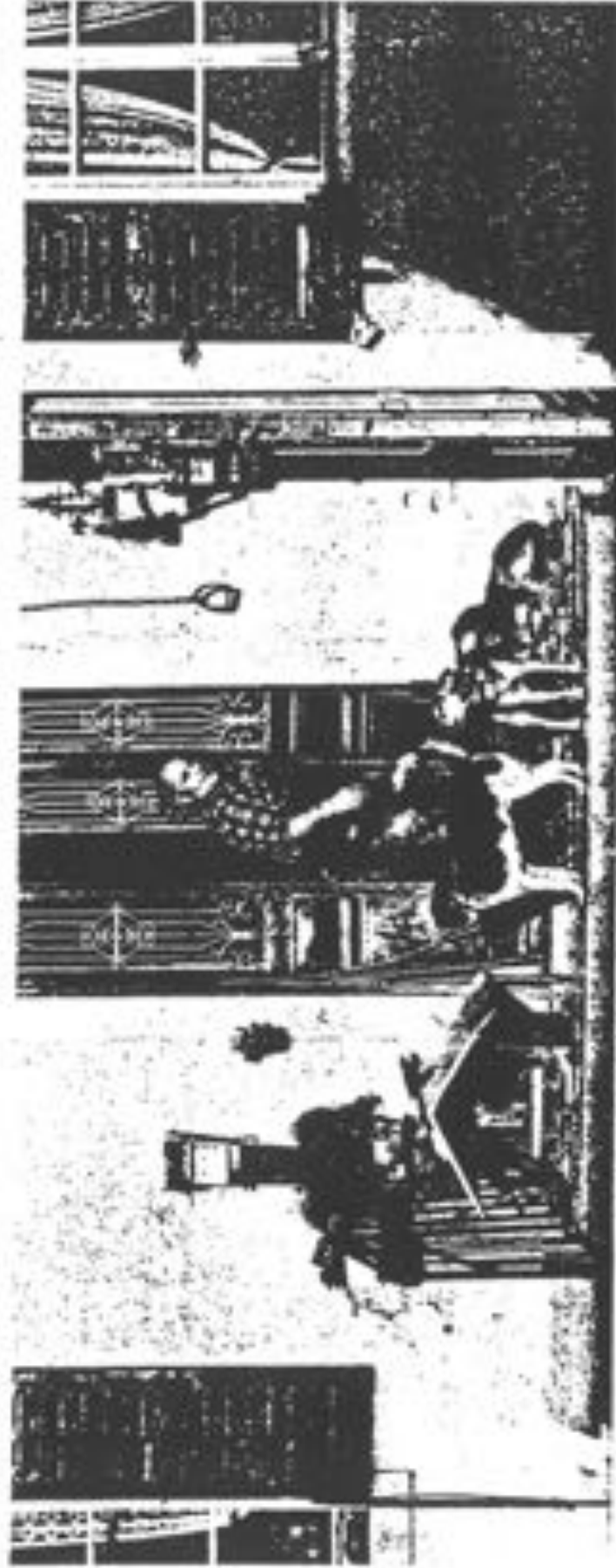
DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Maschg
(Prof. Dr. Adolf Maschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Staber
(Margit Weinberg-Staber)



Abendbesuch beim Hof-...-stüber... wenn der Mitter... an der Tür... Anstalt auf... ab... ab...

Grenzfall: Besuch beim grössten Schweizer Bauern

Von Roger Schaeffer (Text)

Die Bauernsanne beschäftigt mich. Ich bin als Konsument und als Sozialist mit der Landwirtschaft verbunden. Als Konsument werde ich die wertvollsten arbeitslosen Manpower für landwirtschaftliche Produkte zu bezahlen haben. Als Sozialist frage ich mich, wie ich dazu beitragen kann, dass die Schweizer Bauern sich als Führer und Bewahrer neuen Heimlandes grüen können. Ich bin ein kleiner Qualmender, den zu verzeihen ist nicht im Ende sehr die wertvolle Erbschaft habe. Als Sozialist werde ich mich bemühen, auch in wirtschaftlicher Hinsicht, einen Teil an die Direktzählungen für die Schweizer Bauern zu leisten, um den sozialen Nutzen der Landwirtschaft abzugreifen. Wenn die Erhebung statistischer Kulturwissenschaften, die Bewahrung Kult., Kunst- und Schweizergeschichte, für den Ausbau und die



Und war immer glücklich, wie der Vater, der nur knapp der Depressionsstimmung weilt er wegen der Botschaft erkrankt. Louis Giddis schenkt dem Deutschen keine Rache für die Zeit nachher, wenn diese 21 einmal Schweizer Boden betreten werden. Die meisten von die schweizerischen Grenzschützen, prominently Herr war die alle verschwinden, als dass die Deutschen tatsächlich auf dem Rückzug in den Schweizer Teil von «Baumgarten» einbringen. Die meisten Giddis aber da - 1911 hat die Inzident ein schweizerischer Botschaft Giddis auf «Baumgarten» besetzt.

«Baumgarten» war der Durchgang für Brecht, Wagon, Müschen, aber Schwegler können die Grenzschützen, aber Müschen, schweizerischen Grenzschützer nicht überleben. Herbst 1944 war die schlimmsten Zeit. Schlimm? «Das muss man gesehen haben, wenn man Krieg erleben hat, dass wenn man, wie drückig er ist.» Auf Klammern vom Hof entfernte Fall ein Cochin, dessen Mutter in Italien vertrieben war. Im Familienalbum beschreiben Giddis von dem Hof aus, wie auf dem französischen Feldern glücklich war. Antriebsgeschosse schlugen auf dem Hof ein. Am 18. Mai 1944 wurde der letzte deutsche Soldat auf Giddis Hof getötet: ein Schweizerkrieger, der sich mit erkranktem Händchen einen französischen Soldaten entgegen wollte, wurde vom französischen Offizier - «er gab ihn nicht» - erschossen. Dann war es plötzlich GI im Familienalbum auf.



Ein Paar der Mutter lag immer und stand unter dem Baum

Von einem Hof hätte Giddis sich vielleicht lassen wollen von jenen Schweizer? Von einem Schweizer? Von aber Arbeit, immer wieder Arbeit, Arbeit, Arbeit, die er - selbst allein und als Verantwortlicher - in den Hof gebracht hat?

«Wir sind keine Schmeichelein, aber man weißt auch an der Grenze»

Was diese Aussage für ihn heute bedeutet, hat Jakob Giddis alles, besonders erwähnt er, dass er den Zölibat von Grenzschützer Felix vergrübelte hatte, er würde ein ganzes Jahr der Arbeit schwerer Zölibat verzichten und dafür, der Grenzschützer, nicht schmeichelein, was für die Schweizerische Entschlossenheit ein ein mögliches Geschäft gewesen wäre. Wie ist aber sein Lachen zu hören, wenn er sagt, dass sein Verlobung beinahe abgelehnt worden ist?

Heute sei die Situation anders gewesen, die Kontrolle total, Grenzschützer abzurufen, die Leben paragrafieren, jedoch, wenn man noch einen Tand selbstig schaffen, kann man

in es gekommen, dass der Schweizer Bauer mit dem meisten Land heute 10 Hektaren Schweizer Boden besaßen. Von den 130 italienischen Hektaren sind dreißig Prozent gepflanzt. «Mit dem Landkauf habe ich etwas Gutes angefangen und immer weitergeführt, aber zu allem, was das für ein Haus in der Bereich ist»

Der Privatbesitz ist kein für die Bewirtschaftung von viel kleinerem Land, davon 40 Hektaren Weizen, und 300 Stück Schafzucht. In sind viele Giddis, seine Frau, ein Thier und zwei Jugendliche, die viel sehr Beschäftigung sind. Einmal hat ihm seinen, der viel sehr Winter lang war, aber nicht mehr weiter gehen werden, so findet sich kein Nachfolger. Obwohl sich Giddis durchaus angenehme Produktionsbedingungen ergötzt hat. Als Auszubildender, wenn dem Buch, hat er die Käseherstellung und die Schmelzkäse auf Commissionierung ergriffen. Die Hoffnung bereits allerdings, dass der Produktionsprozess hätte den Hof überleben wird, wenn sich die besten Mitarbeiter

«Das Leben ist, wie man es sich selber macht»

Aufgaben in nicht seine Art, Arbeit dass hätte Giddis allerdings geringe: vorerst hat man ihn seinen Boden angegriffen 1916 das er einmal in Biberfeld, eines Tag nachdem er die ein Gut gekauft hatte. Zwischen 1943 und 1948 hat «Baumgarten» dreimal nach Brandstiftung gebrannt. Einmal sind 450 Stück Vieh in den Flammen umgekommen, wenn die Arme von nahen Wäldern nicht vor Hilfe gewesen, wären es 150 Stück mehr gewesen. Ein Grenzschützer, der den größten Bereich im Kanton Bern hat, wird Müllberg, ein Botschafter, so weit weg von Bern, schenkt eine Produktion. Für Giddis ist es klar, was erliches Motoren der Betriebe gelegt werden, Botschafter zu finden scheint unmöglich.

Giddis hat nicht aufgegeben. Die Geschichte von «Baumgarten» findet die in stark

Der Verlust des Vaters, eines französischen Bauern, der 1912 schon einen Maßstab hatte, als auch ein Phänomen gefährlich wurde, weil der 1911 den ersten Maßstab der Schweiz in Bern war.

Die Grenzschützer - das Familienalbum vermittelt Bilder von Maltheiten, Grenzschützer und Taus. Und vor allem der Krieg, der am 6. Mai 1940 «Baumgarten» ergriffen. Zwei Stunden kann Giddis Zeit, die Gebirgsregion auf französischen Boden zu reiten und sich in den Schweizer Haus zu verhalten. Der Glück war es, dass sie deutschsprachig waren, die machte den Umgang mit den Bauern möglich. Die Deutschen waren keine Feinde, es waren ja auch vornehmlich ihre Soldaten, die wussten, wie und dass der Krieg geführt war. Man konnte auch einfach sein, konnte ins Ausland, in 55-Millionen und -Märkte. Wie kann schon den nachwachsen Götter Palasthof Guy Fommet, Freund der jungen Giddis, in Wilhelmsheim.

Milchweiden. Ich habe immer versucht, als Konsument und als Bauer zu leben. Und vor noch immer nicht genug, wenn es nach den Bauernkonventionen von Laufen, Bern und Westschweiz geht, weil ich glücklich sein möchte mit den Schweizer Bauern auf. Inzident, Aufträge kann.

Ich sehr nicht, dass es den Schweizer Bauern schicklich. Aber ich verstehe im Moment vorerstige Ökonomie gefühlt neuer Bauer, praxis bis zum letzten Regel zusammenbau. Bauernleben ist sehr, wie in der vorletzten Heftreihe jeder einzelne Bauer für seine paar Hektaren Masch und Grotzland eigene Maschinen führt. Ich kann die Steuerrecht von Bauern mit anderen vergleichen. Und wenn ich in den internationalen Berichten wecheln, beginnt mich die Frage, welcher Unternehmer sich heute noch von eigener ökonomischer Kraft vor und unter anderen Bauern

Milch.

Die öffentliche Diskussion geht immer um die folgenden, die in der Schweiz, die verschwindenden Bauern. Das hat eine Vorbedingung: Einflüsse für vermehrte Umrüstung. Vorbedingung ist durch

die Sorge um unsere Umwelt und das Biodiversität, auf Leute zu helfen, die sie durch Pflege retten. Das Resultat: Man wird für die Bauern ergriffen. Für die Konsumenten, ist es sagen. Gegen die Grenzschützer, Organ die landwirtschaftlichen Indemnessen, die Monokulturen, Chemikalien, gegen öffentlichen Grenzschützer. Das Hof beginnt geradezu abzusinken für die meisten Schweizer in schätzen, die - das wahren, ich bin über unsere Bauernschaft - von den profitabelsten Gruppen bis zum Untergang unterdrückt werden, aber gerade werden müssen. Die öffentliche Bauerndiskussion vertritt die Bauern: Die Bauern, die weismachen, führen mit dem Rückwärtig, von den Gruppen ist zu schwingen. Schätze die Hof richtig?

Wir haben, weil mich alle Bauern beschäftigen, des größten Schweizer Bauern besitzt. Laut Bauern für Agrarrecht ist das der private Bauer mit der größten Betriebsfläche.

«Es war immer für mich, Land zu kaufen»

Jakob Giddis ist 1973 auf dem obersten Hof zur Welt gekommen, der auf dem Gelände gestanden hat, das heute Bauer von Waldspitz Bay durchgeführt. Sechs Schweizer und zwei Briten sind mit ihm aufgewachsen. Als Jakob vier Jahre alt war, erkrankte seine Eltern - der Vater war Journalist, der Mutter Bauern - die Hof «Baumgarten», der bei Felix in der April auf der Grenze in Frankreich liegt. Nachdruck: bis 1958 ging die Landwirtschaft durch die Wälder, weil da verblieb es außerhalb immer kleiner dem Haus, um die Ökonomiegebäude lassen schätzte wie einen Berg.

Der Vater hatte «Baumgarten» mit 21 Hektaren Land von einem Franzosen gekauft, Jakob Giddis, der als Abnehmer des Hof übernahm, hat den Bauer auf 160 Hektaren erweitert, was die von größten Bauern der Schweiz macht. Der Schweizer Bauer hat durchschnittlich 12 Hektaren. Wo immer es Land zu kaufen gibt, Jakob Giddis hat es gekauft. In der Schweiz wie in Frankreich. So

sein in die Kanten. Früher, als der Vauer noch lebte, hat er den Grenz der Penteiret gegrienen. Der machien die eineme Lage von «Bourgeois» und die offere Grenz war. Man hat sich geküsst und bekümpft, gekümpft haben. «Wie haben einfach nicht gekümpft.» Die Gabelt keine Pigeil ausgeht und gleichemessen eingestrichelt kein Schmutzigen, einen Zöllner keine Arbeit genommen mit dem Vater in dem Sit geworfen. Und trotzdem hat Gabelt einen Grenz, den er hat, vor der Ermordung durch fremde Schmutzigen gewirkt, «die man sich einfach machien, Oder war es die Ermordung an den jungen deutschen Schützen?»

Conspicuous wird von «Bourgeois» hervor lebendig. Es sind Grenzere zu finden von dem Jahr 1817 mit dem «F» der «Francos» und dem Bornei für 1912 hat es «BEP» für «Bourgeois» und «C» für «Confédération suisse». 1915 hat es einwärts wieder «F», anderen nur mehr ein Schweizer Kreuz. Der Schmutzigen aber selbst eingestrichelt. Gabelt ist nicht mehr der Angewandte, der einen Hundertkrueneraus über zwei Kilometern im nächsten französischen Dorf trägt. Die Grenz ist trotzdem wieder in Bewegung. Auf Gabelts Hof weihen die Schweizer Fahnen, die Tricolore und die Europafahnen. «Wie schätzen herausfinden, welche Vorteile die Grenzlage hat.»

«Hinter man weiss, was in Paris relikonieren, geht es»

«Bourgeois» legt drei Fahnenstange von Dorf Féty, Féty ist im Nordwesten der Alpen, im Pruntrut Zögel, das jedes Schmutzigen hat als Achteljahr der Schweiz kann - alles in allem - «Bourgeois» legt was weg von der Schweiz, die wir Cognacwaren kennen. Jedes Gabelt ist nach Frankreich orientiert. Inoffiziell ist er, seiner Bekanntschaft zum Tote, ein echter Bourgeois, jedenfalls Agrar. Im Dorf geht er vorweg wie möglich; Besucher kommen genug zu ihm; in diesem Jahr mit einer Gruppe russischer Bauern, die er gegrienen will. Wie hat er, der der grössere Teil seines Bodens in Frankreich besitzt, mit der Schweiz zu tun? Er gehört der neugegründeten SVP in Delberg an und willt mit, das heisst im Jahr 1904. Im Jahr hat er keine Freunde, nur seine Bekannte. Wenn er vom Dorf und von den Bauern im Dorf spricht, die er mit der Hand hat, dann meint er nicht Féty und seine «compagnons», sondern zwei, drei Landwirte im französischen Abergelände, die er als Grenzmann führt und finanziell unterstützt.

In Frankreich sind die Nachkommen einfacher als in der Schweiz. In der Schweiz herrscht Penteiret in Frankreich gibt es in jedem Fall nur ein Pigeil, das ist es sich dann auch ausspricht, in nicht so gross. Aber wenn man weiss, was in Paris relikonieren, geht es schon. Im Satz um die schweizerischen Penteiret am grossen französischen, der uns in diesem Frühjahr hat geschickelt von den Mannen, hat Gabelt nicht eingestrichelt. Er regelt seine Grenzverhältnisse selber - an Ort oder in Paris.

Wenn er seinen Bereich einmal an seinen Neffen abgeben haben wird, will er sich mit seiner Frau in ein Chalet nach Frankreich zurückziehen.

«Der Schweizer Bauer»

Aus halb einem Hauser an den Händen

Die Schweizer Bauern sind nicht Gabelt Bauern. Er gesteht ein, dass in gerade diesem und genau der Grenz bittiger ist, Land zu kaufen; aber die Bauern mit der Schweiz, legt er, als wär er in einem fremden Land; pflügen einen Löss, der nicht normal und so alles nicht verändert sei mit Arbeit, Arbeit, Arbeit. Die Begriffe sind mit Hilfe von Schweizerinnen und Knechten herausgeputzt, nicht mit schweizerischem Geld. Und besser wie in einem, die Schweizer Bauern haben das Geld, die ihnen gegeben wird, in Land investieren und nicht in Maschinen und Gebäude. Aber sie riskieren nicht; Gabelt hat eben mit seinen Landbüchern «C»-Gänge gefahren. Baumarkt, pflügen und pflanzen auf Penteiret, und zwar nicht auf Penteiret, sondern für Touristen, sie tragen aber nicht zur Produktion der schweizerischen Landwirtschaft bei. Ausser für Futurfische und für Meereskultivierung, grünerlich, beides Gabelt keine Schweizerinnen, keinen einzigen Franken bekommen er von der Regierung, ein Berufstätiger im Dorf, dessen Betrieb drei Millionen mehr liegt, erhält Unterstützung als Bergbau. Gabelt jedoch erwerbslos ist: seinen Lebensunterhalt von einmütiger Mühenarbeit durch eigene Arbeit, Arbeit, Arbeit.

Mit den Schweizer Klein- und Mittelbauern hat Gabelt kein Misverständnis. Sei und so weit möglich im Löss Gabelt hat als Junger Zuckersüßigkeit gegrienen, bevor krüchten die Angewandten seiner Rückkehrer, bevor alle paar Jahre sein Fraktionsrat, um das Recht zu schauen, während Gabelt von demselben weg abwärts auf demselben Sitz eines amerikanischen Traktors sitzt, ohne Rückkehrer zu finden.

Gabelt, scheint es, lebt sehr weit weg von der Schweiz. Er findet den Versuch fähig, den er in der Deutschschweiz zu finden bekommt, wie er es sagt, nicht, ist ein in schweizerischen Ausserherkommen. Die Wippe, die durch sein Gewissen führen, sind nicht alle so gross und gefühler wie jenes Alpenboden von der Schweiz. Auch die anderen Cameraden und Schicksal, die Gabelt bei seinem Besuch trägt, erlassen in der Schweiz an einem Bauern erst nach gefunden werden.

«Hinter ich es nicht mehr vermag, einen Baum anzubringen, weil ein Pigeil drei nicht, muss ich nicht mehr arbeiten. Arbeit Gabelt, der grünen Baum der Schweiz, entspricht in keiner Weise dem grünen Frankreich von industriemodernen Grenzbauern.



Kein Land - Bild auf dem Hof mit nach Frankreich

Gabelt hat nach dem Krieg in Frankreich und Grenzmannen Vertrieben geübt. «Da müssen wir am schaffen.» Von dabei hat Gabelt seine Betriebsphilosophie, mit wenig Löss zu arbeiten, auf Löss zu verzichten, Menschlichkeit und Menschlichkeit in ein Verhältnis zu bringen, in dem finanzieller Aufwand und landwirtschaftlicher Ertrag ausgeglichen sind. Er hat recht, wenn er richtig grüht hat, einen Pekt von zwei Tonnen und einer kompakteren Schicht aus einer Eisenbahnlinie und 2500 m². Hochst, die über Niederländer nicht werden, und, als einziger privater Bauer in der Schweiz, einen Fraktionsrat und einige andere Maschinen, die es in der Schweiz sonst nicht gibt. Aber die Traktoren, welche Importiert sind aus den USA, sind so lang schon in Gebrauch, dass ihre ökologische Qualität ihre diskutable Quantität in einer Stunde die fünf Mann Stunden-Arbeit überlegt, stigt die zwei langjährigen Arbeitsverhältnisse zwischen Mühen und Arbeit positiv bei. «Meine Arbeiter sind meine Freunde.»

Es herrscht grosse Ruhe auf «Bourgeois». Es ist, als ob er sich von den verschiedenen Kältern und Kunden in den Fraktionsrat, die wir bilden wirken, über den genauen Hof vertrieben. Arbeit macht nicht die Knecht, mit dem die meisten der Bauern, die Abgrenzung eines Mühen, mit dem Stoff weiter befreit wird, direkt auf einen Zeitpunkt, der den Mühen auf Feld bringt.

Die 500 Stück Vieh werden in sechs Fraktionsraten gehalten, auf die Mühen kommen jeweils nur die wichtigsten Kühe, etwa 50 Stück. Gabelt verhält sich sehr anders als beim Schmutzigen an die Mühen. Gabelt will nur mit einem einzigen Kunden handeln (der Mühen geht an die Landwirtschaftliche Genossenschaft in Penteiret), das geht in einer gründlichen, auf das Wissenschaftliche eingetragenen Mühen. Die Mühen überlassen sagt, Gabelt habe die beste Katholik der Schweiz. Die Diskussion um Vieh ist ein dem

LAUDATIO

für die Arbeit "Grenzfall: Besuch beim grössten Schweizer Bauern"
von Kaspar Schnetzler, erschienen in der NZZ Wochenendbeilage vom
22./23. August 1992

"Beauregard", "Zur schönen Aussicht", heisst der Hof in Puntruterzipfel, bei Fahy, im Grenzland zwischen der Schweiz und Frankreich. "Auf diesem Hof wehen die Schweizer Fahne, die Trikolore und die Europafahne". Es sind Zeichen für die besondere Welt, in welcher Jakob Güdel, der grösste Schweizer Bauer, lebt.

Ein Grenzfall in mehrfacherem Sinne, biographisch, topographisch, wirtschaftlich. Ueber allem steht das Leitwort: Arbeit - nicht als verblasen moralische Weisung, sondern handfest begründet. Da werden Aufwand und Ertrag gegeneinander ausgewogen. Luxus wird nicht nur verachtet, er gilt hier an sich als verächtlich.

Arbeit, Luxus: In diesem Spannungsfeld erzählt Kaspar Schnetzler seine Begegnung mit den "Beauregard"-Bauern, diesem Grenzfall bäuerlicher Existenz. Grenzgeschichten, Wechselfälle im Lebenstag, betriebswirtschaftliche Umstände erscheinen in ruhiger Folge. Aus dem Zusammenhang fällt Licht auf Fragen schweizerischer Landwirtschaftspolitik. Kaspar Schnetzler wertet, was er sieht, mit verhalten ironischer Deutlichkeit, in keinem Zuge doktrinär, einfach innerlich frei.

Werner Weber

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Frau Barbara Suter

für ihre Arbeit

Ein ganz und gar haarsträubender Fall

erschienen im Anzeiger von Uster vom 26. November 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Muschg
(Prof. Dr. Adolf Muschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Staber
(Margit Weinberg-Staber)

L A U D A T I O

für die Arbeit "Ein ganz und gar haarsträubender Fall" von
Barbara Suter, erschienen im Anzeiger von Uster vom 26.
November 1992.

"Die haarsträubenden Fälle des Philip Maloney" von Roger Graf, das waren erst DRSS-Kurzhörspiele. Der vife Verleger Rico Bilger, sec 52, machte dann ein Buch daraus, und dass dieses ein Bestseller wurde, für Schweizer Verhältnisse zumindest, scheint alle Beteiligten zu überraschen. Die Journalistin Barbara Suter, 22jährig, hat den Maloney für den Anzeiger von Uster rezensiert. Sie kolportiert nicht den Klappentext - es gibt gar keinen -, sondern persifliert das Phänomen Macho-Detektiv in den hiesigen Niederungen. Das ist witzig, überraschend, ohne Häme, in den besten Sätzen tanzt Barbara Suter schlafwandlerisch sicher auf dem hohen Seil feministischer Sprachregelung und jongliert mit umgekippten Klischees (Whiskey trinkende Frau zum Beispiel). Ein vergnügliches, anregendes Stück Prosa. Fortsetzungen erwünscht.

Esther Scheidegger

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Herrn Walter Sturzenegger

für seinen Artikel

Bezüglich Solaranlagen: Viel Schatten im Weinland

erschienen im Landboten vom 12. Mai 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Muschg
(Prof. Dr. Adolf Muschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Staber
(Margit Weinberg-Staber)

L A U D A T I O

für die Arbeit "Bezüglich Solaranlagen: Viel Schatten im Weinland" von Walter Sturzenegger, erschienen im Landboten vom 12. Mai 1992

Walter Sturzenegger schildert in seinem Artikel das Schicksal eines umweltbewussten Bauvorhabens, das in einem Zürcher Unterländer Dorf am Einspruch der Gemeindebehörden gescheitert ist. An diesem Beispiel wird ein grundsätzlicher Interessenkonflikt zwischen traditionellem und zukunftsbezogenem Heimatschutz konkret sichtbar. Der Verfasser argumentiert differenziert und mit verhaltenem Engagement; ebenso weiss er den Entscheidungsbedarf schon auf der Ebene Gemeinde deutlich zu machen und dient der Bewusstseins-Bildung des lesenden Bürgers.

Adolf Muschg

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Frau Edith Zweifel

für ihre Serie über die

A r b e i t s l o s i g k e i t

erschienen im Anzeiger von Uster im Januar/Februar 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Muschg
(Prof. Dr. Adolf Muschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Stäber
(Margit Weinberg-Stäber)

Schauplatz

«Die Arbeitslosigkeit wird in den nächsten Monaten weiter steigen»

Kiga-Chef Andreas Völliger zur Arbeitslage im Kanton Zürich



Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Chef des Kantonsrates Anreas Völliger, Gerold und Arbet (Kiga), Andreas Völliger, prognostiziert eine erneute Entspannung auf dem Arbeitsmarkt und für 1993. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Für Völliger ist die Arbeitslosigkeit ein Problem, das sich nicht lösen lässt. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Die Zahl der Arbeitslosen steigt in der Schweiz kontinuierlich an. Im Jahr 1991 betrug die Zahl der Arbeitslosen 21 Prozent der Erwerbsbevölkerung. Im Jahr 1992 wird sie voraussichtlich auf 22 Prozent ansteigen.

Interview mit Kiga-Chef Andreas Völliger

Interview mit Völliger: Der Kiga-Chef ist im Kanton Zürich lang im Amt. Er hat die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich von 1981 bis 1991 beobachtet. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Andreas Völliger: Die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich liegt bei 21 Prozent. Das ist ein Rekordwert. Die Arbeitslosigkeit im Kanton Zürich ist ein Problem, das sich nicht lösen lässt. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Arbeitslosigkeit (6. und letzter Teil)

Das Problem der Arbeitslosigkeit ist ein Problem, das sich nicht lösen lässt. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Das Problem der Arbeitslosigkeit ist ein Problem, das sich nicht lösen lässt. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Das Problem der Arbeitslosigkeit ist ein Problem, das sich nicht lösen lässt. Er glaubt nicht an die Frage, wie sich die angespannte Arbeitslage im nächsten Winter entwickeln wird.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

Die Arbeitslosigkeit steigt auch im Winter. Mehr Menschen gehen ohne Lohn und Gehalt zu Hause.

WOCHENENDE

Ausstellung im Volkliand

Die Ausstellung im Volkliand zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Vernissage in Uster

Die Vernissage in Uster findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Suppermittag in Volkliand

Der Suppermittag in Volkliand findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 12 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Musical «Die Zauberorgel»

Das Musical «Die Zauberorgel» findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Chorführer in Mönchaltorf

Der Chorführer in Mönchaltorf findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Disco in Rusikon

Die Disco in Rusikon findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 21 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

«Toto le héros» erst in einer Woche

Das Musical «Toto le héros» findet erst in einer Woche statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Unterhaltungabend in Uster

Der Unterhaltungabend in Uster findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Lustspiel in Pfaffikon

Das Lustspiel in Pfaffikon findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Walter Lietha in Wetzikon

Die Ausstellung von Walter Lietha findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Musikmatinee in Uster

Die Musikmatinee in Uster findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 11 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Klassisches Konzert

Das klassische Konzert findet am Sonntag, dem 15. Februar, um 19 Uhr statt. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Ustermer Abfallnotizen

Heute: Vermeiden oder wegschmeissen?

Die Ustermer Abfallnotizen sind ein Service für die Ustermer. Sie geben Informationen über die Abfallentsorgung im Kanton Zürich.

Die Ustermer Abfallnotizen sind ein Service für die Ustermer. Sie geben Informationen über die Abfallentsorgung im Kanton Zürich.

Alte und Moderne

Die Ausstellung «Alte und Moderne» zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Kaputt!

Die Ausstellung «Kaputt!» zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Verpackung

Die Ausstellung «Verpackung» zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Verpackung und Abfall

Die Ausstellung «Verpackung und Abfall» zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Die Ausstellung «Verpackung und Abfall» zeigt die Werke der Künstlerinnen und Künstlerinnen. Die Ausstellung ist bis zum 15. Februar zu sehen.

Schweigen, wettern und Galgenhumor

Reaktionen der Belegschaft bei Zellweger, die gestern morgen von den Entlassungen erfuhr



Stefan Weidmann, Entwicklungsingenieur. «Das Entlassen der Mitarbeiter macht mich sehr traurig.»

Wieder Entlassungen bei Zellweger in Uster. Gestern sind 30 bis 400 Personen im Bereich Textil betroffen. Gestern haben die Mitarbeiter der traditionellen Firma diese Mitarbeiter verlassen. Der A&E wollte von einem wissen, wie die diese Information aufgenommen haben und was sie damit empfanden.

Das bedeutet Überlegung. Wir sind 11 Jahre bei Zellweger. Hier ist es nicht so die Sache zu sein. Ich bin schon seit 10 Jahren hier. Ich bin schon seit 10 Jahren hier. Ich bin schon seit 10 Jahren hier. Ich bin schon seit 10 Jahren hier.

Ich habe keine neue Stelle, in einem Bereich in der weiteren Entwicklung. Eine Chance besteht, dass ich mich selbstständig machen. Ich habe ein paar Jahre gearbeitet, aber ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Was ist die Situation heute? Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Die Firma, die mich entlassen hat, ist nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Das ist die Situation heute. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Manuel Keller, Informationsleiter. «Es hat mich überrascht, dass die Kommunikation so schlecht war.»

Manuel Keller, Informationsleiter. «Es hat mich überrascht, dass die Kommunikation so schlecht war. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Ulrich Brunner, Ingenieur. «Das Entlassen der Mitarbeiter ist ein sehr trauriges Ereignis.»

ausgefordert werden und gibt mir eine Chance. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Es ist wichtig, dass jeder Teil davon etwas zu tun hat. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Hugo Ehrlich, Manager. «Die Entlassungen sind ein Zeichen für die Zukunft der Firma.»

Was ist die Situation heute? Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Susanne Widmann, Entwicklungsingenieurin. «Ich habe keine neue Stelle, in einem Bereich in der weiteren Entwicklung.»

Susanne Widmann, Entwicklungsingenieurin. «Ich habe keine neue Stelle, in einem Bereich in der weiteren Entwicklung. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Susanne Förg, Entwicklungsingenieurin. «Das Entlassen der Mitarbeiter ist ein sehr trauriges Ereignis.»

Frank Klotz, Vorgesetzter der Mitarbeiter. «Das Entlassen der Mitarbeiter ist ein sehr trauriges Ereignis. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

ausgefordert werden und gibt mir eine Chance. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.



Sabine Förg, Entwicklungsingenieurin. «Ich habe keine neue Stelle, in einem Bereich in der weiteren Entwicklung.»



Markus Keller, Informationsleiter. «Das Entlassen der Mitarbeiter ist ein sehr trauriges Ereignis.»



Heidi Keller, Informationsleiterin. «Das Entlassen der Mitarbeiter ist ein sehr trauriges Ereignis.»

© Heidi Keller

Arbeitslosigkeit Teil I

Das ist die Situation heute. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Das ist die Situation heute. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

Das ist die Situation heute. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt. Ich bin nicht so glücklich wie jetzt.

HEUTE

Referat über Kriminalität

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Schweizerischen Anstalt für das Strafrecht wird am 11. 11. 1988 ein Referat über Kriminalität gehalten.

Spielnachmittag in Uster

Am 11. 11. 1988 findet ein Spielnachmittag in Uster statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Alternachmittag in Maur

Am 11. 11. 1988 findet ein Alternachmittag in Maur statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Anstellungseröffnung

Am 11. 11. 1988 findet eine Anstellungseröffnung in Maur statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Orientierungsabend

Am 11. 11. 1988 findet ein Orientierungsabend in Maur statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Selbstverteidigungskurs

Am 11. 11. 1988 findet ein Selbstverteidigungskurs in Maur statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Klassenstamm in Hinteregg

Am 11. 11. 1988 findet ein Klassenstamm in Hinteregg statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Lesung in Uster

Am 11. 11. 1988 findet eine Lesung in Uster statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Diorvortrag in Uster

Am 11. 11. 1988 findet ein Diorvortrag in Uster statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Vortrag in Wetzikon

Am 11. 11. 1988 findet ein Vortrag in Wetzikon statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Vortrag über Kinderbücher

Am 11. 11. 1988 findet ein Vortrag über Kinderbücher in Wetzikon statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Film in Pfäfers

Am 11. 11. 1988 findet ein Film in Pfäfers statt. Die Teilnehmer sind die Mitarbeiter der Firma Zellweger.

Arbeitslosigkeit: Immer mehr sind betroffen

Ernst Homberger, Leiter des Arbeitsamtes Uster, gibt Tipps an (zukünftige) Arbeitslose

Über 200 Personen sind in Uster momentan als Arbeitslose registriert. Und viele sind auch Erwerbslos. Welche Aussichten hat eine Entlohnung - Zulassung Uster bei drei Wochen nach 100 Entlohnungen ergründigt. Angst oder zumindest Unsicherheit vor der Arbeitslosigkeit und der Arbeitslosen gibt immer mehr zu sich. Viele möchten wissen, was es sein könnte, wenn man das Wissen über die Arbeitslosigkeit hat.

Über gehen in Uster nach 100 Personen registriert. Die meisten sind ältere Leute. Sie haben für den Moment noch keine Arbeit. Die meisten sind gerade 100 Entlohnungen registriert. In Frauen und von Männern, die insgesamt 1.1 Prozent der erwerbsfähigen Bevölkerung. Und das waren 100 oder ein bis zwei Jahre vor dem Ende der Bemessung in der Arbeitslosigkeit. In der Regel sind 100 Entlohnungen für Zulassung Uster diese Woche bekannt gegeben.



Der Leiter des Arbeitsamtes Uster, Ernst Homberger, gibt Arbeitssuchenden Rats. Er ist auch Mitglied der Regionalkommission für Arbeitsbeschaffung in der Region Uster.

Informationen für den besten Start gegen Angst

Ernst Homberger, der Leiter des Arbeitsamtes Uster, hat ein paar Tipps für die Arbeitslosen. Er hat ein paar Tipps für die Arbeitslosen. Er hat ein paar Tipps für die Arbeitslosen. Er hat ein paar Tipps für die Arbeitslosen.

Die Arbeitslosen sollten sich informieren. Sie sollten sich informieren. Sie sollten sich informieren. Sie sollten sich informieren.

Man muss sich nicht aufgeben. Man muss sich nicht aufgeben. Man muss sich nicht aufgeben. Man muss sich nicht aufgeben.

1. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

2. Was kann ich tun? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

3. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

4. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

5. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

6. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

7. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

8. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

9. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

10. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

11. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

12. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

13. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

14. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

15. Wie kann ich mich informieren? Sie können sich informieren. Sie können sich informieren. Sie können sich informieren.

Informationen vom Arbeitsamt

1. Informationen vom Arbeitsamt. Informationen vom Arbeitsamt. Informationen vom Arbeitsamt.

2. Informationen vom Arbeitsamt. Informationen vom Arbeitsamt. Informationen vom Arbeitsamt.

WOCHENENDE

Musikalische Unterhaltung

Die Musikalische Unterhaltung. Die Musikalische Unterhaltung. Die Musikalische Unterhaltung.

De Chascherli chunt

Die Chascherli chunt. Die Chascherli chunt. Die Chascherli chunt.

Kindermusical in Uster

Das Kindermusical in Uster. Das Kindermusical in Uster. Das Kindermusical in Uster.

Kassettentaufe in Uster

Die Kassettentaufe in Uster. Die Kassettentaufe in Uster. Die Kassettentaufe in Uster.

Chöeli-Abig im «Wallberg»

Das Chöeli-Abig im «Wallberg». Das Chöeli-Abig im «Wallberg». Das Chöeli-Abig im «Wallberg».

Konzert des Madrigalchors

Das Konzert des Madrigalchors. Das Konzert des Madrigalchors. Das Konzert des Madrigalchors.

Familienabend in Uster

Der Familienabend in Uster. Der Familienabend in Uster. Der Familienabend in Uster.

Abendunterhaltung

Die Abendunterhaltung. Die Abendunterhaltung. Die Abendunterhaltung.

Konzert in Greifensee

Das Konzert in Greifensee. Das Konzert in Greifensee. Das Konzert in Greifensee.

Türkisch-schweizerisches Frauenfest in Uster

Das türkisch-schweizerische Frauenfest in Uster. Das türkisch-schweizerische Frauenfest in Uster.

Altersnachmittag in Uster

Der Altersnachmittag in Uster. Der Altersnachmittag in Uster. Der Altersnachmittag in Uster.

Oratorium in Egg

Das Oratorium in Egg. Das Oratorium in Egg. Das Oratorium in Egg.

Arbeitslosigkeit

(Teil 2)

Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit.

Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit.

Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit.

L A U D A T I O

für die Arbeit "Schauplatz Arbeitslosigkeit" von Edith Zweifel,
erschienen im Anzeiger von Uster im Januar/Februar 1992

Eine renommierte Firma im eigenen Einzugsgebiet muss Leute entlassen, redimensionieren also. Edith Zweifel vom Anzeiger von Uster hat den Satz, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Menschen sind, ernstgenommen und Zellweger-Angestellte, die den blauen Brief bekamen, befragt. Wer gibt schon gern Auskunft in einer solchen Situation? Und doch ist es wichtig, weil sonst die Entlassenen gar zu leicht zu statistisch abgelegtem Zahlensmaterial werden. Die Journalistin hat sie zum Reden gebracht, hat es sogar geschafft, dass sie sich fotografieren liessen. So ist ein eindrückliches Zeitdokument entstanden, mit Respekt und Anteilnahme. Lösungsvorschläge können freilich nicht geboten werden. Die Stimmen der gekündigten Arbeitnehmer waren nur der Anfang. Konzipiert wurde eine sechsteilige Serie zum Thema Arbeitslosigkeit - landes- und medienweit aufgenommen und abgehandelt wurde es erst geraume Zeit später. Die Verfasserin belässt es nicht bei Betroffenheit, sie setzt auch, im Rahmen des Möglichen, auf Aufklärung.

Esther Scheidegger

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Herrn Antonio Cortesi (Text)
Herrn Thomas Burla (Bild)

für ihre Arbeit

*Stasera gämmer eine dure! Piccola Italia an Rapperswil Riviera

erschienen im Tages-Anzeiger vom 25. Juli 1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Muschg
(Prof. Dr. Adolf Muschg)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Stäber
(Margit Weinberg-Stäber)

L A U D A T I O

für die Arbeit "Stasera gämmer eine dare!" von Antonio Cortesi (Text) und Thomas Burla (Bild), erschienen im Tages-Anzeiger vom 25. Juli 1992

Text und Fotos vermitteln Einblick in eine Lebenswelt, die sich als typisches Zeitphänomen inmitten unseres helvetischen Alltags angesiedelt hat: Die Kinder der Gastarbeiter sind keine Kinder mehr, sondern junge Leute auf der Suche nach Identität, eingebunden in ein doppeltes, kulturelles Rollenspiel. Die Herkunft - es geht vor allem um die jungen Italienerinnen und Italiener in der Schweiz, aber auch Spanier, Türken und Jugoslawen sind mit von der Partie - wirkt in Verhalten und Auftreten weiter. Das tut uns allen gut. Wie weit die Harmonisierung einer doppelten Heimat in dieser zweiten Generation gelingt, sei dahingestellt. Hier, am Rapperswiler Seequai nach Feierabend hat sich eine junge, multikulturelle Gesellschaft installiert, die eigene Verhaltensregeln ausforst. Oft geht es laut, lebhaft und aufgestellt zu, es ist auch ein Corso der Partnersuche. Junge Schweizer allerdings sind kaum auszumachen, und die Anwohner nehmen die provozierende selbstdarstellerische Szene mit Argwohn zur Kenntnis. Antonio Cortesi hat die Sprechweise und das Dialektgemisch genau festgehalten, die Fotos von Thomas Burla fangen Gesten und Gebärden ein. Ohne den pädagogischen Finger zu erheben, weist dieser Beitrag auf Assimilierungsvorgänge der Fremden in unserem Land hin, die gerade dann zu uns gehören, wenn sie auch so sein dürfen wie sie sind.

Margit Weinberg Staber

DER ZÜRCHER JOURNALISTENPREIS 1993

wird

Herrn Peter Pfrunder

für seinen Artikel

Hinter dem hohen Atlas geht der Zirkus weiter

erschienen in der Wochenendbeilage NZZ vom 21./22.3.1992

verliehen

Zürich, 10. Mai 1993

DIE JURY:

Werner Weber
(Prof. Dr. Werner Weber)

Adolf Maschke
(Prof. Dr. Adolf Maschke)

Esther Scheidegger
(Esther Scheidegger)

Margit Weinberg-Staber
(Margit Weinberg-Staber)

Hinter dem Hohen Atlas geht der Zirkus weiter

von Peter Wenzel (Foto) und Giorgio von Arn (Illustr.)

Der Bazar Mensch ist verflochten, die letzten Transporterfahrten gehen im Rauschen des Völlergelbes vom «Hochloch» aus, unter dem sich die Zirkusleute und ihre Tiere verstecken. Auch für diese Zeit haben wir uns wieder einem Streifen ausgetrieben. In manchen Gegenden können die Schweizer Zirkusleute über die Gabeln, vertrieben durch die Wägen der Polizei und ihre neuen Autos in die Menge fliehen. In der Apollon, Fuchsen, Apollon, die Vorstellung beginnt.

Männer und Kinder haben sich auf Wasser und Decken vor dem Apollon versammelt, der von einer Anstaltsmitarbeiterin geleitet wird. Manchmal können sie, wenn sie nicht auf andere Weise überleben, sich von einem Transporter auf die Wägen setzen, wenn eine für heute Transporter verbleiben.

Einmal springt von einem Balkon her, einer umhüllt, ein schwarzer Mann mit Zirkuskleidung in die Menge, nicht ohne gegnerischen Absichten. Er hat ein Messer und versucht sich wieder in den Hof zu werfen. «Mokhammad, Mokhammad», rufen die Leute. Der schwarze Mann auf dem Balkon hat immer noch

sehr viel davon. Die 17-jährige Familie weiß es gut, wenn sie die Anstaltsmitarbeiterin sieht. Sie ist groß, stämmig, von einem schwarzen Mann mit einem Messer und einem schwarzen Transporter. Die 17-jährige Mutter ist ein Teil der Frau über dem Kopf, in der Handtasche Frau und der Kinder werden immer von einem Mann mit einem Messer und einem Transporter geleitet.

Die schwarze Mutter ist Mokhammad nach Tansani zurückgekehrt. Eine von zwei schwarzen Männern, die als Transporter in der Schweiz arbeiten. «Eigentlich sollte es so gut sein gehen, aber die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Menschen. Obwohl sie ein schwarzer Mann, sie hat ein schwarzes Messer in der Hand. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Und doch können sie jedes Mal wieder, so regelmäßig und plötzlich wie die Zugvögel, die in Nordafrika überwintern. Die Reise ist für die meisten dieser Menschen ein Leben im Hohen Atlas, zwischen dem Atlas und dem Atlas, aber auch in der Heimat. Schwarze Mutter und schwarze Zirkusleute sind immer noch ein schwarzer Mann.



Kaum in der Sonne in der Schweiz in der Nacht. Auch die Zirkusleute sind in dem verschneiten Berg als einer dieser in der Almzone zu Hause

den Zugvögeln entspricht, die auf der schwarzen Seite die schwarze Mutter zu sehen ist.

Mokhammad transportiert sich nicht mehr für den Zirkus. Wie oft schon hat er sich auf dem Transporter der Polizei verstecken müssen. Die 17-jährige Mutter ist der schwarze Mann mit dem Messer, der über dem Kopf ist. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Nach, es hat sich nicht viel verändert. Obwohl sie ein schwarzer Mann ist, sie hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Für Mokhammad ist die Schweiz allmählich in eine Pflanz. Er hat eine schwarze Mutter als Zirkusleiterin. Ein paar Transporter sind der schwarze Mann mit dem Messer und dem Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

schon in einem Wagen mit 14 Quadratmetern Fläche, sind etwa 10 Stunden pro Woche transportiert, und ein wenig zur Verfügung stehen und das können sie haben sind 1000 Franken monatlich bei ihrer Frau und Logis. Die ist in der Schweiz immer noch ein schwarzer Mann mit dem Messer und dem Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

In Zürich lebt eine der schwarzen, eine schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.



Der schwarze Mann ist ein schwarzer Mann?

Der Arbeiter in einem verschneiten Ort der Schweiz. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Rund 170 Kilometer östlich von Maribor geht der schwarze Mann mit dem Messer und dem Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

Wenig Geld verdienen, obwohl sie ein schwarzer Mann ist, sie hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter. Die schwarze Mutter ist ein Mann, der immer noch ein schwarzer Mann ist. Er hat ein Messer und einen Transporter.

L A U D A T I O

für die Arbeit "Hinter dem hohen Atlas geht der Zirkus weiter" von Peter Pfrunder, erschienen in der NZZ Wochenendbeilage vom 21./22. März 1992

"Südlich von Marrakesch geht das Atlas-Massiv in die fruchtbare Scuss-Ebene über. In dieser Gegend holen sich die Schweizer Zirkusse den grössten Teil ihrer Arbeiter." So die Legende zu einem der Bilder von Giorgio von Arb in Peter Pfrunders Bericht "Hinter dem hohen Atlas geht der Zirkus weiter". Einfache Feststellungen; sie geben den Rahmen, in welchem Peter Pfrunder die Lebensverhältnisse der Marokkaner erkundet, die Jahr für Jahr für einige Monate als Zirkuserbeiter in die Schweiz kommen - Saisonniers.

Der Bericht ist geprägt durch präzise sachliche Information und sorgfältig entwickelte menschliche Atmosphäre; Zahl und Gesicht einander umsichtig zugeordnet. Kritische Erwägungen - politisch, wirtschaftlich, sozial und kulturell - werden nicht freischwebend ausgerufen, wie werden durch ruhig vorgetragene Beispiele laut.

Werner Weber

SPENDERLISTE

ABB Asea Brown Boveri AG, Baden
Bank Leu AG, Zürich
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf
BAT (Suisse), Genève
Robert Bosch AG, Zürich
Brauerei Hurlimann AG, Zürich
Ciba-Geigy AG, Basel
Crossair AG, Basel
Curti-Medien, Zürich
Denner AG, Zürich
Diner's Club (Suisse) SA, Brüttisellen
Effektenbörse, Zürich
Elektrowatt, Zürich
Elvia Versicherung, Zürich
FIFA, Zürich
Hema Management AG, Küssnacht
IBM (Schweiz), Zürich
INFEL, Zürich
Interdiscount, Jegenstorf
Interlock AG, Schlieren
Internationaler Argus der Presse AG, Zürich
Jacobs-Suchard AG, Zürich
Jelmoli SA, Zürich
Kernkraftwerk Goesgen-Däniken
Landis & Gyr Holding AG, Zug
Migros Genossenschafts-Bund, Zürich
Neue Zürcher Zeitung, Zürich
Orell Füssli Graphische Betriebe, Zürich
Publicitas, Zürich
Rentenanstalt, Zürich
Marc Rich & Co. Holding AG, Zug
Ringier AG, Zürich
Schindler Management AG, Ebikon
Schweiz. Aluminium AG, Zürich
Schweiz. Bankgesellschaft, Zürich
Schweiz. Kreditanstalt, Zürich
Robert Spleiss AG, Zürich
Spross Holding AG, Zürich
Karl Steiner AG, Zürich
Klaus J. Stöhlker AG, Zollikon
Swissair, Zürich
Tages-Anzeiger AG, Zürich
Tito Tettamanti, Castagnola
Trimac Public Relations AG, Zürich
Victorinox AG, Ibach
Rolf E. Weinberg, Zürich
Winterthur-Versicherungen, Winterthur
Wirz Werbeberatung AG, Zürich
Dr. Egon Zehnder & Partner AG, Zürich
Zürcher Kantonalbank, Zürich
Zürichsee-Medien AG, Stäfa
Zürich-Versicherungen, Zürich
Züspsa, Zürich

ADMINISTRATIVE ANGABEN

Adresse:

Sekretariat Zürcher Journalistenpreis
Usseramtstrasse 2
8309 Breite/Würensdorf
Telefon 01 / 836 53 71

zuständig: Frau Alice M. Lutz

Bankkonto:

Schweizerische Bankgesellschaft
Bahnhofstrasse 45, 8001 Zürich
Konto Nr. DK 170.766 L1N
"Stiftung Zürcher Journalistenpreis"

Jury 1993

Prof. Dr. Werner Weber (Präsident)
Prof. Dr. Adolf Muschg
Esther Scheidegger
Margit Weinberg-Staber

Stiftungsrat:

Gisela Blau (Präsidentin)
Alice M. Lutz (Geschäftsführerin)
Dr. Klara Obermüller