

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 280 (2001)

Artikel: Hallo, hier spricht ihr Kapitän... Rolf Seewald : vom Rund- und Taxiflieger zum Chef einer Liniengesellschaft
Autor: Mettler, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-377158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Hallo, hier spricht ihr Kapitän...

Rolf Seewald: Vom Rund- und Taxiflieger zum Chef einer Liniengesellschaft

LOUIS METTLER

«Wind Nord-Ost, Startbahn null-drei: Leise hör' ich die Motoren...», sang Reinhard Mey wohl millionenfach über den Äther und hat uns gelehrt, dass «die Freiheit über den Wolken wohl grenzenlos sein muss», dass es schon einen Buben packen kann, das Fieber vom Fliegen. Während «in der Luftaufsichtsbarracke irgend jemand Kaffee kocht» und der Regen die Jacke durchdringt, so Meys Ohrwurm, spiegelt sich Benzin in der Wasserlache – «schillernd wie ein Regenbogen».

Die Startbahn

Auch an diesem Morgen, als ich auf das Gelände des Flugplatzes St.Gallen/Altenrhein einbiege, schauen einige Jungen dem Treiben zu. Hoffend, einen Start zu erwischen, stehen sie bei der angrenzenden Zubringerstrasse. Und wirklich: Zumindest ein Sportflugzeug biegt auf die Startbahn ein, hält einen Moment inne, um schliesslich mit laut brummenden Motoren über die Köpfe der kleinen Zuschauer hinweg wegzubrausen. Der Schluss des Lieds, mit dem der Sänger, Musiker und Pilot Reinhard Mey die Jungenträume unterstreicht, scheint auf deren Gesichtern nachzuklingen: «...ich wär' gerne mitgeflogen!»

Im kleinen Aufnahmegebäude des Flugplatzes sitzen neben Passagieren auch Uniformierte beim Kaffee. Die Schalter für die Abwicklung der Ticket- und Gepäckformalitäten nehmen wenig Raum ein. Eine riesige Wartehalle mit Stimmengewirr, Laufbändern, Tax-free-shops oder Ähnlichem suchen Flugge wohnte hier vergeblich. Ein kleines Reisebüro vielleicht, eine Ecke, um in Ruhe noch die Zeitung zu lesen...

Das Briefing

Copilot Jürgen Leissing und die

beiden Flugbegleiterinnen Ulrike Lob und Miriam Ohlenschläger haben vom Café in ein kleines Sitzungszimmer gewechselt, wo das Crew-Briefing für den bevorstehenden Flug nach Wien stattfindet. Es geht locker zu und her. Der Pilot, der die Maschine hergeflogen hat, gibt noch einige Tipps. Ausser einigen Turbulenzen ist alles normal. Dass der Wind über dem Rheintal und dem Vorarlberg manchmal für Kapriolen sorgt, das ist für die Teams von Rheintalflug nichts Aussergewöhnliches.

Drüben auf dem Parkplatz ist der Jaguar des Chefs zum Stehen



Kapitän Rolf Seewald (ganz links) beim Briefing mit Copilot Jürgen Leissing und Flugbegleiterinnen Ulrike Lob und Miriam Ohlenschläger.

gekommen. Der weisshaarige, freundlich dreinblickende Mittfünfziger nimmt Pilotentasche und Jacke aus dem Fond des Wagens und kommt auf das Aufnahmegebäude zu. Freundliche, fast familiäre Begrüssung. Dann die Erklärung an den Gast, dass das Briefing hier eigentlich nur der Austausch von einigen Routinedaten ist. «Wir fliegen ja nicht über den Atlantik», lacht Rolf Seewald und stellt seine Tasche neben die seines jungen Kollegen. Jene schwarz und neu, die des Chefs alt und wohl schon dutzende Male geflickt: Von ihr würde sich der Firmenchef und Flugkapitän nie trennen. Da stecken all die Geschichten drin, die mit der Anschaffung einer neuen zu Hause bleiben müssten. Marotte? Nostalgie? – Fliegerbrauch und Treue!

Während Copilot Leissing und sein Chef sich kurz über die Karte und die Wetterdaten beugen, besprechen die beiden Stewardessen Passagierzahlen, Besonderheiten in der Kabine.

Der «Flüsterjet»

Den heutigen Flug fliegt der Chef mit seiner kleinen Crew auf dem neuen fünfzigsitzigen Embraer ERJ 145, wegen seiner markant leiseren Motorengeräusche auch der «Flüsterjet» genannt und bei seiner Ankunft im Januar 2000 enthusiastisch gefeiert. «Ein Lebenstraum geht für Rolf Seewald in Erfüllung», schrieb die Vorarlberger Presse anlässlich der Taufe der ersten Embraer, auf welche



Bis zum Eintreffen des Jets das «beste Pferd im Stall»: Die Dash- 8-400 mit siebzig Sitzplätzen.

der Chef bis ins Jahr 2005 die ganze Flotte umgestellt haben will. Die zweite Maschine steht ab dem Spätherbst 2000 im Einsatz. Bis dahin stehen neben der Embraer drei Dash-8-300 und eine Dash 8-100 zur Verfügung.

«Die Kunden lieben den Jet», weiss Seewald, der für das Jahr 2000 auf der Stammlinie der Rheintalflug, Altenrhein–Wien–Altenrhein, 80 000 Passagiere erwartet – fünfzehn Prozent mehr als im Vorjahr. Bereits mit dem vergangenen Sommerflugplan übernahm der Jet vier Wien-Rotationen, während die bewährte DASH-8 auf anderen Strecken ab Friedrichshafen eingesetzt wird.

Dass der erste Jet auch ge-

bührend getauft werden musste, versteht sich von selbst. Kaplan August Paterno und Pfarrer Ralf Guggenmoos übernahmen dies in ökumenischer Manier, bevor die Frau des Landeshauptmanns den Champagner an den Flugzeugbug spritzen liess. Guggenmoos ist übrigens der Vater zweier fliegender Geschwister bei Rheintalflug, Antonia und Carina, bei der Gesellschaft und bei Stammgästen als «die fliegenden Zwillinge» ein Begriff. «Doch keine Angst», beruhigt Seewald. «Auch wenn der erste Jet «Vorarlberg» heisst – unsere Homebase bleibt die Schweiz.» Und so wurde denn der Flugplatz Altenrhein für rund 150 000 Franken «Jettauglich» gemacht. Nötig waren



Firmenchef und Kapitän Rolf Seewald und Copilot Jürgen Leissing erklären das Cockpit-Innenleben der Embraer.

namentlich die Berillung der Bahn für den besseren Abfluss des Wassers bei Regen, für die zusätzliche Befuerung, um die Piste für den Piloten wesentlich früher als heute sichtbar zu machen sowie für den Ausbau der Pistenenden, um den Jets den nötigen Raum zum Wenden zu verschaffen.

Die Erfolgsstory

Dass die Homebase auf St. Galler Boden bleibt, war nicht immer so klar. Denn als aus dem 1973 gegründeten Unternehmen mit Rund- und Taxiflügen, ab 1978

auch mit ersten Cessna 414-A für Taxi-, Messe- und Urlaubsflügen eine Liniengesellschaft wurde, bestand die erste regelmässige Verbindung nach Wien ab dem vorarlbergischen Hohenems. Das änderte sich erst mit der Erteilung einer Linienkonzession Altenrhein–Wien durch das zuständige Schweizer Departement und den österreichischen Verkehrsminister. Das war 1988, gleichsam zum fünfzehnten Geburtstag des gewachsenen Unternehmens.

Mangels eines Instrumentenlandesystems nahm die DASH-8 ihren Betrieb 1989 al-

lerdings ab Friedrichshafen auf. Abhilfe kam mit der Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in Bern, welche die Benützung des Instrumentenlandesystems provisorisch guthiess. 1992 folgte die Linienkonzession für Europa, 1997 die Unterzeichnung eines Code Share Agreements, das die Zusammenarbeit mit der Lufthansa auf der Strecke Friedrichshafen–Berlin besiegelte. Als erste europäische Gesellschaft überhaupt nutzte Rheintalflug ab 1997 «Open Sky» und unterzeichnete im selben Jahr ein «Memorandum of understanding» bezüglich der Teilnah-

me im Team Lufthansa, die ein Jahr später perfekt war. Zu Berlin und Düsseldorf sowie den bis heute aktuellen Feriendestinationen kamen Hamburg und Strassbourg. 1999 schliesslich hielt ein völlig neuer Flugplan Einzug: Friedrichshafen-Köln, dreimal täglich Münster-Stuttgart, fünfmal täglich St. Gallen/Altenrhein-Wien und zurück.

200 000 Passagiere beförderte die Gesellschaft im vergangenen Jahr insgesamt, satte vierzig Prozent mehr als im Jahr davor. Rund ein Viertel entfiel dabei auf die Wien-Linie. Und Steigerungen verbuchte man auch im Chartergeschäft nach den Destinationen Sardinien (+ 10%) und Elba (+ 40%). Total 240 000 Passagiere werden für das Geschäftsjahr 2000 erwartet. Auch der Umsatz, so ist man sich beim kleinen, aber feinen Unternehmen sicher, wird von 36,5 Mio. Schweizer Franken 1998 und 43,9 Mio. 1999 im Jahr 2000 nochmals kräftig zulegen.

Der fliegende Patron

Über den Asphalt gehts nun zur Maschine, an der bereits der speziell angepasste Lieferwagen das Nötige für das leibliche Wohl der Gäste anliefert. Die Rheintalflug unterhält ein eigenes kleines Catering, dessen Küche mit Lieferanten der nahen Umgebung (Vorarlberg, St. Galler Rheintal) zusammenarbeitet.

Rolf Seewald inspiziert das Äussere der Maschine, Fahrwerk

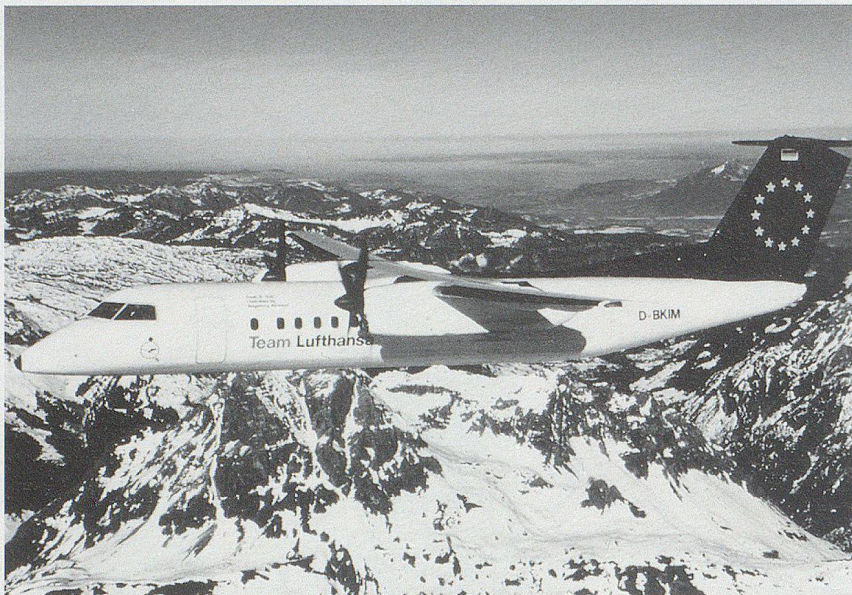


Gab dem «Appenzeller Kalender» Gastrecht auf der ersten Embraer von Rheintalflug: Kapitän Rolf Seewald mit Crew auf der Boarding-Treppe.

und andere wichtige Details selber. Aufmerksame Routine – auch wenn eigentlich bereits der Vorgänger im Cockpit dafür gesorgt hat, dass alles in Ordnung ist. Die eigenen Augen und Hän-

de gehören immer noch zum wichtigsten Prüfwerkzeug vor jedem Start.

«Wer der Vorgänger war, weiss ich mittlerweile auch aus der Einstellung des Sitzes», lacht See-



Die Dash 8-300 der Rheintalflug mit «Team Lufthansa»-Bemalung.

wald im Cockpit, wo er nun neben Copilot Leissing Platz genommen hat. Aufgrund einer Checkliste wird eine Reihe von Einstellungen überprüft. Dazwischen bleibt Zeit, dem Journalisten einige der imposanten Armaturen zu erläutern. Doch wo Front und Decke hinter all den Instrumenten, Knöpfen, Schaltern und Hebeln kaum noch zu sehen sind, vergisst man so leicht, was denn nun was war. Umso respektabler, dass Seewald, der altershalber nur noch rund sieben Jahre die Linienlizenz wird tragen dürfen, die ganze aufwendige Umschulung auf den Embraer-Jet, verbunden mit Reisen zum Simulationstrainer in Paris und vorgeschriebenen Flugstunden auf dem Copilotensitz, noch auf sich nahm. Doch dass er kein Schreibtischadministrator ist, sondern

im Fliegen den Sinn seiner Firma spürt, erfährt bald, wer sich mit dem gutmütigen «Patron» und Alleinaktionär unterhält.

Die Passagiere

In der Kabine haben die beiden Flugbegleiterinnen alles hergerichtet, und das «Boarding», das Einsteigen also, kann beginnen. Bereits kommen die ersten Passagiere die Treppe hoch und werden von der Crew herzlich begrüsst – viele davon gar mit Namen, denn Stammflieger gibt es bei Rheintalflug nicht wenige. Der eine oder andere steckt den Kopf noch rasch ins Cockpit, um den Chef und seinen Copiloten persönlich zu begrüßen.

«Man kennt Herrn Seewald», sagt mein Sitznachbar, der regelmässig die Strecke fliegt, «nicht nur vom Flugzeug, son-

dern auch aus der Stadt (Bregenz), vom See, wo er seine Freizeit verbringt, von gesellschaftlichen Anlässen. Er ist ein liebenswerter Mann, der gerne unter Menschen ist.» Das Lob müsste den Chef freuen, wenn er es hörte.

Familiär geht es auch bei anderen Details zu, etwa beim etwas späteren Eintreffen eines regelmässigen Passagiers. Da wird dann halt einige Minuten gewartet, ohne Gefahr zu laufen, den zum Start nötigen «Slot» – das Zeitfenster, innerhalb dem der Jet abfliegen muss – zu verpassen. Ulrike Lob und Miriam Ohlenschläger schliessen die Aussentür, teilen der Cockpit-Crew mit, dass sie bereit sind und begrüßen anschliessend über die Bordlautsprecher die Gäste.

Die Botschafterinnen

«Den ersten Eindruck einer Fluglinie erhält der Gast durch die Begrüssung der Flugbegleiterinnen beim Betreten des Flugzeuges», weiss Seewald. «Deshalb sind diese Mitarbeiterinnen unsere Botschafterinnen.» Die meisten der heute gegen dreissig Stewardessen der Rheintalflug sind Österreicherinnen, viele von ihnen aus dem Vorarlberg, sodass sie auch die Mentalität und den Dialekt der Schweizer Gäste kennen.

Um Flugbegleiterin zu werden, muss man mindestens zwanzig Jahre alt sein und eine höhere Schule abgeschlossen ha-

ben. «Neben einem hübschen Aussehen sind auch mindestens zwei Fremdsprachen erforderlich», ergänzt der Chef. Die Ausbildung wird von der Chefstewardess zusammen mit dem Chefpiloten und dem Betriebsarzt vorgenommen. Dem theoretischen Teil folgt die Einführung in die Praxis durch erfahrene Kolleginnen an Bord.

Ulrike und Miriam, die guten Geister auf unserem Flug, haben inzwischen einen Imbiss und Getränke serviert – bei voller Belegung der Maschine und nur einer knappen Flugstunde oft ein harter Einsatz. Und dabei gilt: «...immer nur lächeln.» «Doch es macht Spass», bestätigen die beiden. Und richtig mühsame Gäste gebe es glücklicherweise selten.

Der Pilot

Im Cockpit hat der «automatische Pilot» inzwischen das Ruder übernommen, so dass Seewald und sein Assistent auch zu einer Kaffeepause kommen. Anschliessend bleibt Zeit, den Passagieren etwas über Route, Flughöhe, landschaftliche Sehenswürdigkeiten oder das in Wien zu erwartende Wetter zu sagen.

Copilot Leissing wacht derweil über das Armaturenbrett. Wie ihm, der von einer anderen Gesellschaft hierher kam, geht es vielen. Sie schätzen die familiäre, menschliche Atmosphäre im Vergleich zu einer grossen Linien-Gesellschaft, in der die Hierarchien oft sehr viel ausgepräg-

ter, die Dienstwege lang und verstrickt sind.

Siebzehn Captains und vierzehn Copiloten zählt die Cockpit-Crew der Gesellschaft heute. Und auch von den Buben auf der Strasse in Altenrhein, die sehnüchtig den startenden Maschinen nachschauen, wird der eine oder andere den Traum vom Fliegen hegen.

Doch die heiss begehrte Laufbahn ins Cockpit ist nicht zu unterschätzen. Nach dem Erwerb eines Privatpilotenscheins und der Weiterbildung zum Berufspiloten folgt die Ausbildung zum Linienpiloten. Jeder Bewerber, der bei Rheintalflug fliegen möchte, muss bereits mindestens fünfhundert Flugstunden absolviert haben. Nach einer genauen Auswahl mit Tests und persönlichen Gesprächen beginnt die Ausbildung auf dem Linienflugzeug mit einem sechswöchigen Theoriekurs. Ein ausführliches Simulatortraining steht am Anfang der Ausbildung. Und dann gehts los: Mit einem Fluglehrer werden hundert Stunden unter «Supervision» geflogen.

Nach einem weiteren Simulatortraining mit Prüfung ist man Copilot, nach mindestens drei Jahren Firmenzugehörigkeit und 1500 Flugstunden «First Officer». Schliesslich, nach mindestens 3000 Flugstunden, erfolgt die Umschulung zum Kapitän, welcher wiederum theoretische und praktische Schulung, ein Simulatortraining und eine Abschlussprüfung vorausgehen. «Ab dann», so Seewald schmun-

zelnd, «steht den Kapitänen der Lüfte der Himmel offen.»

Der Alltag

Zurückgekehrt an den Sitzplatz, kann ich aus dem kleinen Fenster bereits das Umland und die Vororte von Wien sehen. Bereits hat die Maschine an Höhe verloren, und über die Lautsprecheranlage werden die Fluggäste gebeten, ihre Sitze gerade zu stellen und sich für die Landung anzuschnallen. Ein dumpfes «Rumps» verrät, dass das Fahrwerk ausgefahren wurde, und Minuten später setzt der Jet butterzart auf der Wiener Landebahn auf.

Am Standort angekommen, verlassen die Passagiere das Flugzeug. Ein freundliches Wort für jede und jeden gehört zur Qualität wie der Flug selber. Für einen Stadtbummel oder auch nur einen Kaffee in der Halle allerdings reicht die kurze Zeit nicht aus. Emsig machen sich die Stewardessen daran, alles wieder so herzurichten, wie es die neuen Passagiere für den Rückweg antreffen sollen. Dazu gehört auch ein strenger Blick in die Toilette oder das «Ausmisten» mancher Sitzrückentasche.

Lagen beim Hinweg Schweizer und Vorarlberger Zeitungen für die Gäste bereit, so bringt eine Mitarbeiterin die aktuellen Wiener Blätter dazu. Ein Bissen von einem Sandwich, ein Kaffee, ein bisschen frische Luft auf der Treppe, und bereits gehts weiter im Takt. Müdigkeit muss zumin-

dest den neuen Gästen verborgen bleiben. Diese erwarten ein frisches Flugzeug mit ebenso frischer Besatzung. Und sie bekommen, was sie erwarten. Fünfmal täglich dasselbe, doch nie das Gleiche.

Der Abschied

Der Rückflug scheint kürzer zu sein, vielleicht, weil vieles bereits vertraut ist, die Gespräche persönlicher und fröhlich werden. Bei aller Aufmerksamkeit auf Start und Flug bleibt Zeit für einen Scherz. Und einige der Ar-

maturen glaube ich inzwischen begriffen zu haben.

Bald schon setzt die Embraer in Altenrhein zur Landung an. Ein Flug, wesentlich kürzer als die Bahnreise nach Zürich und trotzdem eindrucksvoll, geht zu Ende.

Nach den anderen Passagieren verabschiede ich mich vom Kabinen- und Cockpit-Team, spaziere Richtung Aufnahmegebäude, um nur kurze Zeit später bei der Strasse zu sein, wo ich am Vormittag die Buben antraf. Lange muss ich nicht warten. Schon sehe ich von weitem den

Jet auf die Starbahn einbiegen. Schneller und grösser wird die Maschine, bis sie abhebt und über meinem Kopf Richtung Bodensee wegzieht, abdreht und bald nicht mehr zu sehen ist. «Ich seh ihr noch lange nach», hat Reinhard Mey gesungen, und ein klein wenig spüre ich, warum der deutsche Liedermacher um jeden Preis selber seinen Pilotenschein machen musste.

Bilder: Louis Mettler / pd.

Erneuter Start am Nachmittag über den Bodensee Richtung Wien.

Rätsel-Auflösungen

Zahlenrätsel

1 Ersatz, 2 Archiv, 3 Wissen, 4 Grenze, 5 Nummer, 6 Inland, 7 Dessin, 8 Setzer, 9 ebenso, 10 Legato, 11 Louvre, 12 Anzahl.
= Alles Ding waehrt seine Zeit.

Würfelspiel

oben: Schweiz, links: Spanien, rechts: Italien

Rebus

Ein alter Fuchs ist schwer zu fangen.

Magisches Quadrat

1 Petra, 2 Edwin, 3 Tweed, 4 Riefe, 5 Anden.

Kammrätsel

1 Staub, 2 Yucca, 3 Taler, 4 Rebus, 5 Indio, 6 Rossi
= Skyeterrier / Barsoi.

Kreuzworträtsel

```

■ ■ U ■ B ■ ■ O ■ ■ E ■ I ■
Z E N T I M E T E R M A S S
R I O ■ D ■ S T A A D ■ O ■
■ N ■ B O S C O ■ S ■ E N G
■ L Y O N ■ H ■ B E R N E R
■ A ■ R ■ H E G E N ■ T ■ O
W E N I G E R ■ V ■ T E S T
■ S O S ■ G ■ R E T O R T E
■ S T ■ R A D A R ■ B ■ R S
■ L A B O R ■ Y ■ F E N E K
M I R ■ S ■ R O D E L ■ U ■
■ C ■ F E T A N ■ T ■ L E U
■ H A U G ■ T ■ G E W I R R
■ ■ ■ E ■ R E N A N ■ E ■ S
C H I L L O N ■ S ■ E S P E
G O L L ■ E ■ S T A R T E R
■ P ■ E N T R E E ■ B A L E
■ P I N T E ■ T R O E L E N

```