

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
Presse- und
Public Relations-Dienst, Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève

For our Staff
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zurich



1961

SWISSAIR

1

UNGS

1961

SWISSAIR

2

UNGS

1961

SWISSAIR

3

UNGS

1961

SWISSAIR

4

UNGS

1961

SWISSAIR

5

UNGS

1961

SWISSAIR

6

UNGS

1961

SWISSAIR

7

UNGS

1961

SWISSAIR

8

UNGS

1961

SWISSAIR

9

UNGS

1961

SWISSAIR

10

UNGS

1961

SWISSAIR

11

UNGS

1961

SWISSAIR

12

UNGS

1961



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM DEZEMBER 1960

	Dezember 1960 (in 1'000 tkm)	Dezember 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'650 + 33 %	14'760
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'735 + 23 %	8'763
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'366 + 26 %	5'867
Fracht-tkm	2'406 + 14 %	2'111
Post-tkm	963 + 23 %	785
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	54,9 %	59,5 %

Die Verkehrsergebnisse des Dezembers 1960 scheinen auf den ersten Blick recht günstig. Bei einer Steigerung unserer Offerte um 33 % nahm die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer um 23 % zu. Der Auslastungsgrad von 54,9 % lässt sich - besonders im Hinblick darauf, dass ein solcher von 47 % budgetiert war - ebenfalls sehen.

Leider trägt der Schein insofern, als die veranschlagte Produktion - im Gegensatz zum Oktober und November - nicht erreicht wurde. Wir konnten rund 1 Million tkm oder 7 % weniger anbieten als geplant war; aus Wettergründen kamen sechs einfache Nordatlantik- und verschiedene Europakurse in Wegfall und technische Störungen vereitelten die Beendigung zweier Mittelostflüge. Die angeführten Umstände waren von unsern Verkaufsanstrengungen nicht beeinflussbar.

In allen Verkehrsgebieten lag der Auslastungsgrad unter den Dezemberdurchschnitten des Jahres 1959. In Europa sank er um 0,7 %-Punkte auf 49,0 %. Bei einem um 25 % vermehrten Angebot wuchs hier die Nachfrage um 23 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik waren zu 59,7 % (Dezember 1959: 72,9 %) ausgelastet. Der Zuwachs an offerierter Kapazität machte allerdings 93 % aus. Es ist erfreulich, dass die Verkäufe ebenfalls kräftig, d.h. um 58 %, anstiegen.

Der Verkehr nach dem Mittleren Osten erfuhr eine 5 %ige Steigerung der Offerte. Die Zahl der ausgelasteten tkm ging gleichzeitig um 4 % zurück, was eine Verschlechterung des Ladekoeffizienten von 54,3 % auf 49,7 % zur Folge hatte.

Im Dezember 1960 wurde ein Kurs weniger über den Südatlantik geführt als ein Jahr zuvor. Dieser kalenderbedingte Ausfall ergab eine Reduktion des Angebots um 8 %. Die Auslastung sank von 59,8 % auf 58,9 %.

Unsere Fernostkurse schliesslich waren verhältnismässig gut, d.h. zu 59,2 % (i.V.: 66,7 %), ausgelastet. Hier hatten wir - trotz Ausfall eines Retourfluges über Weihnachten - das Verkehrsangebot um 25 % erhöht. Die Verkäufe konnten um 11 % gesteigert werden.

Die Swissair und der Fluglärm

Die ständig wachsende Lärmplage, die sich aus der Technisierung der Arbeitsprozesse ergibt, hat auf der ganzen Welt zu organisierten Abwehrkampagnen geführt. Als bekannt wurde, die Verkehrsluftfahrt stehe im Begriff, das bis anhin nur vom Militär angewandte Prinzip des Strahlantriebs zu übernehmen, wuchs sich die Angst vor dem Lärm - namentlich in Flughafenstädten - zu einer eigentlichen Psychose aus. Die Lärmgegner beeinflussten denn auch bei der Verwerfung der ersten Vorlage zum Ausbau des Zürcher Flughafens im Juni 1957 ein grosses Kontingent von Kantonsbürgern zur Abgabe ablehnender Stimmen.

Aehnliche Protestkundgebungen vermochten den Uebergang zum Strahlverkehr vielerorts zu behindern. Nach der Einführung der ersten Jets ergriffen die Flughafenbehörden in London, New York und anderswo unter dem Druck der von der Lärmgegnerschaft mobilisierten öffentlichen Meinung rigorose Massnahmen, indem sie Nachtstarts auf bestimmten Pisten verboten, Lärmminima festsetzten usw. Regelungen dieser Art trafen die Luftverkehrsgesellschaften zum Teil empfindlich. Ein Beispiel: In Idlewild sind auf einigen Pisten die maximalen Lärmgrenzen sehr tief angesetzt; wollte ein DC-8-Pilot diese Limiten beim Start zu einem Transatlantikflug einhalten, dann bliebe ihm nichts anderes übrig, als das zulässige Startgewicht so stark zu reduzieren, dass es nicht mehr ausreichen würde, um auch noch Nutzlast mitzunehmen! - Mittlerweile sind solch widersinnige Erlasse gelockert worden, aber es besteht durchaus keine Gewähr dafür, dass bei zunehmender Verkehrsdichte nicht erneute Aktionen des Unmuts (z.B. im Hinblick auf das Uberschallflugzeug) aufleben. Die Führer im Kampf gegen den Lärm sorgen dafür, dass das Publikum "lärmkritisch" bleibt. Es wäre kurzsichtig, sich auf die Angewöhnung verlassen zu wollen.

Es hat sich als unumgänglich erwiesen, vor allem für eine wirksame Schalldämpfung an den Triebwerken der Strahlverkehrsflugzeuge zu sorgen. Die finanziellen Opfer, die diese Einrichtungen erfordern - Leistungs- und Nutzlasteinbussen, Mehrverbrauch von Brennstoff usw. -, haben allerdings die Luftverkehrsgesellschaften zu tragen. Auch unsere DC-8 und Caravelles sind bekanntlich mit Schalldämpfern ausgerüstet. Dabei ist aber die Swissair nicht stehen geblieben. Wir wollen die wichtigsten Mass-

nahmen unserer Gesellschaft, die auf das Ziel der Lärmverminderung ausgerichtet sind, hier nochmals kurz aufzählen: Anschaffung von drei "Detuners" für Standläufe von Caravelles und DC-8 für rund 180'000 Franken, Einbau der Schalldämpfung in die Jet-Zelle unseres Prüfstandes zum Betrag von nahezu einer halben Million Franken, die kostspielige Verlegung des Trainings unserer Jet-Besatzungen nach Skandinavien, die Vorschrift besonderer Steigflugverfahren für Strahlflugzeuge und die Durchführung von möglichst vielen Schulflügen in Simulatoren.

Diese Leistungen stehen der oft geäusserten Meinung gewisser Leute gegenüber, die aus dem Lärmproblem politisches Kapital schlagen möchten und behaupten, gegen den Fluglärm werde "nichts getan". Wir sahen uns deshalb im letzten Frühjahr veranlasst, unsere Vorkehren gegen den Lärm in der Öffentlichkeit besser bekannt zu machen. Mit dieser Aufgabe wurde der Presse & Public Relations Dienst betraut, dem wir dazu ein Büro für Lärmbekämpfung angliederten. Ein erster Schritt bestand in der Herausgabe der aufklärenden Broschüre "Pssst! - auf gute Nachbarschaft", die im August in einer Auflage von 20'000 Exemplaren erschien und bei der Presse und in privaten Kreisen ein positives Echo fand. Neben der Publikation zahlreicher Artikel befasste sich das Büro für Lärmbekämpfung sodann mit der Beantwortung von Lärmklagen. Von Mai bis Dezember gingen insgesamt 25 ernstzunehmende Beschwerden ein, davon acht aus dem Zürcher Stadtkreis 11 (der wegen der Sperrung der Klotener Westpiste besonders stark in Mitleidenschaft gezogen wurde), fünf aus Kloten, vier aus Glattbrugg, drei aus Rümlang und je eine aus Rüslikon, Höri und zwei nichtzürcherischen Gemeinden. Vier Kläger wandten sich gegen den Standläufärm, acht gegen Strecken- und sechs gegen Schulflüge. Sieben Reklamationen waren gegen den Fluglärm im allgemeinen gerichtet; die achtzehn verbleibenden betrafen je zur Hälfte Jets und Kolbenmotortypen.

Diese verhältnismässig geringe Anzahl von Beschwerden ist für den Grad der Erbitterung über den Lärm aus der Luft nicht massgebend. Darüber vermittelte die vom 25. Juni bis 2. Juli 1960 von der Konferenz Städtischer Polizeidirektoren auf gesamtschweizerischer Ebene veranstaltete Lärmbekämpfungsaktion ein zutreffen-

deres Bild. Auf den damals verteilten gelben Handzetteln konnte das Publikum die lästigsten Lärmquellen nennen. Wenn auch der Strassenverkehr die unrühmliche Liste mit Vorsprung anführt, so empfanden doch allein in Zürich rund 1700 von insgesamt 5090 Reklamanten den Fluglärm als besonders störend. Ihnen sandte die Stadtpolizei Zürich im Oktober je ein Exemplar der Swissair-Lärmbroschüre.

An der erwähnten Aktion der Polizei beteiligten wir uns weiter durch die Ausstellung eines Standlauf-Schalldämpfers samt erläuternden Plakaten an der General-Guisan-Strasse in Zürich. Die Schau wurde viel beachtet; die gute Aufnahme wurde lediglich durch die Tatsache getrübt, dass die mobilen Dämpfer infolge technischer Schwierigkeiten bis heute noch nicht betriebsbereit sind, was uns schon Vorwürfe eintrug.

Im letzten Vierteljahr fanden für insgesamt fast 200 Lehrerinnen, Lehrer und Schulpfleger der zürcherischen Flughafengemeinden Besichtigungen unseres Technischen Betriebes, unserer

Simulatoren und des Flughofs statt, wobei Betriebsführer und Referenten besonders die Massnahmen zur Lärmbekämpfung betonten. Diese Tuchfühlung mit Leuten, die zur Objektivität befähigt sind, erwies sich als sehr wertvoll. Gegenwärtig befasst sich die Schweizerische Filmwochenschau mit einer Reportage über die Lärmbekämpfung bei der Swissair. Im weiteren sind wir beauftragt worden, an der HYSIPA 1961 (Ausstellung über Gesundheitspflege, Turnen und Sport) in Bern die Fluglärmfrage zur Darstellung zu bringen.

Unsere Aufklärungstätigkeit auf diesem Gebiet muss weitergehen. Noch wichtiger ist aber, dass im Betrieb der Swissair jedermann die Lärmbekämpfung als ein wirkliches Anliegen betrachtet und das Seinige zu den Anstrengungen beiträgt, den Verkehr und den Flugzeugunterhalt mit einem Mindestmass an Lärm abzuwickeln.

Haas

Dr. H. Haas
Generalsekretär

ZWEI RÜCKTRITTE AUS DER GESCHÄFTSLEITUNG

Im Januar trat Herr Lucien L. Ambord, Chef des Dept. II, aus Gesundheitsrücksichten von seinem Posten zurück. Herr Ambord wird der Swissair weiterhin für Spezialaufgaben zur Verfügung stehen.

Herr Dr. Charles F. Ducommun, Leiter des Zentralen Personaldienstes, ist vom Bundesrat zum Generaldirektor der PTT ernannt worden. Er wird die Swissair im Laufe dieses Jahres verlassen. Zu seiner ehrenvollen Wahl sprechen wir Herrn Dr. Ducommun unsere besten Glückwünsche aus.

VIER WEITERE "CARAVELLES"

In seiner Sitzung vom 21. Dezember hat der Verwaltungsrat der Absicht der Geschäftsleitung, unsere "Caravelle"-Flotte um vier weitere Einheiten zu vergrössern, grundsätzlich zugestimmt.

GENERAL-VERSAMMLUNG 1961

Die diesjährige Generalversammlung der Swissair-Aktionäre wird am 10. April stattfinden. Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung voraussichtlich die Ausschüttung einer Dividende von 4 % beantragen.

ERNENNUNGEN

Geschäftsleitung: Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 21. Dezember Herrn Franz Roth, dipl. Ing. ETH, die Leitung des Dept. IV definitiv übertragen und ihn gleichzeitig zum Mitglied der Direktion ernannt.

Planungsdienst: Der Ausschuss des Verwaltungsrates betraute am 21. Dezember Herrn Dr. Roger Zahnd endgültig mit der Leitung des Planungsdienstes.

Dept. II: Als Nachfolger von Herrn Dr. E. Jäger, der die Swissair auf Jahresende verliess, wurde Herr Fritz Herzog zum neuen Chef der Abteilung Fracht und Post bestimmt.

Dept. IV: Herrn Karl Schreiber wurde auf Neujahr die Leitung der Abteilung Planung & Analysen definitiv übertragen.

Wir wünschen allen neuernannten Herren besten Erfolg.

DIE "NEWS" IM NEUEN KLEID

Zwei Mitarbeiter der Drucksachenzentrale des Dept. III, die Herren Robert Zuberbühler und René Vonrufs, reichten am 4. Oktober des vergangenen Jahres einen Vorschlag zur Neugestaltung der "Swissair News" ein. Die praktische Verwirklichung ihrer Idee liegt jetzt mit dieser ersten Nummer des neuen, zehnten Jahrgangs vor.

Zwar ist die Publikation des "Swissair-Journal" auf Jahresende 1960 eingestellt worden, doch ändern weder das noch die neue Gestalt der "News" irgendetwas an ihrem bisherigen Sinn und Zweck. Sie bleiben ein ausschliesslich der Information unserer Mitarbeiter reserviertes Organ. Selbst wenn das Blatt gelegentlich Reportagen bringen wird, wie sie früher im "Journal" erschienen, so ist es doch nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.

Mit dem Angenehmen der hübschen Aufmachung konnte Nützliches verbunden werden: die Gestehungskosten der neuen "News" - für Papier, Druck und Ausrüstung - sind bedeutend tiefer als bisher.

Die Redaktion

EHRENVOLLE WAHL

Herr René Nordmann, Chef unserer Propaganda-Abteilung, ist im Dezember zum Vizedirektor der Schweizerischen Verkehrszentrale gewählt worden. Er wird die Swissair im Frühling verlassen. Zu seiner Berufung gratulieren wir ihm herzlich !

VON UNSERN AUSSEN-VERTRETUNGEN

Unser bisheriger Vertreter in Bagdad, Herr Ph. Roeder, ist Ende November 1960 in die Schweiz zurückgekehrt. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Raymond Mottier - seit 1953 in den Diensten der Schweizerischen Verkehrszentrale - ernannt.

Herr John Mann, vordem Swissair-Vertreter für Holland in Amsterdam, ist Anfang November 1960 nach Istanbul versetzt worden, wo er den Posten des Verkaufschefs für die Türkei und die Stellvertretung von Herrn Ziegler übernommen hat.

In Amsterdam ist Herr Mann durch Herrn Hanspeter Minder,

NEUER SEKTOR-CHEFPILOT EUROPA

Der bisherige Sektor-Chefpilot Europa, Flugkpt. W. Stierli, trat auf eigenen Wunsch von seinem Posten zurück. An seiner Stelle versieht mit Wirkung ab 1. Januar Flugkpt. Charles Ott dieses Amt.

NEUER PIC

Flugkpt. W. Blaser ist zum Caravelle-Kommandanten auf Sektor Middle East ernannt worden. Wir gratulieren.

FÜHRUNGEN DURCH UNSERN TECHNISCHEN BETRIEB

Im vergangenen Jahr haben insgesamt 29'052 Personen - oder 47 % mehr als 1959 - unsern Technischen Betrieb in Kloten besucht. Es fanden 772 Führungen statt.

.....
seinen Vorgänger in Istanbul, ersetzt worden.

Wir wünschen den genannten Herren auf ihren neuen Posten ein erfolgreiches Wirken !

FRACHT-NEWS

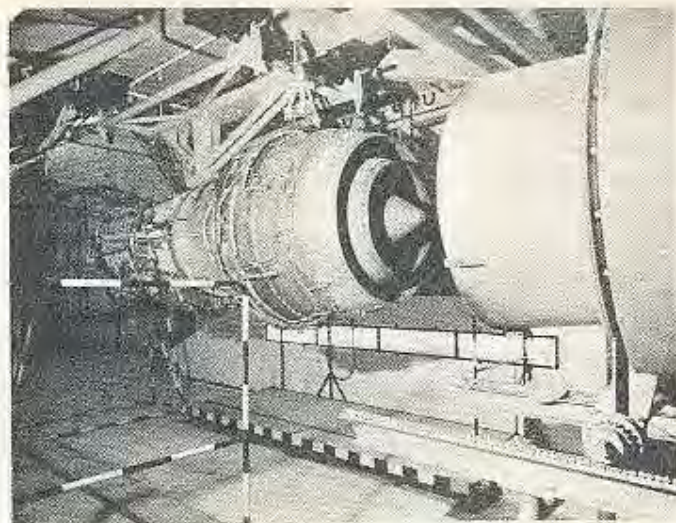
Die DC-6A-Frachturse SR 790/1 und SR 792/3 sind Ende Dezember aufgehoben worden. Für diesen Schritt war entscheidend, dass die Verfrachter den schnellen DC-8 dem wesentlich langsameren DC-6A vorziehen und dass wir allein mit DC-8 über dem Nordatlantik mehr Frachtraum anzubieten haben als im Sommer 1960 auf allen Passagier- und Frachtkursen zusammen.

Zur Jahreswende beflog unsere "Dakota" HB-IRX zum letztenmal ihre angestammte Nachtpost- und Frachtstrecke Zürich Basel-Amsterdam. Der Kurs wird seither - fünfmal wöchentlich - mit "Metropolitans" bedient, die natürlich nicht nur Güter und Postsäcke, sondern auch Passagiere befördern können.

STOP PRESS

"CORONADO"-TRIEBWERK IM NEUEN PRÜFSTAND

Im Herbst des vergangenen Jahres konnten die im Sommer 1959 begonnenen Ausbauarbeiten für die Jet-Zelle unseres Motorenprüfstandes beendet werden. Ein erster Prüflauf mit einem DC-8-Triebwerk des Typs JT-4 wurde am 11. November 1960 durchgeführt. Bis Jahresende war der neue Prüfstand während ca. 12 Stunden im Betrieb. Die Tests - die, nebenbei gesagt, rund 28'000 l Brennstoff erforderten - verliefen ohne Schwierigkeiten.



(Foto: Bingier)

Anfang Dezember traf nun in Kloten ein erstes "Coronado"-Triebwerk CJ-805-23 ein, das - wie unser Bild zeigt - zu Monatsende auf den Prüfbock montiert wurde. Die Installationen werden noch einige Wochen in Anspruch nehmen. Man rechnet damit, das Triebwerk erstmals im März testen zu können.

EIN SILBER-JUBILÄUM

Am 16. Dezember 1960 jährte sich zum 25sten Mal der Tag, an dem die Swissair auch wintersüber regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und England zu betreiben begann. Erst die für die damalige Zeit überaus fortschrittlichen DC-2-Flugzeuge gestatteten die Aufnahme des Ganzjahresverkehrs auf dieser für unsere Gesellschaft so bedeutsamen Strecke.

KLOTENER WESTPISTE FERTIG

Auf Neujahr konnte die auf 2'500 m verlängerte Westpiste des Zürcher Flughafens dem Betrieb übergeben werden. Die ursprünglich ebenfalls auf Ende 1960 vorgesehene Inbetriebnahme der Blindlandepiste (3'700m) wird infolge Verzögerung der Installationsarbeiten für die radioelektrischen Anlagen erst Ende Februar erfolgen können.

VORWEIHNACHTSVERKEHR IN KLOTEN UND

Auf dem Flughafen Zürich wurden in der Zeit vom 22. bis 24. Dezember 335 Abflüge und Landungen (im Vorjahr: 328) gezählt. Die Zahl der während diesen Tagen ankommenden und abfliegenden Passagiere betrug 11'249, was einer Zunahme um 57 % entspricht. Der 22. Dezember wies mit 132 Bewegungen und 4561 Fluggästen die höchsten Frequenzen auf.

... LONDON-SCHWEIZ

Vom 22. bis 24. Dezember 1960 reisten von London insgesamt 1845 Passagiere mit der Swissair nach Basel, Genf und Zürich. Neben elf regulären Flügen wurden in dieser Zeit 21 Sonderkurse eingeschaltet. Der 23. Dezember brachte mit insgesamt 12 Flügen und 804 Passagieren aus London den Höhepunkt.

SIEDLUNGSGENOSSENSCHAFT

Die Lage auf dem Wohnungsmarkt hat sich speziell im Raume des Flughafens und in Zürich weiter verschärft. Die freiwerdenden, preisgünstigen Wohnungen sind recht selten geworden. Im vergangenen Sommer hat der Zentrale Personaldienst deshalb dem Personal einen Fragebogen unterbreitet, um das Bedürfnis der Erstellung preiswerter Wohnungen im Raume nördlich des Flughafens bei günstigen Verkehrsverhältnissen zu erfassen. Ueber 1'000 Arbeitnehmer begrüsst die Erstellung solcher Wohnungen. Dank einem ausserordentlichen finanziellen Entgegenkommen der Swissair war es möglich, am 3. November 1960 eine "Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr" zu gründen. Der Vorstand, der sich ausschliesslich aus Swissair-Mitarbeitern zusammensetzt, wird von Herrn Werner Segesser, Chef Personaldienst Dept. IV, präsiert.

TEXTE FÜR DIE "NEWS" INSKÜNFTIG BITTE IN DREI EXEMPLAREN !

WELTLUFTVERKEHR AN DER JAHRESWENDE

Einer ICAO-Statistik zufolge betrug die Gesamtzahl der Luftreisenden aller Länder (mit Ausnahme Chinas und der Sowjetunion) im Jahre 1960 zum erstenmal mehr als 100 Millionen, nämlich 108 Millionen, was gegenüber 1959 einer Zunahme um 10 % entspricht. Die Zahl der Passagierkilometer betrug 111'000 Mio (+ 14 %), die der Fracht-tkm 2'180 Mio

(+ 14 %) und jene der Post-tkm 600 Mio (+ 15 %). Im Durchschnitt legte jeder Passagier eine Strecke von 1'030 km zurück; dieses Mittel lag erstmals über der Tausendergrenze. IATA-Generaldirektor Sir William Hildred schätzt die Verkehrsergebnisse für 1961 wie folgt: Anzahl Passagiere: 118 Mio; Passagier-km: 125 Mio; Fracht-tkm: 2'540 Mio.

NEUE MITGLIEDER DER IATA UND ICAO

Die Cunard Eagle Airways (Bermuda) Ltd. ist der IATA als Aktivmitglied beigetreten. Sie ist wie die Cunard Eagle Airways, Ltd., London - die ebenfalls der IATA angehört - eine Tochtergesellschaft der Cunard Schiffahrtslinie.

Nachdem die Linea Aeropostal Venezolana aus der IATA aus

der IATA ausgetreten ist, beläuft sich die Zahl der Mitglieder gegenwärtig auf 89.

*

Im Dezember traten drei junge afrikanische Länder - Mali, Senegal und Nigeria - der ICAO bei. Diese Organisation zählt nunmehr 83 Mitgliedsstaaten.

ERSTFLÜGE MIT DOPPELSTROM-TRIEBWERKEN

Am 29. Dezember startete vom Luftstützpunkt Edwards in Kalifornien die im vergangenen Sommer von General Electric zu Versuchszwecken erworbene und seither mit CJ-805-23-Triebwerken ausgerüstete "Caravelle" zu einem ersten Flug von 1 Stunde 25 Minuten Dauer. Das Aft-fan-Aggregat CJ-805-23 gelangt bekanntlich auch bei den Convair "Coronados" zum Einbau. Es liefert 40 % mehr Schub als die bisher üblichen Caravelle-Triebwerke. General Electric hofft, dass der neue Caravelle-Typ noch im Juni dieses Jahres das amerikanische Lufttüchtigkeitszeugnis erhält.

Der erste DC-8 der mit Pratt & Whitney-Doppelstromtriebwerken JT-3D ausgerüsteten Serie 50 stieg am 20. Dezember von Long Beach, Kalifornien, zu seinem Jungfernflug auf. DC-8-Einheiten dieser Serie sind von KLM, Iberia, Aeronaves de Mexico und United Airlines bestellt worden.

PERSONALSTATUS PER 31. DEZEMBER 1961

Direktion	8
Direktionspräsidium	7
Generalsekretariat	27
Planungsdienst	64
Zentraler Personaldienst	25
Lehrlingswesen	70
Departement I	385
Departement II	
Zentralstellen	289
Aussenstellen	1814
Departement III	
Bodenpersonal	1066
Fliegendes Personal	972
Departement IV	1904
Direktion für die Westschweiz	668
Personalreserve	33
T o t a l	7332

Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern alles Gute zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

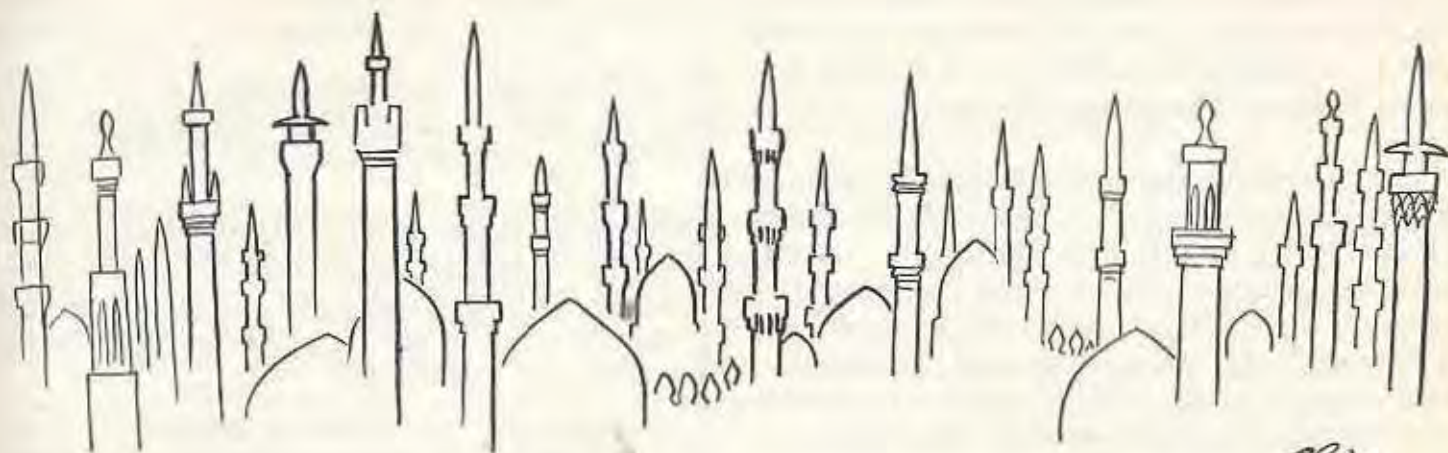
Planungsdienst: 4.8.60 Bernhard Reist, Flugzeugstudien.

Dept. I: 4.11.60 Hermann Hirzel, Inspektorat. 12.11.60 Arnold Walter, Eingangsfakturenkontrolle, mit Fräulein Greta Beutler, Wirtschaftsdienst (Dept. III).

Dept. II: 25.11.60 Frl. Sabine Conrad (jetzt: Frau Pichler), Personaldienst.

Dept. III: 12.10.60 Ernst Dinkelacker, Load Control.

Dept. IV: 15.10.60 Hans Bänziger, Betriebsdienst Geräte. 24.11.60 Walter Kurzen, Vergaserwerkstatt. 3.12.60 Traugott von Känel, Elektrowerkstatt.



elbin

"Unangenehmer Gedanke, hier im Nebel zu landen ..."

DAS JAHR 1960 IN ZAHLEN

(in 1000 tkm)

Offerierte Tonnenkilometer _____

Ausgelastete Tonnenkilometer _____

Davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____

Fracht-tkm _____

Post-tkm _____

Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____

1960	1959
243'003 + 23 %	196'784
141'917 + 18 %	120'002
106'797 + 18 %	90'267
28'169 + 19 %	23'712
6'951 + 15 %	6'023
58,6 %	61,1 %



Treffer

Dass richtig verstandener "Service" sogar den Unterschied vom Kolbenmotor zum Strahlflugzeug wettmachen kann, beweist der folgende Auszug aus dem Brief eines zufriedenen Kunden: "Auch beim Weiterflug nach Bombay am ... wurde ich von den Stewardessen sehr aufmerk-

sam und freundlich bedient, auch von der neuen Crew in Karachi. Ich fliege weiter Swissair, auch wenn's im Vergleich zu andern Gesellschaften nach Indien im Personenzugtempo geht."



Nuller

Unsere Passagiere ziehen zwar die schnellen, komfortablen Jets in der Regel vor. Das bloße Vorhandensein von Strahlflugzeugen allein vermag jedoch einen guten Kundendienst noch lange nicht zu ersetzen. - Ein Angestellter trug beim Ausstellen des Flugscheins für einen Caravelle-Kurs

in der Abflug-Rubrik irrtümlich die Ankunftszeit ein. Der Passagier verpasste dadurch einen wichtigen Anschluss, was uns eine beschämende Reklamation eintrug.

MITTEILUNGEN DES PERSONALVERSICHERUNGS-DIENSTES

Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung neu geordnet

Einem allgemeinen Bedürfnis entsprechend und im Einvernehmen mit der Personalkommission ist die Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung einer Revision unterzogen worden.

Die Aenderung bringt eine zusätzliche Heilungskosten-Deckung von Fr. 2000.- im Nachgang zu den SUVA-Leistungen, worin eine Spitaltaxe von maximal Fr. 8.- pro Tag eingeschlossen ist. Dafür werden die Todesfall- und Invaliditäts-Entschädigungen reduziert. Nachstehend geben wir die neuen Leistungen und monatlichen Prämienätze bekannt:

- Taggeld in der Höhe des vollen Verdienstausfalles während 30 Monaten unter Verrechnung der SUVA-Leistungen (unverändert, wie bisher).
- Fr. 2000.-- Heilungskostenzusatz im Nachgang zu den Zahlungen für Heilungskosten der SUVA, inkl. Spitaltaxe von max Fr. 8.- pro Tag, unter Verrechnung eines allfälligen Beitrages an die Verpflegungskosten (gleiche Beteiligungsansätze wie bei der SUVA).
- 100facher Tagesverdienst als Kapitalauszahlung bei Unfalltod (bisher 300facher Tagesverdienst).
- 250facher Tagesverdienst als Kapitalauszahlung bei vollständiger Invalidität als Folge eines Unfalles (bisher 500facher Tagesverdienst)

Prämien (monatl. Salärabzüge) ab 1.1.1961:

2,35 Promille des Saläres bis zu Fr. 1000.- pro Monat (bisher 2,0 Promille).

4,60 Promille des Salärteiles, der Fr. 1000.- pro Monat übersteigt (bisher 5,0 Promille).

Die Herabsetzung der Todesfall- und Invaliditätsentschädigung zugunsten der Einführung eines Heilungskostenzusatzes rechtfertigt sich, weil die SUVA bei Unfalltod und Unfallinvalidität Renten ausbezahlt.

Angeestellte, die bis heute noch nicht diesen umfassenden Versicherungsschutz geniessen, verlangen ein entsprechendes Anmeldeformular beim Personalversicherungsdienst in Zürich. Für unser Personal im Ausland ist die NBU-Zusatzversicherung ebenfalls abgeändert worden; die geänderten Leistungen haben auch im Ausland Gültigkeit. Das Auslandpersonal erhält durch diese Aenderung eine wesentlich bessere Deckung der Heilungskosten bei einem Unfall als früher.

Die Prämien stellen sich ab 1. Januar wie folgt:

3,6792 Promille des Saläres bis zum Gegenwert von SFr. 1000.- pro Monat.

4,2048 Promille des Salärteiles, der SFr. 1000.- pro Monat übersteigt.

Wie bisher erfolgt die Prämienzahlung durch monatliche Salärabzüge. Anmeldeformulare für diese umfassende NBU-Zusatzversicherung können ebenfalls beim Personalversicherungsdienst in Zürich verlangt werden.

Motorrad-Zusatzversicherung

Die Motorrad-Zusatzversicherung für Motorrad- oder Rollerfahrer (51 ccm Zylinderinhalt oder mehr) hat eine Aenderung erfahren, die die Leistungen der obligatorischen Motorrad-Unfallversicherung berücksichtigt.

Das Taggeld unserer Motorrad-Zusatzversicherung wird ab 61. Tag um Fr. 10.-- reduziert, da die obligatorische Motorrad-Unfallversicherung ab diesem Datum ein Taggeld von Fr. 10.-- ausrichtet.

Die Heilungskosten bis zu

Fr. 2000.- werden durch die obligatorische Motorrad-Unfallversicherung ausgerichtet. Unsere Motorrad-Zusatzversicherung vergütet die übersteigenden Heilungskosten bis zu weiteren Fr. 2000.- pro Fall. Die bisherigen Leistungen im Todes- und Invaliditätsfall unserer Motorrad-Zusatzversicherung bleiben unverändert.

Dank dieser Aenderungen konnte ab 1. Januar 1961 eine Prämienreduktion vereinbart werden. Der monatliche Salärabzug für die Motorrad-Zusatz-

versicherung macht ab 1. Januar 1961 7,5 Promille des Saläres aus, statt wie bisher 9 Promille.

Für unsere Motorradfahrer im Ausland hat unsere Motorrad-Zusatzversicherung keine Aenderung erfahren.

Wir empfehlen allen Motorradbesitzern den Beitritt zu unserer Motorrad-Zusatzversicherung, welche einen umfassenden Schutz darstellt. Motorradfahrer verlangen daher mit Vorteil ein Anmeldeformular beim Personalversicherungsdienst.

Die Flight Propulsion Division der General Electric: Herstellerin der Doppelstromtriebwerke des "Coronado".

General Electric ist ein vielschichtiger amerikanischer Konzern, der heute rund 250'000 Personen beschäftigt. Wie der Name verrät, befasst sich das Unternehmen u.a. mit der Herstellung zahlreicher elektrotechnischer Produkte, von der einfachen Glühlampe über Bügeleisen, Kühlschränke, Kochherde, Staubsauger, Radios, Fernsehapparate und viele andere Haushaltgegenstände bis zu den grössten Elektromotoren, Generatoren und komplizierten elektronischen Geräten, wie Radarwarnanlagen oder Röntgenapparate. Daneben aber entwickelt und baut General Electric auch Antriebsaggregate für Raketen. Dieser Zweig des Unternehmens gewinnt im Rahmen des Verteidigungsprogrammes der Vereinigten Staaten immer mehr an Bedeutung.

Eine besondere Abteilung, die Flight Propulsion Division, befasst sich seit rund zwei Jahrzehnten eingehend mit dem Bau von Strahltriebwerken für Flugzeuge. Sie beschäftigt heute 18'000 Angestellte und Arbeiter. Ihre grösste Fabrikanlage befindet sich in Evendale, Ohio. Hier entstehen auch die Doppelstromtriebwerke für den Convair 990 "Coronado".

Bereits im Jahre 1900 hatte ein Ingenieur der GE, Dr. Sanford Moss, Versuche mit einem Turbinenmotor unternommen. 1918 gelang ihm der erste Flug mit einem Gasturbinen-Flugzeug. Allerdings mussten noch rund 20 Jahre vergehen, bis die neue Antriebsart das Versuchsstadium überwunden hatte. Militärische Bedürfnisse beschleunigten die Entwicklung. Als im Mai 1941 der Engländer Frank Whittle einen Strahlmotor für Flugzeuge konstruiert hatte, wurde in aller Heimlichkeit ein Exemplar nach den Vereinigten Staaten geliefert, wo GE ohne Verzug die Serienproduktion aufnahm. Kaum elf Monate nach ihrem Eintritt in den Zweiten Weltkrieg verfügten dann die Vereinigten Staaten ebenfalls über ihren ersten Düsenjäger, den Bell XP-59A, der mit einem GE-Jet-Aggregat ausgerüstet war. General Electric hat seither für 47 verschiedene Flugzeugtypen Triebwerke hergestellt. Sie besitzt somit reiche Erfahrungen auf diesem Gebiet. Als Beispiele seien hier bloss die mit GE-Triebwerken ausgerüsteten Jagdflugzeuge F-80 "Shooting Star", F-86 "Sabrejet", F-104 "Starfighter", der Uberschallbomber Convair B-58 "Hustler" und der Mach 2-Jäger Lockheed F-104 angeführt.

Gegenwärtig arbeitet das Unternehmen an der Entwicklung neuer grosser Strahltriebwerke für militärische Zwecke, wie zum Beispiel dem J-93 für der Mach 3- Langstreckenbomber B-70.

Im Jahre 1956 begann General Electric die Produktion für die zivile Luftfahrt. Unter der Bezeichnung CJ-805 entstand eine Reihe von verschiedenen Modellen. Daraus wurde das Doppelstromtriebwerk CJ-805-23 entwickelt, mit dem der "Coronado" ausgerüstet sein wird. Neuestens unternimmt General Electric Versuche mit einer Caravelle, wobei anstelle der Rolls Royce Avon-Aggregate zwei solcher CJ-805-23 Doppelstromtriebwerke eingebaut wurden. Dadurch kann, nach den Erfahrungen des ersten Fluges vom 29. Dezember 1960, eine wesentlich höhere Leistung des Flugzeuges erzielt werden.

Nebenbei baut die Flight Propulsion Division auch für Schifffahrt und Industrie Gasturbinentypen, welche die Vorzüge der Flugzeugtriebwerke aufweisen, d.h. bei verhältnismässig geringem Gewicht grosse Leistungen zu erzeugen vermögen. Eine dieser Turbinen wird in ein von der Marine-Verwaltung in Auftrag gegebenes 80-Tonnen-Tragflügelboot eingebaut werden. Ein anderes Modell, das auf einem 16 m langen Fahrgestell montiert ist und auf dem Luftweg befördert werden kann, dient zur Erzeugung elektrischer Energie an abgelegenen und schwer zugänglichen Orten.



Flight Propulsion Division der GE in Evendale, Ohio.

**UNSER VORSCHLAGSWESEN**

Die Idee des Vorschlagswesens ist entstanden aus dem Bestreben heraus, die Atmosphäre in unserem Unternehmen freundlicher zu gestalten und ein weiteres Mittel einzusetzen, um das Personal zu konstruktiver Mitarbeit anzuspornen. Diesen Gedanken folgend haben wir im Jahre 1952 bei uns das Vorschlagswesen eingeführt.

Wir dürfen heute, neun Jahre nach den ersten Versuchen befriedigt feststellen, dass sich unser Vorschlagswesen erfreulich entwickelt hat und dass schon zahlreiche gute Ideen von unseren Mitarbeitern verwirklicht werden konnten. Die Einsparungen, die auf diesem Weg gemacht wurden, sind beträchtlich.

Eine besondere Bedeutung erlangt das Vorschlagswesen im heutigen Zeitpunkt. In noch viel stärkerem Masse als bisher ist die Swissair im vor uns liegenden Jahre darauf angewiesen, dass jede unserer Mitarbeiterinnen und jeder unserer Mitarbeiter von seinem Platze aus zur guten Entwicklung der Unternehmung beiträgt. Es ist eine alte Erfahrung, dass es eben nicht genügt, wenn diejenigen Angestellten oder Angestelltengruppen, deren eigentliche Aufgabe es ist, betriebliche Verbesserungen zu studieren und einzuführen, ihre Pflicht noch so gut erfüllen. Wir können doch immer wieder feststellen, dass gerade die Leute, die sich nicht von Berufs wegen über zweckmässigere Arbeitsmethoden oder rationellere Betriebsabläufe Gedanken zu machen haben, oft auf verblüffend einfache Lösungen von bestehenden Problemen stossen. Wir brauchen deshalb die aktive Mitarbeit aller.

Die Geschäftsleitung ist überzeugt, dass das Vorschlagswesen ein gutes Mittel ist, um diese Mitarbeit zu fördern. Nicht nur zum Nutzen der Unternehmung als solcher, sondern auch zum Vorteil jedes Einzelnen.

Dr. W. Berchtold

DAS JAHR 1960 IM VERGLEICH ZU FRÜHEREN JAHREN

	1952 - 1956 im Durchschnitt	1957	1958	1959	1960
Total der eingegangenen Vorschläge	358	316	209	196	194
Anzahl der prämierten Vorschläge	64	77	70	71	69
Verhältnis prämierte / eingegangene Vorschläge in %	18	24,5	33,5	36,5	35,5
Total der ausbezahlten Prämien	3'365.--	5'200.--	3'730.--	6'050.--	4'970.--
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	49.85	67.55	53.--	85.--	72.--
Höchste ausbezahlte Prämie	1'600.--	600.--	500.--	1'000.--	500.--

Auch das neunte Betriebsjahr unseres Vorschlagswesens stellt sich würdig in die Reihe seiner Vorgänger. Von den erhaltenen 194 Vorschlägen konnten 69 prämiert werden, womit sich das Verhältnis prämierte/eingegangene Vorschläge wieder auf 35,5 % stellt. Die Qualität der Vorschläge hat sich also erfreulicherweise auf dem hohen Stand der beiden vorhergehenden Jahre gehalten.

Leider konnte im vergangenen Jahr kein Vorschlag mit einer Prämie von über Fr. 500.-- honoriert werden, so dass das Total der ausbezahlten Prämien um ca. Fr. 1'000.-- und entsprechend die Höhe der Durchschnittsprämie von Fr. 85.-- auf Fr. 72.-- gesunken ist. Schade, aber vielleicht hat bei der starken Belastung aller die Zeit und vor allem die Musse gefehlt, um über wesentliche Verbesserungen nachdenken zu können.

Ganz zufrieden sind wir nun aber mit dem

erreichten Resultat doch nicht, und zwar aus folgendem Grund: Am 31.12.59 beschäftigte die Swissair in der Schweiz 4'771 Personen. Ein Jahr später, am 31.12.60, waren es jedoch deren 5'520. Trotz der grossen Zunahme des Personals sind bei uns im Jahr 1960 nur gleichviel Vorschläge eingegangen wie im Vorjahr. Wo bleiben die Ideen der neuen ca. 750 Mitarbeiter? Hier wäre doch wohl noch einiges nachzuholen!

Wir brauchen im begonnenen Jahr wirklich die aktive Mitarbeit aller. Das Vorschlagswesen ist unter anderem ein Masstab dafür, wie weit oder wie wenig weit das Personal tatsächlich am Geschick seiner Unternehmung interessiert ist. Beweisen wir also unser Interesse an der Swissair und sorgen wir dafür, dass auch aus der Statistik des Vorschlagswesens hervorgeht, dass jetzt nicht nur mehr, sondern auch mehr denkende Köpfe in unserer Gesellschaft eingesetzt sind.

Der Start in's neue Jahr ist gut geglückt. Hoffen wir, dass die schöne Prämie für den nachstehend genannten Vorschlag viele animierem wird, ihr Glück im Vorschlagswesen auch zu versuchen. Den Herren Zuberbühler und Vonrufs danken wir für ihre gute Idee und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

Herren Robert Zuberbühler und René Vonrufs, Text-Mettage, Dept. III	Fr. 600.--	7849
---	------------	------

7849

Die Herren Robert Zuberbühler und René Vonrufs machten die Anregung, die drei Hauszeitungen, die SWISSAIR-NEWS, die GUTE IDEE und die FPS-MITTEILUNGEN in einer

neuen Aufmachung herauszugeben. Wie Sie anhand des vorliegenden Exemplars sehen, wurde der Vorschlag der beiden Herren akzeptiert und ausgeführt, besonders weil damit ganz wesentliche Einsparungen verbunden sind.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

5491

Einführungskurse CV-990

Obschon das Eingesandte nicht im eigentlichen Sinne einem Vorschlag entspricht, sondern viel mehr als Kritik betrachtet werden muss, haben wir die Angelegenheit untersucht und können dem Einsender folgendes mitteilen :

1. Am Jet-Einführungskurs nehmen ca. 170 Mitarbeiter der Sektion Triebwerk teil, womit fast alle der am Triebwerk direkt Beschäftigten erfasst werden. Die Beschickung von weiteren Mitarbeitern in diese Kurse ist aus finanziellen Gründen leider nicht mehr möglich.
2. Die Kursdauer von 4 1/2 Std. + 1/2 Std. Prüfung entspricht der unbedingt notwendigen Stundenzahl.
3. Verschiedene Umstände verlangten für einzelne Kurse eine stundenweise Aufteilung. Zukünftig werden sie aber wieder zusammenhängend durchgeführt.
4. In der adm. Weisung Publ. Nr. 85010 wurde das Prüfungsreglement, an das sich die Werkschule zu halten hat, festgelegt. Ebenso wurde die Auswertungsmethode in der Ausbildungskommission eingehend diskutiert und von dieser genehmigt.

7050

Aufhebung des Vorschlagswesens

Wären wir boshaft, so würden wir diesen Vorschlag mit der Notiz "verspäteter Aprilscherz" ad acta legen. - Der Einsender scheint keine Ahnung von der Bedeutung des betrieblichen Vorschlagswesens in der Industrie zu haben. Er scheint auch völlig zu ignorieren, welche enorme Anstrengungen die Grossbetriebe aller Branchen unternehmen, um ein betriebliches Vorschlagswesen aufzuziehen. Weshalb ? Weil sie erkannt haben, dass heute, in der Zeit stark spezialisierter Arbeit, möglichst rationeller Betriebsabläufe und, leider, weitgehender Eindämmung der Möglichkeiten schöpferischer Mitarbeit durch die einzelnen Mitarbeiter, ein Stimulus vorhanden sein muss,

der die aktiven schöpferischen Kräfte jedes einzelnen immer wieder wachrüttelt.

Kürzlich war in der "Management Review" der AMA (American Management Association) folgendes zu lesen : "Von den über 6 Millionen Angestellten der Unternehmungen, die der National Association of Suggestion Systems angeschlossen sind, wurden im Jahre 1959 1,6 Millionen Vorschläge eingereicht. Mehr als 25 % dieser Vorschläge konnten angenommen und realisiert werden; das Total der ausbezahlten Prämien betrug 14,4 Millionen Dollars".

Wir rühmen uns, ein gut verankertes und rege benütztes Vorschlagswesen zu besitzen. Und das sollen wir aufgeben, währenddem andere versuchen, es uns gleich zu tun ? Nehmen wir an, der Vorschlag sei doch ein verspäteter Aprilscherz gewesen !

7085

Verbesserung der Massenanschlüsse

Ein Versuch, die Massenanschlüsse zu verbessern wurde bereits vor Eingang des Vorschlages, mit Werkauftrag FLB 750.72, Nr. 31'936 gemacht. Wenn auch diese neue Befestigungsart nicht hundertprozentig ist, so wird sie doch bis zum Verkauf der restlichen DC-7C-Flugzeuge beibehalten, da jede noch so kleine Änderung an diesen Flugzeugen im gegenwärtigen Zeitpunkt grössere administrative Umtriebe und Komplikationen mit sich bringt.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden :

6502	Magnetantrieb
6642	Revision der Auspuffröhre
7100	Wechsel des Fault Detector Panels
7011	Abgabe von Nightbags
7161	Polieren von Flz.-Bauteilen
7850	IBM-Programme für Poolabrechnungen
7680	Markieren der Tritte des Plattenweges.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/
4748/4847/4954/5111/5861/5977/6052/6071/
6087/6124/6226/6234/6254/6311/6639/6702/
6801/6839/6860/6874/6894/6895/7006/7007/
7018/7027/7046/7047/7051/7075/7102/7110/
7117/7120/7124/7125/7133/7170/7172/7173/
7201/7205/7207/7208/7209/7536/7566/7579/
7590/7625/7659/7664/7682/7700/7734/7737/
7776/7780/7797/7798/7812/7837/7840/7845/
7847.

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss
jeweils am 8. des Monats

In eigener Sache

Es ist Usus, dass man beim Jahreswechsel einige Minuten der Besinnung einschaltet, sich in einen stillen Winkel zurückzieht, das vergangene Jahr im Geiste nochmals abrollen lässt und sich auch einige Vorsätze für die Zukunft ausdenkt, oder vielleicht auch nur wünscht, dass das oder jenes besser werden möchte.

Im vergangenen Jahr wurde vom Zentralvorstand wiederum eine immense Arbeit bewältigt. Es dürfen mehr als 50 Stunden in Vollsitzungen für die Besprechung der normalen Geschäfte aufgewendet worden sein. In der Aufteilung der Chargen kommen für das einzelne Mitglied nochmals gute 100 Arbeitsstunden dazu. Alle diese, in der Freizeit aufgewendeten Stunden hat jedes Mitglied des Zentralvorstandes gerne geopfert, im Bewusstsein, einer nützlichen Sache zu dienen.

Dass auch die Club-Vorstände ihren grossen Teil zum guten Gedeihen der FPS beitragen wissen wir, und deshalb soll ihnen auch bei dieser Gelegenheit für die geleisteten Dienste bestens gedankt sein.

Leider ist es für einen Redaktor eine unmögliche Sache, die veröffentlichten Artikel jedem Leser in der ihm genehmen Art zu präsentieren. Was hier dem einen recht ist, ist eben nicht jedem andern billig! Das gilt auch für unsere kleine Zeitung. Wohl sind wir bestrebt, die eingesandten Artikel möglichst unverändert zu publizieren, aber manchmal bedarf es doch noch einer Prise Salz, um einen Aufsatz geniessbar zu machen. Vielleicht mag das jener Autor nicht begriffen haben, der sich kürzlich bemüssigt fühlte, dem Redaktor recht ansanft die Kappe zu waschen! Weil sein Artikel nach der Überarbeitung nicht

mehr den gleichen Sinn gehabt haben soll. Nun, wir scheuen uns nicht vor Kritik - lieber aber sind uns Texte, an denen wir schon gar nicht mehr flicken müssen und Hinweise, die uns helfen, unser Mitteilungsblatt möglichst interessant und für möglichst viele Leute lesenswert zu machen.

Die Neugestaltung der NEWS bedingt auch einige Änderungen bei den FPS-Mitteilungen. So müssen z.B. die Manuskripte wesentlich früher als bisher zum Druck gegeben werden. Das wiederum heisst, dass wir die Beiträge früher erhalten müssen. Wir werden in Zukunft immer den Einsendetermin für die nachfolgende Nummer der FPS-Mitteilungen publizieren. Nach diesem Termin eintreffende Artikel werden leider zurückgestellt werden müssen.

Damit wäre nur noch zu wünschen, dass uns in diesem Jahr recht viele Beiträge eingesandt werden.

Ihr Redaktor der
FPS-Mitteilungen

O. Ritter

Fernmatch mit Armeegewehr SABENA-SWISSAIR vom 17. Dezember 1960

Erstmals wurde ein Fernmatch zwischen SABENA und SWISSAIR ausgetragen, wobei je 6 Schützen (davon wurden 5 gewertet) um den Erfolg kämpften.

Das Team der SWISSAIR, bestehend aus den Herren L. Neusel, H. Heim, E. Keller, J. Utzinger und H. Meier, gewann den Wettkampf mit dem Total von 1268 Punkten vor SABENA mit 1180 Punkten.

Das Team der Belgier bestand aus den Herren M. Mathey, J. Thomas, A. de Hults, J. Randoux und Georges Koninckx, dem Vice-Chairman der ASIA.

Den Einzelsieg errang Herr L. Neusel mit 261 Punkten vor H. Heim, der ebenfalls auf 261 Punkte kam, jedoch weniger 10er in seinem Standblatt aufweisen konnte.

Im März 1961 ist eine Begegnung der beiden Mannschaften in Zürich vorgesehen und ich hoffe, dass unsere erfolgreichen Schützen ihrer Favoritenrolle gerecht werden. Möglicherweise wird dieser Match noch eine Bereicherung durch die Teilnahme der BEA London erhalten.

H. Zuberbühler,
ASIA Delegierter

Jodler-Gruppe

EINLADUNG

an alle
Aktiv- und Passiv- Mitglieder
auf Samstag, 4. März 1961
Restaurant Sternen, Kloten

1. Teil : (für Aktive obligatorisch,
Passive willkommen)
17.00 Uhr : 3. ordentl. General-
versammlung

Traktanden : nach persönlichen
Einladungen.

2. Teil : Familien-Abend, für alle Mit-
glieder und Familienangehörige
mit kurzen Unterhaltungen; Sketch, Musik,
Tanz, Rätselraten, humoristischen Einlagen,
amerikanischer Gant (Gaben werden dankend
angenommen), Überraschungen, etc. etc.,
dazwischen Lieder- und Alphorn-Vorträge
der Jodler Gruppe Swissair.

Verlängerung bis 02.00 Uhr !

Wir erwarten grosse Beteiligung, und sind
dankbar für jede Mithilfe und Unterstützung.

Allen unsern Mitgliedern und Angehörigen
wünschen wir ein gutes, neues Jahr !

der Vorstand.

Tisch-Tennis-Club

Ein neues TTC-Sportjahr steht vor uns
und wir hoffen, dass weiterhin solche Fort-
schritte gemacht werden wie im vergange-
nen Jahr. Dass wir kurz vor Jahresende
noch ein Treffen gegen die Escher Wyss
verloren haben, soll uns weiter nicht
stören.

Unser einziger schwacher Punkt ist gegen-
wärtig noch die Damen-Equipe. Es liegt
uns daran, diese weiter auszubauen.
Haben Sie nicht auch Interesse, liebe
Leserin ? Es würde Ihnen sicher bei uns
gefallen, da wir auf gute Kameradschaft
besondern Wert legen. Unsere Damen
würden sich freuen weitere Kolleginnen
zu erhalten um den Spielbetrieb zu inten-
sivieren. Anfängerinnen und Fortgeschrit-
tenen stehen unsere beiden Spielleiter
gerne mit Rat und Tat zur Verfügung. Wir
haben viel vor, dieses Jahr. Spiele im
In- und Ausland stehen in Aussicht. - Und
jetzt nicht zögern ; für weitere Auskünfte
stehen Ihnen gerne zur Verfügung :

A. Erb	T. Riesen
Verkehrsbuchhaltung	Archiv
FVPV	Higra
Neues Schulhaus Kloten	(Tel. 344)
(Tel. 3149)	

Wir laden Sie zu einem unverbindlichen
Trainings-Besuch ein in der Freizeitanlage
Buchwiesen (jeden Dienstag und Donnerstag
ab ca. 18.00 - 22.00 Uhr). Sie werden
begeistert sein.

T. Riesen

Schachklub

Wie unsere Schachfreunde sicher wissen,
haben seit Jahren die traditionellen Wett-
kämpfe um den Auderset-Dubois-Pokal
gegen unsere Genfer Schachfreunde statt-
gefunden. Letztes Jahr ist nun der Pokal,
um den in manchem freundschaftlichen Wett-
streit gekämpft wurde, endgültig an unsere
Mannschaft übergegangen. Es ist erfreulich,
dass wir auch in Zukunft diese zur Tra-
dition gewordenen Cupspiele weiterführen
können : Von der Firma KA-BI-Möbel in
Zürich ist unserem Klub für diesen Zweck
ein neuer Pokal geschenkt worden. Der
Spenderin möchten wir im Namen des
Schachklubs auch an dieser Stelle unseren
Dank aussprechen.

Die erste Runde um den neuen KA-BI-
Möbelwanderpreis findet bereits am 21.
Januar in Zürich statt, wo wir unsere
Genfer Freunde zum Eröffnungsspiel als
Gäste begrüssen dürfen.

R. Fischbacher

Sportflug-Gruppe

Liebe Flugsportfreunde! Im vergangenen Jahr konnte unsere Sportfluggruppe das erste Mal eigene Flugzeuge im Flugbetrieb einsetzen. In diesem Jahr besitzen wir nun auch das Heimatrecht auf dem Flugplatz Dällikon. Wir sind dank der offiziellen Benützungsbewilligung auf diesem Flugplatz in der Lage, eine eigene Flugschule zu betreiben und haben vom Eidg. Luftamt die entsprechende Lizenz erhalten. Unser Klemm sowie die Segelflugzeuge sind fortan in Dällikon stationiert, während der Super-Cub infolge Platzmangel vorderhand noch in Kloten steht. Der Vorstand hofft, dass sich in diesem Jahr der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dällikon weiterhin erfreulich entwickelt und würde sich auch freuen, wenn sich viele neue Interessenten entschliessen könnten, in der SFS Mitglied zu werden.



Auskunft erteilt der Aktuar: A. Diener, XS, Tel. 3434.

Jeden 1. Freitag des Monats haben wir um 20.00 Uhr Hock im Restaurant Landhus Seebach; Interessenten sind freundlich eingeladen.

A. Diener

Orientierungslaufgruppe

Der 3. SWISSAIR-ORIENTIERUNGSLAUF, findet dieses Jahr am 11. März 1961 statt, auch diesmal wieder mit der Kategorie für Swissair-Gesundheitsläufer. Schon jetzt möchten wir verraten, dass wir ein wirklich schönes Laufgelände gefunden haben.

Die Kommission der OL-Gruppe lädt jedenfalls alle Swissairangehörigen recht herzlich ein zum Mitmachen an diesem schönen Lauf.

Meldeschluss, Mittwoch den 1. März 1961.
Startgeld Fr. 5.-- pro Mannschaft, es wird nur in Zweier-Teams gestartet.

Anmeldung durch Einzahlen den Startgeldes auf Postcheckkonto VIII-49068, Orientierungslaufgruppe FPS Swissair, Zürich.

Auf der Rückseite des Coupons bitte angeben: Namen der Läufer oder Läuferinnen, und ob Start am Samstag-Vormittag möglich.

Für die weiteren Einzelheiten, sowie für die Interessenten anderer Kategorien, bitte Anschläge beachten.

E. Rosser

Ski-Club

Schon wieder lockt der Winter hinaus in die schöne Bergwelt. Allen, die Freude am schönen Ski-Sport haben, geben wir hier unser Touren-Programm bekannt und freuen uns, wenn jedesmal viele von Euch mitkommen.

Neu-Mitglieder, ob Aktiv oder Passiv, sind uns jederzeit herzlich willkommen.

Tourenprogramm

4./5.	Februar 1961	Tour	Brisen
25./26.	"	"	Skirennen Rietbad
4./5.	März	"	Tour Wildgerst
19.	"	"	Tour Calmet-Rueras
15./16.	April	"	Tour Jungfrau
6./7.	Mai	"	Tour Fünffingerstöcke

Noch eine wichtige Mitteilung! Auch dieses Jahr werden wieder 2 finnische Ski-Springer in die Schweiz kommen. Die FINNAIR entsendet Heikki Oksanen (Sieger der Einsiedler-Skitage 1960), sowie Erkki Luiro (Bruder von Paulo Luiro, welcher in Oberstdorf den Weltrekord im Ski-Springen aufgestellt hat). Diese beiden finnischen Springer gehören zur internationalen Spitzenklasse und werden am 19. Februar 1961 in Einsiedeln und eventuell am 17. Februar 1961 auf dem Ütliberg starten.

Zur Bildung einer SWISSAIR-Springermannschaft werden dringend Springer gesucht, welche sich bitte bei Herrn Hans-Ueli Zuberbühler, Sektion Verkaufsbeziehungen, Tel. intern 738, melden wollen.

Allen ein frohes SKI-HEIL

Ski-Klub Swissair
K. Burgener

Redaktionsschluss für die Februar-Ausgabe der FPS-Mitteilungen: 2. Februar 1961



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1961

	Januar 1961 (in 1000 tkm)	Januar 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'965 + 31 %	15'231
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'193 + 22 %	8'380
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'374 + 25 %	5'889
Fracht-tkm	2'128 + 9 %	1'952
Post-tkm	691 + 28 %	539
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	50,9 %	55,1 %

Beim Vergleich der Verkehrsergebnisse des ersten Monats im laufenden Jahr mit den Januar-Resultaten 1960 müssen wir in Betracht ziehen, dass wir in der letztjährigen Parallelperiode einerseits noch keine Jets besaßen, andererseits aber zweimal wöchentlich Frachtkurse mit DC-6A über den Nordatlantik flogen. Die im Dezember 1960 eingestellten "Cargoliner"-Dienste figurierten noch im Budgetprogramm 1961. Das ist eine der Ursachen, die im Berichtsmonat zu einer Unterschreitung des veranschlagten Angebots um rund eine Million Tonnenkilometer führten. (Die andern wesentlichen Gründe sind die Zusammenlegung von zwei USA-Kursen wegen schlechten Wetters und die Tatsache, dass zwei Fernostflüge infolge technischer Störungen nur bis Bangkok geführt werden konnten.)

Die Zahl der offerierten tkm von rund 20 Mio war um 31 % höher als im Vorjahr. Die Nachfrage stieg zwar nicht gleich stark, aber immerhin um 22 % an. Die Auslastung von 50,9 % kann unter den gegebenen Verhältnissen nicht als unbefriedigend bezeichnet werden.

Am kräftigsten - nämlich um 53 % - steigerten wir das Angebot im Verkehr mit den USA. Da die verkaufte Leistung nicht im gleichen Masstab zunahm (+ 23 %), verschlechterte sich der Ladekoeffizient von 68,7 % auf 55,3 %.

Sowohl in Europa als auch im mittelöstlichen Sektor vermochten wir die Auslastungsgrade leicht zu verbessern, was nicht zuletzt für die Beliebtheit der Caravelle spricht. Auf den europäischen Strecken war die Erhöhung von 50,0 % auf 50,5 % umso erfreulicher, als wir hier auch das Transportangebot wesentlich steigerten (+ 26 %).

Der Südatlantikverkehr zeigt bei einem Ladefaktor von 46,3 % ein ungünstiges, gegenüber dem Vorjahr aber wenig verändertes Bild.

Auf den Flügen nach dem Fernen Osten sind wir ins Hintertreffen geraten. Sie waren noch zu 43,7 % (im Vorjahr: 56,3 %) ausgelastet. Dieses Ergebnis ist weitgehend auf das eingesetzte Flugmaterial zurückzuführen. Noch bleibt hier ein schwieriges halbes Jahr durchzuhalten!

Was versteht man unter **QGO** ?

Die Buchstabengruppe QGO entstammt einem internationalen Code und bedeutet "Landing in verboten". Dieser Code war im Zeitalter der Radiotelegrafie ein zweckmässiges Mittel zur raschen Abwicklung des Meldungsverkehrs zwischen Flugzeugen und Bodenstationen. Er hat durch die Einführung der Telefonie an Bedeutung verloren und wird heute nur noch in beschränktem Ausmasse in gewissen Gebieten Südamerikas, Afrikas und im Fernen Osten verwendet.

Hingegen hat sich diese Buchstabengruppe QGO im Sprachgebrauch als Begriff für die Sperrung eines Flughafens erhalten, weil sie zweckmässig zum Ausdruck bringt, dass ein Fluggelände z.B. aus Gründen schlechter Sicht wegen Bodennebels, ferner wegen Gewitterböen oder gefährlicher Seitenwinde, Eis oder Schnee, nicht funktionierenden Anflughilfen oder blockierten Pisten nicht benützbar ist.

Die meisten QGO-Situationen werden durch Bodennebel verursacht. Die dadurch entstehende Behinderung des Luftverkehrs ist ein weltweites und heute noch ungelöstes Problem, das während der Monate September bis Februar unsern Betrieb in Mitleidenschaft zieht.

Im Kampf gegen den Nebel hat die Swissair seit mehreren Jahren Anstrengungen unternommen. Im Winter 1956/57 wurden in Zusammenarbeit mit der ETH und dem Amt für Luftverkehr Versuche gemacht, durch Zerstäuben von Silberjodid im Raume der Pisten den Nebel aufzulösen. Später wurden weitere Versuche mit dem Wirkstoff "Wacosin" durchgeführt. Beide Versuche verliefen ohne überzeugende Ergebnisse. Die in Kriegszeitern angewendete Nebelverbrennungsmethode (z.B. FIDO) kann für den zivilen Luftverkehr aus Kostengründen nicht in Betracht gezogen werden. Vorderhand bleibt uns keine andere Lösung übrig, als dem Nebel auszuweichen, d.h. den Luftverkehr auf den nächstmöglichen, nebelfreien Flughafen zu verlegen. Zu diesem Zwecke ergänzen sich die drei Flughäfen Zürich, Genf und Basel in gewissem Sinne, weil aus lokalen, meteorologischen Gründen selten alle drei Plätze gleichzeitig geschlossen werden müssen.

In Anwendung des QGO-Begriffes haben wir insbesondere für Zürich eine sogenannte QGO-Organisation aufgezogen. Einerseits weist Zürich

von allen schweizerischen Flughäfen den grössten Verkehr auf, ist Hauptbasis des technischen und operationellen Betriebes und andererseits gemäss meteorologischen Statistiken von der grössten Nebelhäufigkeit betroffen. Die QGO-Organisation hat die mannigfaltigen Probleme einer Verkehrsverlegung innert kürzester Frist von Zürich zu einem Ausweich-Flughafen zu bewältigen. Verbindliche Richtlinien sind in entsprechenden Weisungen enthalten und werden nach Ablauf jeder QGO-Periode auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft.

Die Einsatzleitstelle (ELS), ein Bestandteil unserer Operations-Kontrolle, hat im entscheidenden Augenblick den Ausweichflughafen zu bestimmen, die Verlegung der vorbestimmten Dienststellen anzuordnen und der Situation angepasste Operationspläne auszuarbeiten, die nötigen Orientierungen vorzunehmen und den Transport der Fluggäste, des Personals und des Materials zu veranlassen.

Normalerweise wird Basel als Ausweichflughafen für Zürich gewählt. Die Transportstrecken sind relativ kurz, und die Kosten können in einem tragbaren Rahmen gehalten werden.

Die allgemein unzuverlässigen Wetterprognosen bezüglich Beginn oder Beendigung von Nebellagen erschweren den Entscheid zur Inkraftsetzung der QGO-Organisation. Die Einsatzleitstelle ist beauftragt, den ersten Verlegungsentscheid zu fällen, wenn auch nur eine geringe Gefahr einer bevorstehenden QGO-Situation für den Flughafen Zürich vorliegt. Dieser erste Entscheid muss bis 09.00 Uhr getroffen sein, d.h. im Zweifelsfalle muss die Verlegung angeordnet werden, selbst mit dem Risiko, dass das Vorausdetachment gelegentlich vergeblich disloziert und wieder zurückgerufen werden muss. Das Vorausdetachment besteht aus 80 Mitarbeitern aus den verschiedensten Dienstzweigen und hat den primären Zweck, die Station Basel zu verstärken, um den ersten Verkehrsstoss aufzufangen. Falls bis 12.00 Uhr keine Verbesserung der Wetterlage eintritt, wird der definitive Verlegungsentscheid für das Hauptdetachment gefällt. Dieses umfasst ungefähr gleichviel Mitarbeiter wie das Vorausdetachment, hat aber noch für Materialnachschub zu sorgen.

(Fortsetzung siehe Seite 9)



ERSTFLUG DES "CORONADO"

Unser am 24. Januar in San Diego aufgenommenes Bild hält den Augenblick fest, da der erste Convair 990 "Coronado" zu seinem Jungferflug von der Piste abhebt. Das Flugzeug befand sich während rund zwei Stunden in der Luft; es wurde vom Convair-Chefwerkpiloten Don Germeraad gesteuert.

NEUE DC-8 BESTZEITEN

In der Nacht auf den 22. Januar legte unser DC-8 HB-IDC "Piz Bernina" unter dem Kommando von Flugkpt. Rudolf Bockhorn die Strecke von New York nach Lissabon in der neuen Bestzeit von 5 Stunden und 23 Minuten zurück. An Bord befanden sich 82 Passagiere sowie insgesamt 3750 kg Fracht und Post. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 1243 km/h, die durchschnittliche Geschwindigkeit 1043 km/h.

Sechs Tage später stellte das gleiche Flugzeug - diesmal unter der Führung von Flugkpt. Horst Siegfried - mit 6 Stunden 16 Minuten einen neuen Rekord zwischen New York und Genf auf. Die Ladung bestand aus 65 Passagieren, 4500 kg Fracht und 300 kg Postsachen. Die Spitzengeschwindigkeit lag bei 1180 km/h, das Mittel bei 1070 km/h.

VERKEHRSRECHTE SCHWEIZ - DAKAR

Die senegalesischen Behörden gewähren nunmehr der Swissair Verkehrsrechte zwischen der Schweiz und Dakar.

VIER CARAVELLES FÜR 1962

Wie wir in den Januar-"News" mitteilten, hatte der Verwaltungsrat die Ermächtigung zur Beschaffung vier weiterer Caravelles erteilt. Jetzt steht fest, dass die Swissair vier im Jahre 1962 lieferbare Caravelles vom SAS übernehmen wird.

HB-IRL VERKAUFT

Im Januar verkauften wir einen dritten DC-3, die HB-IRL. Das Flugzeug - ein nach Kriegsende in Prestwick umgebauter C-47 aus amerikanischen Heeresbeständen - war seit 1946 bei uns im Betrieb. Unser DC-3 Bestand hat sich somit auf fünf Einheiten reduziert.

STOP PRESS

NEUE PICs

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-7C-Kommandanten ernannt worden: B. Schmitt (Südatlantik), J. Black, Th. Patch und M. Terraneau (Europa). Flugkapitän A. Muser rückte zum DC-6B-Pilot-in-Command für den Fernen Osten vor. Wir gratulieren!

NEUER PROPAGANDA-CHEF

Als Nachfolger von Herrn René Nordmann, der die Swissair auf Ende März verlässt, wurde sein bisheriger Stellvertreter, Herr Walter Weber, zum Chef der Propaganda ernannt. Wir wünschen Herrn Weber viel Erfolg!

NEU IM DEPT. IV: WER IST WER?

1200 neue Mitarbeiter sind in den letzten drei Jahren im Dept. IV eingetreten. Nur noch wenige Angestellte kennen einander. Deshalb beschloss die Leitung des Technischen Betriebes, dass ab Mitte Februar alle Angehörigen des Dept. IV Kennzeichen mit ihren Namen und Vornamen zu tragen haben.

Revision der Allgemeinen Pensionskasse

Bei der Gründung unserer Pensionskasse im Jahr 1953 bestand die Meinung, dass die Versicherungsleistungen im Laufe der Jahre eine Verbesserung erfahren sollen. Diese Hoffnung wurde nun verwirklicht, indem der Stiftungsrat bedeutende Änderungen am bisher gültigen Reglement vornahm. Die Mitarbeiter der Swissair sind anfangs Februar durch Zirkular und Anschlag über die wesentlichen Verbesserungen orientiert worden. Wir verweisen auf diese Mitteilung und auf das später erscheinende gedruckte Reglement.

Wichtige Gründe veranlassten uns, den bisherigen inneren Aufbau der Pensionskasse beizubehalten. Nach wie vor wird somit für jeden Angestellten ein individuelles Sparkapital angehäuft, das im Todes- oder Invaliditätsfall aus einer Versicherung und aus einem Fonds erhöht wird. Das gesamte Guthaben wird individuell in eine Invaliden-, Witwen- oder Altersrente umgewandelt. Dieses System gestattete es, Mitarbeiter, die vor 1953 zur Swissair kamen und schon damals nicht zu den Jüngsten zählten, gleichwohl aufzunehmen. Auch heute können wir dank dieser Konzeption ältere oder gesundheitlich geschädigte Angestellte aufnehmen. Dass alle diese Angestellten andererseits mit reduzierten Renten rechnen müssen, kann auch durch eine Revision nicht geändert werden, wurden sie doch nicht dazu verpflichtet, eine "Einkaufssumme" zu zahlen, die für viele eine schwere finanzielle Last bedeuten würde. Die

Swissair hat übrigens durch ihre freiwilligen Zuwendungen viel zur Verbesserung der Situation der älteren Angestellten getan. Generell kann festgestellt werden, dass die Altersrenten durchaus dem entsprechen, was ein Angestellter anderswo unter gleichen Verhältnissen auch bekäme.

Die Renten im Invaliditäts- oder Todesfall haben gegenüber dem bisherigen Zustand eine ganz erhebliche Verbesserung erfahren. Es darf nun gesagt werden, dass sie jeden Vergleich mit den Renten anderer Pensionskassen aushalten. Immerhin muss darauf hingewiesen werden, dass eine Witwenrente von 25 % des Lohnes (bei andern Kassen beträgt sie meistens weniger) oder eine Invalidenrente von 30 % oder mehr, nach wie vor eine bedeutende Einschränkung für die Betroffenen darstellt, auch wenn zu diesen Renten noch die Renten der AHV oder der eidg. Invalidenversicherung kommen. Private Vorsorge ist also immer noch angebracht.

Die Angestellten, die bereits Mitglied der Pensionskasse sind, seien besonders darauf hingewiesen, dass bis zum 30. Juni 1961 die Möglichkeit besteht, eine einmalige Einlage zur Erhöhung des persönlichen Sparkapitals und damit der Rentenansprüche zu leisten. Auskunft darüber erteilt der Personalversicherungsdienst der Swissair.

Der Geschäftsführer

Dr. Kummer

.....
SCHWEIZER FLUGHÄFEN 1960

Gewerbemässiger Verkehr

	Flugzeugbewegungen	Zu/Abnahme	Passagiere 1)	Zu/Abnahme
Zürich	49'272	+ 6,3 %	1'330'733	+ 19,0 %
Genf	29'967	+ 10,3 %	854'562	+ 22,2 %
Basel	13'533	+ 0,9 %	248'339	+ 5,5 %

1) Der indirekte Transit ist inbegriffen; die Passagiere im direkten Transit wurden einmal gezählt.

	Fracht in Tonnen	Zu/Abnahme	Post in Tonnen	Zu/Abnahme
Zürich	15'719	+ 21,8 %	3'387	+ 13,9 %
Genf	5'403	- 1,2 %	1'436	+ 9,5 %
Basel	2'964	- 2,4 %	795	+ 5,2 %

In Kloten betrug der Anteil der Strahlverkehrstypen am Total der Flugzeugbewegungen im ganzen Jahr 13 %, im Monat Dezember aber bereits 43 %. Der Jet-Betrieb lockte denn auch rund 1'281'000 Besucher (1959: 1'085'000) auf die Flughafenterrassen.

FRITZ BUCHER †

Am 13. Januar verstarb in seinem 61. Altersjahr Herr Fritz Bucher, Karteiführer im Werkzeuglager des Dept. IV.

Herr Bucher war am 3. Februar 1947 als Magaziner des Rohmateriallagers in die Swissair eingetreten. Auf Grund seiner guten Leistungen wurde ihm 1949 die Leitung des Werkzeugmagazins anvertraut. 1953 erfolgte sein Uebertritt in das Triebwerkmagazin. Seinem zwei Jahre später gestellten Gesuch, aus Gesundheitsrücksichten aus dem Schichtenbetrieb entlassen zu werden, entsprachen seine Vorgesetzten deshalb nur ungern, weil Herr Bucher um seiner Hilfsbereitschaft und Gewissenhaftigkeit willen beliebt und geschätzt war. Seit 1958 amtierte er als Karteiführer im Werkzeuglager, bis ihn erneut ein schweres Leiden ans Krankenlager fesselte.

Wir kondolieren den Angehörigen Herrn Buchers herzlich und versichern sie, dass wir dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren werden.

DR. HANS GAUTSCHI †

In der Nacht des 20. Januars verstarb in seinem 45. Lebensjahr nach langer, schwerer Krankheit Dr. Hans Gautschi, Chef des Personaldienstes Inland unseres Dept. II.

Der am 14. Mai 1916 Geborene stellte seine vielseitigen Kenntnisse auf verantwortungsvollen Posten in den Dienst industrieller Betriebe und sozialer Institutionen. So war er von 1943 bis 1947 - zuerst als Pressechef und dann als Zentralsekretär - bei der Kinderhilfe des Schweizerischen Roten Kreuzes tätig. Anschliessend, d.h. bis 1956, war er Direktor der Kantonalen Strafanstalt St. Gallen, wo er sich mit Erfolg der Lösung von Strafvollzugsproblemen widmete. Der Swissair trat Herr Dr. Gautschi am 17. August 1959 bei. In der allzu kurzen Zeit seines Wirkens in unserm Unternehmen erarbeitete er sich durch Güte, Scharfsinn und grosses Einfühlungsvermögen eine von Vorgesetzten und Untergebenen gleicherweise geachtete Position. Wir haben mit ihm einen geschätzten Mitarbeiter, einen vorbildlichen Chef und wertvollen Menschen verloren, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seine Gattin, sein Sohn und seine Tochter sowie seine Eltern seien auch an dieser Stelle unseres herzlichsten Beileids versichert.

LEO OSWALD †

Am letzten Januarsonntag wurden die Trümmer eines seit dem 25. Januar zwischen Djakarta und Surabaja vermissten DC-3 der indonesischen Luftverkehrsgesellschaft Garuda gefunden. Von den 21 Flugzeuginsassen konnte niemand lebend geborgen werden. Unter den Opfern befand sich Leo Oswald, der Chef unserer Vertretung für Malaya und Indonesien mit Sitz in Singapur.

Herr Oswald - er wurde am 13. April 1930 geboren - trat am 10. November 1958 als Angestellter des Luftreisebüros Zürich in die Dienste der Swissair ein. Vorher war er als Nestlé-Verkaufsangestellter in Singapur tätig gewesen. Auf den 1. Juni 1960 wurde er zu unserm Vertreter in der britischen Kronkolonie am Südpol der malaiischen Halbinsel ernannt. Kaum acht Monate später hat uns ein tragisches Schicksal diesen sehr vielversprechenden, jungen Auslandsvertreter mitten aus Arbeit und Pflichterfüllung entzissen.

Leo Oswald war verheiratet und Vater eines 14 Monate alten Kindes. Seiner Familie sei auch hier unser tief empfundenes Beileid ausgesprochen.

Auf dem Tarmac in Kloten steht seit dem 17. Januar bei winterlicher Witterung ein neues Swissair-Gefährt zur Enteisung von Flugzeugen im Betrieb. Seiner auffallenden Gestalt verdankt das Fahrzeug den Uebernamen "Giraffe". Es handelt sich um eine Arbeitskranzelle für zwei Personen (oder 230 kg Nutzlast) an zwei hydraulisch heb- und schwenkbaren, gelenkartig miteinander verbundenen Armen. Das von der britischen Firma Simons gelieferte, auf ein Chevrolet-Lastwagenchassis montierte Gerät erreicht eine Maximalhöhe ab Boden von 14 m; der "Oberarm" kann horizontal in einem Radius von 7 m ausgelegt werden. Das ganze Gerät ist um 360° drehbar. Die Bewegungen werden entweder vom luftigen Arbeitsplatz oder vom Lastwagen aus gesteuert. Der hinter der Chauffeurkabine mitgeführte Tank fasst 2000 l Alkohol. Vier Düsen von je 15 min/l Leistung dienen zum Absprühen der Tragflächen mit der eisauflösenden Flüssigkeit. Alkohol ist im Luftverkehr - zu Enteisungszwecken, wohlverstanden! - stark gefragt. Im Winter 1959/60 (also ohne Jetverkehr) verbrauchten wir in Kloten auf Abstellplätzen und im Technischen Betrieb insgesamt 39'000 l.



FIUMICINO - ROMS NEUER FLUGHAFEN

Seit 23. Januar werden unsere Römer-Kurse nicht mehr nach Ciampino, sondern nach dem neuen Flughafen der Ewigen Stadt geleitet. Der Platz trägt den stolzen Namen "Leonardo da Vinci"; er liegt rund 30 km vom Stadtzentrum entfernt im Sumpfbereich bei Fiumicino an der Tibermündung, unweit des altrömischen Hafens Ostia. Die Einfindungszeit für Swissair-Flüge ist beim Stadtterminus auf 105 Minuten und auf dem Flughafen auf eine halbe Stunde vor Abflug festgesetzt.

AUCH ÜBER DEM SÜDATLANTIK ECONOMY-KLASSE

An einer von Herrn Hans Aepli von unserm Dept. Verkehr und Verkauf präsidierten IATA-Konferenz in Paris, die in der Nacht auf den 21. Januar zu Ende ging, einigten sich die am Südatlantikverkehr beteiligten IATA-Gesellschaften auf neue, bedeutend verbilligte Tarife. Die wichtigste Neuerung besteht in der Einfüh-

"CORONADO"-KURSE

Ab 2. Mai bis Mitte Juli sollen insgesamt 170 Hostessen und Stewards, die auf den Strecken nach Südamerika, dem Fernen und zum Teil auch nach dem Mittleren Osten Dienst tun, in elf Kursen mit dem Service auf unsern "Coronados" vertraut gemacht werden. Zum erstenmal gelangt dabei für Kabinenpersonal das "home study"-Verfahren zur Anwendung. Das von der Swissair (auch für das SAS) bereit gestellte Unterrichtsmaterial muss von den "Coronado"-Schülern zuhause durchgearbeitet werden. Die eigentliche Kursarbeit beschränkt sich dann auf je vier Tage praktischer Ausbildung.

JETS MIT DOPPLER-RADAR

Die DC-8 und "Coronados" der Swissair und des SAS werden mit "Bendix" Doppler-Radar-Navigationsgeräten ausgerüstet. Schon seit längerer Zeit hat das SAS den Doppler-Radar praktisch erprobt. Die Geschwindigkeit des Flugzeugs über Boden und allfällige Abweichungen vom Steuerkurs können direkt von den Doppler-Instrumenten im Cockpit abgelesen werden. Der jeweilige Standort ist deshalb rascher als mit den bisher üblichen Hilfsmitteln bestimmbar. Die erhöhte Genauigkeit der von Bodenanlagen völlig unabhängigen Navigation lässt Flugzeitverkürzungen und entsprechende Treibstoffeinsparungen erwarten.

zung der Economy-Klasse. Besonders weit gehen die Reduktionen für Flüge mit Propellerflugzeugen; sie machen in der Economy-Klasse im Vergleich zur bisherigen Touristenklasse zwischen Europa und Südamerika rund 25 bis 30 % aus. Die vereinbarten Tarife sollen bereits am 1. März in Kraft treten.

Wissenswertes Einzelheiten über den Coronado (Vgl. "Jetology" Nr. 17)

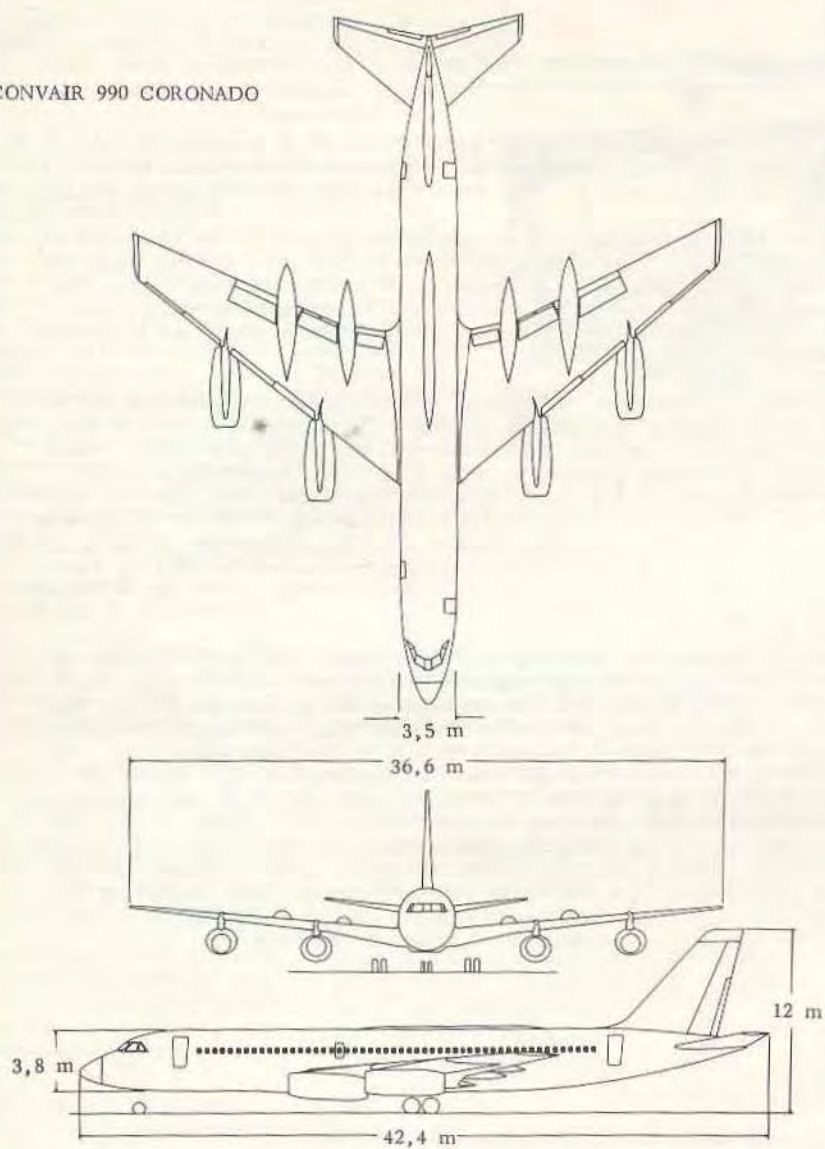
Im 16. Jahrhundert hat der Spanier Francisco Vasquez de Coronado auf seiner Suche nach sieben sagenumwobenen und märchenhaft reichen Städten beträchtliche Teile Nordamerikas entdeckt. Nach ihm ist das neue Convair-Flugzeug benannt.

Swissair hat insgesamt sieben Coronados für den Einsatz auf den Strecken nach Südamerika, dem Mittleren und Fernen Osten bestellt. Zwei der Flugzeuge werden für die Dauer von vier Jahren gegen vier SAS-Caravelles ausgetauscht. Die skandinavische Gesellschaft hat ihrerseits zwei Einheiten in Auftrag gegeben. Der Unterhalt aller neun Flugzeuge wird vom technischen Betrieb der Swissair in Kloten besorgt.

In 10'000 m Höhe erreicht der Coronado eine maximale Reisegeschwindigkeit von 1030 km pro Stunde. Wenn der Fluggast ein einziges Mal ein- und ausatmet, hat er eine Strecke von etwa 1 1/2 km zurückgelegt. Da der Coronado mit Vorflügeln und Spaltklappen versehen ist, weist er auch im Langsamflug sehr gute Eigenschaften auf. Er kommt mit verhältnismässig kurzen Start- und Landestrecken aus. Die maximale Reichweite des Coronado beträgt 5'200 km. Bei höchster Reisegeschwindigkeit vermag das Flugzeug die volle Nutzlast von 11'452 kg ohne Zwischenlandung über 3'000 km zu befördern. Es kann 59'300 Liter Brennstoff mitführen. Das höchst zulässige Startgewicht beträgt 110'700 kg, das maximale Landegewicht 81'650 kg.

Neben der zehnköpfigen Besatzung (Cockpit 4, Kabine 6) kann der Coronado nach der Swissair- und SAS-Version insgesamt 98 Passagiere aufnehmen. Das Erstklass-Abteil mit 24 Fauteil-Couchettes befindet sich im vorderen Teil des Flugzeugs. Unmittelbar hinter dem Cockpit ist eine Lounge mit vier Plätzen untergebracht. Die 74 Sitze der Economy-Klasse sind in Fünferreihen angeordnet. Für Erstklass- und Economy-Passagiere bestehen separate Eingänge. Die beiden Bordbuffets sind denjenigen des DC-8 und der Caravelle weitgehend angeglichen; ihre Containers lassen sich ohne weiteres unter allen drei Jettypen austauschen. Die Kabine ist mit der modernsten Klimaanlage ausgerüstet, mit deren Hilfe die Innentemperatur ohne Rücksicht auf die Zahl der in beiden Abteilen vorhandenen Passagiere stets auf dem gleichen Stand gehalten werden kann. Dank einer ausgezeichneten Schallisolation empfindet der Passagier, gleichgültig in welchem Teil der Kabine er sich aufhält, keine störenden Geräusche.

CONVAIR 990 CORONADO



GESCHÄFTSERGEBNIS DES SAS

SAS veröffentlichte am 26. Januar die Ergebnisse des am 30. September 1960 abgeschlossenen Fiskaljahres 1959/60, für das ein Verlust von 84 Millionen Schwedenkronen ausgewiesen wird.

Die Verkehrserträge bezifferten sich auf 591,2 Mio sKr. (im Vorjahr: 519,3 Mio sKr.). Dazu kamen andere Einkünfte im Gesamtbetrag von 66 Mio sKr. (33 Mio).

Nach Abzug der Kosten - für den Betrieb 574,5 Mio sKr. (469,6 Mio), die Verwaltung 18,7 Mio sKr. (15,4 Mio) und für andere Zwecke 21,5 Mio sKr. (15,8 Mio) - verblieb ein Betriebsüberschuss von 42,5 Mio sKr. (51,5 Mio).

Die weitgehend nach den Gepflogenheiten früherer Finanzperioden vorgenommenen Abschreibungen betragen 70,4 Mio sKr. (51,5 Mio). Dazu kamen ausserordentliche Abschreibungen des DC-7C-Flugzeugparks von 8 Mio sKr. und eine Rückstellung von 48,1 Mio sKr. als Abschreibungsreserve.

Wir wollen dazu folgendes feststellen:

1. SAS hat immer noch den grösseren Betriebsüberschuss als Swissair. Das starke Defizit ergibt sich aus den hohen Abschreibungs- und Rückstellungsbedürfnissen.
2. Die Zusammenarbeitsverträge zwischen Swissair und SAS sind so aufgebaut, dass die Geschäftsergebnisse des einen Partners nicht auf den andern Partner zurückfallen können. Jede der beiden Gesellschaften ordnet ihren Finanzhaushalt selbständig.

AUSSENVERTRETER-KONFERENZ 1961

Unsere diesjährige Aussenvertreterkonferenz, die von über 70 im Ausland tätigen Mitarbeitern besichtigt war, fand am 16. und 17. Februar im Zürcher Rathaus statt. Die behandelten Themen waren vorab unsern bisherigen technischen und wirtschaftlichen Erfahrungen mit Jets und der mutmasslichen Weiterentwicklung unseres Unternehmens - namentlich im Hinblick auf die Inbetriebnahme der "Coronado"-Flotte - gewidmet.

PERSONALBUFFET FLUGHOF

Seit dem 17. Januar ist das neue Personalbuffet der Swissair im ersten Stock des zwischen Flughafen und Büroanbau gelegenen Trakts eröffnet. Es ist aufgeteilt in ein Selbstbedienungsrestaurant mit 135 Sitzplätzen und in einen Raum mit insgesamt 76 Plätzen, an denen die Gäste bedient werden. Dem Betrieb sind ferner zwei Sitzungszimmer angegliedert. Zutrittsberechtigt sind die Angestellten der auf dem Flughafen tätigen Amtsstellen und Firmen sowie die Besatzungsmitglieder der Fluggesellschaften.

FLUGHAFENRESTAURANT BASEL

Seit 3. Februar ist die Swissair neue Pächterin des Flughafenrestaurants Basel. Es wird von Herrn Rolf Bickel, vorher Chef unserer Flugküche in New York, geführt.

SWISSAIR MADRID AUSGEZEICHNET

Die Industrie- und Handelskammer von Madrid hat unsere Vertretung in der spanischen Hauptstadt mit einer Ehrenmeldung für gute Schaufenstergestaltung ausgezeichnet.

Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. II: 26.11.60: Rolf Meier, Tarifabteilung.
28.12.60: Rolf Werder, Luftreisebüro Zürich.
7.1.61: Walter Kipfer, Luftreisebüro Zürich.

Dept. III: 30.9.60: Kuno Linder, Pilot.
5.10.60: Paul Kneuss, Instruktion Schule und Training, 28.10.60: Fr. Ruth Mütz (jetzt: Frau Realini), Kabinenpersonal. 1.12.60: Erhard Weiss, Pilot. 10.12.60: Raimar Zellweger, Schule und Training. 15.12.60: Fr. Heidi Lanz (jetzt: Frau Bertschi), Kabinenpersonal.
16.1.61: Rolf Ganz, Bordmechaniker-Aspirant.

Dept. IV: 8.10.60: Ernst Daepp, Flugzeugwartung. 28.10.60: Siegfried Michel, IERA-Flugzeugwartung. 3.12.60: Paul Hayoz, Avor-Flugzeugüberholung.

QGO (Fortsetzung von Seite 2)

Das Gelingen einer reibungslosen Betriebsabwicklung bei Verlegung auf einen Ausweichflugplatz hängt weitgehend von der zweckmässigen Vorbereitung, der raschen Information der Passagiere und deren Betreuung ab. Trotz aller bestehenden Weisungen und Richtlinien ist nach wie vor das geschickte Improvisieren, das Einfühlungsvermögen in die Bedürfnisse unserer Fluggäste und der aktive Einsatz jedes beteiligten Angestellten ausschlaggebend für den Erfolg einer QGO-Operation.

Chef Dept. III

R. Fretz
R. Fretz



In der letzten Nummer der Guten Idee haben wir über die Entwicklung des Vorschlagswesens im Jahre 1960 Bericht erstattet und gleichzeitig ein paar Gedanken zum Vorschlagswesen an sich publiziert. Heute wollen wir wieder einmal die Grundsätze unseres Vorschlagswesens veröffentlichen und damit all jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die erst im Laufe des letzten oder vorletzten Jahres in die Swissair eingetreten sind, mit dem unserem Vorschlagswesen zu grunde liegenden Prinzip vertraut machen.

1. Das betriebliche Vorschlagswesen wurde bei der Swissair im Januar 1952 eingeführt. Sein Geltungsbereich erstreckt sich über sämtliche Dienststellen des Unternehmens im In- und Ausland.
2. Als Vorschläge werden konstruktive, positive Anregungen zu Neuerungen oder Verbesserungen irgendeiner Art akzeptiert, wobei nicht nur gesagt werden soll, was zu machen, sondern vor allem wie etwas zukünftig zu machen sei.
3. Grundsätzlich kann jeder Angestellte Vorschläge einreichen. Wer jedoch kraft seiner Stellung berufen ist, ein bestimmtes Ressort zu führen, hat automatisch die Pflicht, laufend für Verbesserung der Arbeitsmethoden in seinem Tätigkeitsgebiet zu sorgen. Dafür hat er, wenn nötig, den Dienstweg, keinesfalls jedoch das Vorschlagswesen zu benützen.

Ebenso können Änderungen der Arbeit im Cockpit von den Besatzungen nicht über das Vorschlagswesen beantragt werden.

4. Alle Vorschläge werden auf speziellen, nummerierten Formularen, die an zahlreichen Orten im Betrieb aufgelegt sind, anonym eingereicht. Das Formular ist mit einem, ebenfalls nummerierten, Talon versehen, der als Beleg vom Einsender zurückbehalten wird. Während der ganzen Dauer seiner Behandlung läuft der Vorschlag nur unter seiner Nummer.
5. Das Vorschlagswesen wird von einem Büro des Organisationsdienstes betreut. Alle Vorschläge sind an diese Stelle zu richten. Der Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen prüft, in enger Zusammenarbeit mit den Chefs all der Dienststellen, die in irgendeiner Form zum Vorschlag Stellung beziehen können, den Vorschlag in Bezug auf seine Durchführbarkeit. Wenn es sich zeigt, dass der Vorschlag wirklich eine brauchbare Idee darstellt, setzt der Organisationsdienst die auszuzahlende Barprämie fest.
6. Die laufende Orientierung des Personals über das Vorschlagswesen geschieht mittels der monatlich erscheinenden Hauszeitung "Swissair-News". Sie enthält regelmässig einen Beitrag "Die Gute Idee". Hier werden, bezeichnet mit ihren Nummern, die prämierten und die abgelehnten Vorschläge kommentiert. Die Publikation enthält ferner eine Rubrik "Vorschläge in Bearbeitung", in welcher die Nummern all jener Vorschläge aufgeführt sind, die noch nicht abschliessend beurteilt werden konnten.

7. Um die Namen der Einsender von prämiierbaren Vorschlägen zu erfahren, werden in der "Guten Idee" monatlich die Nummern der mit positiven Resultat geprüften Vorschläge speziell aufgeführt und die Einsender gebeten, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden. Der Kommentar zu den prämierten Vorschlägen folgt erst, wenn die Namen der Einsender bekannt sind und ebenfalls veröffentlicht werden können.

Wir möchten dabei ganz speziell auf Pt. 2 der obigen Aufzählung hinweisen und betonen, dass nur konstruktive Anregungen, die eben das zukünftige "Wie" enthalten, als Vorschläge betrachtet werden können. Wir haben in dieser Beziehung während der letzten Jahre ein wirklich erfreulicher Niveau halten können, d.h. es sind uns während langer Zeit keine "Zuschriften" zugestellt worden, mit denen unter Ausnützung der Anonymität einfach Kritik geübt werden wollte. Leider hat die gute Disziplin in den vergangenen Monaten nachgelassen. Nicht wesentlich, dies sei festgehalten, aber doch so, dass wir schon heute mit aller Bestimmtheit in Erinnerung rufen wollen, dass Elaborate auf Vorschlagsformularen, die eindeutig die oben aufgeführten Bestimmungen verletzen, unbarmherzig und ohne jegliche Chance auf einen Kommentar in den Papierkorb wandern. Dies möchten sich auch die Einsender der "Vorschläge" No. 6382 und 7055 merken, deren Zuschriften damit beantwortet sein sollen.

Für die Behandlung ernstgemeiner Vorschläge scheuen wir keine Mühe, - für die Beantwortung von vermeintlich originellen Scherzen fehlt uns jedoch die Zeit.

So far, so good. Möge die erneute Publikation der Bestimmungen des Vorschlagswesens mithelfen, uns in den nächsten Monaten eine Vielzahl guter und bester Vorschläge einzubringen.

Diesmal können wir wieder die Namen von fünf Prämiengewinnern, denen wir hiermit zu ihrem Erfolg bestens gratulieren, bekanntgeben. Es sind dies:

Herr Reinhard Leibundgut, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 60. --	6502
Herr Alfred Stoll, Abt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 60. --	7161
Herr Denis Neuhaus, Luftreisebüro, Zürich, Dept. II	Fr. 50. --	7011
Herr Peter Engelhard, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 30. --	7100
Herr Werner Walder, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 20. --	5785

Vorschlag 6502

Herr Reinhard Leibundgut stellte fest, dass die Oelzufuhr zum Spline des Magnetantriebes vom R-3350-Motor ungenügend ist und schlug deshalb vor, das bestehende Oelloch zu vergrössern oder ein zweites zu bohren. Sein Vorschlag hat dazu beigetragen, dass dieses Problem vom Herstellerwerk untersucht wurde. Als Resultat liegt nun ein Service-Bulletin vor, das die notwendigen Massnahmen umschreibt, die ergriffen werden müssen um den Misstand zu beheben. Neben anderem zum Beispiel eine Vergrösserung des Oeldurchganges.

Vorschlag 7161

Herr Alfred Stoll liess aus Teppichresten Polierkappen für die Poliermaschine anfertigen. Diese sollen die bisher verwendeten, teuren Spez.-Polieraufsätze ersetzen. Erfreulicherweise ergaben die mit diesen Kappen gemachten Versuche eine eindeutige Verbesserung und wesentliche Verbilligung der Polierarbeit.

Vorschlag 7011

Die Anregung von Herrn Denis Neuhaus hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Abgabe von Nighbags an Passagiere neu

geregelt wurde und dem dringenden Erfordernis nach vermehrtem Sparen auch auf diesem Gebiet in einem vernünftigen Rahmen entsprochen werden kann.

Vorschlag 7100

Herr Peter Engelhard machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass bei einer gegenüber bisher um 180° gekehrten Anordnung, das linke Fault Detector Panel in CV-440 bedeutend einfacher zu demonstrieren ist, indem das rechte Panel dadurch an seinem Ort belassen werden kann. Der Wechsel dieser Einheit ergibt eine Verkürzung der Arbeitszeit; was besonders im Falle von Störungen hilft Verspätungen zu vermeiden. Die vorgeschlagene Aenderung wird deshalb an allen Flugzeugen dieses Types während den Blockstandzeiten durchgeführt.

Vorschlag 5795

Herr Werner Walder beantragte das Anbringen eines kleinen Radius am Rohrflansch der Oelfilter. Da damit ein Ausbrechen des Flansches weitgehend verhütet werden kann, wird bei der Herstellung weiterer solcher Büchsen diese Aenderung berücksichtigt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

5977

Kabinenausstattung mit fremden Reklameplakaten. Was für Strassenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften recht ist, muss für die Swissair nicht unbedingt billig sein. Wir wenden viel zu viel Mühe auf, um die Kabinen unserer Flugzeuge so gediegen wie möglich zu gestalten, als dass wir unser Werk durch X-welche Affichen wieder zerstören lassen könnten. Zudem müsste die Zurverfügungstellung unserer Flugzeugkabinen (auch wenn dies gegen noch so hohe Entschädigungen erfolgen würde) Zwangsläufig zu unliebsame Differenzen mit Institutionen oder Interessengruppen führen, da ja solche Plakate nur in sehr beschränkter Anzahl akzeptiert werden könnten.

6052

Numerierung der Aktionärsausweise für die Generalversammlung. Die Numerierung der Legitimations- und Eintrittskarten, die den Aktionären mit der Einladung zur Generalversammlung zugestellt werden, bringt zu kleine Vorteile bei der Stimmkartenausgabe am Versammlungstag, um eine Inkaufnahme

der damit verbundenen grossen administrativen Umtriebe während des Jahres zu rechtfertigen.

6801

Abdichten der Sumpftanks der DC-6 und DC-7C-Flugzeuge. Bei der Untersuchung dieses Vorschlages konnte festgestellt werden, dass die vorgeschlagene Abdichtungsart der Sumpftanks genau dem Vorgehen, das seit 1957 üblich ist, entspricht.

7047

Auskunftserteilung betreffend die SBB-Abfahrtszeiten durch Buschauffeure. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit. Leider lässt sich seine Anregung vorerhand nicht im vorgeschlagenen Sinne lösen. Es ist aber vorgesehen, jedem Buschauffeur einen Fahrplan abzugeben.

7102

Propeller-Enteisung. Der vorgeschlagenen Installations-Aenderung der Propeller-Enteisung kann aus Gründen der Austauschbarkeit nicht entsprochen werden. Eine ähnliche Lösung für die Verbesserung der bestehenden Installation wurde bereits im Sommer 1960 erwogen, jedoch aus den gleichen Gründen abgelehnt.

7124

Entwertung der AK-Flugbons. Es wurde nie eine Vorschrift erlassen, die besagt, dass die AK-Flugbons mit einem Stempel "abgeflogen" entwertet werden müssen. Die Anwendung geeigneter Mittel für diese Arbeit ist der betreffenden Dienststelle überlassen. Dass die AK-Bons auch durch einen Perforierungsstempel entwertet werden können, wurde dem Luftreisebüro Zürich bereits früher einmal mitgeteilt.

7153

Verstärkung der Kabinen der Bordbuffet-Anhänger. Nachdem die ersten Risse an den Ecken der Kabinen festgestellt wurden, erhielt die den Unterhalt besorgende Reparaturgruppe den mündlichen Auftrag, diese Teile zu verstärken. Dies geschah jedoch bereits längere Zeit vor Eingang des Vorschlages.

7173

Frachttarif-Katalog. Im Hinblick auf die zu erwartenden Vereinfachungen bei den Warenkategorien wurde von der verantwortlichen Dienststelle bereits eine billigere Herstellungsart für den Frachttarif-Katalog geprüft. Ein Entscheid ist jedoch noch nicht gefallen.

Reklame-Aufdrucke auf Formularen und Drucksachen. Die Idee ist nicht neu. Ähnliche Vorschläge wurden schon früher abgelehnt mit der Begründung, dass zuviel Reklame eine gute, gelenkte Werbung beeinträchtigt. Diese Meinung hat sich noch nicht geändert.

7536

Erdungsfeder am CV-440. Die Ursache, die das häufige Auswechseln der Erdungsfedern an den Hauptfahrwerken der CV-440 bedingt, liegt weniger in der normalen Abnutzung als in der Beschädigung der Feder. (Abknicken der Feder vorwiegend beim Aufböcken). Der Verbrauch an Erdungsfedern wegen reiner Abnutzung des Bodenkontakt-Drahtes liesse sich bei zusätzlichem Anbringen einer Kugel an dessen Ende, die zur Flächenvergrößerung diene, deshalb nur minim reduzieren.

Der Aufwand für das Auflöten einer entsprechenden Kugel würde sich unter diesen Umständen nicht lohnen.

7659

Stempel "registrierte Zeichnungen" und "nicht registrierte Zeichnungen". Die Unterscheidung der beiden Stempel durch Verwendung von verschiedener Stempelfarbe ergibt zu geringe Vorteile, um von grossem Nutzen zu sein. Nach Ansicht diverser Stellen, die viel mit Zeichnungen arbeiten, sind die Unterscheidungsmerkmale der beiden Stempel genügend. Neben der verschiedenen Beschriftung ist der Stempel "registriert" durch eine zusätzliche Linie unterteilt, was als visuelles Merkmal genügen sollte. Das Zweifarben-System hat zudem den Nachteil einer zusätzlichen Fehlerquelle, da schon beim Stempeln der Zeichnungen die Farben verwechselt werden können.

7664

Platzreservation auf Flugzeugen. Im Gegensatz zum Langstreckenverkehr lässt sich auf den Kurz- und Mittelstrecken eine Platzreservation nicht zufriedenstellend einrichten. Der Grund liegt vorwiegend darin, dass verschiedene Stellen die Abfertigung weitgehend unabhängig voneinander vornehmen.

Erfreulicherweise gilt es aber bei uns als eine Selbstverständlichkeit, dass Invalide und Gehbehinderte, wie auch alte Leute und solche mit Kleinkindern den Vortritt haben und vor den übrigen Passagieren zum Flugzeug geleitet werden, sofern sich solche Passagiere frühzeitig melden, resp. pünktlich am Ausgang einfinden.

Auch muss es immer wieder betont werden, dass Service- und Free-Passagiere das Flugzeug als letzte zu betreten haben.

7680

Der Vorschlag betreffend die Markierung der Tritte den Plattenwege zwischen den Baracken in Dept. IV wurde mit dem Einsender persönlich erledigt.

7737

Anbringen einer Abtropfrinne über dem hinteren Passagiereinstieg an den Caravelle-Flugzeugen. Das SAS, als Eigentümerin dieser Flugzeuge, lehnt diesen Vorschlag aus aerodynamischen Gründen ab. Da bisher keine Passagier-Reklamationen bekannt sind, wurde nicht weiter insistiert.

7784

Montage der Niederspannungskabel an den R-2800- und R-3350-Motoren. Um bei der Montage einer Beschädigung der Führungskeile beim Niederspannungskabelanschluss am Zündring und an den Zündspulen zu begegnen, wurde auf Grund einer internen Meldung bereits eine Montage-Vorschrift für sämtliche Komponenten des Zündsystems erstellt. Die für die Einhaltung der Vorschrift notwendigen Werkzeuge sind ebenfalls bereits vorhanden.

Nachtrag zu 816

Blachenbefestigung an den Frachtwagen. Wir danken dem Einsender dieses Vorschlages für die nachträglich zugestellte Foto, die wir an die zuständige Fachdienststelle weitergeleitet haben. Sollte der in der Erprobung befindliche Versuch betreffend die Blachenbefestigung nicht das erwartete Ergebnis zeitigen, werden wir selbstverständlich auf den Vorschlag zurückkommen.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages 6311 sich bei Hr. A. Oberli, Organisationsdienst zu melden, Tel. 573.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6642 Revision der Auspuffrohre,
- 7057 Strahlrohre zum Enteisung der Flz.
- 7850 IBM-Programme für Poolabrechnungen

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 7566 Magnet-Verkabelung,
- 7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im
Versuchsstadium:

7150

Vorrichtung zum Herauspressen der Kolben-
bolzen-Pilze. Die Erprobung zeigte, dass sich
die Vorrichtung als solche recht gut bewährt.
Ob die mit dieser Vorrichtung herausge-
pressten Pilze wieder verwendet werden
können kann heute noch nicht gesagt wer-
den. Der Vorschlag muss deshalb noch für
ca. 3 Monate zurückgestellt werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende
Vorschläge in Prüfung:

815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/
4748/4847/4954/5111/5861/6071/6087/6124/
6226/6234/6254/6311/6639/6702/6839/6860/
6874/6894/6895/7006/7007/7018/7027/7046/
7051/7054/7075/7078/7103/7110/7117/7120/
7125/7133/7155/7158/7160/7170/7172/7176/
7181/7205/7207/7208/7209/7211/7212/7213/
7216/7217/7228/7230/7579/7590/7625/7662/
7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/
7837/7840/7845/7847/7848.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss
jeweils am 8. des Monats

SWISSAIR-BALL

Aus betrieblichen Gründen muss der traditionelle Swissair-Ball im Kongresshaus, der bisher im Zweijahres-Turnus durchgeführt wurde, in diesem Frühjahr ausfallen.

Hingegen ist geplant, den Rahmen für das Oktoberfest 1961 weiter zu spannen und dieses in neuer Aufmachung und grösser als seine Vorläufer zu starten. Wir hoffen, dass es uns dabei gelingen wird, auch denen, die jetzt wegen des Ausfalls des Balls enttäuscht sind, etwas zu bieten.

O. Ritter

KUNSTZIRKEL

Am 26. Jan. 1961 fand die Generalversammlung statt. Der verdiente Präsident Herr Karl Endress trat infolge anderweltiger Beanspruchung zurück. Für das Jahr 1961 wurde der Vorstand wie folgt neu gewählt:

Präsident: Eduard Schneider, XAB
Vize-Präsident: Kurt Schinz, TI
Aktuar: Oskar Peter, XAB
Kassier: Hedwig Ritter, FVA
Leiter der Musikgruppe:
Ueli Ganz, OGK
Beisitzer: Hedwig Brack, XWF

Anschliessend an die Generalversammlung zeigte Herr Paul Maag zwei ausgezeichnete Farbfilme über Kalifornien.

Wir möchten die Musikgruppe zu einem kleinen Orchester erweitern und bitten Interessenten (Streicher und Bläser) sich mit Herrn Ueli Ganz, intern 2641, in Verbindung zu setzen. Die Proben sind Montag oder Dienstag jeweils von ca. 17.30 - 19.30 in der Kantine Taubenried oder im Schulhaus vorgesehen.

E. Schneider

TISCHTENNIS-CLUB

Der 28. Januar 1961 war ein grosser Tag für den noch jungen Tisch-Tennis-Club Swissair; konnten wir doch in der Freizeitanlage Buchwieson endlich das längst fällige ASIA-Cup-Spiel gegen die Equipe der Air France austragen. Es war unser erster "grosser Match" und wir sahen diesem Treffen mit gemischten Gefühlen entgegen; hatten wir doch keinen "Dunst" über die Spielstärke der Franzosen. Die Spannung löste sich aber sehr bald nach den ersten Ballwechsein. Tatsächlich war die Gast-Equipe der unsrigen hoch überlegen und wir verloren denn auch den Match mit 0 : 9 Punkten. Es ist keine Schande diese deutlich negative Bilanz zuzugeben, haben wir doch den Trost, dass unsere Spieler wirklich ihr Bestes gegeben haben und kämpften bis zum Umfallen. Dafür sei Ihnen an dieser Stelle ein Kränzchen gewidmet. Es kommt nicht von ungefähr, dass unsere Gegner so gross aufspielten, ist doch der ganze Tisch-Tennis-Betrieb bei der Air France mit viel mehr Aufwand aufgezogen als es bei uns je möglich sein wird. Ausserdem haben alle Akteure sehr grosse Spiel-Erfahrung und haben sich z.T. schon international einen Namen gemacht. Es sei nur erwähnt, dass

ihr stärkster Spieler mehrmals gegen den mehrfachen Schweizermeister Urchetti spielte und dabei nie ein Spiel verloren hat. Ja - zu lernen gabs viel bei diesem Cup-Spiel und wir zweifeln nicht daran, dass unsere beiden Spielleiter die gesammelten Eindrücke und Erfahrungen beim Training praktisch auswerten werden.



Im Uebrigen ist das Treffen in sehr freundschaftlichen Rahmen verlaufen und wir hoffen, dass unsere Gäste lauter angenehme Erinnerungen (inkl. den deutlichen Sieg natürlich) mit nach Hause nahmen. Wer weiss - vielleicht sind wir auch einmal soweit dieser erstklassigen Equipe die Stirne zu bieten. Am Willen fehlt's nicht!

T. Riesen

ERFOLGREICHE SWISSAIR-HANDBALLER

Wenn auch in den FPS-Mitteilungen in letzter Zeit nicht allzuviel von unsern Handballern zu vernehmen war, so heisst das keinesfalls, dass der Betrieb im HCS ruhe. Im Gegenteil, die Handballer haben zur Zeit Hochbetrieb - es geht um den Aufstieg in die 1. Liga in der Zürcher Hallenhandball-Meisterschaft. Trotzdem das letzte Gruppenspiel noch aussteht, haben sie mit flotten Leistungen bereits den Sieg in ihrer 2. Liga-Gruppe erkämpft.

Die Resultate der letzten Spiele :

HC Swissair - TV Konkordia Oerlikon 13 : 7
 - TV Stadtpolizei I 9 : 8
 - TV Oberstrasse II 9 : 7

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, werden auch das letzte (verschobene) Treffen gegen den Kath. Ballsportclub I und die ersten

Aufstiegsspiele (12. und 19. Februar) absolviert sein. Am 25. Februar geht es um den Titel als 2. Liga-Regionalmeister; wir sind gespannt, ob die Unsern da noch dabei, d.h. also unter den letzten drei Finalisten sein werden! Zu den bisherigen Erfolgen gratulieren wir den wackern Kämpfern und drücken den Daumen für die Aufstiegsrunde.

Doch sportliche Erfolge bringen immer eine gewisse Verpflichtung für den Verein. Vor allem sollte wieder ein 2. Team für die Meisterschaft gestellt werden können. Dies bedingt fleissiger Trainings-Besuch aller Aktiven - ebenso sehr aber braucht der HCS dringend "Nachschub" in die Reihen seiner Handballer! Nur dann wird es möglich sein, eine 2. Mannschaft zu bilden und so alle interessierten Spieler zum Zuge kommen zu lassen. Bestimmt hat es unter den SWR-Angestellten noch manchen, der Freude hätte am Handballspiel, das zweifellos zu den rassistigen Mannschaftssport-Arten gehört. E. Gonseth, SZZ (Tel. 440) oder W. Grossenbacher, TGTRK, (Tel. 2938) nehmen gerne Anmeldungen von neuen Mitgliedern entgegen!

Der Hinschied von Herrn Dr. W. Gautschi hat auch in unserem Club eine empfindliche Lücke hinterlassen. Als alter, begeisterter Handballer konnte er im letzten Frühjahr als Trainingsleiter im HCS gewonnen werden. Leider war es ihm nur kurze Zeit vergönnt, seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen weiterzugeben. Wir werden ihn dankbar in Erinnerung behalten.

Die General-Versammlung wurde vom Vorstand auf Dienstag, den 28. Februar 1961 angesetzt (Restaurant Du Pont, Schützenstube). Wir erwarten einen lückenlosen Aufmarsch der Mitglieder zu diesem Anlass, dessen "Schluss-Traktandum" zwei Filme bilden werden.

M. Fessler

Redaktionsschluss für die März-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

2. März 1961

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM FEBRUAR 1961

	Februar 1961 (in 1000 tkm)	Februar 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	17'707 + 21 %	14'613
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	9'987 + 26 %	7'932
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	7'022 + 33 %	5'286
Fracht-tkm _____	2'345 + 9 %	2'143
Post-tkm _____	620 + 23 %	503
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	56,3 %	54,3 %

Die Transportleistungen des Berichtsmonats machen im Vergleich zu den letztjährigen Februar-ergebnissen einen recht günstigen Eindruck. Die um 2 %-Punkte verbesserte Auslastung des Linienverkehrs von 56,3 % übertrifft unsere mit 49 % veranschlagten Erwartungen beträchtlich. Dieser Erfolg wird allerdings durch die Tatsache geschmälert, dass wir unser Ziel produktionsmässig wiederum nicht erreichten. Im Streckenverkehr kam schon deshalb ein Fehlbetrag von annähernd 1,2 Millionen offerierten Tonnenkilometern zustande, weil der Flugplan gar nicht budgetkonform erstellt werden konnte (z.B. Verzicht auf DC-6A-Frachtkurse nach den USA). Weitere rund 800'000 tkm - davon ca. drei Viertel im Nordatlantik- und etwa ein Viertel im Europaverkehr - konnten aus Wettergründen nicht erbracht werden. Im Sonder- und Charterverkehr wurde rund eine halbe Million tkm des Budgetmankos ausgeglichen, zur Hauptsache durch intensiven Einsatz des Cargoliners.

Von den einzelnen Verkehrsgebieten zeigt einzig der Nahe Osten (Auslastungskoeffizient 48,6 %) praktisch keine Veränderung.

In Europa erhöhten wir das Angebot um 15 %, während die Nachfrage um 20 % anstieg. Der Ladefaktor verbesserte sich von 51,7 % auf 53,9 %.

Ein gutes Resultat zeitigten die zu 66,6 % (1960: 60,5 %) ausgelasteten Nordatlantikflüge, obwohl wir unsere Offerte um 23 % erhöht hatten. Hier dürften wir vom Streik der Bordmechaniker der USA-Gesellschaften in der dritten Februarwoche profitiert haben.

Ueber dem Südatlantik gingen unsere Leistungen bedenklich zurück. Der Auslastungsgrad sank von 53,0 % auf 41,0 %. Es bleibt zu hoffen, dass die verbilligten Tarife in den kommenden Monaten eine gewisse Anziehungskraft auszuüben vermögen.

Der Fernost-Sektor konnte, vorab dank überdimensionalen Zunahmen in der Fracht- und Postbeförderung sowie einer starken Belebung des Unterwegsverkehrs, auslastungsmässig auf dem Vorjahresniveau gehalten werden (52,2 % gegenüber 52,9 %).

Verspätete Coronados

Convair hat kürzlich eine Ablieferungsverspätung für den Convair 990 Coronado bekanntgegeben. Anlässlich der Flugerprobung zeigte es sich, dass zur Verbesserung der Starteigenschaften zusätzliche Nasenklappen am Flügel-mittelstück angebracht werden müssen. Um das dynamische Verhalten des Flügels bei hohen Geschwindigkeiten zu verbessern, wird es zudem notwendig sein, die äusseren Triebwerk-gondeln um 70 cm nach rückwärts zu versetzen.

Korrekturen an neuen Flugzeugtypen, die sich nach den ersten Versuchsflügen als notwendig erweisen, sind an sich nichts Aussergewöhnliches. Trotz der heute stark verfeinerten Forschungsmethoden sind noch viele dynamische Einflüsse der Berechnung nicht vollumfänglich zugänglich. So mussten beispielsweise beim DC-8 wie beim Boeing 707 im Laufe der Flugerprobung verschiedene aerodynamische und statische Änderungen am Flügel durchgeführt werden.

Da das Flugversuchsprogramm für den Convair 990 auf Grund der guten Erfahrungen mit dem Convair 880 recht knapp bemessen war, entsteht nun zufolge der vorgesehenen Änderungen eine Ablieferungsverspätung von ca. 4 Monaten gegenüber dem zuletzt bekanntgegebenen Plan. Die Geschäftsleitung prüft momentan die Möglichkeit der Charterung von Convair 880-M-Flugzeugen als Zwischenlösung. Da bei Redaktionschluss noch keine absolut verlässlichen Einzelheiten vorliegen, werden wir in der April-Nummer der News auf dieses Thema eingehender zurückkommen.

Obschon der kurzfristige Produktionsausfall sich schmerzlich bemerkbar machen wird, besteht kein Grund, den Coronado in Misskredit zu brin-

gen. Wir erwarten vielmehr, dass jeder unserer Mitarbeiter an seinem Platz dazu beiträgt, aus dem bestehenden bewährten und eventuell zu mietenden Flugmaterial ein Maximum herauszuholen, damit der durch die verspätete Ablieferung entstehende Einnahmefall reduziert werden kann. Die neuen Flugzeuge werden ihren Dienst bei uns während 10 bis 15 Jahren versehen. Es lohnt sich, dafür zu sorgen, dass die Flugzeuge vor der Ablieferung in der Fabrik sorgfältigst erprobt und einwandfrei fertiggestellt werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf ein Uebel hinweisen, das zu bekämpfen sich die Geschäftsleitung seit langem bemüht. Es ist dies die Verbreitung von Gerüchten. Dass falsche oder übertriebene Behauptungen dem Betrieb schaden und nur der Konkurrenz nützen, ist eine Tatsache. Trotzdem werden immer wieder, wie dies im vorliegenden Fall erneut festgestellt werden konnte, die wildsten Gerüchte bedenkenlos weitergegeben. Die Geschäftsleitung ist leider nicht immer in der Lage, auf eine gegebene Situation schlagartig zu reagieren. Erst wenn alle Tatsachen genau bekannt sind, kann die Prüfung neuer Möglichkeiten aufgenommen und über die zu treffenden Massnahmen entschieden werden. Dass darüber oft einige Zeit verstreicht, ist nicht immer zu vermeiden. Sie erweisen daher der Sache unserer Unternehmung einen grossen Dienst, wenn Sie jeweils bis zur mündlichen oder schriftlichen Orientierung durch Ihre Vorgesetzten Zurückhaltung in der Weitergabe von unkontrollierbaren Neuigkeiten üben.

Baltensweiler
A. Baltensweiler
Stv. Direktionspräsident

30 JAHRE SWISSAIR

Am 26. März 1931 wurde durch die Fusion der damaligen Balair mit der Zürcher Ad Astra Aero die Swissair gegründet. Der Flugzeugpark bestand aus 22 Einheiten - darunter dem abgebildeten Fokker F-VII-a - mit insgesamt 86 Sitzplätzen. 64 Personen waren bei der jungen Gesellschaft beschäftigt; 17 unter ihnen haben ihr bis auf den heutigen Tag die Treue gehalten. Ihnen gilt zum Geburtstag der Swissair unser Gruss und Dank !



CORONADO-SIMULATOR

Das Cockpit des "Coronado"-Simulators ist am 17. Februar in Kloten eingetroffen. Unser Bild zeigt den Ablad der gewichtigen Sendung vor unserm Schulgebäude in Kloten.



VERWALTUNGSRAT

Finanzergebnis 1960

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 7. März 1961 die Jahresrechnung 1960 zur Vorlage an die Generalversammlung vom 10. April 1961 genehmigt.

Unsere gesamten Erträge erreichten im Jahre 1960 rund 329 Millionen Franken (1959: 278 Millionen Franken), die gesamten Kosten - einschliesslich ordentliche und ausserordentliche Abschreibungen im Betrag von 25,6 Millionen Franken - rund 324 Millionen Franken (1959: 270 Millionen Franken). Der Reingewinn des Geschäftsjahres beträgt Fr. 4'919'320.-. Dazu kommt der letztjährige Gewinnvortrag von Fr. 431'780.-.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, Fr. 500'000.- dem statutarischen Reservefonds gutzuschreiben, Fr. 200'000.- der allgemeinen Pensionskasse des Personals zu überweisen und aus dem verbleibenden Gewinn eine Dividende von 4 % auf das Aktienkapital von 105 Millionen Franken auszurichten. Für den Vortrag auf neue Rechnung verbleibt ein Saldo von Fr. 451'100.-.

Neuer Chef des Dept. II

Der Verwaltungsrat hat Herrn Hans Aeppli, Leiter des Departementes Verkehr und Verkauf, zum Mitglied der Geschäftsleitung ernannt.

Wir gratulieren Herrn Direktor Aeppli herzlich !

NEUE VERWALTUNGSRÄTE

An Stelle der demissionierenden Herren Dr. Eduard Weber und Dr. Victor Umbricht ernannte der Bundesrat als neue Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat Herrn Dr. Charles-Frédéric Ducommun, Generaldirektor der PTT, und Herrn Minister Dr. Edwin Stopper, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

ERNENNUNGEN

Zentraler Personaldienst: Herr Dr. C.F. Ducommun hat am 1. März seinen neuen Posten als PTT-Generaldirektor angetreten. Zum neuen Chef des Zentralen Personaldienstes ist Herr Herbert Suter, der vorher den Personaldienst des Dept. III leitete, ernannt worden.

Departement II: Den drei neugeschaffenen Verantwortungsbereichen im Departement Verkehr und Verkauf stehen vor:

- | | |
|------------------------|---|
| Herr Walter Benz | - Chef <u>Kommerzielle Planung und Verkehr</u> (VK) |
| Herr Hellmuth Scherrer | - Chef <u>Verkauf</u> (VB) |
| Herr Dr. A. von Crayen | - Chef <u>Internationale Kommerzielle Beziehungen</u> (VR), gleichzeitig Stellvertreter des Departements-Chefs. |

Als Nachfolger von Herrn Fritz Kretz, der den Posten eines Verkaufs-Inspektors (VBI) übernimmt, wurde Herr André Clemmer, bisher Leiter der Vertretung für Skandinavien und Finnland, zum Chef Verkauf Passagen (VP) ernannt.

An Stelle von Herrn Fritz Herzog, der die Swissair Ende März verlässt, übernimmt Herr Fridolin Müller, bisher Chef der Regionalvertretung Mailand, die Leitung der Fracht und Post (VF).

Herr Hans Stierli ist mit dem Chefposten der Dienststelle Administration Aussenvertretungen betraut worden.

Zum Chef der neuen Regionalvertretung in New Delhi ist Herr Brijbushan L. Malhotra bestimmt worden.

Wir wünschen allen neuernannten Herren viel Erfolg !

VERKAUFSWETTBEWERB 1960

An der Aussenvertreterkonferenz erfolgte die Verteilung der Wanderpreise für die erfolgreichsten Verkaufsaktionen des vergangenen Jahres. Die Armbrust, der "Oscar" für Passagiere, wurde von Herrn W. Salzborn, Bombay, die Kuglocke die den besten Frachtförderer auszeichnet, von Herrn Dr. B. Weinert, Tel Aviv, in Empfang genommen.

NEUE PIC'S

Die Flugkapitäne R. Birch, W. Pink und E. Vuille sind zu DC-6B-Kommandanten für den Fernostsektor ernannt worden. Den Rang von CV-440-Pilots-in-Command erhielten die Piloten O. Kuprecht und W. Steinemann, während die Piloten I. Ebertz und J. Muir zu DC-3-Kommandanten promovierten. Wir gratulieren!

HB-IRM VERKAUFT

Ein weiterer DC-3 - die HB-IRM - ist am 23. Februar verkauft worden. Gegenwärtig verfügen wir demnach noch über vier DC-3.

UNGARNHILFE : JAHRESBERICHT 1960

Die Hilfe des Swissair-Personals für die Opfer der ungarischen Revolution von 1956 hat im vergangenen Jahr einige Änderungen erfahren. So konnte der von uns betreute Architekturstudent Herr Bertok im Frühjahr seine Studien mit Erfolg abschliessen; er benötigt unsern Beistand nicht mehr. Auch der Musikstudent, Herr Zabratzky, ist im Herbst selbständig geworden, indem er am Konservatorium eine Zwischenprüfung ablegte, die es ihm ermöglicht, seine Weiterbildung selbst zu bestreiten. Beide Herren danken allen Spendern aufrichtig.

Die ständige Unsicherheit in bezug auf unsere Einnahmen (Austritte von Mitarbeitern, Aufhebung von Patenschaften sowie der geringe Erfolg unseres Aufrufes vom vergangenen Mai) haben uns bewegen, keine festen Patenschaften mehr zu übernehmen. Zwar haben wir der Studentischen Direkthilfe für ihr ausgezeichnetes Betreuungswerk Ende des Berichtsjahres einen Betrag von Fr. 2000.- zugehen lassen, doch werden wir von nun an in der Regel nur noch die Ungarnkolonie des Kinderdorfs Pestalozzi unterstützen und zählen auf das Einverständnis aller Beteiligten.

Die nachstehende Rechnung für das Jahr 1960 wurde von Herrn W. Hosang, Inspektorat, geprüft und in Ordnung befunden. Seit Beginn der Aktion im Spätherbst 1956 sind total rund Franken 77'000.- eingegangen; davon gingen Fr. 47'000.- dem Kinderdorf, Fr. 21'000.- der Studentenhilfe (Patenschaften usw.) und Fr. 1'700.- andern Aktionen zu. Es verbleibt ein Saldo von Fr. 6'475.-. Hoffen wir, dass die Hilfsbereitschaft nicht nachlasse!

Rechnung	1960	1956 - 1959
Einnahmen		
	Fr. 13'456.--	Fr. 63'759.90
Ausgaben		
Pestalozzidorf	Fr. 7'500.--	Fr. 40'256.25
Studenten	Fr. 4'540.--	Fr. 16'770.05
andere Aktionen	-	Fr. 1'674.60
	<u>Fr. 12'040.--</u>	<u>Fr. 58'700.90</u>
	Fr. 1'416.--	Fr. 5'059.--
Saldovortrag 1.1.60	<u>Fr. 5'059.--</u>	
Schluss-Saldo 31.12.60	<u>Fr. 6'475.--</u>	



DER 1000. MITARBEITER

... hat am 1. März bei der Personal-Depositenkasse der Swissair ein Konto eröffnet.

Mit 35 % seines Bestandes stellt das Departement Finanzen bis jetzt den grössten Harst der Kontoinhaber. Das ist bezeichnend. Gerade die Leute müssen schliesslich wissen, wie man am vorteilhaftesten mit Geld umgeht!

Wer es den tausend bisherigen Mitgliedern gleich tun möchte, erhält von Herrn Hans Keller (Tel. intern 493) nähere Auskünfte; der Chef der Depositenkasse ist auf telephonische Verabredung zudem bereit, Fragesteller persönlich zu beraten.

Am 24. Februar - auf den Tag genau vier Jahre nach dem Eröffnungsflug auf dieser Strecke - überflog ein SAS-Flugzeug zum tausendsten Mal das Nordpolgebiet auf dem Weg von Kopenhagen nach Tokio.

Laut "Interavia" soll ein amerikanischer Geschäftsmann,



im Spiegel der Presse

Der "Nebelspalter" vom 11. Januar 1961 berichtet, dass Professor Olive der Universi-

der von Los Angeles nach New York reiste, während des Streiks der USA-Bordmechaniker im Februar zwei SAS-Kurse - nämlich Los Angeles - Kopenhagen und Kopenhagen - New York benützt haben. Der Umweg über die dänische Hauptstadt war die rascheste mögliche Flugverbindung zwischen West- und Ostküste.

tät Colorado Wasserflöhe wegen ihres Gehaltes an Zucker, Protein, Vitaminen und Mineralsalzen als ideale Nahrung für künftige Weltraumfahrer empfiehlt. - Er fügt bei: "Ein weiterer Grund, sich lieber der Swissair und deren vorzüglichen Menus anzuvertrauen." Merci, Nebel!

SWISSAIR-VERPFLEGUNG QUANTITATIV

Auch im Zeitalter des Strahlflugverkehrs geht die Liebe des Fluggasts durch den Magen. Neben Kerosen und Benzin tanken die Flugzeuge nach wie vor ganz erhebliche Mengen anderer Energiespender. So wurden allein von den Swissair-Flugküchen in Zürich, Genf und Basel im letzten Jahr täglich über 1200 Eier verbraucht.

Nachstehend seien einige Umsatzziffern der drei genannten Betriebe für das Jahr 1960 genannt:

Frischfleisch	62'296 kg	Backwaren für	Fr. 321'525.-
Wurstwaren	14'598 kg	Desserts aller Art für	Fr. 373'842.-
Früchte	129'898 kg	Eier	442'795 Stück
Gemüse	32'264 kg	Schokolade-Tafelchen	469'710 Stück
Butter	20'038 kg	Schachtelkäse	40'356 Sch.
Eiszucker, Carameis und Sugus	13'898 kg		
Geflügel	52'143 kg = 65'000 Poulets!		

Zum Hunger gesellte sich der Durst. Es wurden insgesamt konsumiert:

Coca Cola	56'352 Flaschen	
Eptinger	88'952 Flaschen	
Bier	53'440 Dosen	
Wein - 2 dl-Flaschen	44'207	
- 7 dl-Flaschen	14'214	

Prost Mahlzeit!

AeroPens

swissair oldies

swissair pvsr

● Der Sommerflugplan 1961 dauert vom 1. April bis 31. Oktober 1961.

● Ab 11. Mai sechzehn DC-8 Flüge von der Schweiz nach New York, davon vier non-stop, sieben über Shannon und fünf über Lissabon. In umgekehrter Richtung: 10 New York-Schweiz direkt und sechsmal über Lissabon. Shannon wird auf dem Rückweg nicht mehr angefliegen.

● Neuerungen in Europa:

1. Eine tägliche Direktverbindung Zürich-Nizza mit Metropolitan; Flugzeit 1 Stunde 40 Minuten.
2. Vorbehältlich der behördlichen Bewilligung, ein täglicher Kurs von Zürich via Köln nach Rotterdam.
3. Einsatz von Caravelles zwischen der Schweiz und Italien
4. Ein Frühkurs von Genf nach Frankfurt mit Swissair-Anschluss nach Hamburg.

● Wiederum ein täglicher Swissairkurs von Zürich nach Amsterdam.

● Einsatz von DC-68 und DC-7C auf der Linie nach Madrid, wobei unser Poolpartner Iberia auf auf der gleichen Strecke Super-Constellations verwendet.

● Wiederaufnahme des Betriebes zwischen Zürich und Bern mit zwei täglichen Flügen.

● Vermehrung der täglichen Kurse zwischen Zürich-Basel und Zürich-Genf v.v.

STOP PRESS

KLOTEN: BLINDLANDEPISTE FERTIG

Am 15. März ist die Klotener Blindlandepiste auf ihrer ganzen Länge von 3700 m dem Betrieb übergeben worden.

Herr Charles Messmer ist auf Jahresbeginn nach über 30-jähriger Tätigkeit im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs pensioniert worden. Bereits am 1. August 1927 trat der damals vierzigjährige Lizentiat der Staatswissenschaften bei der Balair ein. Fünf Jahre später wurde er zum Swissair-Direktor auf dem Pariser Flugplatz Le Bourget ernannt, um ab 1935 unserer Vertretung in Croydon vorzustehen. Ab 1936 war er für diese beiden wichtigen Auslandstellen verantwortlich. 1940 leitete er unsere Vertretung in Barcelona, einem der wenigen Anflugziele während der ersten Kriegsjahre. Nach dem Waffenstill-

stand in Europa führte er in Paris und London erfolgreich die zur Wiederaufnahme des Verkehrs notwendigen Verhandlungen. 1948 auf den Posten eines Vizedirektors berufen, nahm er massgeblich Anteil an der Organisation unserer Verbindungen mit den USA. 1953 wurde Herr Messmer zum Chef des Büros für IATA und Verträge ernannt, wo uns seine reichen Auslandsfahrten sehr zustatten kamen. Der in unseren Reihen wie in der ganzen Welt beliebte und geschätzte Pionier zieht sich nun in den verdienten Ruhestand zurück. Wir schulden Herrn Messmer aufrichtigen Dank und wünschen ihm auch für die Zukunft alles Gute.

Die aus Anlass des Uebergangs der Swissair zum Strahlflugverkehr von der Generaldirektion der PTT im Rahmen der Werbeserie herausgegebene blaue Marke zum Wert von Fr. -.75 hat nach einer offiziellen Bekanntmachung eine Auflage von 2'471'951 Stück erreicht. Da sie vor allem zur Frankierung von Auslandpost dient, unterstützt sie kräftig die weltweite Werbung für unsere Gesellschaft.

Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand viel Glück:

Dept. II: 14.11. Walter Hofstetter, Deutsche Schweiz/Tessin; 14.1. Fräulein Ursula Studer, jetzt: Frau Schlup, Luftreisebüro Bern; 18.2. Fritz Cavelti, Aussenvertretungen.

Dept. III: 14.1. François Cherix, Frachtdienst; 20.1. Heinz Ebert, Startdienst; 28.1. Max Steiner, Terminus.

Dept. IV: 24.11. Hans Greutmann, Flugzeugwartung; 7.1. Ernst Neeracher, Flugzeugwartung.

BOEING-JETS MÜSSEN ABGEÄNDERT WERDEN

Alle Boeing-Strahlflugzeuge der Typen B-707, 720 und 727 werden zur Verbesserung ihrer Flugeigenschaften modifiziert. Die Änderungen betreffen zur Hauptsache das Seitenleitwerk und den Anbau einer Bauchflosse. Während einige Fluggesellschaften, die bereits Boeing-Jets einsetzen, die Umbauarbeiten selber vornehmen, müssen andere ihre Flugzeuge durch die Boeing-Werke abändern lassen.

NEUES AUS KLOTEN

Im Klotener Flughafen ist am 1. März eine zweite Transithalle mit 80 Sitzplätzen eröffnet worden. Sie ist im Restauranttrakt, südlich des Passagier-Eingangs, untergebracht. Die Halle dient der Aufnahme von Fluggästen im indirekten Transit zu Stosszeiten oder von Reisenden, die verspätete Abflüge abwarten müssen.

Der Raum wird bis unter die Zuschauerterrasse ausgebaut und auf 200 Sitzplätze erweitert. Die notwendigen Arbeiten sind im Gang und dürften noch dieses Jahr abgeschlossen werden.

Am 6. März 1961 konnte in der Gemeinde Kloten bereits der 9'000. Einwohner gezählt

werden. Nicht viel mehr als ein halbes Jahr vorher - im August 1960 - betrug die Bevölkerungszahl noch 8'000 Personen; sie hat sich in fünf-einhalb Jahren verdoppelt (Ende August 1955: 4'500)! Ende 1945 - also drei Jahre vor Eröffnung des Flughafens - waren in der Gemeinde erst 2'190 Einwohner registriert.

MARCEL RINGGENBERG †

Am 14. Februar ist unser Mitarbeiter Herr Marcel Ringgenberg vom Büro für Materialabrechnung (Dept. I), Kloten, im Alter von erst 39 Jahren aus dem Leben geschieden. Marcel Ringgenberg war am 5. Juli 1948 in die Swissair eingetreten. Wir verloren in ihm einen bereitwilligen, arbeitsfreudigen lieben Kameraden. Seinen schwer geprüften Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.

7300 kg Schub; das CJ-805-23 Aft-Fan-Triebwerk der General Electric für den Coronado

Schon bevor General Electric im Jahre 1956 begann, Strahltriebwerke für die zivile Luftfahrt herzustellen (vgl. "Jetology" Nr. 18), hatten ihre Ingenieure Versuche mit Doppelstromtriebwerken durchgeführt. Die Grundzüge des Doppelstromtriebwerkes (turbofan, bypass), mit dem eine zweite Jet-Generation beginnt, haben wir in Nr. 7 der "Jetology" erklärt. General Electric hat sich im Jahre 1955 nach gründlichen Untersuchungen für das Aft-Fan-Prinzip entschieden, bei dem das Kaltluftgebläse am hinteren Teil des Triebwerkes angebracht ist und sich auf ein gewöhnliches Triebwerk bisheriger Konstruktion aufsetzen lässt. Im Gegensatz dazu muss beim Front-Fan (Forward Fan), wo der Kaltluftstrom unmittelbar beim Triebwerk-Einlass beschleunigt wird, das ganze Triebwerk grundsätzlich neu konstruiert werden.

Das Aft-Fan-Triebwerk lässt dem Konstrukteur grosse Freiheit in der Ausgestaltung des Gebläses. Ausserdem erleichtert die Verwendung der bisher gebräuchlichen Grundtriebwerke die Herstellung und vereinfacht Bauweise und Unterhalt.

Nach dem Entscheid für das Aft-Fan-Prinzip vergingen noch rund zwei Jahre, bis General Electric ihr erstes Triebwerk dieser Art, ein unverändertes CJ-805-3 mit dem zusätzlichen Gebläse für den Kaltluftstrom, im Prüfstand laufen lassen konnte. Es erhielt die Bezeichnung CJ-805-21. Seither sind Doppelstromtriebwerke der General Electric während insgesamt mehr als 3000 Stunden in der Fabrik in Evendale geprüft worden. Viele wichtige Versuche erstreckten sich unter anderem auf die Vorrichtung für die Schubumkehr und auf die Enteisungsanlage. Die endgültige Version des Aggregats, CJ-805-23, ist das Ergebnis langjähriger Erfahrungen.

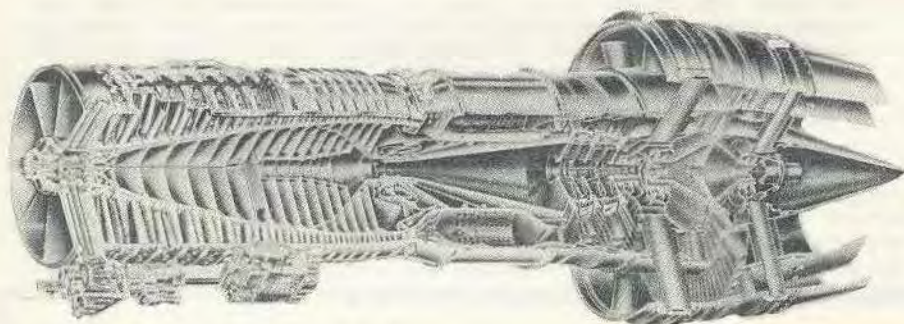
Im Februar 1960 mietete General Electric zu Versuchszwecken ein RB-66-Flugzeug der Air Force und versah es mit zwei CJ-805-23-Triebwerken. Im Hinblick auf die spätere Verwendung dieser Motoren für den Coronado wurden sie in Gondeln der Convair eingebaut. Ferner wurde das RB-66-Flugzeug mit der gleichen elektrischen Anlage ausgerüstet, die im Coronado Verwendung findet. Regelmässige Testflüge mit diesem umgebauten RB-66 lieferten dadurch Ergebnisse sowohl in Bezug auf die CJ-805-23-Triebwerke, als auch hinsichtlich der aerodynamischen Gestaltung der Motorengondeln und die elektrische Anlage für den Coronado und ermöglichten noch eine Reihe von Verbesserungen.

Im Mai 1960 wurde ein erstes CJ-805-23-Triebwerk an Convair übergeben. Drei weitere folgten im Juni. Damit liessen sich von Convair schon vor dem Erstflug des Coronado wertvolle Versuche durchführen.

Technische Daten des CJ-805-23-Triebwerkes:

Maximaler Standschub:	7'300 kg
Gewicht:	1'725 kg
Grösste Durchmesser:	
Grundtriebwerk:	81 cm
Aft-Fan:	135 cm
Gesamtlänge:	366 cm
Grundtriebwerk:	
Kompressor:	17 Stufen
Turbine:	3 Stufen, durch konische Röhre mit Kompressor verbunden
Aft-Fan:	
Turbine:	Einstufige, frei drehende Turbine, die von den ausströmenden Abgasen des Grundtriebwerkes angetrieben wird.
Kompressor (Gebälse):	Die Turbine ist in ihrem äusseren Teil als Kompressor (Gebälse) für den Kaltluftstrom ausgebildet.

Der Kaltluftstrom des Aft-Fans erreicht rund das 1 1/2 fache Volumen des Basisluftstroms.



WIR FLIEGEN NACH ROTTERDAM

Die Genehmigung der deutschen Luftfahrtbehörde für die Swissair-Linie Zürich-Köln-Rotterdam liegt nunmehr vor, und zwar ist uns auch die fünfte Freiheit für den Abschnitt Köln-Rotterdam zugestanden worden. Damit wird die neue Linie im Lauf des Monats April eröffnet werden können.

JAPAN AIR LINES UEBER DEN POL NACH EUROPA

Die Japan Air Lines beabsichtigen, ab 1. Juni einen zweimal wöchentlichen DC-8-Polardienst auf der Strecke Tokio-Kopenhagen-London-Paris zu eröffnen. Ende des Jahres soll auch eine Flugverbindung auf der Route über Indien errichtet werden.

WEITERER DC-8 FUER KLM

KLM hat einen weiteren DC-8 in Auftrag gegeben. Die bis heute an KLM abgelieferten sieben DC-8 sind - gleich wie die unsern - mit JT-4A-9-Aggregaten ausgerüstet. Die zweite, mit dieser Bestellung nunmehr auf sechs Einheiten erhöhte Serie verfügt über JT-3D-Doppelstromtriebwerke. Sie werden ab Frühjahr 1961 abgeliefert und nach Zentralamerika, Südafrika und über den Pol nach Japan zum Einsatz gelangen.

GROSSBRITANNIEN: ERHOEBTE LANDGEBUEHREN

Auf den 1. April sollen die Landgebühren in London und Prestwick, die schon heute die höchsten der Welt sind, heraufgesetzt werden. Sie betragen dann für Flugzeuge der Grössenordnung eines B-707 oder DC-8 240 Pfund Sterling oder doppelt soviel wie in Idlewild, dreimal soviel wie in Kopenhagen und fünfmal mehr als in Amsterdam.

FLUGPLATZGEBUEHREN AUCH IN OESTERREICH

Auf Oesterreichs Flugplätzen wird seit Jahresbeginn von jedem Passagier vor dem Abflug auf internationalen Strecken eine Fluggastgebühr von 30 Schillingen (ca. 5 Schweizerfranken) erhoben.

DER CHAMPAGNER WAR BEREIT ...

Der zweimillionste TWA-Passagier, der kürzlich London verliess, sollte bei seiner Ankunft in Idlewild besonders gefeiert werden. Man stellte für

SEE- UND LUFTFAHRT UEBER DEM NORDATLANTIK

Ein Vergleich der von der Trans-Atlantic Passenger Steamship Conference und der IATA veröffentlichten Statistiken ergibt, dass der Nordatlantik im Jahre 1960 von rund 1'938'000 Passagieren auf dem Luftweg und nur noch von 866'500 Reisenden an Bord von Schiffen überquert wurde. Gegenüber 1959 nahm die Zahl der Passagen auf Flugzeugen um 26 % zu und auf Schiffen um 2 % ab. Noch 1957 wurde der Seeweg bevorzugt.

EINE ZWEITE SCHWEIZER CHARTER-GESELLSCHAFT

Die Globe Air Ltd., eine seit März 1957 im Handelsregister eingetragene zweite schweizerische Gesellschaft für Bedarfsluftverkehr mit Sitz in Basel, hat am 18. Januar 1961 vom Eidgenössischen Luftamt die vorläufig auf ein Jahr befristete Bewilligung zur Ausführung gewerbmässiger Flüge erhalten. Die Gesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von 1 Million Franken. Ihr Flugzeugpark beschränkt sich vor derhand auf einen von der BEA erworbenen zweimotorigen Schulterdecker des De Havilland-Typs Airspeed-Ambassador "Elizabethan"; das Flugzeug ist unter dem Zeichen HB-IEK immatrikuliert.

ihn - einen gewissen Steven Mueller - Champagner bereit. Nach der Landung stellte man fest, dass "Herr" Mueller - zwei Jahre alt war !



Nr. 86

März 1961

Im März konnten nur drei Vorschläge, diese allerdings erfreulicherweise recht einträglich, prämiert werden. Die glücklichen Empfänger der Prämien sind die Herren

FRITZ HERZIG, Abteilung Techn. Inspektion, Dept. IV, der Fr. 600.--

KARL BACHOFEN, Startdienst, Dept. III, der Fr. 500.--
und

WALTER JÄGGI, Verkehrsbuchhaltung Dept. I, der Fr. 250.--
erhält.

Den obgenannten Herren gratulieren wir herzlich zu ihrem Erfolg, und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir recht schöne und frohe Ostertage.

6642

Herr Fritz Herzig machte die Feststellung, dass bei den defekten und als Ausschuss bezeichneten Auspuffrohren der CV-440-Flugzeuge fast ausschliesslich nur die Mittel- und Verlängerungspartie Beschädigungen aufweist. Dieser Umstand veranlasste Herrn Herzig vorzuschlagen, es seien zukünftig anstelle ganzer Auspuffrohre nur noch das mittlere Teilstück mit der defektanfälligen Partie zu beziehen und dieses mit den vom alten Auspuff herstammenden noch intakten Rohrteilen zu ergänzen. Die durchgeführte Kostenberechnung zeigte, dass die finanziellen Aufwendungen für ein dem Vorschlag entsprechend repariertes Rohr nur 57% eines neuen Auspuffes ausmachen. Da jährlich eine grössere Anzahl solcher Auspuffrohre von Defekten betroffen werden, lassen sich nach dem neuen Vorgehen namhafte Einsparungen erzielen.

7057

Herr Karl Bachofen machte den Vorschlag, die bisher zum Enteisen der Flugzeuge gebräuchlichen Lanzen durch kurze Strahlrohre zu ersetzen.

Bei den durchgeführten Versuchen zeigte es sich, dass der Einsatz solcher Strahlrohre eine ganz wesentliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen System bedeutet. Die Vorteile dieser Strahlrohre gegenüber den Lanzen liegen

1. in der handlicheren Anwendung,
2. im präziseren Einsatz,
3. in der Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Bedürfnisse, indem durch Veränderung der Düse die zu enteisende Flugzeugfläche je nach Umstand abgespritzt, abgeschwemmt oder nur überstäubt werden kann.

Aus diesen Vorteilen ergibt sich eine respektable Leistungssteigerung des Enteisens, wodurch namentlich in den Verkehrsspitzen kostspielige Verspätungen reduziert werden können. Ausserdem werden dadurch enorme Mengen von Enteiseflüssigkeit eingespart.

7350

Herr Walter Jäggi schlug vor, die IBM-Programme für die Pool-Abrechnung aufzuteilen, d.h. die variablen Konditionen aus dem Gesamtprogramm heraus zu nehmen und diese Informationen jeweils erst im Moment des Durchlaufes des Poolprogrammes einzulesen.

Auf diese Weise ist die Voraussetzung geschaffen, die Erstellung eines zweiten, evtl. dritten oder vierten Programmes, als Folge fehlender Speicherstellen, zu umgehen. Das feste Programm kann demzufolge praktisch für eine unlimitierte Zahl von Pools verwendet werden. Änderungen der Konditionen, die sich fast zwangsläufig bei jedem Flugplanwechsel und für jede Gesellschaft ergeben, können in der Folge durch nunmehriges Auswechseln der Karten der entsprechenden Gesellschaft, ohne komplizierten Eingriff in das Programm selbst, laufend vorgenommen werden.

Unprämierte Vorschläge

2561

Gleitschutz für Frachter IRX. Die HB-IRX schied am 3.1.61 aus dem regulären Linienverkehr aus, deshalb erübrigt es sich, jetzt noch Verbesserungen durchzuführen.

6365

Leiter für Telehoistfahrzeuge. Dass der Bedarf einer solchen Leiter vorhanden ist geht daraus hervor, dass bereits vor mehr als einem Jahr der Bordausrüstungsdienst in Zusammenarbeit mit der Dienststelle Mobile Einrichtungen dieses Problem studiert hat. Es zeigte sich aber, dass eine teleskopartig verschiebbare Leiter für dieses Fahrzeug viel zu kompliziert würde. Eine andere Lösung, das Hinaufsteigen auf die ausgefahrene Plattform zu erleichtern, wurde bis anhin noch nicht gefunden. Das Problem wird jedoch weiterhin verfolgt.

7027

Container für Caravelles und DC-8. Auf das Anbringen von Gummiecken an den Containern, die das Rutschen auf den Transportwagen verhindern sollen, kann verzichtet werden. Denn mit der Eröffnung des neuen Bordbuffetgebäudes werden auch neue Bereitstellungswagen in Betrieb genommen, bei denen die Container weder aufeinander gestapelt werden, noch abrutschen können.

7046

Cancellation Delay. Der eingesandte Artikel über "Cancellation Delay" bezieht sich ausschliesslich auf amerikanische Verhältnisse. Die Verhältnisse in der Schweiz, beim Publikum wie bei der Organisation der Luftverkehrsgesellschaften, lassen die vorbehaltlose Uebernahme amerikanischer Systeme und Methoden nicht zu. Wir lehnen den Vorschlag nicht ab, da er nichts taugt, sondern weil hier die Voraussetzungen dafür noch nicht vorhanden sind.

7051

Melde-Formulare für den Addressograph. Die Schaffung eines speziellen Formulars für Meldungen an den Addressograph lohnt sich nicht. Erstens gibt es nur wenige Dienststellen die direkt mit dem Addressograph zu verkehren haben und zweitens wurde bis jetzt noch nie festgestellt, dass durch das Fehlen eines solchen Formulars irgendein Mangel entstanden wäre.

7065

Vorrichtung zum Planschleifen der Auspuffflansch-Auflageflächen. Würde es sich bei den Auspuffflanschen um Präzisionswerkstücke handeln, wäre die Anwendung einer solchen Vorrichtung sicher zweckmässig. Da dies nicht zutrifft, kann ein solches Werkzeug nicht empfohlen werden. Um es nämlich zweckmässig anwenden zu können, müsste die Fläche des Auspuffstutzens parallel zum Auspuffflansch sein. Durch das Aufschweissen oder Abschleifen der abgebrannten Stutzen ist diese Voraussetzung selten gegeben. Zudem ist, trotz einer aus der Verwendung dieser Vorrichtung resultierenden Erleichterung in der Bearbeitung der Auspuffflansche, keine wesentlich ins Gewicht fallende Zeiteinsparung ersichtlich. Auch ist der im Vorschlag eingeflochtene Satz, dass die bis jetzt an den Auspuffflanschen ausgeführte Handarbeit "keinen Anspruch auf grosse Genauigkeit erheben kann", nicht stichhaltig, denn alle revidierten und abgelieferten Auspuffteile bewegen sich innerhalb der vorgeschriebenen Massen und Toleranzen.

Montage der Behälter für Gesichtstüchlein im DC-6B. Mit Werkauftrag 57'256 vom 22.6.60 wurde dieser Vorschlag, der eine bessere Montage der Behälter behandelt, bereits teilweise verwirklicht. Sollte es sich aber nach dem Einbau der nun angebrachten Schnappschlösser zeigen, dass die Glaskappen der Spiegelbeleuchtung trotzdem weiterhin beschädigt werden, ist das Anbringen eines Anschlages vorgesehen.

7155

Lagerhaltung von Motoren auf Aussenstationen. Der Einsender dieses Vorschlages scheint über die Lagerhaltung von Motoren auf Aussenstationen nicht auf dem laufenden zu sein und ist sich der Konsequenzen, die sich bei der Durchführung seines Vorschlages ergeben würden gar nicht bewusst. Zu seiner besseren Orientierung sei hier über dieses Problem folgendes gesagt:

1. Die Laufzeit ist lt. FLA 330,33
 - a) für Motoren unbeschränkt,
 - b) für die zugehörigen Aggregate auf 24 - 72 Monate, je nach Art derselben, festgelegt. Diese werden mit Ausnahme der Shock Mounts nach Ablauf der Lagerzeit jeweils auf den Aussenstationen gewechselt.
2. Erscheinen während der Lagerzeit Werkaufträge oder Service-Bulletins, die an allen Motoren ausgeführt werden müssen, so lautet der entsprechende Auftrag für Stationsmotoren:
 - a) Werkauftrag oder Service-Bulletin ist auf Station auszuführen.
 - b) Motor kann nach Kloten geflogen werden. D.h. ein solcher Motor bleibt als einsatzfähig auf der Station und die Modifikationen werden erst nach seiner, durch einen Motorenwechsel bedingten Rückkehr ausgeführt.
3. Motorenwechsel auf Stationen werden nur bei Trouble von den auf Flugzeugen befindlichen Triebwerken ausgeführt.

Der Grund hierfür liegt darin, dass Motorenwechsel eine Zeit von 15-20 Stunden beanspruchen. Demzufolge können für die Durchführung von Modifikationen keine Triebwerke zurückgeflogen werden.

4. Je nach Umfang der vorliegenden Werkaufträge oder Service-Bulletins muss an dem unter Punkt 2. b) aufgeführten Motor nach erfolgtem Rückflug eine Kontroll-Demontage ausgeführt werden.

Was nun aber den dem Vorschlag zu Grunde liegenden Wechsel des Motors Nr. 36,299 betrifft, ist folgendes zu sagen:

Dieser Motor wurde im Januar 1959 als Stationsreserve nach Karachi gesandt und kam im Herbst 1959 von dort nach Beirut. Am 15.12.60 wurde er als Ersatz auf der IBU-3 nach Zürich geflogen. Da nun an diesem Motor diverse Werkaufträge auszuführen waren, wozu eine Kontrolldemontage notwendig war (keine Revision, wie der Einsender glaubte), musste der Motor nach der kurzen Laufzeit von nur 11 Stunden vom Flugzeug ausgebaut und in die Demontage genommen werden.

7160

Fahrbares Gestell für die Domreinigungs-Einrichtung. Das Rad als Element zur Fortbewegung war schon in der jüngeren Steinzeit (10'000 - 2'000 v. Chr.) bekannt. Der Vorschlag bringt also nichts Neues.

7170

Telefon-Reinigung. Dem dringenden Erfordernis nach vermehrtem Sparen wurde auch bei der Telefon-Reinigung Rechnung getragen. Es wird zur Zeit abgeklärt, ob nach Ablauf des bestehenden Vertrages mit dem Reinigungsinstitut die Reinigung der Telefonapparate durch eigenes Personal oder in grösseren zeitlichen Abständen durchgeführt werden soll.

7174

Ersatz von Coomac-Pynol. Es ist bekannt, dass das in Toiletten-Wagen und den Flugzeug-Toiletten verwendete Desinfektionsmittel "Coomac-Pynol" den grossen Nachteil der Schlamm-Bildung aufweist, die zur Verstopfung von Leitungen und zu Pumpen-defekten führt.

Die Dienststelle "Materialprüfung und Verfahren" wurde bereits lange vor Eingang des Vorschlages beauftragt, ein Ersatz-Produkt zu suchen, das nicht mit diesem Nachteil behaftet ist und in der bakteriziden Wirkung mindestens dem "Coomac-Pynol" ebenbürtig ist.

Die Prüfung von 8 verschiedenen Fabri-
katen ergab, dass sich das Desinfektions-
mittel "Flushex" der Firma Rhodia Inc.,
als Ersatz für das "Coomac-Pynol" am
besten eignet. Das neue Mittel ist in-
zwischen bestellt worden.

7178

Englisch-Kurse. Aus organisatorischen
Gründen ist es nicht möglich, solche Kur-
se durchzuführen, besonders nicht für Per-
sonal mit unregelmässiger Arbeitszeit.
Ausserdem sollte es im Bestreben jedes
Einzelnen liegen, mangelnde Kenntnisse
aus eigener Initiative auszumerzen. Dies
gilt speziell für Sprachkurse, wo es den
Lernbegierigen besonders leicht gemacht
wird.

7211

Zahntagstäschlein mit Reklame-Aufdruck.

Die sicher zu erwartenden Schwierigkeiten
mit all denjenigen Firmen, die nicht be-
rücksichtigt werden können, verbieten uns
solche Reklame-Täschlein zu verwenden.

7216

Kursnotizen für Swissair-Aktien. Mit
Schreiben vom 23.10.60 wurde der Neuen
Zürcher Zeitung und dem Bankgeschäft J.
Vontobel & Co. mitgeteilt, dass im gegen-
wärtigen Zeitpunkt keine Differenzierung
zwischen alten und neuen Swissair-Aktien
besteht und somit bei der Börsennotiz für
die SR-Aktien der Hinweis, ob es sich um
alte oder neue Aktien handelt, weggelassen
werden kann. Zwei Aktienkategorien be-
stehen nur bei einer Kapitalerhöhung und,
infolge der verschiedenen Dividendenbe-
rechtigung nur für das erste Dividenden-
jahr zwei Aktienkategorien bestehen.

7217

Neuausgabe des Telephon-Verzeichnisses.
Wie der Einsender dieses Vorschlages be-
reits bemerkt haben wird, wurde in der
Zwischenzeit ein neues Telephon-Verzeich-
nis herausgegeben. Auch ist vorgesehen,
dass die Nachträge jeweils gesammelt,
rückwirkend auf den Stichtag des Ver-
zeichnisses vom 6.2.61, monatlich ver-
öffentlicht werden.

7228

Swissair-Wandkalender. Warum auch so
kompliziert? Das Aufhängen des Wandka-
lenders an einen Ort, wo ihn der Wind
nicht schief bläst ist mindestens so ein-
fach wie das Anbringen von zwei Oesen.
(Im übrigen ist Durchzug ungesund!)

7231

Aufheben der Reservation auf gewissen
Flugstrecken. Folgendes Beispiel möge
dem Einsender zeigen, was für Schwierig-
keiten sich aus einer Aufhebung der Re-
servation auf Kurzstrecken ergeben würden,

Herr X aus St.Gallen wird am 18.5. in
London zu Besprechungen erwartet. Als
eiliger Geschäftsmann gibt er einer Luft-
reise den Vorzug. Am Abend seines Ab-
fluges am 17.5. wird ihm aber am Schal-
ter sehr höflich klar gemacht, dass leider
das Flugzeug bereits voll besetzt sei. Als
guter Schweizer wird Herr X vorerst sei-
nen Aerger am Schalterbeamten auslassen
(der aber ganz unschuldig ist) und schwö-
ren, sich zukünftig an das Motto zu hal-
ten "Willst Du gut und sicher reisen, so
nimm die alte Bahn aus Eisen".

Nicht die Zeit, sondern die Dispositionen
der Flugpassagiere zwingen uns, ein gut
funktionierendes Reservationswesen zu
halten. Vorläufig ist eine Luftverkehrsge-
sellschaft immer noch für die Passagiere
da und nicht umgekehrt.

7240

Auszahlung der Lohnergänzungszulage in
Form von Aktien. Die Auszahlung der
Lohnergänzungszulage in Form von Ak-
tien ist gut gemeint, leider aber nicht
durchführbar. Laut Obligationenrecht dür-
fen Aktiengesellschaften keine eigenen Ak-
tien in Depot zurück behalten, könnten
deshalb auch gar keine abgeben.

7241

Swissair-Flugscheine als Geschenkartikel.
Swissair-Gutscheine als Geschenkbons wer-
den schon seit Jahren verkauft und sind
ein gutes Geschäft für die Firma.

7272

Kantine Taubenried. Dem Vorschlag, in
der Kantine einen Schalter zu eröffnen, an
welchem jeder Besucher nach Beendigung
seiner Mahlzeit das Tablar mit dem Ge-
deck zurückgeben kann, haften z.B. fol-
gende Mängel an.

1. Zu enge Platzverhältnisse in den be-
stehenden Esslokalen.
2. Stauungen und Gedränge vor dem Rück-
gabeschalter.
3. Keine Einsparung von Arbeitskräften,
da gleichviel Personal für die Abnahme,

das Aussortieren der zurückgebrachten Geschirre und das Tischaubern notwendig ist.

7276

Anfertigen von Plasticbehältern für Darmtransporte. Die Verpackung der Därme ist leider nicht die Sache der Swissair. Entweder müssen wir diese Art der Verpackung akzeptieren oder auf den Transport verzichten. Plasticbehälter zur Verfügung zu stellen und nicht mehr auffindbare zu ersetzen, wäre zu kostspielig.

7054

Frachtreservationen auf Swissair-Strecken. Der Vorschlag bringt nichts grundsätzlich Neues. Die sogenannten "Sell and Report Facilities" sind im AIRIMP-CARGO Procedure vorgesehen und allgemein bekannt.

Ob nun solche "Sell and Report Facilities" gewährt werden können, hängt vor allem von der Frachttransportkapazität des auf der entsprechenden Strecke eingesetzten Flugzeugtyps ab. Im Mittel- und Fernostverkehr, sowie auf den Südatlantikflügen, ist die "Restgrösse" der Fracht zu klein, um von "Request" auf "Sell and Report" umzustellen. Es darf nicht vergessen werden, dass diese "Restgrösse" oft nicht von der Nutzlast bestimmt wird, sondern vom verfügbaren Volumen.

Auch im Nordatlantikverkehr - trotz dem DC-8-Einsatz - muss vorerst auf dem "Request"-Verfahren gebucht werden, da (entgegen der Ansicht des Einsenders) die Frachtzulademöglichkeiten nicht unbeschränkt sind. Im Europa-Verkehr (ausgenommen die Europa-Segmente von Langstreckenkursen) besteht auf den Flügen der Swissair und jenen der Poolpartner seit dem 10. 11. 59 die "Sell and Report"-Möglichkeit für Frachtsendungen bis zu 20 kg. Vertretungen mit regelmässigem und beträchtlichem Frachtverkehr nach bestimmten Verkehrsgebieten, z. B. Nordatlantik oder Ferner Osten, werden feste Zuteilungen auf den sie interessierenden Kursen gegeben. Diese sogenannten "Allotments" erlauben den betreffenden Verkaufsstellen, ihrer Kundschaft sofortige Zusagen zu geben, ohne vorerst bei der Frachtreservation Zürich anfragen zu müssen. Zu einem von Fall zu Fall festgesetzten Zeitpunkt wird von der Allotment-Stelle die gesamte auf Allotment angenommene Fracht per Telex nach Zürich gemeldet, Zeitgewinn für den Absender und Einsparungen von Telexkosten lassen sich also auch auf diese Weise erzielen.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

7566 Magnet-Verkabelung

7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

7006 Formular 1007/R1

7110 Zange zum Wechseln der Schmelzsicherungen

7421 IBM-Kohlenfarbbänder

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge, sich zur Erteilung näherer Angaben bei den unterzeichneten Herren zu melden:

6722

Vorschlagswesen bei Herrn A. Oberli, Organisationsdienst
Tf. 573

7205

Organisation bei Herrn K. Schneider, Kassawesen Dept. I Finanzabteilung Dept. I
Tf. 500

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

694/815/1464/1585/2528/4247/4407/4625/
4748/4847/4954/5111/5861/6071/6087/6124/
6226/6234/6254/6362/6364/6367/6368/6639/
6702/6721/6722/6839/6860/6874/6894/6895/
7018/7078/7103/7120/7125/7129/7133/7150/
7156/7157/7158/7159/7172/7175/7176/7181/
7205/7207/7208/7209/7212/7213/7230/7243/
7261/7279/7282/7285/7286/7287/7298/7326/
7327/7335/7336/7341/7382/7530/7579/7590/
7625/7657/7682/7700/7734/7776/7780/7797/
7798/7812/7840/7845/7848.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss
jeweils am 8. des Monats

Eröffnung der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

zur Sommersaison

8. April 1961

Eine Ausnahme bilden die Tennisplätze, die infolge der Instandstellungsarbeiten wie folgt zur Benützung freigegeben werden können:

Tennisplätze Nr. 2 und 3 am 15. April 1961

Tennisplatz Nr. 1 am 22. April 1961

Ski-Club

Das traditionelle 25. Ski-Rennen, das auch diesmal bei guten Schneeverhältnissen und gleisendem Sonnenschein stattfand, gehört der Vergangenheit an. Am 25./26. Februar fand sich ein grosser Harst von Renn-Teilnehmern und Schlachtenbummler im gemütlichen Rietbad ein. Es lässt sich schwer feststellen, wer sich im Wettkampf ernstlich einschalten wollte, oder nur wegen der sprichwörtlichen Gemütlichkeit, die jedes Jahr neue Höhepunkte erreicht, zur Teilnahme entschloss.

Unsere Freunde des Ski-Clubs Genf waren auch wieder vertreten, und zum erstenmal beteiligte sich eine Delegation des Ski-Clubs AUA, Wien.

Aus räumlichen Gründen können wir nur die ersten 3 Gänge der einzelnen Disziplinen wiedergeben. Für die nachfolgenden Renner und für die, die unter "ferner liefen" figurieren sei für ihr Mitmachen herzlich gedankt.

Damen
Riesenslalom 1. Vreni Sulzberger, Clubmeisterin 1961
2. Heidi Zellweger
3. Nelly Bader

Herren Sen. I
Riesenslalom 1. Ueli Willy
2. Roland Niederer
3. Peter Metler

Herren Sen. II
Riesenslalom 1. Willy Cejha
2. Andres Flüchiger
3. Hans Keller

Herren
Kombinations-
slalom 1. Manfred Preuss
2. Roland Niederer
3. Erich Küng

Herren
Kombinations-
wertung 1. Roland Niederer, Clubmeister 1961 und Gewinner des Piloten-Cup
2. Ueli Willy
3. Manfred Preuss.

Allen, die zum guten Gelingen dieses Anlasses beigetragen haben, ein frohes Ski-Heil und auf Wiedersehen im nächstes Jahr.

W. Luk

Was lange währt, wird endlich gut oder: wie beschliesse ich die alte Tennissaison im neuen Jahr? So und ähnlich wird dieser und jener Tennisclubler gedacht haben, als die Einladung für den Schlussabend am 21. Januar im Briefkasten lag.

Anfangs noch mit bekümmertem Miene sah man den Besitzer des Hotels Krone Unterstrass die letzten Vorbereitungen treffen und geschäftig da und dort die letzten Weisungen erteilen. Als dann doch die Zahl der Teilnehmer an der "Metzgete" stieg und stieg, der Saal sich mit erwartungsvollen Gesichtern füllte, erhellten sich die Mienen der Hotelangestellten in ihren weissen Mützen, und der Wirt sah sich für seine Bemühungen reichlich belohnt. Nachdem sich jeder an der reichhaltigen Auswahl des "help your self"-Buffets gütlich getan hatte, ging man zur Verdauungsgymnastik über. Wieder tröpfelten weitere Tanzlustige in den Saal, sodass schlussendlich an die 90 Teilnehmer gezählt werden konnten.

Mit Schwung wurde das Programm dargeboten, und ich möchte allen mit der Organisation irgendwie Beschäftigten bestens danken für alle Mühe und Arbeit. Herr Wimmer, unser Conférencier sorgte dafür, dass auch die Lachmuskeln nicht zu kurz kamen.

Was ein richtiger Verkäufer ist, haben zwei Publikumsartisten bewiesen. Nicht nur ist es schwierig, Klebstreifen an den Mann zu bringen, sondern auch Kerzen. Mit den Worten "natürlich könnten die Kerzen auch für die Tennisplatzbeleuchtung Verwendung finden", beschloss der Kerzenverkäufer sein überzeugendes Verkaufsgespräch. Und weiter ging's nach Griechenland mit Frl. Spathi als Solistin. Sie gab das Lied aus dem Film "Jamais le dimanche" auf griechisch spontan zum besten. Dank gebührt nicht zuletzt auch dem Duo Calconia, welches, zwischen den Darbietungen auf der Bühne, zum Tanz aufspielte. Ueberzeugend wirkte auch "Regine le Mince" in ihren Parodien auf "Paris 1920" und "ein New Yorker Negermädchen".

Wie war das schon mit der Becherweihe? Ganz genau kann ich es auch nicht sagen, denn der Becher verschwand voll hinter dem Vorhang und wurde leer wieder auf die Bühne gereicht.

Nicht zu vergessen sind die behaarten, muskulösen Beine der Herren, welche auf Geheiss des Conférencier auf der Tanzfläche erschienen und die anschliessend durch eine Damenjury auserkorenen Paar schönsten Herrenknies.

Schon zu bald danach, schien es mir, erklangen die letzten Takte des Duos. Der gelungene Abend fand seinen Abschluss, und ich möchte allen Teilnehmern für die mitgebrachte gute Laune danken und einen guten Start in die Tennissaison 1961 wünschen.

eb.



Sie haben richtig erraten! Dies ist das Signet des Judo und Jiu Jitsu Club Swissair, kurz JCS genannt.

Was ist eigentlich Judo? Stimmt es, dass es eine ausgesprochen grobe und gefährliche Sportart ist?

Diejenigen unter Ihnen, welche die beiden letzten Oktoberfeste der FPS besucht haben, sind ganz sicher vom Gegenteil überzeugt worden, wenn sie die Demonstrationen unseres Clubs verfolgt haben.

Allen aber, welche die gelungenen Vorführungen verpasst haben, mögen die nachstehenden Skizzen einen Hinweis geben, dass Judo mit Gewalt und "Muskelprotzen" herzlich wenig zu tun hat.

Das erste Bild zeigt eine Szene aus unserem Jiu Jitsu Training. Jiu Jitsu ist im Gegensatz zu Judo reine Selbstverteidigung und wird in unserem Club ebenfalls geübt. Diese Messerabwehr z.B. zeigt deutlich die angriffige Stellung des Abwehrenden. Sein ganzer Körper, vom Bein bis zum Arm, bildet eine gerade Linie. Die natürliche Reaktion eines mit dem Messer bedrohten, nicht geübten Mannes, ist jedoch zurückweichend. Aber auch hier gilt das



alte Sprichwort: "Angriff ist die beste Verteidigung". Das Wie und Wann lernen Sie eben in unserem Club!

Das nächste Bild zeigt Ihnen eine Anzahl unserer Mitglieder beim aufmerksamen Beobachten eines kurzen Kampfes zweier Kameraden. Der gezeigte Wurf wird als Schulterwurf bezeichnet. Dieses Bild wirkt vielleicht in gewisser Beziehung gefährlich; die Lage des Geworfenen zeigt



an, dass er im nächsten Moment auf die Matte fallen wird. Dieses Fallen wird aber in unserem Club als erstes geübt. Ohne Beherrschung der Falltechnik wird ein Judoka (Judo Sportler) überhaupt nicht zum Wurftraining zugelassen. Es besteht

deshalb absolut keine Gefahr, dass sich der Geworfene irgendwelche Verletzungen zuziehen wird.

Vielleicht verspüren Sie jetzt Lust, einmal aus nächster Nähe zuzuschauen? Sie sind freundlich eingeladen, unserem Training jeweils Donnerstag, 20.00 bis 21.30 Uhr in der Turnhalle des Schulhauses "Kolbenacker" in Zürich-Seebach

als Zuschauer oder als zaghafter Judoka beizuwohnen. Es würde uns alle freuen, wenn dieser schöne und gesunde Sport auch in SWISSAIR-Kreisen das verdiente Interesse finden würde.

E. Peter

Boccia-Club

In der Generalversammlung vom 23. Februar wurde der neue Vorstand wie folgt gewählt:

Präsident:	Nünlist Franz, OGSF, Dept. III
Vice Präsident:	Mazzoni Gerri, Navro, Dept. III
Aktuar:	Richard Silvia, TMB, Dept. IV
Kassier:	Sommerhalder Bruno, TGNA, Dept. IV

Dem aus Gesundheitsgründen zurückgetretenen Präsidenten Herrn Fridolin Meier wird für seine wertvollen geleisteten Dienste herzlich gedankt.

F. Nünlist.

Das ASIA Sport-Sekretariat meldet uns:

In der ersten Runde der Tischtennis-Meisterschaft gewinnt Air France gegen Swissair, Zürich mit 9 : 0 Punkten, Swissair, Genf verliert gegen BEA ebenfalls mit 0 : 9 Punkten, und Sabena schlägt schlussendlich Austrian Airlines mit 9 : 0 Punkten. Somit verbleiben im Halbfinal noch Air France, BEA, Sabena und Luft-hansa.

Redaktionsschluss für die April-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

3. April 1961

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM MÄRZ 1961

	März 1961 (in 1000 tkm)	März 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	22'113 + 39 %	15'951
Ausgelastete Tognenkilometer	13'217 + 38 %	9'607
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	9'959 + 51 %	6'591
Fracht-tkm	2'513 + 2 %	2'456
Post-tkm	745 + 33 %	560
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	60,1 %	60,3 %

Der Monat März, in den ein Teil der Osterfeiertage fiel, hat ein relativ befriedigendes Ergebnis gezeitigt. Aber wie schon im Januar und Februar, so konnten wir auch im Berichtsmonat die vorausberechnete tkm-Leistung nicht erbringen. Der Linienverkehr blieb um 6 %, das gesamte Verkehrsangebot um 3 % hinter dem Planziel zurück, obwohl mit Charterflügen annähernd 850'000 tkm produziert wurden.

Während sich einerseits die totale Produktionssteigerung von 39 % und die gesamte Zunahme an ausgelasteten tkm mit 38 % fast die Waage hielten, lag andererseits die mittlere Auslastung im Streckenverkehr mit 60,1 % über dem budgetierten Koeffizienten von 53 %.

In Europa stand einem Angebotsmehr von 24 % eine um 31 % gestiegene Nachfrage gegenüber. Dadurch erhöhte sich die durchschnittliche Auslastung im Vergleich zum März 1960 um 3 Punkte auf 58,8 %.

Auch der Mittlere Osten (Zunahme des Angebots 6 %; Anstieg der Nachfrage 11 %) erbrachte einen von 52,4 % auf 55 % verbesserten Ladefaktor.

Auf dem Nordatlantik stieg das Angebot trotz Ausfalls der DC-6A-Frachtflüge um 63 %. Die Nachfrage konnte mit + 54 % nicht Schritt halten, weshalb die Auslastung verglichen mit März 1960 von 67,8 % auf 63,8 % sank. Dazu ist allerdings festzustellen, dass wir im Berichtsmonat 118 % mehr Passagiere über den Nordatlantik beförderten als im März des Vorjahres.

Im Südatlantik stand einem Angebotsplus von 6 % eine um 1 % vermehrte Nachfrage gegenüber, so dass die Auslastung von 66,1 % auf 62,7 % zurückging.

Auf den Linien nach dem Fernen Osten boten wir 43 % mehr tkm an. Dank intensivster Verkaufsanstrengungen konnten wir dieser Produktionserhöhung eine um 34 % grössere Nachfrage zur Seite stellen. Der mittlere Ladefaktor - 55,5 % - lag um 3,9 Punkte tiefer als im März 1960.

Organisation des Departementes II

In den vergangenen acht Jahren blieb die Organisation des Dept. II strukturell in ihren Grundzügen unverändert. In dieser Zeit jedoch hat unsere Gesellschaft eine Periode ausserordentlichen Wachstums durchgemacht, die u.a. in einer Verfffachung unserer Tonnenkilometer-Produktion und der Ausdehnung unseres Streckennetzes nach Südamerika und nach dem Fernen Osten zum Ausdruck kommt. Die Probleme, die das Departement und dessen Leitung zu lösen haben, sind denn auch dementsprechend an Zahl und Komplexität in einem Masse gewachsen, dass eine Anpassung der Organisation an die veränderten Verhältnisse notwendig wurde.

Die Neu-Organisation trat am 1. März 1961 in Kraft. Das Departement II ist seit dem Jahre 1953 für die kommerzielle Streckenplanung und den Verkauf verantwortlich. Diese generelle Aufgabenstellung hat sich im Rahmen der organisatorischen Gesamtgliederung unseres Unternehmens als richtig erwiesen und wird unter der neuen Organisation beibehalten. Damit wird die als notwendig erachtete enge Zusammenarbeit und einheitliche Führung auf den beiden genannten Gebieten unserer kommerziellen Tätigkeit gewährleistet.

Im weiteren wurde danach getrachtet, die eigentlichen Verkaufsaufgaben von den übrigen Funktionen abzugrenzen, um der Verkaufsgruppe die vollständige Konzentration auf die direkte Verkaufs- und Werbetätigkeit zu ermöglichen. Alle übrigen Aufgaben werden anderen Organisationseinheiten innerhalb des Departementes übertragen, welche die bestmöglichen Mittel und Instrumente für den Verkauf bereitzustellen haben.

Zur Entlastung der Departementsleitung wurde ferner die Zahl der direkt unterstellten Dienste möglichst beschränkt, um damit die Koordination und Behandlung wichtiger Departementsgeschäfte möglichst zu erleichtern.

Entsprechend seinem Verantwortungsbereich ist nun das Dept. II in folgende drei Hauptsektoren aufgeteilt worden:

- a) Kommerzielle Planung und Verkehr
- b) Internationale kommerzielle Beziehungen
- c) Verkauf

deren Aufgaben in grossen Zügen wie folgt umschrieben werden können:

Kommerzielle Planung und Verkehr:

Verantwortlich für:

- Kommerzielle Planung innerhalb des Departementes II
- Ueberwachung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Streckenbetriebes und der kommerziellen Organisation im In- und Ausland
- Verkehrs- und Marktstudien
- Erstellung von Flugprogrammen, Rotations- und Flugplänen in Abstimmung mit den kommerziellen Wünschen und den verfügbaren Produktionsmitteln.

Internationale kommerzielle Beziehungen:

Verantwortlich für:

- Pflege und Ueberwachung der kommerziellen Beziehungen der Swissair zu Partnergesellschaften wie z.B. SAS
- Vertretung des kommerziellen Standpunktes in verkehrsrechtlichen Angelegenheiten
- Kommerzielle Verträge mit anderen Fluggesellschaften, insbesondere Poolabkommen
- Führung des Passagier- und Frachttarifwesens
- Wahrung der kommerziellen Interessen der Swissair innerhalb der IATA und Ueberwachung der Einhaltung der IATA-Bestimmungen.

Verkauf:

Verantwortlich für:

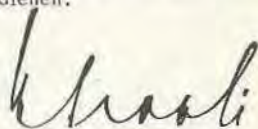
- Organisation eines wirtschaftlich arbeitenden Verkaufsapparates im In- und Ausland
- Förderung des Verkaufs im Passage-, Fracht- und Postgeschäft zur Erzielung optimaler Erträge mit Hilfe von Verkaufs- und Werbe-Aktionen
- Mitbestimmung bei der Gestaltung der Flugprogramme und Flugpläne sowie der Qualität der Passagierdienste

- Wahrung der Verkaufsinteressen der Swissair nach aussen
- Führung der Aussenvertretungen.

Dieser Gliederung entsprechend wird das gute Zusammenspiel zwischen den direkt im Verkauf tätigen Abteilungen Passagen, Fracht/Post, Propaganda sowie der Aussenvertretungen durch die Gesamtverkaufsleitung gesichert.

Abschliessend sei auch an dieser Stelle erneut betont:

Die Organisation allein kann den Erfolg geschäftlicher Tätigkeit nicht verbürgen; dieser hängt vor allem von den Menschen ab, die in der Organisation tätig sind, und von der Art, wie sie sich ihrer bedienen.



H. Aepli
Chef Dept. II

Das finanzielle Ergebnis 1960

Das abgelaufene Geschäftsjahr 1960 stellt das erste entscheidende Jahr in der Umstellungsperiode auf den Jet-Verkehr dar. Es trägt daher auch wirtschaftlich den Stempel dieser Entwicklung.

So zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung, dass im Jahre 1960

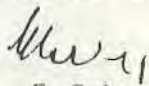
- die Kosten ohne Abschreibungen von 239,1 Mio. auf 298,4 Mio.
- die Erträge von 277,9 Mio. auf 329,0 Mio. gestiegen sind,
- der Betriebsgewinn dagegen von 38,8 Mio. auf 30,6 Mio.
- die Abschreibungen von 31,3 Mio. auf 25,7 Mio.
- der Reingewinn von 7,5 Mio. auf 4,9 Mio.

gesunken sind.

Der ausgewiesene Reingewinn entspricht dem tatsächlichen Jahresergebnis. Dabei konnten die ordentlichen und ausserordentlichen Abschreibungen auf den DC-7C-, DC-6A- und B-Flugzeugen, soweit sie im abgelaufenen Jahr noch der Swissair-Flotte angehörten, in vollem Umfange vorgenommen werden. Von besonderer Bedeutung waren im Geschäftsjahr 1960 die ausserordentlichen Einführungskosten, die durch den Uebergang zum Strahlflugzeug bedingt sind. In den Jahren 1958, 1959 und 1960 sind insgesamt mindestens 14 Mio. Franken an Einführungskosten aufgewendet worden. Davon konnten 3,5 Mio. Franken durch früher geschaffene Reserven und 8,5 Mio. Franken durch die Betriebsrechnungen der drei Jahre gedeckt werden. Die restlichen 2 Mio. Franken sollen in den kommenden Jahren amortisiert werden.

Auch die Bilanz ist durch die wesentliche Vergrösserung des Flugzeugparkes und die damit zusammenhängende Verkehrsausweitung beeinflusst, was sich in einer beachtlichen Erhöhung der Bilanzsumme von 311 Mio. Franken auf 403 Mio. Franken, d.h. um 30% auswirkte. Der Buchwert des Flugzeugparkes hat per Saldo um 48,6 Mio. Franken zugenommen, wobei dem Zugang der drei DC-8 im Betrage von 71 Mio. Franken der Verkauf von zwei DC-7C-Flugzeugen und eine ausserordentliche Abschreibung auf der verbleibenden DC-7C-Flotte gegenüberstehen. Während auf der Passivseite das Eigenkapital keine nennenswerte Veränderung erfuhr, erhöhte sich das langfristige Fremdkapital durch die Aufnahme von zwei neuen Obligationenanleihen sowie durch das zusätzliche AHV-Darlehen um 110 Mio. Franken.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die vorliegende Bilanz gesund ist. Auf dieser Grundlage konnte den Aktionären aus dem herausgewirtschafteten Reingewinn eine Dividende von 4% ausgeschüttet werden. Damit dürfen wir mit dem Ergebnis 1960 zufrieden sein. Im Moment der Einführung der viel teureren und kostspieligeren Jet-Flugzeuge ist somit für das erste Uebergangsjahr der Nachweis erbracht, dass die Geschäftspolitik richtig war und die Swissair befähigt ist, die neuen Aufgaben auch wirtschaftlich mit Erfolg zu meistern. Unser Unternehmen wird noch weiterhin eine Bewährungsprobe zu bestehen haben. Wenn wir uns jedoch restlos einsetzen, dürfen wir auch im laufenden Geschäftsjahr auf Erfolg hoffen.



E. Groh
Chef Departement I

In der März-Nummer der Swissair News orientierten wir unsere Mitarbeiter über die Bemühungen der Geschäftsleitung, mittels einer kurzfristigen Miete von Strahlflugzeugen den durch die verspätete Ablieferung der Convair 990 Coronado entstehenden Produktionsausfall wirksam zu überbrücken. Nachdem verschiedene Alternativlösungen diskutiert und geprüft worden sind, konnte Mitte April mit den Convair-Flugzeugwerken ein Abkommen getroffen werden, wonach der Swissair bereits ab kommenden Spätsommer zwei Convair 880-M Strahlflugzeuge bis im März 1962 zur Verfügung stehen sollen.

Auf Grund der neuen Produktionsdaten kann die Swissair mit einer Ablieferung des ersten Convair 880-M auf Ende August und des zweiten Flugzeuges auf Anfang September 1961 rechnen, sodass der DC-6B in der zweiten Hälfte September auf allen Fernostkursen durch ein modernes Strahlflugzeug ersetzt werden kann. Im Oktober wird es zudem möglich sein, zwei bis drei Mittelost-Direktkurse auf den Convair 880-M umzustellen. Leider reichen die beiden Flugzeuge nicht aus, um auch den Verkehr nach Buenos Aires vor dem Eintreffen der Coronados in den Jetverkehr miteinzubeziehen. Wie das SAS und die KLM werden wir auf dieser Strecke bis Ende 1961 noch mit DC-7C durchhalten müssen.

Das Flugversuchsprogramm mit dem Convair 990 läuft inzwischen intensiv weiter, und die Ablieferung der für die Swissair und das SAS bestimmten Flugzeuge ist nun für Oktober 1961 bis Januar 1962 geplant.

Convair 880-Flugzeuge befinden sich seit einiger Zeit in USA bei TWA, Delta und Northeast Airlines im Einsatz und erfreuen sich beim reisenden Publikum grosser Beliebtheit.

Vom Convair 880 unterscheidet sich der Convair 880-M (M = modified) durch stärkere Triebwerke, ein höheres Startgewicht sowie wirksame Vorflügel, die dem Flugzeug bessere Start- und Landeeigenschaften verleihen. Im Laufe dieses Jahres wird der Convair 880-M

ebenfalls durch Japan Airlines, VIASA in Caracas, Alaska Airlines und CAT eingesetzt.

Die zeitlich befristete Uebernahme der beiden Convair 880-M stellt eine - wenn auch produktionsmässig willkommene - Behelfslösung dar.

Um die beiden Flugzeuge möglichst frühzeitig d.h. noch während den einträglichen Monaten September und Oktober in den Verkehr bringen zu können, musste sich die Geschäftsleitung entschliessen, die Flugzeuge praktisch ohne Abänderung von Convair zu übernehmen. Sie entsprechen aus diesem Grunde in Bezug auf Cockpit-Gestaltung und Buffet-Ausrüstung nicht in allen Einzelheiten den für den Convair 990 Coronado aufgestellten Detailspezifikationen, genügen aber im übrigen allen einschlägigen Vorschriften der USA-Behörden.

Unsere Geschäftsleitung hat eine einfache und klare Flottenpolitik für die kommenden Jahre ausgearbeitet. Ab nächstem Frühjahr wird die Swissair lediglich noch vier Typen, nämlich die DC-8, die Convair 990 Coronado, die Caravelle und den Convair 440 Metropolitan im Einsatz haben. Zahlreiche Schwierigkeiten, die uns während dem unvermeidlichen Uebergang vom Kolbenflugzeug zum Jet betrieblich zu schaffen machen und kostenmässig eine schwere Belastung darstellen, werden dank der Vereinfachung unseres Parkes dahinfallen. Der Weg zu dieser modernen standardisierten Flotte muss in den nächsten 12 Monaten zurückgelegt werden - und er führt über die zwei Convair 880-M! Die planmässige weitere Vergrösserung unseres Strahlflugzeugbestandes während den nächsten 5 bis 10 Jahren und damit auch die persönliche Entwicklung jedes einzelnen unserer Mitarbeiter hängt massgeblich von Ihrer Fähigkeit ab, diese zweite Runde der Umstellung auf Strahlflugzeuge zielbewusst und anpassungsfähig zu meistern.

Wir zählen auf Sie!

Baltensweiler

A. Baltensweiler
Stv. Direktionspräsident

ALBERT STENGELE †

Am 16. März erlag Herr Albert Stengele in seinem 46. Lebensjahr einer heimtückischen Krankheit. Herr Stengele war seit seinem Eintritt in die Swissair im Juni 1947 bei der Materialabteilung des Dept. IV als Magaziner tätig. Er war verheiratet und Vater von sieben Kindern. Seinen Hinterbliebenen sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

DIE MITGLIEDER UNSERER GESCHÄFTSLEITUNG



1



2

1. Dr. Walter Berchtold, Delegierter des Verwaltungsrates und Direktionspräsident
2. Dipl.-Ing. Armin Baltensweiler, Stellvertretender Direktionspräsident
3. Eugen Groh, Chef des Departements I, Finanzen
4. Hans Aepli, Chef des Departements II, Verkehr und Verkauf
5. Robert Fretz, Chef des Departements III, Operation
6. Dipl.-Ing. Franz Roth, Chef des Departements IV, Technik
7. Dr. Heinz Haas, Generalsekretär
8. Dipl.-Ing. Isidor Lack
Besondere Aufgaben



3



4



5



6



7



8

Im April war es 25 Jahre her, dass fünf unserer Mitarbeiter auf ein Vierteljahrhundert im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs zurückblicken können. Wir gratulieren den fünf verdienstvollen "Veteranen" herzlich und stellen sie gerne unsern Lesern vor.



FLUGKAPITÄN ANTON VON TSCHÄRNER

Herr von Tschärner begann damals, vor 25 Jahren, als bewährter Pilot unserer Flugwaffe seine Tätigkeit bei der Swissair, vorerst als Funker, um in der Folge stufenweise zum Flugkapitän vorzurücken. Seither hat dieser verdiente Mitarbeiter in

steilem Aufstieg wichtige und wichtigste Funktionen in unserer Gesellschaft übernommen. Auf einem Flug nach USA legte Herr von Tschärner bereits im September 1947 seinen millionsten Flugkilometer zurück. Trotz seines grossen administrativen Arbeitsgebietes vermag er sich heute über rund 12'000 Flugstunden (ca. 4'000'000 Flugkilometer) auszuweisen. Seine besonderen, beruflichen Qualitäten stellte er in vielen, z.T. schwierigen Situationen unter Beweis. Ihm, dem erprobten Organisator, erwuchs in all den Jahren ein reiches Tätigkeitsfeld, angefangen bei der Einführung des Nordatlantikdienstes bis zur heutigen erfolgreichen Ueberleitung zur Jet-Operation unserer Gesellschaft. Seit 1952 leitet Herr von Tschärner die Abteilung Flugdienst. In der Aeropers bekleidete er vom Januar 1949 bis April 1951 das Amt des Präsidenten.



HERR HANS NICOLE

Herr Nicole diente unserer Gesellschaft mit Erfolg in verschiedenen Sparten. Eingetreten am 20. April 1936, war er - nach kurzer Einführungszeit in der Zentralverwaltung Dübendorf - in unserer damaligen Vertretung Croydon tätig. Vom April 1939 bis Kriegsbeginn wirkte er

in unserem Luftreisebüro Basel, um später, zusammen mit dem übrigen Mitarbeiterstab, die Vorarbeiten für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit dem Ausland an die Hand zu nehmen. Nach Kriegsende war er als Swissair-Vertreter in London tätig. Im November 1947 wurde er an den Hauptsitz nach Zürich zurückberufen, wo er wichtige Spezialaufgaben, insbesondere IATA-Fragen, zu behandeln hatte. Während einiger Zeit betreute er auch Belange der Swissair im Ausland, worauf er seine Arbeitskraft den Bodendiensten der Swissair zur Verfügung stellte. Im Jahre 1960 wurde er Chef der Abt. Bodendienste. Herr Nicole gehört zu jenen Mitarbeitern, die für unser Unternehmen wichtige Aufbauarbeit geleistet haben und durch ihren Einsatz zum Erfolg unserer Gesellschaft massgeblich beigetragen haben.



FLUGKAPITÄN HANS KUHN

Herr Kuhn begann seine Tätigkeit bei der Swissair am 20. April 1936 als Nachtflugleiter. Nach einem Jahr zeichnete er als Bordfunker-Piloten-Aspirant. Im Winter 1938/39 war er Nachtflugleiter in Zürich, um im darauffolgenden April zum selbstständigen Streckenpiloten ernannt zu werden. Ab

Oktober 1946 wirkte Herr Kuhn als Fluglehrer. Seine erste Million Flugkilometer legte er am 30. Januar 1938 zurück; knapp drei Jahre später wurde er zum zweiten und am 31. Mai 1953 zum dritten Mal Flugmillionär. Zu Jahresbeginn 1956 übernahm Flugkapitän Kuhn zusätzlich die Funktion eines DC-6B-Simulator-Instruktors, und am 15. März 1958 erfolgte seine Ernennung zum DC-6B-Pilot-in-Command.



HERR JAKOB FURRER

Herr Furrer trat unserm Mitarbeiterstab am 15. April 1936 als Hilfsangestellter in Dübendorf bei. Er gehörte ihm - trotz einschneidender Beschränkungen - auch während des Krieges an. Als die Flugtätigkeit 1945 wieder aufzuleben begann, wirkte Herr Furrer erneut in Dübendorf,

wo er auf den 1. Juni 1946 zum Mitarbeiter des Frachtdienstes ernannt werden konnte. Am 14. Juni 1948 erfolgte seine Berufung auf den Posten des Import-Leiters der Frachtabteilung Dübendorf-Kloten. Heute, da das Frachtgeschäft im Luftverkehr längst den Kinderschuhen entwachsen ist, zeichnet Herr Furrer als verantwortlicher Chef des Fracht-Imports auf unserm Heimatflughafen.

Direktion	8
Direktionspräsidium	12
Generalsekretariat	22
Planungsdienst	54
Zentraler Personaldienst	31
Lehrlingswesen	69
Departement I	390
Departement II	
Zentralstellen	281
Aussenstellen	1831
Departement III	
Bodenpersonal	1139
Fliegendes Personal	991
Departement IV	1899
Direktion für die Westschweiz	676
Total Bestand	7403

MUTATIONEN

Planungsdienst: Auf den 1. April ist der Posten eines vollamtlichen Assistenten des Chefs des Planungsdienstes geschaffen und Herrn Dr. Werner Lustenberger übertragen worden.

Herr Joseph Ruetz wurde zum Chef Flugzeugprojekte ernannt. Er tritt in dieser Eigenschaft die Nachfolge Herrn Tanners an, der die Funktion eines ständigen Swissair-Delegierten beim SAS in Stockholm ausübt.

Zentraler Personaldienst: Auf den Chefposten der neuen Dienststelle Bodenpersonal Ausland ist Herr Guido Lieber berufen worden, während Herr Paul Angst die ebenfalls neu geschaffene Dienststelle Bodenpersonal Schweiz leitet.

Die Aufgaben der Personalbeschaffung und -schulung, die bisher getrennt waren, sind zu einem einzigen Dienst zusammengefasst worden, dem Herr Max Schuler vorsteht.

Generalsekretariat: Das GS ist in die folgenden fünf Zweigstellen aufgeteilt: Verwaltungsdienst, Auswärtiger Dienst, Rechtsdienst, Ärztlicher Dienst und Presse- und Public Relations-Dienst. Den neugeschaffenen Stellen Verwaltungsdienst (GV) und Auswärtiger Dienst (GF) stehen die Herren Dr. Bernhard Staehelin (Chef GV) und Dr. Max Hottinger (Chef GF) vor.

Dept. II: Herr Manfred Brunner, bisher Chef des SACO-(Musterkollektions-)Dienstes, hat die Leitung der Sektion Fracht-Verkauf übernommen.



HERR ALFRED OESS

Herr Oess trat zwar "erst" im Februar 1947 in unsere Gesellschaft ein, doch war er vorher, d.h. seit 20. April 1936, bei der Alpar tätig gewesen. Zwei Monate nach Dienstantritt bei der Swissair erfolgte seine Beförderung zum Bordfunker I. Klasse.

Am 21. Januar 1949 konnte er erstmals als Flugmillionär gefeiert werden. Mitte September 1951 legte er die zweite, drei Jahre später die dritte Million Flugkilometer zurück. Im März 1956 begann er eine neue Laufbahn als Navigator-Aspirant und zeichnete ein Jahr darauf als selbständiger Navro. Dann entschloss sich Herr Oess Anfang 1958 erneut, von vorn - diesmal als Pilotenaspirant - zu beginnen. Am 1. März 1959 wurde er zum DC-6B-Copiloten ernannt.

Dept. III: An Stelle von Herrn Herbert Suter, jetzt Chef des Zentralen Personaldienstes, ist - vorläufig ad int. - Herr Fritz Boehme zum Leiter der Personalabteilung Dept. III ernannt worden.

Als Nachfolger von Herrn Charles Braun, der die Swissair Ende März verlassen hat, übernimmt sein bisheriger Stellvertreter, Herr Heinz Keller, den Posten des Stationsleiters in Kloten.

Neuer Sektor-Chefsteward Südatlantik/Ferner Osten ist Herr Hansruedi Augsburgser.

Dept. IV: Mit der Leitung ad int. der Personalabteilung Dept. IV ist Herr Friedrich Marti betraut worden.

Wir wünschen den neu ernannten Herren viel Erfolg!

Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeitern viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

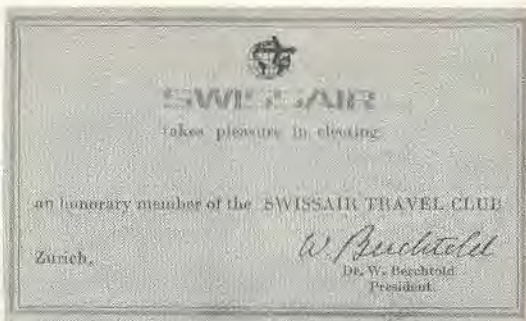
Dept. III: 5.1. Henri Pulfer, Bordmechaniker; 28.1. Willy Grütter, Pilot; 4.2. Max Huber, Passagierdienst; 3.3. Bernhard Wehrli, Personalbuffet Werft; 18.3. Heinrich Stricker, Passagierdienst.

Dept. IV: 10.2. Peter Bittel, Triebwerk; 7.3. Hansrudolf Grunder, Flugzeugwartung; 11.3. Max Hochstrasser, AVOR-Flugzeugüberholung.

Wir stellen immer wieder fest, dass unser Personal der Existenz des Swissair Travel Clubs zu wenig Aufmerksamkeit schenkt.

Von seiten unserer Travel Club-Mitglieder - sie sind unsere Stammkundschaft - erhalten wir des öftern Klagen, wonach die STC-Kennzeichen ungenügende oder überhaupt keine Beachtung finden.

Der Swissair Travel Club wurde auf Wunsch unseres Direktionspräsidenten, Herrn Dr. W. Berchtold, ins Leben gerufen. Seinen Weisungen ist strikte nachzukommen.



STC-Mitglieder sind erkenntlich an

- ihrer Mitgliederkarte, vom Präsidenten der Swissair unterzeichnet (siehe Abbildung);
- ihrem Abzeichen (wie Signet auf der Mitgliederkarte);
- Kofferetiketten mit goldenem Swissair-Signet und schwarzem Plastikriemchen.



Treffer

Der Wortführer einer Gruppe von sieben Passagieren aus Uebersee schrieb uns in einem Brief u.a.:

"Als wir in A. ankamen, begrüßte uns Ihr Mitarbeiter Herr X., gab bekannt, dass unser Flugzeug nach B. mit fünf Stunden Verspätung abfliegen werde und fragte uns,

ob wir in der Zwischenzeit unter seiner Begleitung etwas von der Stadt sehen möchten. Wir nahmen die Einladung gerne an. Herr X. kümmerte sich sofort und zuverlässig um unser Handgepäck und war bis zum Abflug während fünf Stunden auf alle Arten behilflich. Keinen Augenblick lang liess er durchblicken, dass er irgendetwas anderes als die Pflicht eines Swissair-Angestellten tat.

Wir beendeten eine zweimonatige Reise und hatten viele Flugplätze kennen gelernt. Nirgends aber waren wir einem Angestellten begegnet, der sich so sorglich um uns kümmerte wie Ihr Mann in A. Am Ende unserer Weltreise haben wir dies ganz besonders zu schätzen gewünscht."

Dieses Beispiel zeigt, dass es auch unter den ungünstigsten Voraussetzungen möglich ist, unsere Passagiere zufriedenzustellen.



Nuller

QGO in Kloten. Um 1400 Uhr wird der SR-Kurs von A nach Kloten (flugplanmässiger Abflug 2000 Uhr) annulliert. Herr T. meldet sich um 1930 Uhr am Swissair-Schalter auf dem Flugplatz A zum Rückflug in die Schweiz. Zwei Angestellte teilen ihm mit, der Flug finde wegen Nebels in Kloten nicht statt. Auf

seine Frage, wie er nun gleichwohl in die Schweiz gelangen könne, schicken sie ihn kommentarlos zum Schalter der die Abfertigung besorgenden Gesellschaft X. X-Beamte erklären Herrn T., sie seien wohl für die Abfertigung, nicht aber für die Betreuung von Swissair-Passagieren bei Flugannullierungen zuständig. Die Fahrpläne der Eisenbahn seien auf dem Reisebüro im Flughafen zu erfragen. Wieder wendet sich Herr T. an den Swissair-Schalter. Es wird ihm nicht weitergeholfen. Missmutig erkundigt er sich nach dem Chef der Swissair-Gruppe. Dieser ist nicht da ... In einem Brief an die Geschäftsleitung fragt Herr T.: "Warum stellt sich der Leiter des Swissair-Büros in diesem Zeitpunkt nicht zur Verfügung der Passagiere? Wenn eine Annullierung um 1400 Uhr erfolgt ist, genügt die Zeit bis 2000 Uhr nicht, um den paar nicht erreichbaren Passagieren bei ihrem Eintreffen mit einem Service zu dienen, der noch ein gewisses Interesse an den Fluggästen vermuten lässt?" -



Erstmals in diesem Jahr steht der Name eines Fräuleins auf der Ehrentafel der Prämientgewinner. Wir gratulieren Fräulein Bärtschi, aber auch den gleichzeitig zu nennenden Herren bestens zu ihrem Erfolg

Hr. JAKOB SCHLATTER,	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 80. -- 7566
Hr. HERBERT SCHMID,	Sektion Flzg.-Wartung IERA, Dept. IV	Fr. 50. -- 7110
Hr. EDWIN RUSTERHOLZ,	Sektion Flzg.-Überholung, Dept. IV	Fr. 40. -- 7530
Hr. HEINZ HELBLING,	Tarife und Passagebestimmungen Dept. II	Fr. 20. -- 7006
Fr. ALICE BÄRTSCHI,	Abt. Administration, Dept. I	Fr. 20. -- 7421

7566

Der Vorschlag von Herrn Jakob Schlatter, das Kabelschutzrohr des Magnetkabels durch die Gehäusewand hindurchzuführen, bringt eine Änderung, die das Durchscheuern der Kabelisolation an der Austrittsstelle aus dem Magnet verhindert. Seit der Einführung dieser Modifikation musste denn auch kein Kabel infolge solcher Beschädigungen vorzeitig ausgewechselt werden.

- im besseren Schutz durch den Asbestschlauch beim möglichen Auseinanderklaffen der Umwicklung;
- in der Material- und Arbeitszeiteinsparung;
- in einer gleichmässigeren Umwicklung.

Sobald der noch vorhandene Lagerbestand aufgebraucht ist, werden die Schläuche nach dem neuen Verfahren isoliert. Die entsprechende Zeichnung wurde bereits geändert.

7110

Die von Herrn Herbert Schmid angefertigte Spezialzange für das Auswechseln der Schmelzsicherungen, die in den Caravelle-Flugzeugen verwendet werden, hat sich als vorteilhaftes und zeitsparendes Werkzeug bewährt und ist für die Abgabe an alle IERA-Mechaniker der Flugzeugwartung vorgesehen.

7006

Dem Vorschlag von Herrn Heinz Helbling, die Grösse des "Teletype/Company Mail Message-Formulars 1007/R 1" auf das Normalformat A/5 zu reduzieren, wird den vielen Vorteilen wegen entsprochen.

7530

Herr Edwin Rusterholz schlug eine neue Isolationsart für die Ereezeschläuche vor, deren hauptsächlichste Neuerung in der Verwendung eines Asbestschlauches als Überzug besteht. Die Vorteile dieser Isolation liegen

7421

Fräulein Alice Bärtschi machte die Anregung, die IBM-Kohlefarbbänder an Lager zu legen, statt wie bisher dieselben je nach Bedarf zu bestellen. Gemessen am heutigen Verbrauch können aus der durch den Grossbezug resultierenden Preisermässigung jährlich etliche Franken eingespart werden.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6311

Vervollständigen des Swissair-Personalausweises. Bereits seit Jahren wird im Personal-Ausweis das Eintrittsdatum und nicht mehr das Ausstell-Datum des Ausweises eingetragen. Mitarbeiter mit alten Ausweisen, die Wert darauf legen, dass diese Eintragung entsprechend geändert wird, sollen sich mit dem zuständigen Personaldienstleiter in Verbindung setzen.

6362

Container als Barboxen. Die in den Caravelle-Flugzeugen als Schublade dienenden Tablare eignen sich für das Mitführen der Flaschen nicht. Deshalb beauftragte der Bordausrüstungsdienst die Ingenieur-Abteilung des Dept. IV bereits am 8.12.1960, also vor Eingang des Vorschlages, für die Barboxen ein neues, hinten ca. 5 mm hochgezogenes und flach perforiertes Metalltablar, ähnlich der Ausführung in den DC-6B Barboxen, zu konstruieren. Diese neuen Tablare werden ca. Mitte Mai zur Ablieferung gelangen.

6367

Montieren von Haken neben den Sitzen. Der Vorschlag, in den Kabinen unserer Flugzeuge bordwandseitig einen Haken anzubringen, woran Damenhandtaschen aufgehängt werden können, muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden:

1. Da der Haken fest montiert werden müsste, wäre keine Gewähr dafür geboten, dass er sich bei einer Änderung der Sitzplatzversion am zweckmässigen Ort befinden würde.
2. Eine an der Bordwand aufgehängte Tasche würde die Bewegungsfreiheit des am Fenster sitzenden Passagiers beeinträchtigen.
3. Nutzen aus solchen Aufhängehaken für Taschen würden nur die Damen ziehen, die eine Handtasche mit Bügel bei sich tragen. Auf längeren Flügen führt die Dame in der Regel jedoch eine sog. Beauty Case mit sich, die aus Platzgründen so oder so unter dem Sitz zu versorgen wäre.

6368

Anbringen eines Spiegels an der Rücklehne der Passagiersitze. Gegen das Anbringen eines Spiegels an der Rückwand jedes Passagiersitzes sprechen folgende Einwände:

Aus Sicherheitsgründen dürfen an der vorgeschlagenen Stelle keine Glasspiegel angebracht werden. Es könnten deshalb nur eingenahte Metallspiegel, die aber erfahrungsgemäss rasch verkratzen und matt werden, zur Verwendung gelangen. Diese wären aber nur dann benutzbar, wenn der Passagier auf dem betreffenden Vordersitz seine Rücklehne senkrecht hält, was während des Fluges jedoch selten vorkommt.

7018

Telephon-Schäden. Das Anbringen eines Saugnapfes, soweit dies in Anbetracht der geringen Distanz zwischen Pult und Apparat-Bodenplatte überhaupt möglich wäre, kann nicht als geeignetste Lösung betrachtet werden, um das Herunterreissen der Apparate zu verhüten. Bei zu starkem Zug, oder bei einem plötzlichen Nachlassen des Widerstandes würde nämlich unweigerlich das eintreffen, was man verhindern wollte. Der beste und wirksamste Schutz gegen eine Beschädigung der Telephone ist der, diese als zerbrechliche Apparate zu behandeln.

7176/7181

Vermehrte Berücksichtigung unserer eigenen Drucksachen-Zentrale bei der Vergabe von Druckaufträgen. Eine wichtige Aufgabe der Drucksachen- und Materialzentrale ist die fachtechnische Beurteilung bzw. Überwachung der zu vergebenden Druckaufträge. Bei diesen wird grundsätzlich dem rationellsten Herstellungsverfahren der Vorzug gegeben. Doch dürfen verschiedene Punkte nicht ausser Acht gelassen werden, nämlich, dass

1. unsere Drucksachen-Zentrale ist nicht für den Buchdruck eingerichtet.
2. gewisse Arbeiten können im Buchdruck rationeller hergestellt werden und müssen deshalb auswärts vergeben werden.
3. aber auch nicht alle Offset-Aufträge können bei uns ausgeführt werden, weil oftmals die vorgeschriebenen Termine zur Auswärtsvergabe von Aufträgen zwingen.

Die Einsender können versichert sein, dass der Herstellung von Drucksachen die grösstmögliche Aufmerksamkeit geschenkt wird.

7213

Briefformulare. Der Markierungsstrich, als Kennzeichen des Blattendes, existiert bereits auf den meisten Briefformularen. Wo er jedoch fehlt und es zweckmässig

erscheint kann er zukünftig ohne weiteres angebracht werden. Die Drucksachen- und Materialzentrale wird beim Neudruck der Formulare dieser Angelegenheit spezielle Aufmerksamkeit schenken.

7261

Ausstellen der Photographien von Vorgesetzten bis zu den Sektionschefs in den Anschlagkasten des Dept. IV. Es ist eine Kameradschaftspflicht der Mitarbeiter und direkten Vorgesetzten, die neueingetretenen SR-Angestellten mit den Chefs ihrer Abteilung und solchen, mit denen sie durch ihre zukünftige Tätigkeit zu tun haben werden, bekannt zu machen.

7279

Planung von Ground Equipment. Diese Eingabe entspricht nicht dem Sinne eines Vorschlags und kann deshalb nicht vom Vorschlagswesen behandelt werden. Wir haben jedoch die Angelegenheit an die zuständigen Instanzen zur Behandlung weitergeleitet.

7282

Kenntnis des Personals im Dept. IV. Die Anregung, die Kennmarke durch die Aufschrift "SWISSAIR" zu ergänzen, um diesem Täfelchen einen "offizielleren" Charakter zu geben, wird neu überprüft.

7290

Stempeluhr-Installation in der neuen Werft. Die Stempeluhr für die Präsenzkontrolle der in der neuen Werfthalle Arbeitenden wurde in der Zwischendecke bereits montiert.

7298

Wegmarkierung Luftreisebüro-Stadtabfertigung. Das Bahnhof-Inspektorat spricht sich aus folgenden Gründen gegen die vorgeschlagene Markierung, die anstelle der gelben Striche rote SR-Signete vorsieht, aus, weil:

1. diese Art Markierung einer Bodenreklame gleichkommt;
2. viele Bahnhofbenutzer das Signet auf den Boden zu "entziffern" versuchen und damit dem internen, regen Bahnhofverkehr nicht mehr die nötige Aufmerksamkeit widmen würden, was die Unfallgefahr erhöhen könnte.

Das Auffinden des Terminus oder Luftreisebüros wird für den Flugpassagier zu keinem Problem, wenn er freundlich aufgefordert wird "to follow the yellow line".

7344

Aufchromen der Zentralbüchse. Die Zentralbüchse darf nach dem Schleifen nicht aufgeschromt werden, da die Oeldichtringe innert kürzester Zeit die verchromte Fläche beschädigen und darauf festsetzen würden.

7381

Luffrachtbrief-Labels. Der Vorschlag, die Anzahl der Luffrachtbrief-Labels nochmals zu reduzieren, muss vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus abgelehnt werden. Es kommt bedeutend billiger zu stehen, die überzähligen Etiketten zu vernichten, als Fehlleitungen infolge Falschnummerierung zu korrigieren.

Bereits bei der Verminderung dieser Labels von 6 auf 4, eine Massnahme, die erst auf Grund eingehender Untersuchungen eingeführt wurde, wurden kritische Stimmen laut. Die heutige Anzahl Etiketten pro Frachtbrief ist bei den jetzt vorliegenden Verhältnissen gerade noch das Minimum, das akzeptiert werden kann.

7657

Die Pressluftschläuche der Handbohrmaschinen, Schleifhexen, Niethämmer, etc. am Handwerkzeug selbst durch Kupplungsstücke statt durch Briden zu befestigen bringt keinen Vorteil, im Gegenteil. Bei den meisten Spenglerarbeiten werden fast gleichzeitig zwei Pressluftmaschinen benötigt, z. B. Bohrmaschine und Presslufthammer, die bei der bisherigen Anschlussart stets betriebsbereit sind, im Gegensatz zur vorgeschlagenen Lösung, wo vermehrte Wechselzeiten in Kauf genommen werden müssten. Im bestehenden Fall sind nämlich stets drei Werkzeuge betriebsbereit, bei der vorgeschlagenen Art jedoch nur jeweils eines.

7662

Leeren der Ordner im Archiv des Dept. IV und Bündeln des Inhalts zu Paketen. Es liegt im Ermessen des zuständigen Chefs, wie er das Archiv geordnet haben will.

Ob mit einer solchen Massnahme aber wertvoller Platz eingespart werden kann, ist fraglich. Solange zudem keine billigen Arbeitskräfte, z. B. Lehrlinge, für das Umpacken zur Verfügung stehen, dürfte der finanzielle Aufwand grösser sein, als der Gewinn, der aus der Wiederverwendung

aller Ordner resultiert. Irgend einmal wird dieses Problem zwar bestimmt seriös angepackt werden müssen, voraussichtlich spätestens beim Bezug der Bürobauteile Balsberg.

7837

Baggage Identification Chart. Auch die in der Swissair verwendete Baggage Identification Chart ist ein internationales Gepäckstück-Verzeichnis und wird, mit wenigen Ausnahmen im inneramerikanischen Verkehr, von allen Luftverkehrsgesellschaften verwendet. Gegenwärtig befasst sich die IATA damit, ein neues Verzeichnis aufzustellen, das den heute gebräuchlichen Gepäckstücken angepasst ist. Das SBB-Gepäck-Verzeichnis ist zu umfangreich, um unserem Zweck zu dienen.

7845

SWISSAIR Notice Boards. Wir gehen mit dem Einsender einig, dass die SAS-Karten graphisch schöner sind als die SR-Message. Diesem Umstand kann bei einem Neudruck Rechnung getragen werden.

Was die Anwendung betrifft, so kann gesagt werden, dass das heutige Verfahren den ETC- (European Traffic Conference) Empfehlungen entspricht und von mehreren Fluggesellschaften gleich angewandt wird.

Folgender Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

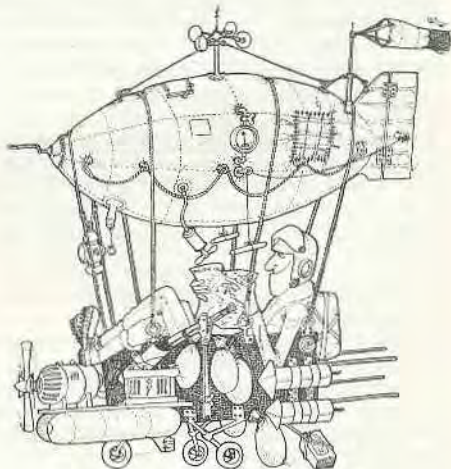
- 694 Zigarettenverkauf auf Flugzeugen
- 5866 Kontakte des Cabin Press Regulation auf den DC-6B
- 7707 Materialplanung
- 7150 Vorrichtung zum Herauspressen der Kolbenbolzenpilze

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

815/818/819/1464/1585/2528/2564/4247/
4407/4441/4625/4748/4954/5111/5241/5861/
6071/6086/6087/6124/6226/6234/6254/6364/
6639/6702/6721/6722/6728/6735/6839/6860/
6874/6894/6895/7078/7103/7120/7125/7129/
7133/7156/7157/7158/7159/7172/7175/7205/
7207/7208/7209/7212/7227/7230/7243/7247/
7285/7286/7287/7326/7327/7334/7335/7336/
7341/7382/7579/7590/7625/7682/7700/7734/
7776/7780/7797/7798/7812/7840/7843/7848.

Ebenfalls nicht prämiert......

..... wurde der Vorschlag, aus Ersparnisgründen auf die Abgabe von Free II-Flugscheinen an das Personal zu verzichten und statt dessen verbilligtes Material zum Herstellen eigener Flugvehikel - gemäss Bild - abzugeben. Der Einsender hat weder mit Luftämtern, noch mit Familienvätern gerechnet.



mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss
jeweils am 8. des Monats



Philatelisten-Club

Der Aufmarsch an der Generalversammlung vom 29. März 1961 war so zahlreich, dass sich das Sälli im Restaurant Ziegelhütte bis auf den letzten Platz füllte.

Der Präsident konnte auf eine sehr erfreuliche und rege Tätigkeit im vergangenen Vereinsjahr zurückblicken. Der Mitgliederbestand hat sich innerhalb eines Jahres fast verdoppelt und der Club zählt heute etwas mehr als 70 Mitglieder. Anlässlich von Erst- und "First jet"-Flügen wurden rund 40'000 Sondercouverts gedruckt und verkauft, was einen kaum noch zu überbietenden Rekord darstellt. Der Vorstand wurde für ein weiteres Jahr bestätigt und die restlichen Geschäfte waren bald erledigt.

Nach den statutarischen Traktanden kam die von Herrn K. Meyer organisierte Tombola zum Zuge. Anzahl und Höhe der Treffer waren so interessant, dass einem allgemeinen Ansturm auf die Losschachtel nur durch maximale Zuteilung pro Mitglied vorgebeugt werden konnte. Kaum hatte man sich die gewonnenen Tombolapreise etwas näher betrachtet, wurde schon zur Auktion von 100 philatelistischen Frankaturen auf Briefen gestartet. Die Briefe gingen wie frische Weggli an die Ersteigerer und alle Anwesenden amüsierten sich glänzend. So ging ein Abend zu Ende, der noch vielen lange Zeit in Erinnerung bleiben wird.

Wir hoffen, dass sich auch im neuen Vereinsjahr wieder möglichst viele Mitglieder an den monatlichen Tauschabenden und am übrigen Vereinsgeschehen mitmachen werden.

H. Ruoss

Schmalfilm-Club

Wie allen Schmalfilmern bekannt sein dürfte, wurde im Januar 1961 der Internationale Filmwettbewerb der Schallplattenfabrik "TEMPO" abgeschlossen.

Die Aufgabe bestand darin, eine beliebige Schallplatte der Firma TEMPO zu verfilmen.

Unser Mitglied Hr. Bruno Teucher, Dept. III hat mit seinem Film "An der Schwelle des Jet Age" den Schmalfilm-Club Swissair erfolgreich vertreten und einen Preis erhalten.

Wir danken Herrn Teucher für seinen Einsatz und gratulieren ihm recht herzlich zum Erfolg.

Unser Club ist ständig im Wachsen begriffen und zählt zur Zeit schon über 60 Mitglieder.

Interessenten (auch Nichtfilmer) sind an unseren Veranstaltungen immer herzlich willkommen. Sie haben die Möglichkeit, die verschiedenen Filmformate kennen zu lernen und an technischen Abenden mitzuwirken.

Verlangen Sie Clubprogramme bei W. Bühler, Tel. 3360.

W. Bühler

Schach-Club

Am 11. März weite eine Mannschaft unseres Clubs in Genf, um dort die zweite Runde um den KA-BI-Möbelwanderpreis zu bestreiten. Swissair Genf verlor diese Runde mit dem sehr knappen Resultat von 2 1/2 : 3 1/2 Punkten.

Endlich ist auch die Entscheidung in unserem Swissair-Cup 1960 gefallen. Dem Sieger O. Grubenmann gratulieren wir auch an dieser Stelle zu seinem Erfolg,
R. Föschbacher



Jodler-Gruppe

" Jetz wei mir eis jödele, luschtig si "

Unter diesem Motto organisieren wir eine zweitägige Reise nach Stuttgart, eine fröhliche Jodler-Schar, mit Fahnenchwinger und Alphornbläser.

Alle Passiv-Mitglieder und Freunde der J.G.S. sind dazu eingeladen. Die Reise wird in Autocars durchgeführt, am 27./28. Mai 1961, Kosten, inkl. Verpflegung und Unterkunft in gutem Hotel Fr. 65.-- für Passive, für andere Teilnehmer Fr. 75.--. Da die Platzzahl beschränkt ist, erwarten wir baldige Anmeldung an den Kassier, Paul Billinger, Elektro-Werkstatt, Tel. 2822, oder an den Aktuar, Christian Maurer, Bordbuffet, Tel. 31 58. Näheres siehe Anschlagkasten.

Wir erwarten grosse Beteiligung, für humorvolle Stimmung ist gesorgt und wünschen heute schon gute Reise und viel Vergnügen! Anmeldeschluss: 5. Mai 1961.

H. Graf

Neuigkeiten aus dem SWISSAIR-Handball-Club.

Die SWR-Handballer erkämpften den Aufstieg in die 1. Liga. Zufolge Verschiebungen der sich bis in den März hineinziehenden Aufstiegs- und Finalspiele der Zürcher Meisterschaft kann der abschliessende Bericht über die erfolgreiche Hallen-Saison der SWR-Handballer erst heute erscheinen.

Nach dem Sieg auch im letzten Gruppenspiel zogen unsere Handballer optimistisch in die Finalrunde, wo sie im ersten, entscheidenden Treffen mit einem sehr knappen 6 : 5 Erfolg über den TV Neumünster sich bereits den Aufstieg in die 1. Liga erkämpften. Anfangs März ging es dann noch um den Titel als Zürcher 2. Liga-Meister, der dann allerdings knapp verpasst wurde. Grasshoppers IV als erster Gegner wurde zwar klar 5 : 2 bezwungen, gegen die Pfadi Oerlikon klappte es aber nicht mehr recht. Die 6 : 9 Niederlage bedeutete jedoch den Ehrenplatz in der Zürcher 2. Liga hinter ihrem Besieger. Auch an dieser Stelle gratulieren wir dem HCS-Team, das sich so prächtig geschlagen hat recht herzlich. Sicher sind sich die Spieler aber bewusst, dass ihnen im nächsten Winter in der höheren Spielklasse eine erheblich schwerere Aufgabe harret.

Die Feldmeisterschaft hat bereits begonnen.

Bei Erscheinen dieser Zeilen sind die ersten Spiele der Feldmeisterschaft 1961 bereits absolviert. Der HCS ist in einer sehr starken 2. Liga-Gruppe eingeteilt und wird sich voll einsetzen müssen, um auch im Felde erfolgreich bestehen zu können.

Der Spielplan für die Frühjahrs-Runde:

9. April	HC Jelmoli II	- HC Swissair
23. April	KTV St. Peter u. Paul	- HC Swissair
30. April	Pfadi Sporttrupp II	- HC Swissair
14. Mai	HC Swissair	- LC Zürich III
28. Mai	HC Swissair	- Grasshoppers IV

Die Handballer würden sich freuen, an ihren Heimspielen auf der SWR-Freizeitanlage "Buchwiesen" kräftige Unterstützung durch zahlreiche Anhänger und Handball-Freunde zu erhalten,

Zu einem internationalen Freundschafts-Treffen empfängt der HCS über das Wochenende vom 15./16. April die Handballer der VOEST aus Linz, worüber wir in der nächsten Nummer der FPS-Mitteilungen berichten werden.

Wechsel in der Club-Leitung.

Leider war die General-Versammlung des HCS Ende Februar recht schwach besucht. In seiner Begrüssung gab denn auch Präsident E. Gonseth seiner Enttäuschung darüber Ausdruck. Den Vertreter der FPS, Herrn H. Zuberbühler, hiess er als Gast

speziell willkommen, desgleichen die später (nach ihren Training) noch eingefloren Damen der Damen-Korbball-Gruppe. Die flott abgefassten Jahresberichte des Präsidenten wie des SPIKO-Obmannes W. Grossenbacher gaben nochmals einen Rückblick über das abgelaufene 4. Vereinsjahr, das etliche erfreuliche Erfolge, aber auch eine Reihe von Schwierigkeiten brachte (zweimaliger Trainer-Wechsel, schwacher Trainingsbesuch usw.). Höhepunkt war ohne Zweifel der leider zu kurze "Blitz-Besuch" in Linz bei der Firma-Mannschaft der VOEST, der dank tatkräftiger Unterstützung unserer Wiener-Vertretung im letzten Spätsommer möglich war. In einer Minute des Schweigens wurde des leider verstorbenen Trainingsleiters Dr. W. Gautschi gedacht.

Wie der Bericht von Frl. Broennimann ausführte, befand sich die Damen-Korbball-Gruppe (Untersektion des HCS) in einem ziemlichen "Wellental", der kürzliche Zuzug mehrerer neuer Mitglieder lässt aber hoffen, dass es nun wieder "obsi" geht.

"Finanzchef ad int." J. Albertin konnte in seinem Kassa-Bericht einen erfreulichen Überschuss ausweisen (dessen "Quelle" zeigt aber deutlich, wie nötig die aktive Beteiligung auch unseres Clubs an dem von der FPS alljährlich veranstalteten Oktoberfestes ist!). Rechnungs-Ablage wie Budget wurden von der Versammlung genehmigt, wobei zum letzteren ein Vorschlag auf Erhöhung der Aktiv-Beiträge zurückgezogen wurde.

Die gut vorbereiteten Wahlen waren schnell "unter Dach", trotzdem der Präsident nach erst drei Amts-Perioden schon "müde" geworden war. Mit grossem Applaus wurde sein allseitiger Einsatz und die gute Führung des Clubs verdankt. Indem er den durch die Versetzung von Kassier V. Citterio vakanten Platz im Vorstand einnehmen wird, ist seine weitere Mitarbeit für den HCS gesichert. Als neuer "Steuermann" konnte Kamerad I. Imhof gewonnen und einstimmig gewählt werden, dem folgende Kameraden in der Club-Leitung zur Seite stehen: J. Albertin, W. Grossenbacher, E. Gonseth und M. Fessler. Das Trio Grossenbacher/ Erb/Rüedi wird in der SPIKO den sportlichen Betrieb leiten und überwachen, während sich das Duo Rüedi/Messer für die Trainings-Leitung (Handball bezw. Kondition) zur Verfügung stellte. Das vorgelegte Tätigkeits-Programm für das Jahr 1961, umfassend: Feldmeisterschaft, Handball-Cup, Besuch von Turnieren u. a. m. fand die Zustimmung, worauf die Erledigung einiger klei-

nerer Geschäfte zur Vorführung des von der VARIG freundlichst zur Verfügung gestellten Werkfilmes der CARAVELLE überleitete. Herrn Dir. Kaspar, der sich mit diesem Film als ausgezeichnete Kameramann entpuppte, nochmals besten Dank!

Abschliessend wiederholen wir noch den dringenden Appell des abtretenden Präsidenten zu vermehrter Mitglieder-Werbung!
M. Fessler

Schützen-Gruppe

Am 18. März waren je eine Equipe der BEA und SABENA bei der Schützen-Gruppe, Swissair, in Zürich zu Gast. Im Schiessstand von Bachenbülach wurde der Wettkampf. 30 Schuss auf die 10er Scheibe, ausgetragen. Die Swissair siegte im Gruppenwettkampf mit 1254 Punkten vor Sabena mit 1204 und BEA mit 944 Punkten. Im Einzelwettkampf errang Mr. de Hulst, Sabena den Sieg vor Hr. Neusel, Swissair im zweiten Rang und Hr. Keller, Swissair ex aequo mit Mr. Thomas, Sabena im dritten Rang. Die Schützen des BEA-Teams hatten ihr Pensum mit unserem Karabiner, der übrigens volle Anerkennung fand, austragen müssen, da sie ihre Waffen nicht in die Schweiz ausführen konnten.

O. Ritter

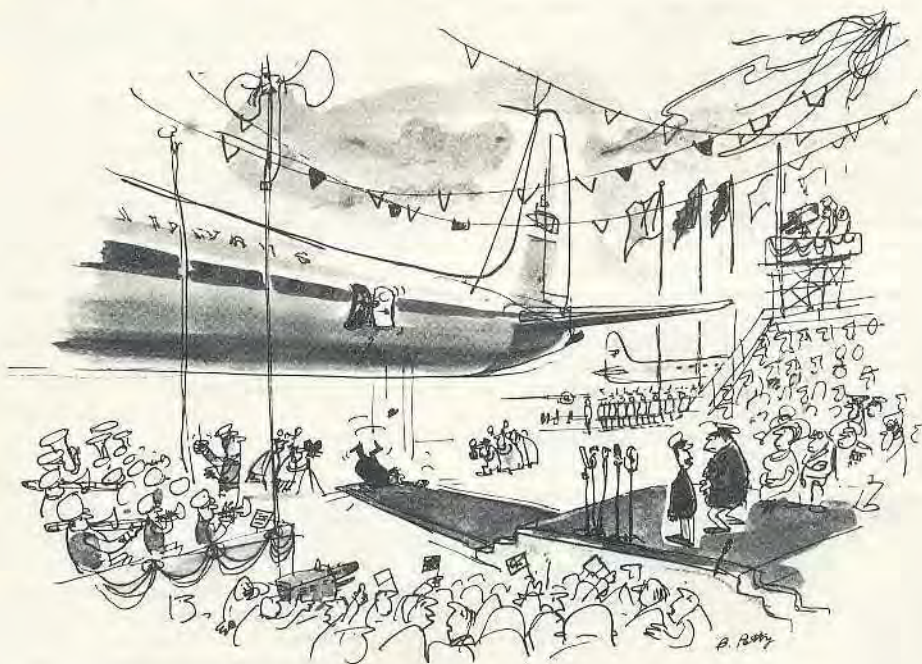
Tennisferien in Mürren

Jedes Jahr führt der Schweiz. Tennisverband einwöchige Ferienkurse durch in Mürren, auf der Sportanlage des SLL (Schweiz. Landesverband für Leibesübungen). Die Kurse finden im Laufe des Monats August statt, beginnen am Samstag Mittag und enden am nachfolgenden Samstag. Sie stehen unter Leitung erfahrener Schweiz. A- und B-Klasse-Spieler. Die Teilnehmerzahl pro Kurs (je zur Hälfte Damen und Herren) ist auf ca. 30 beschränkt, sodass eine frühzeitige Anmeldung unumgänglich ist. Die Kursteilnehmer logieren und essen im Chalet des SLL. Die 4 Tennisplätze liegen direkt vor dem Hause und bilden eine riesige Terrasse, daher wohl auch der Name: Mürren die Sonnenterrasse. Hinter der Terrasse fällt das Terrain sehr steil ab ins Tal, sodass Bälle, welche die Umzäunung übersteigen in Mürren vermisst, aber in Lauterbrunnen zu suchen sind....

Der Tagesbetrieb beginnt wie zu Hause, nämlich mit dem Aufstehen, mit dem Unterschied aber, dass der Wecker mit Musik vertauscht wird, welche gleichzeitig auch zum Morgenessen ruft. Nachher erfolgt ein kurzes Konditionstraining mit Lauf und Schlagübungen. Die Spieler werden denn mit gleichstarken Kameraden und Kameradinnen zusammengestellt, womit das Startzeichen zum eifrigen Spiel gegeben ist. Der Kursleiter überwacht die Teilnehmer, korrigiert und gibt gute Ratschläge. (Eigentliche Trainerstunden können nicht belegt

werden). Wer des Uebens müde ist, geht die "Stadt" entdecken oder unternimmt eine Wanderung in die Höhe. Die Abende werden im Chalet verbracht, bei froher Unterhaltung, bei Spiel und Tanz; wenn nicht, so lockt ein Besuch in die "Night Club's" von Mürren. Den Abschluss der Woche bildet ein Turnier mit anschliessendem Unterhaltungsabend an dem auch die Preisverteilung stattfindet.

P. Eicher



Aus dem Erinnerungsalbum der SWISSAIR-Musik

"Ich kam das Gefühl nicht los, wir hätten etwas vergessen ..."

Redaktionsschluss für die Mai-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen :

2. Mai 1961

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM APRIL 1961

	April 1961 (in 1000 tkm)	April 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	26'213 + 61 %	16'284
Ausgelastete Tonnenkilometer	13'797 + 34 %	10'291
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	10'313 + 33 %	7'733
Fracht-tkm	2'910 + 43 %	2'040
Post-tkm	574 + 11 %	518
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	52,3 %	63,2 %

Im April erhöhten wir unser Verkehrsangebot im Vergleich zum Parallelmonat des Vorjahres von 16 auf 26 Millionen Tonnenkilometer, d.h. um 61 %. Diesem sprunghaften Anstieg vermochte die Nachfrage nicht entsprechend zu folgen; die Zahl der verkauften tkm nahm um 34 % zu. Der Auslastungsgrad des Streckenverkehrs verschlechterte sich von 63,2 % auf 52,3 %.

Im Berichtsmonat überstieg das Angebot zum erstenmal im laufenden Jahr - und zwar vorab dank eines intensiven Charterverkehrs - die gesamthaft budgetierte Produktion (um 4 %).

War es uns in den ersten drei Monaten gelungen, die veranschlagten Ladefaktoren des Linienverkehrs zu übertreffen, so erreichten wir diesmal das gesteckte Ziel (54 %) leider nicht. Ein Blick auf die Ergebnisse der einzelnen Verkehrsgebiete mag diese unerfreuliche Tatsache erklären.

Der Rückgang der Auslastungskoeffizienten in Europa (von 58,6 % auf 50,4 %) und im Mittleren Osten (von 60,5 % auf 55,0 %) dürfte weitgehend auf den teilweisen Ausfall des Osterverkehrs, der voriges Jahr ganz auf den April entfiel, zurückzuführen sein.

Auf den weniger saisonabhängigen Routen nach Südamerika und dem Fernen Osten - zufälligerweise in den Gebieten, wo wir noch keine Jets einsetzen - waren unsere Flüge besser ausgelastet. Ueber dem Südatlantik, der mit 75,6 % die Führung übernahm, machte die Erhöhung 11,6 %-Punkte aus. Im fernöstlichen Verkehr stieg der Ladefaktor von 64,7 % auf 65,3 %, wobei drei Flüchtlingstransporte von Hongkong nach Rom kräftig zum relativ guten Resultat beitrugen.

Der Nordatlantik war im April 1960 mit 69,5 % noch der am besten ausgelastete Sektor. Dieses Jahr figuriert er mit 46,9 % im letzten Rang. Durch die Einführung eines dreizehnten DC-8-Kurses wurde hier die Offerte indessen mehr als verdoppelt (+ 106 %) und zwar in einem Zeitpunkt, da die verbilligten, 17 Tage gültigen Retourtarife nicht mehr angewendet werden durften.

Zur Umstellung unseres Technischen Betriebes auf Convair - Jets

Den meisten Swissair-Mitarbeitern ist von der Einführung unserer DC-8 und Caravelles her noch geläufig, welches Ausmass die gesellschaftsinternen Umstellungen zur Inbetriebnahme neuen Flugmaterials erreichen können. Unser Schritt über die Schwelle ins Zeitalter des Strahlflugverkehrs bedurfte jahrelanger Vorbereitungen, die sich allerdings gelohnt haben: der Wechsel ging ohne nennenswerte Schwierigkeiten vor sich. Die Jets, von denen vor Jahresfrist fast ehrfürchtig die Rede war, gehören ein knappes Jahr nach ihrem Eintreffen in der Schweiz zum betrieblichen Alltag.

Das ist keineswegs selbstverständlich, wenn wir uns der zum Teil düstern Prognosen erinnern, die da und dort im Zusammenhang mit der Nachricht von der verzögerten Ablieferung des ersten DC-8 auftauchten. Gewisse Schwarzmaler in unseren Reihen wollten von mehr als einjähriger Fristverlängerung, von vollständig abzuändernden Tragflächen und andern Unzulänglichkeiten wissen. Unsere seither gesammelten Erfahrungen mit dem DC-8 haben die Pessimisten von damals - auch was den Vergleich mit Konkurrenzflugzeugen derselben Grössenordnung anbetrifft - Lügen gestraft.

Kaum aber war die eine Panikwelle endgültig verweht, als wir Ende Februar erfahren mussten, dass die Fertigung unserer Coronados ebenfalls erheblich verspätet werde. Der Pessimismus wurde aufs neue genährt.

Im Departement IV kam - als ein auf den ersten Anblick erklärliches Spannungsmoment - hinzu, dass wir in unmittelbarer Erwartung unserer neuesten Mittelstreckenflotte durch erfreuliche technische Verbesserungen (Verlängern der Laufzeiten für DC-7C- und CV-440-Motoren und der Blockzeiten für die Strukturrevision unserer Kolbenflugzeuge) eine gewisse Arbeitskapazität freigespielt hatten, die nun nicht wie vorgesehen zur Erfüllung der für sie geplanten Aufgaben herangezogen werden konnte. Es ist indessen klar, dass unsere Dispositionen an sich richtig waren. Die Verzögerung konnte nicht vorausgesehen werden.

Während wir die in der letzten Ausgabe der "News" geschilderten Vorkehrungen gegen wirtschaftlich ungünstige Auswirkungen dieser Verspätung trafen (Übernahme von zwei Convair 880-M), trieben die Convair-Werke die notwendigen Modifikationen - Versetzung der äusseren

Triebwerksgondeln um ca. 70 cm nach hinten - energisch voran.

Die speditive und vollständige Beseitigung der technischen Anfangsschwierigkeiten und die Beobachtungen unserer Gewährsleute in San Diego berechtigen uns zur Gewissheit, dass wir mit dem Coronado ein Flugzeug von bester Qualität erhalten werden. Die ersten Probeflüge mit dem abgeänderten Modell vermochten alle Erwartungen zu erfüllen. Die Reisegeschwindigkeit von 91 % der Schallgeschwindigkeit ($M = 0,91$) wurde bereits ebenfalls erreicht.

Dass der Weg zum Coronado über den CV-880-M führt, stellt natürlich eine zusätzliche betriebliche Belastung dar. Wie wirkt sich diese im wesentlichen auf unseren Technischen Betrieb aus ?

Wir werden die ab Spätsommer auf unserer Fernostlinie einzusetzenden CV-880-M während sechs bis sieben Monaten - also über die Zeit des Eintreffens der ersten Coronados hinaus - warten müssen. Convair und General Electric sind für eine grosszügige Lösung der Ersatzteilfrage besorgt, sodass wir von dieser Seite her keine Probleme zu erwarten haben. Die Triebwerke des CV-880-M sind praktisch mit den "straight jets" - also dem Innenteil - der Coronado-Aggregate identisch. Mit andern Worten: das Coronado-Triebwerk verfügt lediglich noch über den "Fan"-Zusatz. Die Arbeiten an den CV-880-M Triebwerken dürfen demnach füglich als vorbereitendes Training auf den Coronado-Unterhalt angesprochen werden. Auch die Struktur des CV-880-M und die andern Geräte und Systeme sind weitgehend identisch oder mindestens ähnlich wie der CV-990. Hier sollte sich die Umstellung auf zwei Typen nicht erschwerend auswirken.

Was im übrigen das zeitweilige Nebeneinander zweier neuer Flugzeugmuster in unserem Betrieb anbelangt, so glauben wir uns doch auf alle unsere Mitarbeiter verlassen zu dürfen, die sich der weit grösseren Belastungsprobe des vergangenen Jahres vollständig gewachsen zeigten.

Andererseits ist die Geschäftsleitung auf das Vertrauen des Personals angewiesen. Sie erhebt darauf umsomehr Anspruch, als uns das Abkommen Swissair/Convair hilft, die Lieferver-

Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeitern viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Zentraler Personaldienst: 8.4. Paul Angst, Bodenpersonal Schweiz.

Dept. I: 11.3. Charles Wetli, Materialabrechnung; 25.3. Max Hohloch, Eingangsfakturenkontrolle; 22.4. Eduard Beer, Programmierung Verkehr, mit Frl. Mia Caviezel, Passagen-Verkehrsabrechnung.

Dept. II: 13.3. Arthur Aeschbach, Postbeziehungen; 8.4. Frl. Ester Schlatter (jetzt: Frau Pfenniger), Deutsche Schweiz/Tessin; 15.4. Frl. Sonja Aeberli (jetzt: Frau Yannoulis), Fracht-Verkauf; 22.4. Frl. Dorly Böhmer (jetzt: Frau Brenner), Reservationswesen.

Dept. III: 3.3. Frl. Greta Zurrin (jetzt: Frau Dietrich), Passagierdienst; 11.3. Andreas Flohr, Personalbuffet Kloten; 11.3. Frl. Agnes Hess (jetzt: Frau Wetten), Kabinendienst; 18.3. Ulrich Tschumi, Fracht- und Postabfertigung; 30.3. Herbert Alder, Kabinendienst; 6.4. Alfred Rölli, Startdienst; 7.4. Aldo Reichenauer, Kabinendienst; 8.4. Ernst Fröhlich, Verteilung; 8.4. Adolf Schmid, Startdienst; 10.4. Frl. Elisabeth Senteler (jetzt: Frau Roscher), Uebermittlungszentrale; 22.4. Jean Schindler, Feste Fernmeldedienste; 22.4. Eduard Müller, Personalbuffet Kloten; 29.4. Frl. Hanna Brönnimann (jetzt: Frau Jenzer), Kabinendienst.

Dept. IV: 25.2. Franz Epp, Triebwerk; 6.3. Walter Stählin, Flugzeugwartung; 16.3. Heinrich Furrer, Flugzeugwartung; 30.3. Armin Simmen, Einbauwerkstatt; 7.4. Albert Buss, Flugzeugunterhaltspl.; 15.4. Peter Flühmann, Flugzeugwartung; 15.4. Kurt Sannwald, Defektauswertung; 22.4. Peter Meier, Betriebsdienst Geräte.

(Fortsetzung von Seite 2)

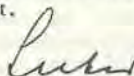
zögerung des Coronado zweckmässig zu überbrücken. Sofern wir unsere Zuversicht mit dem Willen zu restlosem Einsatz verbinden, werden wir Erfolg haben.



F. Roth
Chef Dept. IV

PRESSE-BENACHRICHTIGUNG

Einige Vorfälle der letzten Wochen haben gezeigt, dass Swissair-Mitarbeiter die Presse über berichtenswert scheinende Zusammenhänge informieren, die ihnen auf Grund ihres Dienstverhältnisses bekannt sind; sie laufen dabei Gefahr, den Interessen unserer Gesellschaft zu schaden. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass die Orientierung von Redaktionen und von einzelnen Journalisten ausschliesslich unserm Presse- und Public Relations-Dienst obliegt.



H. Suter
Chef Zentraler Personaldienst

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu Pilots-in-Command sind ernannt worden:

auf DC-8 die Flugkapitäne Peter Bois, Robert Heimiger, Keith Johnson und Werner Trösch (Nordatlantik);

auf DC-7C die Flugkapitäne Claude Ocroft (Südatlantik) und Malcolm Cross (Europa);

auf Caravelle die Flugkapitäne Ruedi Meier (Mittlerer Osten), Viktor Blum, Freddy Hauert, Eugène Heiz, Thomas Jackson, Ferdinand Länzlinger und Reinhart Rychener (Europa);

auf DC-6B die Flugkapitäne Keith Brown, John Wilson und Pilot George Sprigg (Ferner Osten), Flugkapitän Konrad Hauser (Mittlerer Osten) und Pilot Ernst Tröhler (Europa).

Wir gratulieren !

GESCHÄFTSBERICHTE 1960

Diejenigen Mitarbeiter, die einen Geschäftsbericht in deutscher oder französischer Sprache zu beziehen wünschen, wollen sich bitte beim Aktionärsbüro (Tel.int.575) melden. Der Geschäftsbericht erscheint dieses Jahr nicht in einer englischen Fassung.

ERFOLGREICHE CORONADO-TESTS

Am 20. April startete der modifizierte Coronado (s. Seite der Geschäftsleitung) zu einer siebentägigen Serie neuer, erfolgreich verlaufener Probeflüge. Mit maximaler Zuladung erreichte das Flugzeug eine Geschwindigkeit von Mach 0,79 in 6'100 m Höhe. Die höchste Geschwindigkeit wurde bei Mach 0,91 gemessen. Am 25. April landete der Coronado mit einem Gewicht von 87'100 kg; das sind 5'450 kg mehr als das höchste für diesen Typ zulässige Landegewicht.

An die Motorradfahrer

Ab Januar 1961 sind für die Motorradfahrer verschiedene Aenderungen bei den obligatorischen und freiwilligen Versicherungen in Kraft getreten. Wir möchten allen Motorradfahrern unter unseren Angestellten die neuen Bestimmungen nochmals in Erinnerung rufen, besonders jenen, die ihr Motorrad neu in Betrieb genommen haben.

Im Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz werden jetzt drei verschiedene Kategorien von Motorrädern unterschieden:

1. Motorfahräder (verkehren mit Velo-Kontrollschildern). Deckung durch SUVA und gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung der Swissair.
2. Kleinmotorräder bis zu höchstens 50 ccm Zylinderinhalt, ohne Sozius (verkehren mit gelben, bis 31.12.1961 zum Teil auch mit weissen Kontrollschildern). SUVA und gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung der Swissair haben nach wie vor Gültigkeit. Die Motorrad-Zusatzversicherung der Swissair braucht nicht abgeschlossen zu werden.
3. Motorräder. Alle übrigen Motorräder (auch Roller) mit mehr als 50 ccm Zylinderinhalt (oder Kleinmotorräder mit Sozius) zählen zu dieser Kategorie. Die SUVA und die gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung decken nach wie vor nur Motorradunfälle auf dem direkten Weg von und zur Arbeit. Die Motorrad-Zusatzversicherung der Swissair sichert bei allen andern Motorradunfällen das volle Salär. Sie ist der neuen obligatorischen Motorradunfallversicherung bei Ihrer Haftpflichtversicherungsgesellschaft angepasst.

Unsere Motorrad-Zusatzversicherung vergütet die Fr. 2'000.- übersteigenden Heilungskosten bis zu Fr. 4'000.- pro Fall. Ferner leistet sie eine Kapitalauszahlung in der Höhe des 300fachen Tagessaläres bei Motorrad-Unfalltod (12 Monatsaläre) sowie des 500fachen Tagessaläres bei Vollinvalidität verursacht durch Motorradunfall (20 Monatssaläre).

Folgende Prämien werden belastet:

bis zu Fr. 1'000.- Salär pro Monat	2,35‰ (max. Fr. 2.35)
für den übersteigenden Salärbetrag	4,60‰
<u>zuzüglich für die Motorrad-Zusatzversicherung</u>	7,50‰

Die Motorrad-Zusatzversicherung für im Ausland tätige Angestellte deckt das volle Salär bei Motorradunfällen während 30 Monaten, die ersten Heilungskosten bis zum Gegenwert von SFr. 2'000.- pro Fall, sowie die gleichen Kapitalabfindungen bei Motorradunfällen wie oben. Die Prämien für die im Ausland tätigen Motorradfahrer machen

bis zu SFr. 1'000.- Salär pro Monat	3,6792‰
für den SFr. 1'000.- pro Monat übersteigenden Saläranteil	4,2048‰
<u>zuzüglich für die Motorrad-Zusatzversicherung</u>	15,0000‰

Wir empfehlen allen Motorradbesitzern den Beitritt zu unserer Motorrad-Zusatzversicherung, welche einen umfassenden Schutz

Am 18. April fand der Eröffnungsflug auf unserer neu eröffneten Strecke Zürich-Köln-Rotterdam statt. Die heute zweitgrösste Hafenstadt der Welt war schon 1939 im Swissair-Netz einbezogen. Die damalige Strecke führte von Zürich über Basel nach Rotterdam und Amsterdam. Der bei der diesjährigen Eröffnung auf dem Flughafen von Rotterdam anwesende Swissair-Stationsleiter ist der Sohn eines Hollandschweizers, der bei der Ankunft des ersten Swissair-Flugzeuges vor 22 Jahren mitgefeiert hatte - ein Zufall, der von der Rotterdammer Presse gebührend gewürdigt wurde!

...UND KHARTUM

Ab 28. April wurde die bisherige Swissair-Strecke SR 360/61 Zürich-Genf-Kairo-Kuwait-Dhahran vorläufig aufgehoben und ab 2. Mai durch eine Linie (SR 380/81) Zürich-Genf-Athen-Kairo-Khartum ersetzt. Die Kurse nach Dhahran werden voraussichtlich am 15. September 1961 mit dem Beginn des Strahlverkehrs auf der Fernostlinie wieder aufgenommen.

— STOP PRESS —

Am 8. Mai erreichte der Coronado während eines Testfluges in rund 7000m Höhe eine Geschwindigkeit von Mach 0,97 (=1086km/h).

bietet. Motorradfahrer, insbesondere jene, die erst dieses Frühjahr ihr Motorrad (wieder-) eingelöst haben, verlangen mit Vorteil ein Anmeldeformular beim Personalversicherungsdienst.

MUTATIONEN

Organisationsdienst: Als Nachfolger von Herrn W. Hurter, der die Swissair verlässt, wurde Herr Werner Segesser, vormals Chef der Personalabteilung des Departements IV, zum Chef des Organisationsdienstes ernannt.

Dept. II - Aussenvertretungen: Herr August Weber, bisher Regionalvertreter in Manchester, übernimmt die Leitung der neugeschaffenen Vertretung Nigeria mit Sitz in Lagos. Herr Tony Plüss, bisher Vertreter in Dhahran, tritt seine Nachfolge in Manchester an, während er selber durch seinen Stellvertreter, Herrn Emil Bättig, ersetzt wird. - Herr Enrico Iten, bisher Verkaufschef und Stellvertreter Herrn Müllers, wurde auf den Chefposten der Regionalvertretung Mailand berufen. - Herr Eric Haeuss-

ler, bisher Leiter unserer Büros für Portugal in Lissabon, ist zum Vertreter für Skandinavien und Finnland in Kopenhagen ernannt worden. Herr Willy Salzborn leitet an seiner Stelle die Vertretung in Lissabon. In Bombay wird Herr Salzborn durch Herrn Franz Fraefel ersetzt, während Herr Eduard Klatt Herrn Fraefels Posten in Kalkutta übernimmt. Nach dem Wegzug Herrn Klatts von Düsseldorf wird mit der Leitung der dortigen Regionalvertretung Herr Dr. Heinz Möller, bis dahin Regionalvertreter in Bonn, betraut. Schliesslich wechselt Herr Fritz Richter von der Vertretung Frankfurt als "Resident Salesman" nach Bonn über.

Wir wünschen allen neuernannten Herren viel Erfolg !

UNSERE BESTZEITEN zwischen der Schweiz und den USA stehen bis jetzt wie folgt fest:

New York - Zürich : HB-IDB am 3./4.12.60 mit 6 Std. und 15 Min.

Zürich - New York : HB-IDA am 21.4.61 mit 7 Std. und 39 Min.

KOMMT DER ÜBERSCHALLVERKEHR?

Die 14. Technische Konferenz der IATA, die im April über 600 Delegierte in Montreal vereinigte, war einem Symposium über den supersonischen Luftverkehr gewidmet. 547 sorgfältig formulierte Fragen wurden behandelt. In ungefähr vier Monaten wird eine umfangreiche Publikation der Ergebnisse der Diskussionen erscheinen. Schon heute lassen sich indessen die gewonnenen Erkenntnisse in aller Kürze wie folgt zusammenfassen:

- Der Ueberschallverkehr muss mit den heutigen Flughäfen - unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts der kommenden zehn Jahre - auskommen.

- Das bisher schwerwiegendste Problem des ganzen Fragenkomplexes scheint der beim Durchbrechen der Schallmauer entstehende Knalleffekt zu sein. Er veranlasst verschiedene Begutachter, dem Ueberschallflugzeug die Eignung als Verkehrsmittel abzuspreehen. Die Forschung der nächsten zwei bis drei Jahre dürfte dazu näheren Aufschluss geben.

- Noch ausgedehntere Materialerprobungen sind eine unabdingbare Voraussetzung. Legierungen für doppelte und dreifache Schallgeschwindigkeit sind bei hohen Temperaturen geprüft worden, aber nicht lang genug, um eine Lebensdauer von 30'000 Flugstunden - die Minimalanforderung der Luftverkehrsgesellschaften - zu beweisen.

- Der Zuverlässigkeit der Systeme muss noch weit grössere Bedeutung zugemessen werden als heutzutage.

- Der Löwenanteil der Betriebskosten wird für Brennstoff (über 50 % !) aufgewendet werden müssen.

In diesem Zusammenhang mag interessieren, dass Präsident Kennedy - einer Pressemeldung zufolge - in seiner Budgetvorlage für 1962 um einen Regierungskredit von 12 Millionen Dollar an das amerikanische Luftamt ersucht hat; davon sind 10 Millionen für Vorbereitungsarbeiten an einem Mach-3-Transporter bestimmt.

FRITZ AESCHIMANN †

Am 16. April verstarb in seinem 37. Altersjahr nach monatelanger Krankheit Herr Fritz Aeschimann, seit 1959 Chef der Dienststelle AVOR in der Sektion Triebwerk des Departements IV. Herr Aeschimann war zu Jahresbeginn 1954 als Arbeitsvorbereiter in die Dienste der Swissair eingetreten. Drei Jahre später konnte er zum Assistenten des Chefs der Sektion Triebwerk befördert werden. Herr Aeschimann war verheiratet und Vater eines Kindes. Wir sprechen seinen Hinterbliebenen auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.



Wer von Finanzen etwas weiss,
Wählt sich zum Motto: Bienen-
fleiss!

(Gegenwärtig beläuft sich das
bei unserer Personal-Depositen-
kasse von Swissair-Mitarbei-
tern geäußnete Sparkapital auf
1,7 Millionen Schweizerfranken.)

GUTE SWISSAIR-WERBUNG

Im April konnte Herr Landolt,
unser Verkaufschef in London,
an einem von der British Di-
rect Mail Advertising Associa-
tion veranstalteten Empfang
den Samuel Jones Cup für
unsern DC-8-Prospekt entgegen-
nehmen. Schon letztes Jahr
wurde die Swissair von dieser
Institution mit einem ersten
Preis für gute Werbung ausge-
zeichnet.

NORDATLANTIKVERKEHR 1960

Von den am Verkehr über den
Nordatlantik beteiligten IATA-
Gesellschaften wurden auf die-
ser Route (inkl. Charterflüge)
1'919'750 Passagiere, 46'849
Tonnen Fracht und 16'105 Ton-
nen Post befördert. Somit hat
sich dieser Verkehr seit 1957
- als man erstmals eine Mil-
lion Passagiere und über
20'800 Tonnen Fracht regi-
strierte - verdoppelt. Gegen-
über 1959 hat die Zahl der
Passagiere um 24,7%, die
der Frachttonnen um 28,7%
und die beförderte Postmenge
um 28,9% zugenommen. Die
beträchtliche Mehrleistung
kam trotz einer Reduktion der
Flüge um 2,6% auf insge-
samt 32'257 zustande.

NEUER VERWALTUNGSRAT

Am 10. April wählte die Ge-
neralversammlung der Swiss-
air als Nachfolger von Herrn
Paul Joerin (Basel) Herrn Eric
Handschin (Liestal), Mitglied
des Verwaltungsrates und Ge-
schäftsführer der Fa. Hand-
schin und Ronus, in den Ver-
waltungsrat.

BORDDIENSTGEBÄUDE IM BETRIEB

In der Nacht auf den 21. April
übernahm der Schweizer Zoll
die Kontrolle in unserm Bord-
dienstgebäude. Dieser Zeit-
punkt gilt demnach als offi-
zielles Datum der Betriebser-
öffnung der neuen Klotener
Flugküche.

ERSTMALS WIEDER MECHANIKER-LEHRLINGE

Zum erstenmal seit dem Krieg
bildet die Swissair wieder ei-
gene Mechaniker aus. Am 17.
April haben zwölf Lehrlinge
dieses Berufs - darunter zwei
Feinmechaniker - im neuen
Lehrlingsgebäude Kloten ihre
Arbeit begonnen. Mit ihnen
traten vier zukünftige Elektro-
nik-Gerätetechniker, drei
Spengler und ein Galvaniseur
ein. Gegenwärtig beschäftigen
wir 35 technische Lehrlinge.
Sie vertreten alle obenerwäh-
nten Berufe, wobei sich noch
ein Bauzeichner zu ihnen ge-
stellt.

KEINE SAS-FINANZEN MEHR FÜR GUEST

Die zukünftige Zusammen-
arbeit zwischen dem SAS
und den Guest Aerovias
Mexico wird sich darauf
beschränken, dass das SAS
hauptsächlicher Generala-
gent bleibt, gegebenenfalls
Flugzeuge der mexikani-
schen Gesellschaft wartet
sowie technisches und Ver-
kaufs-Personal zur Verfü-
gung stellt. Das SAS wird
keine finanzielle Beihilfe
mehr leisten.

NEUE TELEX-NETZE

Seit dem 1. Mai sind nun die
Swissair-Vertretungen in Bang-
kok, Hongkong, Karachi, Ma-
nila und Singapur neuen, ge-
meinsamen Swissair-SAS-Fern-
schreibnetzen angeschlossen.
Sie stellen auch die Verbin-
dung mit unsern Generalagen-
turen in Chittagong, Djakarta,
Kuala Lumpur, Phnom Penh,
Rangoon, Saigon und Seoul her.

USA: AVIATIK-EXPORTE

Die Exporte der USA an Flug-
zeugen, Ersatzteilen, Instru-
menten und sonstigen Zubehö-
rteilen haben sich gemäss ei-
nem Bericht des Verbandes der
amerikanischen Luftfahrtindu-
strie im Jahre 1960 gegenüber
dem Vorjahr um wertmässig
82% auf rund 1,4 Milliarden
Dollar erhöht.

UMORGANISATION BEI GENERAL DYNAMICS

Die zur General Dynamics-
Gruppe gehörende Convair-Or-
ganisation ist seit dem 4. Mai
in ihre fünf Betriebszweige
aufgelöst, nämlich in: General
Dynamics/Astronautics; Gene-
ral Dynamics/Fort Worth; Ge-
neral Dynamics/Pomona; Ge-
neral Dynamics/San Diego
und General Dynamics/Danger-
field. (Vergl. Jetology 16).
Die Strahlverkehrstypen Con-
vair 880 und Coronado werden
von General Dynamics/San
Diego hergestellt.



Spanischer Raketenspezialist

Der Convair 880-M der Swissair

Das Convair 880-M Strahlflugzeug ist eine fortgeschrittenere Version des im inneramerikanischen Verkehr mit Erfolg verwendeten CV-880. Mit einer maximalen Reisegeschwindigkeit von 990 km/h ist es eines der schnellsten strahlgetriebenen Zivilflugzeuge der Welt. Die Swissair wird - ab kommendem Oktober und bis zum Einsatz der noch schnelleren Convair 990 Coronados Anfang 1962 - mit zwei Convair 880-M ihre Fernostlinie auf Strahlbetrieb umstellen.

Der Convair 880-M ist, wie auch der Coronado, mit Vorflügeln versehen, was Abflüge und Landungen auf verhältnismässig kurzen Pisten erlaubt. Die Vorflügel erhöhen im ausgefahrenen Zustand den maximal möglichen Auftriebskoeffizienten. In tropischen Ländern mit hohen Temperaturen und daher geringer Luftdichte ist das von grossem Vorteil.

Der 880-M hat eine Spannweite von 36,6 m. Die Flügel sind um 35 Grad gefeilt. Die Rumpflänge beträgt 37,8 m, die höchste Höhe 11 m, was einem vierstöckigen Haus entspricht. Das maximal zulässige Abfluggewicht beträgt 87,5 Tonnen, das Landegewicht darf 70,2 Tonnen nicht übersteigen.

Die Passagierkabine ist 29 m lang, 3,25 m breit und dreifach unterteilt: die Economy-Klasse weist 64, die Erste Klasse 20 Sitze auf, wozu noch ein Aufenthaltstraum kommt. Zwei Bordküchen gestatten einen gepflegten und raschen Service.

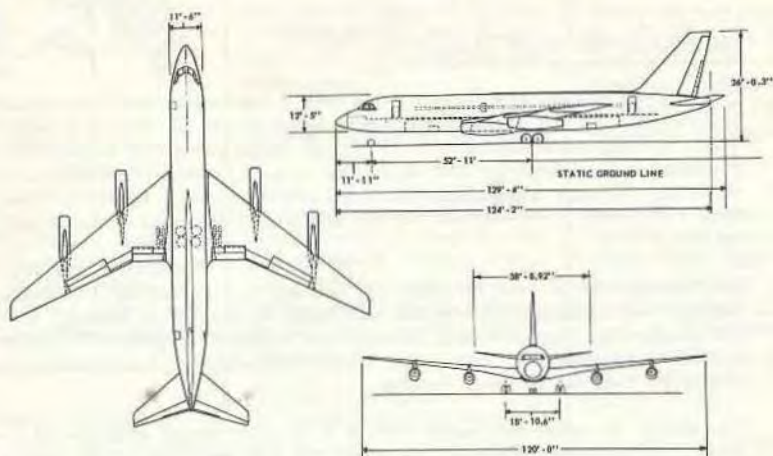
Luftdruck und Temperatur in der Kabine können sowohl automatisch als auch vom Cockpit aus manuell geregelt werden. Das Heiz- und Kühlungssystem erlaubt es, die Innentemperatur auf jedem gewünschten Grad konstant zu halten, selbst wenn die Aussentemperatur -40° beträgt. Auf jeder Seite des Rumpfes befinden sich 44 rechteckige Fenster, die, ungeachtet der Lage des Sitzes, gute Aussicht gewähren. Die Fensterscheiben sind mit Rücksicht auf die hohen Helligkeitsgrade in grossen Höhen leicht grau getönt.

Damit die Kabine nicht wie ein langer Tunnel wirkt, ist die Decke weiss bemalt, der Boden mit Teppichen ausgelegt, und die Wände sind in türkis-blauer Farbe gehalten. Das gibt dem Raum eine einladend freundliche Note und dem Passagier das Gefühl der Behaglichkeit.

Unter dem Kabinenboden befinden sich geräumige Abteile für das Gepäck und die Luftfracht.

Der Convair 880-M ist mit vier General Electric CJ-805-3B Strahltriebwerken ausgerüstet, wovon jedes einen Startschub von rund 5000 kg entwickelt. Diese Aggregate sind mit Schalldämpfern und einer Vorrichtung zur Schubumkehr versehen. Die Triebwerke des CV-880-M entsprechen im Prinzip genau denjenigen des Coronado, bei welchen dann allerdings noch das Kaltluftgebläse (der "Fan") hinzukommt.

"THREE-VIEW" DES CONVAIR 880-M



BEI GENERAL DYNAMICS/SAN DIEGO





Vor der Ferienzeit konnten nochmals eine grössere Anzahl Vorschläge erledigt werden. Darunter auch wiederum fünf die prämiert werden konnten. Die erfolgreichen Einsender stellen wir Ihnen nachstehend vor, es sind die Herren :

ERICH KRADOLFER	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 300.--	7661
PETER EHRY	Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 50.--	5866
LUDWIG REIMANN	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40.--	7150
ALEXANDER MOSER	Sektion Flz.-Ueberholung, Dept. IV	Fr. 40.--	7707
ANDRE MAULET	Exploitation, Genève-Cointrin	Fr. 30.--	694

7661

Herr Erich Kradolfer, konstruierte einen automatischen Vakuum-Regler als zusätzliches Aggregat zum bestehenden Vergaser-Prüfstand. Dieser Regler ermöglicht es, die Vergaser unter Betriebsbedingungen zu prüfen, die denjenigen während des Fluges entsprechen, da mit ihm der Treibstoff-Durchfluss vom Leerlauf bis zur Startleistung reguliert werden kann. Die mit diesem nunmehr möglichen Leistungswechsel verbundenen mechanischen Vorgänge bewirken, dass bereits nach dem Einlaufen der Vergaser auf dem Prüfstand die Spannungen der Membranen eliminiert sind und die Ventile sich dem Sitz angepasst haben. Daraus ergibt sich eine bedeutend genauere Einstellung der Vergaser, wodurch vorzeitige Vergaserwechsel infolge zu grosser Settingabweichung im Betrieb weitgehend eliminiert werden können.

- statt des bisher verwendeten Parafinoels das bedeutend beständigere Silikon D 200 zu gebrauchen und damit die Kontakte gegen das Oxydieren besser zu schützen.
 - Die Kapillarwirkung durch anbringen eines kleinen Broncedrahtringes um die Kontaktschraubenspitze zu erhöhen.
- Die auf Grund dieses Vorschlages gemachten Versuche zeitigten ein positives Ergebnis, sodass diese Verbesserungen eingeführt wurden.

7150

Herr Ludwig Reimann fertigte eine Vorrichtung an, mit der die Kolbenbolzen-Pilze ohne sie zu beschädigen heraus gepresst werden können, was erlaubt sie wieder zu verwenden. Dies war bei der bisherigen Methode, diese Bolzen-Pilze herauszuschlagen, nicht möglich. Da jedoch diese Teile für eine Wiederverwendung vorgesehen sind, kommt diesem Vorschlag besondere Bedeutung zu.

7707

Herr Alexander Moser reichte verschiedene Vorschläge ein, die sich in der Hauptsache auf eine Verbesserung der Materialplanung

5866

Zur Verbesserung der Steuerkontakte am Cabin Press. Regulator der DC-6B-Flugzeuge schlug Herr Peter Ehry vor :

und -Lagerung beziehen. Wohl waren die von ihm aufgeworfenen Probleme bekannt und wurden Lösungen zu Verbesserungen bereits studiert, doch lieferten seine Unterlagen so wertvolle Hinweise und zeigten zugleich Verbesserungsmöglichkeiten auf, dass es sich rechtfertigt, seine Mitarbeit zu prämiieren.

694

Herr André Maulet stellte fest, dass bei Verwendung der bisher gebrauchten grossen Metallkoffer für das Zigaretten Sortiment am Bord auf den Strecken zwischen Zürich und Genf sowie Zürich und Easel sehr oft Zigarettenpäckchen beschädigt werden und damit nicht mehr verkäuflich waren. Um diesem Misstand abzuhelpfen schlug er vor, eine kleinere Box zu verwenden, die zu dem den Air-Hostessen das Anbieten der Zigaretten erleichtert. Seinem Vorschlag entsprechend wurde das Ausrüstungsetat für Zigaretten per 20. April 1961 geändert.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

815

Mehrzweck-Fett. Seit Dezember 1958 wird in der Swissair das "Aseol Callit 10-40" für die verschiedensten Zwecke gebraucht. Dieses Fett ist sehr universell anwendbar. Sein Verwendungsbereich erstreckt sich von der Wasserpumpe bis zur Batterieklemme und wird vor allem für die komplette Fahrzeugschmierung verwendet. Dass dieses Fett in Genf nicht bekannt ist, ist ein Fehler. Auf unsere Intervention wurde dieser Mangel behoben.

1585

Materialbezeichnung. 1. Es ist Sache des Anstandes jedes Einzelnen, dass er entlehnte Werkzeuge wieder seinem Besitzer zukommen lässt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass wo diese Charaktereigenschaft fehlt, auch eine Markierung das Mitlaufenlassen fremder Geräte nicht verhindert. Im übrigen sind die meisten Arbeitsmittel, soweit sie vom verschiedenen Dienststellen gemeinsam benützt werden müssen, entsprechend gekennzeichnet.

2. Durch die Einführung der Kennmarken erübrigen sich weitere Massnahmen um die Zugehörigkeit des Personals zu einer Abteilung oder Arbeitsgruppe zu bezeichnen.

2528

Schutzvorrichtung der Laderäume. Um Anstoss-Schäden an der sehr heiklen Aussenhaut der DC-8-Flugzeuge zu verhindern, wurden sämtliche Fahrzeuge und Aggregate, die an die Flugzeuge angestossen werden müssen, mit wirksamen Schutzpolstern versehen. Zur Vermeidung von Schäden durch Frachtgüter konnte bis anhin noch keine geeignete Schutzvorrichtung gefunden werden. Wohl wäre die vorgeschlagene Lösung, die Torrahmen während der Beladung der Flugzeuge mit einer Gummimanchette zu schützen, nicht schlecht, doch ist sie mit technischen Problemen behaftet, die vorderhand noch nicht gelöst werden können. Um solche Schäden zu verhüten gibt es nun einfach kein anderes Mittel. als beim Ent- und Beladen äusserste Vorsicht walten zu lassen.

5241

Tarmac-Telephone. Mit der Einführung der neuen Abstell-Ordnung auf dem Tarmac konnten auch den Telephone-Einrichtungen feste Standplätze zugeteilt werden. Dies erlaubt nun, die Telephone vor Verkehrsbeginn durch Traktor-Fahrer auf den ihnen zugewiesenen Positionen bereitzustellen zu lassen, wo sie dann während des ganzen Tages verbleiben. Damit erübrigt sich, diese Aggregate mit Räder zu versehen.

6086

Personelle Ueberbrückung der Verkehrsspitzen. Auf der Station Kloten werden die meisten Dienstoffuren 2 mal pro Tag angestreten. Eine noch weiter gehende Unterbrechung der Arbeitszeit liegt aber weder im Interesse der Unternehmung noch viel weniger in demjenigen des Personals, das dadurch unverhältnismässig lange von zu Hause abwesend wäre. Wo es zweckmässig erschieen, z.B. beim Schalterdienst, bei der Passagierbetreuung, bei den Ground-Hostessen etc. wurde bereits halbtagsweise engagiertes Personal eingestellt. Weiter sei noch erwähnt, dass mit der Einführung des Sommerflugplanes wohl noch eine ausgeprägte Verkehrsspitze über Mittag besteht, dass jedoch die Zwischenzeiten nun ebenfalls mit regem Verkehr ausgefüllt sind, womit eine andere Arbeitsregelung nicht mehr zu zwingend ist.

6207

Betriebsbesichtigungen am Samstag. Es kann nicht darauf abgestellt werden, dass unter dem am Samstag arbeitenden Personal ein geeigneter Referent zu einem

bestimmten Zeitpunkt für eine Betriebsbe-
sichtigung "frei-gespielt" werden kann. Be-
triebsführung verlangen eine einwandfreie
und gut funktionierende Organisation, die
sich auf eine fest bestimmte und bestens
ausgewiesene Gruppe von Referenten stüt-
zen kann. Wir dürfen nicht vergessen, dass
die Swissair vom Publikum, das für uns
die zukünftigen Passagiere oder Aktionäre
darstellt, auf Grund der vermittelten Ein-
drücke taxiert wird.

6728

Stuhllanschluss - Verkleidung für Frischluft,
Licht und Sauerstoff im DC-8. Der Vor-
schlag, die bestehende Sperrholzverkleidung
durch eine solche aus Leichtmetall zu er-
setzen, ist gut, kommt aber leider zu spät.
Die bestehende Anschluss-Verkleidung wird
auf Grund eines Douglas-Bulletin während
dem T-Check (Periodic-Check) vom SAS ab-
geändert.

6753

Text-Grenze auf Briefbogen. Der Vorschlag
7213, kommentiert in "Guten Idee" No. 87,
behandelte das gleiche Problem. Der Ein-
senderin oder dem Einsender sei hier noch-
mals gesagt, dass die Drucksachen- und
Materialzentrale beim Neudruck solcher
Formulare dieser Angelegenheit spezielle
Aufmerksamkeit schenken wird.

7063

Abgabe von Propaganda-Material an die
Besucher des Techn. Betriebes. Im Gegen-
satz zu früher, wird heute aus Spargründen
das Propaganda-Material nicht mehr so frei-
gebig und in solcher Vielfalt an die Besucher
abgegeben. Je nach den Interessen der Be-
suchergruppen werden aber jetzt noch Prospe-
kte mit technischen Daten der Flugzeuge
verteilt. Alles zur Verteilung gelangende
Material muss aber offiziellen Charakter
haben und ansprechend gestaltet sein, um
nicht das Gegenteil des angestrebten Zweckes
zu erreichen. Von der Verteilung halbprivater
Drucksachen ist tunlichst Abstand zu
nehmen!

7120

Deckelpläne für DC-6- und DC-7-Flugzeuge.
Deckelpläne, wie sie vom Einsender ver-
langt werden, sind für die DC-6B-Flug-
zeuge im wesentlichen in der gewünschten
Art vorhanden. Das Problem einer zweck-
mässigen und einfachen Deckelbezeichnung
resp. Numerierung liegt jedoch nicht beim
Deckelplan selbst, sondern an der zuläs-
sigen und sicheren Art der Anbringung der

Bezeichnungen an diesen Bauteilen. Da es
sich bei den meisten Deckeln um Struktur-
teile handelt dürfen die Nummern nicht ein-
geschlagen werden. Das ganze Problem be-
findet sich zur Zeit im Studium.

7243

CU-Bügel vom Propeller-Enteisung der DC-
6B- und CV-440-Flugzeuge. Für die Montage
des Bürstenringes besteht eine Vorschrift,
die solange sie Gültigkeit hat, einzuhalten
ist.

7247

Einkauf von Flugtreibstoffen. Beim Einkauf
von Flugtreibstoffen spielt nicht allein nur
das Bezugsquantum eine Rolle um die gün-
stigsten Konditionen einzuhandeln. In diesem
Geschäft sind noch ganz andere Momente zu
berücksichtigen. Der Einsender kann aber
versichert sein, dass die Swissair stets be-
strebt ist, ihren Treibstoff zu den für sie
günstigsten Bedingungen (wir sagen absicht-
lich Bedingungen und nicht Preis) einzu-
handeln.

7286

Personalqualifikation nach Spezialkenntnis-
sen. Obwohl der Vorschlag gute Gedanken
enthält und einer gesunden Ueberlegung ent-
springt, kann er nicht realisiert werden, da
der hierzu notwendige administrative Aufwand
in keinem Verhältnis stehen würde zu den
unter normalen Verhältnissen gegebenen An-
wendungsmöglichkeiten.

7287

Ersatzteil-Nachschub nach Aussenstationen.
Der Nachschub von Ersatzteilen nach Aus-
senplätzen, auf denen ein SR-Linienflug-
zeug stecken geblieben ist, unter Einsatz
eines schnellen Kleinflugzeuges z. B. Vam-
pir-Trainers, kommt aus folgenden Gründen
nicht in Frage:

1. Fast ausnahmslos gibt es nach allen von
der Swissair angeflogenen Punkten eine
Verbindung, wenn nötig in Kombination
mit Flugstrecken anderer Gesellschaften,
die es möglich macht, die entsprechen-
den Teile innert nützlicher Frist an den
Bestimmungsort zu leiten;
2. Der Einsatz von Militärflugzeugen, auch
mit entsprechender Inmatrikulation und
unter Führung von eigenem Personal
würde zu grosse und zu umfangreiche
organisatorische und technische Schwier-
igkeiten bieten;
3. Für solche Dienstleistungen in Europa
stehen uns zudem jederzeit gut ausge-
rüstete Flugzeuge und erfahrene Piloten
des Aero-Klubs zur Verfügung.

7344

Abfallverdünner und Abdeckbänder. Das Regenerieren des Abfallverdünners lohnt sich bei dem relativ kleinen Verbrauch für die diesem Mittel noch zukommenden Reinigungsarbeiten nicht.

Weiter werden bereits Abdeckbänder in zwei verschiedenen Breiten (10 und 25 mm) verwendet. Aber gerade für die Verwendung mit der Abdeckmaschine eignet sich das schmalere Klebeband nicht, da sich das Abdeckpapier beim Abrollen des Bandes oft verschiebt und dann die Gefahr besteht, dass ein schmales Abdeckband das verschobene Papier nicht mehr richtig decken kann, wodurch eine einwandfreie Haftung nicht mehr gewährleistet ist.

7341

Neuverbleien der Satellitenrad-Lagerbüchsen der R-2800-Motoren anlässlich von Motor-Revisionen. Das im Vorschlag beschriebene Vorgehen, die Satellitenrad-Lagerbüchsen bei den Motor-Revisionen neu zu verbleien und sie dadurch wieder Verwendungsfähig zu machen, statt sie jeweils durch neue zu ersetzen, war bereits im Jahr 1959 Gegenstand eingehender Untersuchungen. Die Methode wurde jedoch abgelehnt, und zwar deshalb, weil mit der Weiter-Verwendung eine Anhäufung loser und gebrochener Satellitenrad-Lagerbüchsen zu erwarten wäre. Nur durch verschiedene, vom Triebwerk-Engineering eingeleitete Massnahmen und durch das regelmässige Ersetzen dieser Lagerbüchsen konnten die damals oft vorgekommenen Defekte, die häufig zu vorzeitigen Motorenwechsel geführt haben, auf ein Minimum reduziert werden.

7347

Ventil-Stösselstangen. Der Vorschlag, die in den Ausschuss gegebenen Stösselstangen aufzuchromen, ist nicht mehr opportun. Die Untersuchung hat nämlich ergeben, dass ein grosser Teil der als Ausschuss bezeichneten Stösselstangen nur deshalb mit diesem wenig schmeichelhaften Prädikat bezeichnet wurde, weil - bei der Masskontrolle eine Lehre mit falschen Massen vorhanden war und fälschlicherweise verwendet wurde! Auch so etwas kann vorkommen.

7840

Änderungen an Toilettenwagen. Die neu zum Einsatz gelangenden Toilettenwagen für die SE-210-Flugzeuge enthalten bereits einen tiefer gelagerten Tank. Damit befindet sich auch der Anschluss weiter unten. Eine Änderung der bestehenden Wagen ist deshalb nicht notwendig.

7848

Herabsetzung der Gesteungskosten der Manual-Inhalte durch Drucken im Querformat und in kleinerer Schrift. Der Vorschlag ist gut gemeint, lässt sich aber aus folgenden Gründen nicht verwirklichen:

1. Die SR und das SAS haben sich gemeinsam auf eine bestimmte und zweckmässige Ausführung geeinigt. Von dieser kann nun nicht ohne weiteres wieder abgewichen werden;
2. Der Mensch ist gewohnt, seine Bücher im Hochformat zu lesen. Grosse hochformatige Bücher mit Quergedruckten Seiten sind nun aber sinnwidrig und nur mit Mühe zu lesen;
3. Eine weitere Verkleinerung der Schrift würde von allen Benützern der Manuals (die immerhin Arbeitsunterlagen sind) mit Recht als Schikane empfunden;
4. Das Argument der Kostenreduktion hat nur Gültigkeit, bei der primären Ausgabe eines Manuals. Die Druck- und Verteilungskosten für die Revisionen und Nachträge würden sich gleichbleiben;
5. Die Aufnahme des Inhaltes von 2 Manuals in ein einziges würde die Verteilung komplizieren und die entsprechenden Kosten erhöhen.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 6364 Container-Beleuchtung
- 7157 Oelring-Büchse zu Laderwelle
- 7172 Ausgabe des Buchungsstandes
- 7326 Ventilteller-Schleifen
- 7806 Aufführen der gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen im Travel Information Manual

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/819/821/1464/2564/4407/4441/4625/4954/
- 5111/5861/6071/6078/6124/6226/6234/6254/
- 6369/6463/6639/6702/6721/6735/6839/6860/
- 6874/6894/6895/7052/7078/7103/7125/7129/
- 7133/7156/7158/7159/7175/7105/7107/7108/
- 7209/7212/7227/7230/7285/7294/7327/7335/
- 7336/7352/7382/7399/7579/7582/7590/7625/
- 7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/
- 7843

Mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss:
jeweils am 8. des Monats

Zentralvorstand

Die 8. ordentliche Delegiertenversammlung der FPS (Freizeitorganisation des Personals der Swissair) fand am 4. Mai 1961 im grossen Sitzungszimmer des Hauptsitzes der Swissair am Hirschengraben statt. Wiederum war eine erfreulich grosse Anzahl Delegierte erschienen. Der Präsident konnte als Gast Herrn A. Bölsterli, Chef der Dienststelle Personalverwaltung im Zentralen Personaldienst begrüssen.

Der Präsident des Zentralvorstandes begann seinen Jahresbericht mit der Feststellung, dass der Einfluss der zwei Elemente die das Leben jeder firmensportlichen Organisation weitgehend bestimmen, nämlich die Firma selbst und die meteorologischen Verhältnisse, im ganzen Jahr ausserordentlich stark zu spüren gewesen sei. Es folgte anschliessend der Rückblick auf die Tätigkeit der FPS im Jahr 1960, die der Präsident als wiederum erfolgreich bezeichnete, und zum Schluss seiner Ausführungen kam er auf den Wert und den positiveren Einfluss der Vereine ganz allgemein zu sprechen. Mit anhaltendem Beifall dankten die Delegierten dem Präsidenten für seine Worte.

Der ASIA-Delegierte, der die Verbindungen der FPS zu den Freizeitorganisationen anderer Luftverkehrsgesellschaften pflegt und fördert, berichtete über die zahlreichen zwischengesellschaftlichen Anlässe und Wettkämpfe, die im Jahr 1960 durchgeführt wurden. Auch seine Ausführungen wurden von den Delegierten spontan applaudiert, ebenso diejenigen des Kassiers, der eine gesunde Bilanz und eine erfreu-

liche Betriebsrechnung kommentieren konnte. Anschliessend wurde dem Zentralvorstand sowie der Kontrollstelle für das vergangene Geschäftsjahr Décharge erteilt.

Herr F. Fritschl, der hierauf als Tagespräsident amtierte verkündete, dass der langjährige Präsident der FPS Herr H. Zeller, und der Aktuar und ferner der ASIA-Delegierte Herr A. Seiler, ihr Amt infolge Austritts aus der Firma bzw. geschäftlicher Ueberlastung niederzulegen wünschten. Wir werden in der nächsten Ausgabe ihre für die FPS geleisteten Dienste in einem Aufsatz würdigen. Die bisherigen Mitglieder des ZV haben sich für ein weiteres Amtsjahr zur Verfügung gestellt. Aus ihrer Mitte wurde

Herr HANS FORRER, Chef TMV, Tel 2795 zum Präsidenten,

Herr HANSULI ZUBERBUEHLER, VPB, Tel. 738, zum ASIA-Delegierten

gewählt bzw. bestätigt. Neu in dem Vorstand wurden gewählt,

Herr Dr. jur ANDRES HODEL, GR

Herr EDI GONSETH, SZZO

Anlässlich seiner nächsten Sitzung, die noch im Laufe dieses Monats stattfindet, wird sich der Zentralvorstand konstituieren. Die Verteilung der Chargen unter die einzelnen Herren werden wir deshalb erst in den FPS-Mitteilungen vom Juni bekanntgeben können.

Auch der zweite Revisor musste neu gewählt werden. Es stehen nunmehr der Delegiertenversammlung zur Verfügung,

Herr WERNER HOSANG, FS als erster Revisor,

Herr HUGO AELLIG, FBBB, als zweiter Revisor.

Erfreulicherweise konnten wieder zwei Clubs in die FPS aufgenommen werden. Es handelt sich dabei um den Basketball-Club und den neu gegründeten Tischtennis-Club. Die Zahl der zur FPS gehörenden Clubs und Sektionen ist somit auf 20 gestiegen.

O. Ritter

Sportflug-Gruppe

Liebe Flugsportfreunde! Auf dem Flugplatz Dällikon, wo wir endlich ein Zuhause gefunden haben, findet jedes schöne Wochenende ein reger Flugbetrieb statt.

Es ist vorgesehen, ca. Ende Mai einen neuen Kurs für Segelflieger-Anfänger zu beginnen. Interessenten erhalten nähere Auskunft beim Aktuar: A. Diener, XSV Tel. 3434,

Im weiteren werden wir ein Segelfluglager durchführen und zwar vom 22. Juli bis 6. August. Nähere Details werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben. Teilnehmer melden sich beim Aktuar.

Bitte vergessen Sie den Hock nicht, welcher jeden ersten Freitag des Monats im Rest. Landhaus, Seebach stattfindet.

Nächster Hock: Freitag, 2. Juni 1961

Der Vorstand

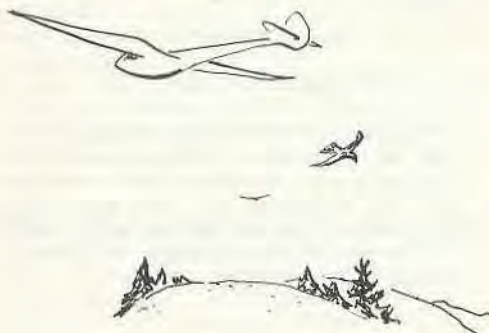
Handball-Club

Internationales Freundschaftsspiel der SWISSAIR-Handballer.

Mitte April empfing der Handball-Club SWISSAIR den Besuch der Firma-Mannschaft VOeEST (Vereinigte Oesterr. Eisen- und Stahlwerke) aus Linz, mit welcher im vergangenen Jahre freundschaftliche Bande geknüpft wurden. Mit dem damals vereinbarten Rückspiel in Zürich sollten diese Beziehungen weiter gefördert, wie auch unseren Handballern durch den sportlichen Kontakt auf dem Rasen Gelegenheit gegeben werden, internationale Erfahrungen zu sammeln. Nachdem die Unseren in Linz 9 : 12 verloren hatten, hofften sie natürlich auf Revanche. Im Spiel vom Samstag-Nachmittag auf dem Sportplatz "Förrlibuck" geriet diese aber sehr knapp nur - daneben. Die in der oberösterreichischen Landesliga (der zweithöchsten Spielklasse) konkurrierenden Gäste erwiesen sich trotz Ersatzleuten wiederum als wendiger im Angriff und behielten auch diesmal glücklich mit 13 : 12 (7 : 7) die Oberhand. Mit flüssigerem und raumgreifenderem Kombinationsspiel unseres Angriffs-Quintetts wäre ein Sieg der Swissair Handballer in dieser durch die stets wechselnde Torfolge spannenden Begegnung recht gut möglich gewesen.

Beim anschliessenden gemeinsamen Nachtessen überbrachte u. a. Herr Zuberbühler ASIA-Delegierte die Grüsse der F P S. Nachher wurde in ein Restaurant auf der Höhe des Zürichberges disloziert, wo bei Musik, Tanz und unterhaltenden Wettbewerbs-Spielen während einigen Stunden gemüthlichen Beisammenseins die Geselligkeit gepflegt wurde. Nur zu rasch verflog die Zeit, unsere Linzer Freunde konnten es kaum fassen, als die Polizeistunde zum Ab- und Aufbruch zwang! Mit grösstem Interesse folgten die Handball-Gäste am Sonntag-Vormittag der Führung durch die SWR-Werft und Werkstätten und nach dem offerierten Mittagessen in der Kantine "Taubenried" wurde der immense Betrieb im Flughafen Kloten ausgiebig bestaunt.

Sichtlich beeindruckt von dem Gesehenen und des Lobes voll über das während der zwei Tage dank den SWR-Handballern in Zürich erlebte, verabschiedeten sich die Freunde aus Linz am Sonntag-Abend, nicht ohne den HCS zu einem neuerlichen Besuch bei ihnen eingeladen zu haben.



Schwacher Start des HCS zur Feldmeisterschaft 1961.

Der Start unserer Handballer zur neuen Feldsaison stand unter keinem glücklichen Stern. Aus den drei bisherigen Spielen konnte noch kein einziger zählbarer Erfolg gebucht werden. Schon das erste Treffen gegen den HC Jelmoli II ging mit 14 : 18 unglücklich verloren. War es immerhin eine respektable Leistung, 14 Tore zu schiessen, so wären umgekehrt eine Reihe der einkassierten 18 Treffer vermeidbar gewesen. Dass gegen den Spitzenreiter (und schon letztes Jahr Aufstiegs-Aspiranten) KTV St. Peter und Paul schwer sein würde, zu Punkten zu kommen, war vor auszusehen. Mit 5 : 10 unterlag denn auch unsere Equipe. Auf fast dramatische Weise ging auch im dritten Kampf gegen Pfadi Sporttrupp II der greifbare Sieg "durch die Latten". Mit erfreulichen Elan wurde bis zur Pause ein hoher 7 : 1 Vorsprung herausgespielt, nach dem Seitenwechsel klappte vor allem die Abwehr nicht mehr. Dies erlaubte den Sporttrupp-Reserven Tor um Tor aufzuholen und bis zum Schlusspiff sogar mit 11 : 10 Sieg und Punkte für sich zu gewinnen! Damit "ziert" der HCS nun als einziger punktlos - den Schluss der Zwischenrangliste seiner Gruppe. Hoffentlich wurde aus diesen Niederlagen gelernt, sodass die durchaus möglichen Erfolge sich nun auch einstellen.

M. Fessler.

Ski-Club

Liebe Ski-Kameraden! Bei Erscheinen dieser Zeilen wird, wenn alles nach unserem Wunsche verlaufen ist, auch die letzte Ski-Tour dieser Saison in unserem Club-touren-Buch vermerkt sein. Für den grössten Teil unserer Mitglieder liegt das Saisonende schon etliche Wochen zurück und nur noch einige Unentwegte konnten sich bis heute noch nicht von den langen Brettern trennen. Doch was gibt es Schöneres, als eine herrliche Frühlings-Tour, ohne Lift, weitab der Menschenmassen, einen schönen Gipfel zu ersteigen. Wie wohltuend und beglückend ist es doch, die phantastische und mannigfaltige Bergwelt von hoher Warte aus betrachten zu können, um abschliessend nach einer rassigen und dankbaren Abfahrt im letzten von Krokus umgebenen Flecken Schnee die Bretter abzuschnallen.

Doch auch in der kommenden Sommersaison soll unsere Kameradschaft erhalten und wenn möglich noch gefördert werden. Die beliebten Zusammenkünfte im heimeligen Strandbad von Cham werden uns wieder in die Künste des Wasser-Skifahrens einführen. Wir bitten deshalb um Beachtung der Anschlagkasten, wo jeweils die Programme ausgehängt werden. Für die alljährliche Frühlings-Versammlung werden persönliche Einladungen versandt.

ACHTUNG: Besucht unser wöchentliches Konditions - Training in der Turnhalle Buchwiesen (Freizeit-Anlage Swissair). Ab 6. Mai 1961 wird dieses wieder jeden Freitag von 20.00 - 21.45 Uhr durchgeführt. Lasst Eure Knochen nicht einrostern und kommt fleissig in die Turnhalle. Ein seriöses und regelmässiges Hallen-Training erhält Euch gesund und jung .

K. Burgener

Boccia-Club

Die Boccia-Saison 1961 hat begonnen. Bei gutem Wetter wird jeden Abend auf der renovierten und mit neuem Belag versehenen Bahn trainiert. Am 10./11. Juni wird bereits mit der Club-Einzelmeisterschaft gestartet.

Weitere Interessenten können sich noch am 10. Juni vormittags auf dem Platz beim Präsidenten anmelden. Jeder Teilnehmer erhält einen Preis.

F. Nünlist.

Swissair Stockholm wendet sich dem Tischtennis zu

Seit längerer Zeit hatte das Personal der Swissair Stockholm den Wunsch, Tischtennis spielen zu können. Von vereinzelt Gelegenheiten abgesehen, blieb aber diese Hoffnung mangels Spielgerät unerfüllt. Seit drei Wochen besitzt nun aber die Vertretung ihren Tisch, und seither wird nach Geschäftsschluss zwei- bis dreimal pro Woche trainiert. Bereits wurden auch Kontakte mit anderen Fluggesellschaften aufgenommen, wobei wir am 24. Februar die Lufthansa Stockholm zu unserem ersten Freundschaftstreffen empfangen durften.



Dank dem Einsatz des gesamten Personals
- vom Vertretungschef bis zur jüngsten
Schalterangestellten spielten alle mit -
feierten wir einen überlegenen 9 : 5 Sieg.
Die Kunde davon hat die Runde gemacht
und unter anderem das SAS zu einer Her-
ausforderung an uns veranlasst.

SWR Stockholm

Redaktionsschluss für die Juni-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen:

2. Juni 1961

UNSERE VERKEHRSRESULTATE IM MAI

	Mai 1961 (in 1000 tkm)	Mai 1960 (in 1000 tkm)
Offertierte Tonnenkilometer _____	27'853 + 59 %	17'565
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	14'699 + 31 %	11'193
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	11'419 + 34 %	8'509
Fracht-tkm _____	2'673 + 24 %	2'152
Post-tkm _____	607 + 14 %	532
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	52,8 %	63,9 %

Das Verkehrsergebnis für den Monat Mai hat als Ganzes die Erwartungen nicht erfüllt. Im Linienverkehr blieb die Produktion um 6 % hinter dem Budget zurück; unter Einrechnung des Charterverkehrs verbleibt noch ein Produktionsausfall von 2 %. Zudem verschlechterte sich der durchschnittliche Auslastungsgrad im Linienbetrieb von 63,9 % im Mai 1960 auf 52,8 %. Budgetiert waren jedoch 59 %.

Im Nordatlantikdienst hatten wir erhebliche Ausfälle; Auf drei Retourflüge mussten wir mangels Ladung verzichten, ein Hin- und Rückflug liess sich aus Wettergründen nicht durchführen, und sieben einfache Flüge fielen wegen technischer Störungen aus. Die Folge davon war eine Minderleistung von 13 % gegenüber dem Voranschlag. Auch im Mittleren Osten blieben wir zufolge technischer Defekte um 5 % unter dem Produktionsbudget.

In Europa boten wir im Vergleich zum Mai des Vorjahres 38 % mehr Tonnenkilometer an. Die Nachfrage vermochte mit plus 26 % nicht ganz Schritt zu halten. Der mittlere Auslastungsgrad ging dementsprechend von 59,8 % auf 54,6 % zurück.

Im Mittleren Osten stiegen Angebot und Nachfrage gleich stark an, nämlich um je 2 %. Der Ladekoeffizient, der im Mai letzten Jahres 51,5 % betragen hatte, blieb mit 51,4 % praktisch unverändert.

Die weitaus stärkste Angebotszunahme (plus 116 %) erlebte der Nordatlantikverkehr. Dem stand ein Mehrverkauf von 37 % gegenüber. Die Auslastung sank von 75,5 % im Mai 1960 auf 47,8 %.

Fast auf Vorjahreshöhe (71,8 %) konnte sich der Ladefaktor des Südatlantiks mit 69,9 % halten. Das Verkehrsangebot nahm hier um 7 %, die Nachfrage um 5 % zu.

Verhältnismässig erfreulich hat der Ferne Osten abgeschnitten. In diesem Verkehrsgebiet nahm die Nachfrage mit 35 % noch stärker zu als das um 22 % erhöhte Angebot. Der Auslastungsgrad stieg deshalb von 55,1 % im Vorjahres-Mai auf 60,8 %. Das gute Resultat ist in der Hauptsache den recht zahlreichen Gruppenreisen zu verdanken.

Bei den Sonder- und Charterflügen wurde die geplante Produktion von rund 300'000 tkm um 1 Million übertroffen, da wir mit dem DC-6A-Frachter 9 Flüge mit je 10 1/2 Tonnen Last von Europa nach Kairo und einen Transport mit 10 Tonnen Ladung von Tokio nach der Schweiz durchführen konnten.

Die Neuordnung der Frachttarife

In den Zeitungen war in den letzten Monaten immer wieder von Verhandlungen über Luftfrachttarife die Rede. Mancher Mitarbeiter der Swissair, der sich nicht viel mit kommerziellen Dingen und schon gar nicht mit Frachttarifen abgibt, mag sich angesichts der oft eher etwas verwirrenden als aufklärenden Publikationen gefragt haben, worum es da eigentlich ging.

Tatsächlich waren dabei auch für die Swissair grosse Beträge im Spiel. Schon an der IATA-Konferenz in Cannes im Oktober 1960 und später im Januar/Februar 1961 in Paris wurde über die Frachttarife verhandelt, und am 10. April 1961 standen wir, was den Nordatlantikverkehr anbelangt, vor einer sogenannten "offenen Tarifsituation", die ein hemmungsloses Unterbieten ermöglicht hätte. In letzter Minute wurden jedoch die jetzt noch gültigen Frachtraten bis und mit 30. Juni 1961 verlängert. Auf den 1. Mai 1961 wurde eine dritte Konferenz einberufen, um eine Lösung der umstrittenen Frachttarifstruktur im Nordatlantikverkehr zu finden.

Wie stellt sich das Problem ?

Das Angebot auf dem Nordatlantik steigt nicht nur für die Passagierbeförderung in aussergewöhnlichem Mass; ebenso rapid nimmt die Frachtkapazität zu. Der verfügbare Frachtraum stieg von 1958 auf 1959 und 1960 noch um jährlich ca. 40 % an, 1960 auf 1961 jedoch um mehr als 100 %; im zweiten Semester 1961 wird er ca. 4700 Tonnen wöchentlich erreichen. Dieser enormen Kapazitätzunahme muss ein entsprechender Anreiz zur Benützung des Luftwegs für den Transport der Frachtgüter entgegengestellt werden.

Hinzu kommt ein weiterer Faktor: Das Gefüge der IATA-Frachtraten ist in letzter Zeit dadurch bedroht worden, dass die Praxis des sogenannten "Konsolidierens" immer mehr überhand nahm. Man versteht darunter das Zusammenstellen von Sammelsendungen verschiedener Herkunft durch Spediteure, die diese kombinierten Sendungen dann zu günstigen Bedingungen global, meist mit Charterflügen, weiterbefördern lassen.

Die IATA lässt grundsätzlich keine Vercharterung von Flugzeugen an solche Sammelspediteure (Consolidators) zu. Die Luftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat diesen Grundsatz aber teilweise dadurch unwirksam gemacht, dass sie im Verkehr von und nach den USA die Vercharterung an "US Freight Forwarders" gestattete. In der Folge nahm das Konsolidieren rasch zu; in Deutschland organisierten beispielsweise zwei namhafte Spediteure Gruppen-Sammeldienste auf Charterbasis zu verhältnismässig tiefen Frachtsätzen ab Europa nach New York. Die Flüge wurden aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht ab Deutschland, sondern ab Luxemburg bzw. Holland durchgeführt, wobei Sendungen unter Inkaufnahme von Zeitverlusten aus verschiedenen Ländern gesammelt und der direkten Abbeförderung von den einheimischen Flugplätzen entzogen wurden. Dadurch ergab sich eine starke Beeinträchtigung und Verfälschung des normalen Verkehrsflusses. Die IATA sah sich daher vor die Aufgabe gestellt, das Tarifgefüge vornehmlich für den Nordatlantik - so neu zu ordnen, dass einerseits durch Verbilligung der Transporte zusätzlicher Frachtverkehr zur besseren Ausnützung des sich stark vergrössernden Angebots an Frachtraum geschaffen werden kann und andererseits der Ableitung von Luftfracht von den Kursflugzeugen auf Charterflüge Einhalt geboten wird.

Die Einführung eines reinen Gewichtsstufensystems, wie es von einigen Gesellschaften vorgeschlagen wurde, lag indessen durchaus nicht im Interesse der Swissair und des schweizerischen Luftverkehrs, da es die Tendenz zur Errichtung einiger weniger Frachtsammelpunkte in Europa zum Nachteil kleinerer Märkte zu stark begünstigt. Mit den beschränkten Frachtzulademöglichkeiten auf 16 wöchentlichen DC-8 Passagierkursen über den Nordatlantik wären wir, da wir bis auf weiteres keine reinen Frachtkurse mehr führen werden, durch ein solches System ins Hintertreffen geraten. Wir hielten dafür, dass den Consolidator-Charterflügen und einer monopolistischen Entwicklung von zwei bis drei europäischen Frachtsammelpunkten am besten durch das Angebot von günstigen Sätzen für die Einzelverlader entgegengewirkt werden könne. Eine derartige elastische Lösung sollte es ermöglichen, uns einen angemessenen Anteil am allgemeinen Frachtaufkommen in unserem natürlichen Einzugsgebiet zu sichern.

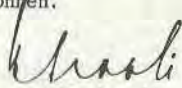
An der am 18. Mai in Montreal zu Ende gegangenen IATA-Frachtkonferenz konnte ein Kompromiss gefunden werden. Er besteht hauptsächlich in einer Senkung der Grundtarife bis zu 45 kg um rund 20 % und der Einführung einer Reihe neuer Gewichtsstufen (mit fortschreitend verringerten Raten), nämlich 100 kg, 250 kg und 1000 kg (bzw. 7500 kg eastbound). Spezialtarife mit niedrigen Minimalgewichten gelten weiter, allerdings für eine geringere Anzahl von Warenkategorien, doch sind einige neue eingeführt worden. Zudem werden die Mindestfrachtsätze etwas erhöht.

Für den Laien lässt sich diese Lösung dahin zusammenfassen, dass wir weiterhin hinreichend nuancierte Frachtraten anbieten können, um in dem uns zustehenden Markt konkurrenzfähig zu sein.

Die neuen Frachtraten auf dem Nordatlantik werden allerdings auch zu einer Anpassung der Frachtsätze von und nach Zentral- und Südamerika und damit zu erheblichen allgemeinen Tarifenkungen führen. Die relativen Erträge im Frachtverkehr werden daher sinken. Andererseits besteht nach der neuen Regelung ein vermehrter Anreiz für die Beförderung von Fracht auf dem Luftweg, so dass das Frachtverkehrsvolumen ansteigen sollte.

Die neuen Tarifvereinbarungen treten, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Regierungen, bereits am 1. September 1961 in Kraft.

Wie die zähen Verhandlungen im einzelnen verliefen, soll hier nicht dargestellt werden. Dass sie trotz der sehr verschiedenartigen Interessen der einzelnen Gesellschaften zu einem Erfolg führten, zeigt erneut, wie auch schwere Meinungsverschiedenheiten unter den IATA-Gesellschaften auf dem Verhandlungsweg zur allgemeinen Zufriedenheit bereinigt werden können.



H. Aepli
Chef Dept. II

DIE JAHRESRECHNUNG 1960 DER BALAIR

Dem Geschäftsbericht der Balair für das Jahr 1960 ist zu entnehmen, dass bei einem Gesamtertrag von 7,7 Mio. Franken gegenüber 5,6 Mio. Franken im Vorjahr und bei Ausgaben von 7,5 Mio. Franken (1959: 5,1 Mio. Franken) ein Verlust von 366 000 Franken entstand. Die Bilanzsumme wurde mit 5 Mio. Franken ausgewiesen.

Die Gesellschaft beschäftigt heute 163 Personen, wovon 68 im Technischen Betrieb tätig sind. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 45 080 (37 545) Fluggäste und 704 360 (314 420) Kilogramm Fracht befördert.

ABLIEFERUNGSTERMINE FÜR DIE CONVAIR 880-M

Nach den letzten Berichten aus San Diego werden uns die beiden Convair 880-M Strahlflugzeuge am 21. August und 12. September abgeliefert. Das Flugtraining für einige unserer Instruktoren ist in Kalifornien bereits im Gange und wird nach Eintreffen der ersten Einheit in Arlanda für weitere Piloten fortgesetzt.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Flugkapitän P. Robert ist zum Pilot-in-Command auf DC-7C (Südatlantik) aufgestiegen. Zu Pilots-in-Command auf Convair 440 Metropolitan wurden die Piloten J. Fabesch und K.H. Schnyder und zum PIC auf Caravelle (Mittlerer Osten) Flkpt. A. Zuberbühler ernannt.

MUTATIONEN

Schweiz:
Zum Nachfolger von Herrn U. Egli, der zur Abteilung Personalversicherung übergetreten ist, wurde Herr Norbert W y s e r per 1.5. zum neuen Chef der Hauptkasse ernannt.
Ausland:
Der bisherige Verkaufschef unserer Vertretung in Wien, Herr Rudolf Treichler, hat am 23. Mai die neugeschaffene Regionalvertretung in Rotterdam übernommen.

Herr René Schaad, bisher Stationsleiter in Kairo, wurde per 1.6. zum Operations-Chef in Athen ernannt.

Anstelle des nach Köln versetzten Herrn R. Kressig ist Herr Beat Weiland per 3.4. auf den Posten des Operations-Chefs in Karachi berufen worden.

Good luck

Wir wünschen besten Erfolg!

DIE MODIFIZIERTEN DC-8

Während der Winterstandzeiten wurden unsere DC-8 einigen Modifikationen unterzogen. Mit diesen Arbeiten wurden im wesentlichen drei Vorteile erreicht: 1. grössere Reichweite; 2. erhöhtes Startgewicht und 3. vermehrte Brennstoffkapazität.

Die Erhöhung des Startgewichtes erforderte strukturelle Verstärkungen im Gebiet der Hauptfahrwerk-Abstützfittinge.

Die Vergrösserung des Brennstoff-Fassungsvermögens erfolgte durch Einbau von zwei zusätzlichen Integraltanks in die Flügel-nasen zwischen Innenbordtriebwerken und Rumpf.

Die Kapazität der beiden Tanks beträgt rund 2900 Liter, was die Reichweite erhöht.

Das Resultat in einigen Zahlen:

	vorher	jetzt
- Max. Startgewicht	140'600 kg	142'900 kg
- Max. Landegewicht	90'500 kg	93'900 kg
- Brennstoffkapazität	83'300 l	87'190 l

Erhöhung der Reichweite

- bei max. Nutzlast um 3,5 % oder um ca. 230 km
- bei vollen Brennstofftanks um 4,5 % oder um ca. 315 km .

DER FLUGHAFEN ZÜRICH IM APRIL

Der am 1. April in Kraft getretene Sommerflugplan hat dem Flughafen Zürich einen bedeutenden Verkehrszuwachs gebracht. Die Zahl der Abflüge und Ankünfte im gewerbsmässigen Verkehr hat um 20,2 % zugenommen, während die Wachstumsraten im Passagierverkehr 18,9 %, im Frachtsektor 11,9 % und bei der Luftpost 2,1 % betragen. 28,9 % der Abflüge und Landungen im Linienverkehr erfolgten mit Strahlflugzeugen, was gegenüber dem Vormonat einer Zunahme von 5,4 % entspricht.

Es sind folgende Ergebnisse erzielt worden (April 1960 in Klammern):

Passagiere	113'805	(96'573)
Fracht	1'454 t	(1'299)
Post	270 t	(264)

Von den 113'805 Lokalpassagieren wurden 109'227 im Linien- und 4'578 im Bedarfsverkehr befördert. Rund 70 % der Fluggäste haben ihre Reise in Zürich begonnen bzw. beendet. Die Verkehrsspitze wurde am 9. April mit 5'321 Passagieren erreicht.

1'353 t Fracht wurden im Linien- und 101 t im Bedarfsverkehr befördert. Von den gesamthaft transportierten Postsendungen entfielen 121 t auf den ankommenden und 149 t auf den abgehenden Verkehr.

Der Flughafen Zürich wird gegenwärtig von 23 ausländischen Luftverkehrsgesellschaften - und der Swissair - im regelmässigen Streckenverkehr bedient.

Happy Landings!

Dept. I: 7.4. Wüthrich Bruno, Pass. Verkehrsabrechnung; 29. 4. Marino Hächler, Transportdienst; 5.5. Fr. Clara Boppart (jetzt: Frau Meyer), Post und Versand; 12.5. Fr. Elise Fährdrich (jetzt: Frau Keller), Pass. Verkaufsabrechn. Ausl.

Dept. II: 12.5. Herbert Wieler, Fracht-Reservation,

Dept. III: 11.3. Jakob Limacher, Fernmeldetechnik; 22.4. Claude Bernard, Simulated Training; 22.4. Fr. Alice Albrecht (jetzt: Frau Keller), Operationsplanung; 2.5. Fr. Felicitas Bettinaglio (jetzt: Frau Gut), Personaldienst flieg. Pers.; 1.5. Heinz Bertschinger, Steward.

Dept. IV: 4.2. Jakob Kessler, Elektro-Installation; 18.3. Friedrich Rügger, Werft; 30. 3. Ernst Schmid, Werft; 8.4. Hans Kilchmann, Werft; 22.4. Peter Bensch, Flugzeugwartung; 30.3. Peter Gerber, Werft; 24.4. Richard Kaiser, Werft; 29.4. Claude Balet, Triebwerk-Montage; 4.5. Walter Blöchlinger, Werft; 6.5. Rolf Krähenbühl, Flugzeugwartung; 6.5. Franz Pulfer, Triebwerk-Einbau; 10.5. Kurt Gallati, Nebenbetriebe; 10.5. Hans-Ueli Keller, Betriebsplanung Triebwerk; 15.5. Walter Studer, Kolbenflugzeugwartung.

Wir wünschen viel Glück!



"... und in diesem Raum werden Ueberschalltypen projiziert"



Treffer

Am 27. April 1961 schrieb uns ein hoher ausländischer Regierungsbeamter folgendes: "Am 25. d.M. flog ich auf Ihrem Kurs von X über Zürich nach Y. Beim Umsteigen in Zürich kam mir meine Aktentasche abhanden, von der ich nicht mehr wusste, ob sie im First-Class-Abteil der Caravelle

bis Zürich liegegeblieben war oder ob ich sie am Schalter im Transitraum stehengelassen hatte. Meine Benachrichtigung Ihres Personals hat dazu geführt, dass mir bereits am 26. d.M. die verlorenegegangene Sache unversehrt und vollständig in meine Wohnung nach Z zugestellt wurde. Die Mappe war offenbar inzwischen gefunden, sichergestellt und mir mit dem nächsten Flugzeug nach Z geschickt worden. - Ich möchte Ihnen für diesen vorzüglichen Kundendienst meinen besondern Dank aussprechen. Es verdient hervorgehoben zu werden, wie überaus freundlich und hilfsbereit sich Ihr Herr O. des Swissair Flughafensbüros in Z erzeigte, der alles unternahm, um mir die dringend benötigte Tasche zuzustellen, nachdem er mir schon zuvor telefonisch vom Fund Kenntnis gegeben hatte. - Diese Art der Behandlung des Verlustfalles hat mich äusserst angenehm berührt und ich empfinde die Organisation Ihrer Gesellschaft und die Betreuung der Passagiere als mustergültig."

Die prompte Behandlung von Fundgegenständen gehört mit zum Dienst am Kunden. In diesem Fall hat die Mühe besonderes Lob gefunden!



Nuller

Ende März 1961 erhielten wir von einem Kunden in X den nachstehenden Brief: "Als ehemaliger Flieger habe ich besondere Sympathien für den Luftverkehr. Als Passagier der Swissair mir z.B. über 30 Londoner-Returnflügen kenne ich den Service der Swissair. Als Vater eines Angestellten

der Swissair in den USA möchte ich oft goodwill für 'unsere' Swissair schaffen.

Als Seniorsalesman und public relations-man der Fa. Y betreibe ich die Kundenberatung unserer Exklusivkundschaft als hobby, und in meinem Empfangsraum liegen Reisedokumentationen aller Art. Es war mir auch öfters ein Vergnügen, Geschäftsfreunde zur Swissair gebracht zu haben.

Vor einem Jahr habe ich an Ihre -Abteilung geschrieben und eine Bitte ausgesprochen. Ich habe mich darüber geärgert, keine Antwort zu erhalten. Kürzlich erhielt ich den Besuch einer Anzahl USA-Kunden, die einen Besuch der Rotaryconvention in Tokyo beabsichtigten. Ich habe erneut an die gleiche Abteilung geschrieben und wiederum keine Antwort erhalten. Schade."

Die zweimal vergeblich ausgesprochene Bitte hatte ohne weiteres erfüllt werden können. Das Nichtbeantworten von Briefen ist noch schlimmer als das Erteilen einer Antwort mit starker Verspätung. Hier wurde die primitivste Anstandsregel verletzt, ein Kunde verärgert und unserm Ansehen geschadet.

EDUARD JUCKER †

Im Kantonsspital Zürich verstarb am 14. Mai 1961 nach kurzem Krankenlager unser Mitarbeiter Eduard Jucker im Alter von 49 Jahren. Der Verstorbene war im November 1943 in die Swissair eingetreten. Bis 1959 hatte er seinen Arbeitsplatz bei der Dienststelle Betriebsstoffe und nachher bei der Soll-Ist-Kontrolle der Materialverwaltung des Dept. IV. Eduard Jucker war verheiratet und Vater von vier Kindern. Mit ihm haben wir einen lieben und tüchtigen Kameraden verloren. Seinen Hinterbliebenen sprechen wir unser herzlichstes Beileid aus.

MATHÄUS CONRAD †

Am 25. Mai 1961 erlitt unser Mitarbeiter Mathäus Conrad in Sils, wo er in den Ferien weilte, einen todbringenden Verkehrsunfall. Im Juni 1958 in unsere Dienste getreten, war er bis zu seinem Ableben im Motorenprüfstand des Dept. IV beschäftigt. Er stand im 56. Lebensjahr und war Vater zweier Kinder. Seine Arbeitskameraden werden den allzeit hilfsbereiten, ruhigen und besonnenen Kollegen sehr vermissen, und wir alle werden ihm ein gutes Andenken bewahren. Seiner Gattin und seinen Angehörigen entbieten wir auch an dieser Stelle unser aufrichtiges Beileid.

WIR STELLEN VOR : DIE MITGLIEDER DES VERWALTUNGSRATSAUSSCHUSSES



1 Ernst Schmidheiny, Präsident
Industrieller, Céligny

2 Professor Eduard Amstutz, Vizepräsident
Direktionspräsident der Eidg. Materialprüfungs- und Ver-
suchsanstalt, Zürich

3 Edgar Primault, Vizepräsident
Präsident der Schweizerischen Uhrenkammer und der
Schweizerischen Zentrale für Handelsförderung, Bern

4 Dr. Walter Bächtold, Direktionspräsident

5 Dr. Ernst R. Froelich, Küssnacht

6 Dr. Brenno Galli, Nationalrat, Präsident des Bank-
rates der Schweizerischen Nationalbank, Lugano

7 Ing. Fritz Gugelmann, Industrieller, Langenthal



2



3



4



5



6



7

WAS IST EIN PASSAGIER ?

Wir haben die folgenden zehn goldenen Regeln über den Umgang mit Seiner Majestät, dem Passagier, der Hauszeitschrift der "Aer Lingus" entnommen:

- Ein Passagier ist mehr als ein besetzter Platz.
- Eine Gruppe von Passagieren ist mehr als ein Sitzladefaktor. Mehr Passagiere in diesem als im letzten Jahr sind nicht bloss eine Zunahme in Prozenten. Was sind sie ? Sie sind alle menschliche Wesen, ein jedes von besonderer Identität. Sie können: lächeln, wenn wir sie glücklich machen; die Stirne runzeln, wenn wir sie verärgern; zu uns zurückkehren, wenn sie zufrieden sind; oder uns ignorieren, wenn wir sie verdrissen.
- Ein Passagier ist die wichtigste Person in unserm Leben, sobald er unser Büro betritt, mit uns telephonierte oder uns schreibt.
- Ein Passagier ist nicht auf uns, wir sind auf ihn angewiesen.
- Ein Passagier stört unsere Arbeit nie, er ist ihr Zweck und ihre Rechtfertigung. Wir erweisen ihm keine Gunst, wenn wir ihm die-

nen; er tut im Gegenteil uns einen Gefallen, wenn er unsere Dienste - und nicht diejenigen anderer - in Anspruch nimmt.

- Ein Passagier ist kein Aussenseiter in unserer Industrie; er ist ein Teil davon und eine Vielzahl von Fluggästen ihr Ganzes.
- Ein Passagier ist nicht jemand, mit dem wir uns auf Diskussionen einlassen sollen, um mit unserer Schlagfertigkeit zu glänzen; wir könnten die Diskussion gewinnen - und den Passagier verlieren.
- Ein verlorener Passagier ist jemand, den wir in die Lage versetzt haben, uns zu schaden; und eine Menge verlorener Kunden bedeutet das Ende unseres Geschäfts.
- Jeder Passagier, ob sauer und bitter oder fröhlich und nett, ist jemand, der zu unserm Erfolg beiträgt und dem wir um jeden Preis höflich und hilfreich zu begegnen haben.
- Achtung gebührt dem Passagier, welche Fehler er auch immer haben möge (und wer von uns wäre makellos ?); denn er befiehlt und zahlt !

AUS UNSERER PRAXIS

Der nachstehend beschriebene Geschäftsvorgang spielte sich am 31. Mai 1961 ab und zeigt, dass scheinbar Unmögliches möglich wird, wenn alle Beteiligten ihr Bestes tun, um einem Passagier zu helfen. Das Beispiel ist sicher ein Ausnahmefall; gelegentlich treten aber dringende Fälle auf, die nicht nach dem Buchstaben der Vorschriften, sondern mit gesundem Menschenverstand behandelt werden müssen.

- 08.35 h.: Aufgeregter Anruf eines Kunden aus Luzern beim Luftreisebüro Zürich.
"Muss wegen Todesfalls sofort nach New York fliegen. Wann startet das nächste Kursflugzeug ?"
"Um 09.45, aber das werden Sie schwerlich noch schaffen, aber -"
"Ich habe einen schnellen Wagen, werde es versuchen. Fahre sofort ab."
- 08.45 h.: Reservation Uebersee nimmt die Buchung entgegen und informiert sofort sämtliche interessierten Stellen in Kloten. Dort ist man bereit, bis zum letzten Augenblick zu warten.
- 09.30 h.: Passagier ist in Kloten noch nicht erschienen. Aufgeregte Atmosphäre, aber man hofft noch auf das Eintreffen des Herrn aus Luzern.
- 09.40 h.: Ein Mann kommt atemlos in die Halle gestürzt: Mein Name ist M, ich --- "
"O.K., wir wissen Bescheid. Hier ist Ihr Ticket. Ich begleite Sie zum Flugzeug, Kurs 836."
- 09.45 h.: Die Einstiegtreppe ist bereits weg. Unverzüglich wird sie nochmals herangefahren. - Dann rast der DC-8 mit nur wenigen Minuten Verspätung über die Piste, jedoch mit einem zusätzlichen Passagier, der das Wettrennen gegen die Uhr gewonnen hatte.

DER DC-6A VERKAUFT

Das DC-6A Frachtflugzeug HB-IBB konnte an die World Airways Inc. in Oakland, Kalifornien, verkauft werden. Der Cargoliner, den wir am 4. Oktober 1958 übernommen hatten, ist am 16. Juni aus unserm Flugzeugpark ausgeschieden.

89 IATA-MITGLIEDER

Das venezolanische Luftverkehrsunternehmen VIASA (Venezolana Internacional de Aviacion S.A.) ist als Aktivmitglied der IATA beigetreten. Dem internationalen Luftverkehrsverband gehören jetzt 89 Gesellschaften an, darunter elf lateinamerikanische.

IATA CLEARING HOUSE

Die Clearing-Stelle der IATA in London bewältigte 1960 einen Umsatz von 1'532'363'000 Dollar; das waren 51,1 % mehr als 1959. Dabei wurde der Bargeldverkehr zwischen den Mitgliedern zu 89,8 % eliminiert.

USA-LUFTFAHRT

Beim Luftamt der USA sind gegenwärtig rund 100'000 Zivilflugzeuge registriert. Davon stehen im Dienste von Luftverkehrsgesellschaften 98'000 Einheiten; die übrigen 9'000 sind Privatflugzeuge. - In der Schweiz waren - vergleichsweise - Ende 1960 total 511 Motorflugzeuge immatrikuliert.

EINDRÜCKLICH !

Boeing-Ingenieure haben ausgerechnet, dass eine junge Dame im Federgewicht von 50 kg den Mittelgang eines B-707 mit über 150 kg per Quadratzentimeter zu "beeindrucken" vermag - sofern sie nämlich moderne Schuhe mit sogenannten Stiletto-Absätzen trägt. In der Tat war die ursprüngliche Bodenbeplankung der neuen Schuhmode nicht gewachsen. Man musste gewellte Aluminiumbleche zur Verstärkung einbauen !

FLUGZEUG ÜBERHOLT BAHN- UND ÜBERLANDBUS-VERKEHR IN USA



Der Vergleich basiert auf den Passagiermellen, die von den Eisenbahnen, den zwischen Städten verkehrenden Autobussen und den Flugesellschaften geleistet wurden. * 1960 Schätzung

(Quelle: Air Transport Association of America)

ZUNAHME DES LUFTVERKEHRS IN EUROPA

Die zwölf dem Air Research Bureau in Brüssel angeschlossenen IATA-Mitglieder - Aer Lingus, Air France, Alitalia, British European Airways, Deutsche Lufthansa, Finnair, Iberia, Icelandair, KLM, SAS, Sabena und Swissair - haben im Jahre 1960 auf den in Europa beginnenden oder endenden internationalen Routen 10'095'600 Etappenpassagiere befördert. Das entspricht einer Zunahme von 19,2 % gegenüber 1959. Gleichzeitig stieg der Luftfrachtverkehr - von 116'830 t auf 137'743 t - um 17,9 % und der Postverkehr - von 25'316 t auf 27'088 t - um 7 %.

Nahezu 93 % aller Passagiere oder 9'382'400 reisten in der Touristenklasse, während 713'200 die erste Klasse benutzten.

Die zwölf Gesellschaften boten im Berichtsjahr 17'729'000 Sitze an, 19,6 % mehr als 1959. Der Sitzladefaktor ging dadurch von 58,2 % im Vorjahr auf 57,9 % zurück.

In diesen Angaben sind die Verkehrsleistungen der genannten Unternehmen in ihrem Inland und der intereuropäische Verkehr anderer Flugesellschaften nicht enthalten.

NORDATLANTIKVERKEHR IM 1. QUARTAL 1961

Nach einem Bericht der IATA hat der Passagierverkehr über den Nordatlantik im ersten Quartal 1961, verglichen mit dem ersten Vierteljahr 1960, um 28,8 % zugenommen. Die an diesem Verkehr beteiligten 18 IATA-Gesellschaften beförderten in der Berichtszeit 293'675 (+ 65'648) Passagiere, 13'495'724 Kilogramm Fracht (+ 34 %) und 4'543'697 kg Post (+ 45,6 %). Das Sitzplatzangebot war um 46,9 % höher als in den Monaten Januar, Februar und März des Vorjahres, obwohl die Zahl der Flüge nur um 1,4 % zunahm. Etwas mehr als 83 % oder 245'049 Fluggäste flogen in der Economy-Klasse; die 48'626 Erstklasspassagiere stellten 16,6 % des Totals.

DER WELTLUFTVERKEHR IM JAHRE 1960

Gemäss einem Bericht der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) stand das Jahr 1960 im Zeichen der Umstellung auf Strahlbetrieb im Langstreckenverkehr. Dem Rapport entnehmen wir folgende Feststellungen:

- Anfang 1960 hatten die Luftverkehrsgesellschaften der Welt - ohne China und die Sowjetunion - 130 Turbinenflugzeuge im Einsatz. Ende Dezember waren es bereits deren 388, also dreimal mehr.
- Diese 388 Einheiten repräsentierten rund 60 % der 659 Strahlflugzeuge, die vor Ende 1962 zur Ablieferung gelangen.
- Am 31. Dezember 1960 setzte sich die Weltflotte wie folgt zusammen:

Turbo-jets	388
Turbo-props	723
Kolbenmotorflugzeuge (4-motorig)	1621
Kolbenmotorflugzeuge (2-motorig)	2282
Total	5014

- Der nach wie vor am stärksten vertretene Typ ist der DC-3; von diesem Muster stehen immer noch 1296 Stück im Einsatz.
- Obwohl die Strahlflugzeuge zahlenmässig nur 7,7 % des Gesamtbestandes stellen, sind sie an der Produktionskapazität bereits mit ca. 30 % beteiligt.
- Die Turboprops, die 14,4 % des totalen Flugzeugparks ausmachen, liefern etwa 20 % der Gesamtleistung.
- Mit 77,9 % stellen die Kolbenmotorflugzeuge das grösste Kontingent der Weltflotte; ihr Produktionsanteil beträgt aber nur noch 50 %.

STOP PRESS

ALLGEMEINE PENSIONSKASSE

Das neue Reglement der Allgemeinen Pensionskasse liegt nun vor. Ohne Mehrkosten für die Versicherten und die Swissair enthält es gegenüber früher wesentliche Verbesserungen. Es ist ein erfreuliches Werk des Zukunftglaubens und der Verständigung. Deshalb gaben wir ihm auch ein schöneres Kleid.

Wir bitten Sie, folgende besonders wichtigen Neuerungen zu beachten:

- Die verheirateten Männer kommen schon 3 Monate nach erfolgter Anstellung in den Genuss der vollen Versicherung gegen Tod und Invalidität, ohne dass sie vorerst Prämien zu bezahlen haben (Art. 2, Ziff. 2). Für ausländische Angestellte gilt dies jedoch nur, wenn sie sich vorher zur dauernden Mitgliedschaft verpflichten.
- Nach wie vor können sich unterstützungspflichtige Angestellte besonders gegen Todesfall versichern lassen. Im Gegensatz zu früher braucht es jedoch dazu eine ausdrückliche schriftliche Anmeldung und den Nachweis der dauernden Unterhaltspflicht bei der Verwaltung der Pensionskasse (Art. 7, Ziff. 2). Dies gilt auch für bisherige Unterstützungspflichtige, deren bisherige Versicherung erlischt.
- Die Leistungen im Invaliditätsfall wurden präzisiert und wesentlich verbessert (Art. 11 und 13).
- Bei vorzeitigem Austritt wird von den ab 1. Januar 1961 einbezahlten Prämien an kein Abzug für das getragene Todesfall- und Invaliditätsrisiko mehr gemacht.
- Die individuelle Altersrente hängt nach wie vor von der Beitragsdauer und der Beitragshöhe ab, da wir das System der Einkaufsummen und des Einkaufs von Lohnerhöhungen nicht kennen. Das rentenbildende Alterskapital fällt jedoch künftig um 1/10 höher aus.
- Die Waisenrente wurde erhöht (Art. 15) und für die Witwenrente wurde ein - im Vergleich zu andern Pensionskassen - hohes Minimum festgesetzt (Art. 18, Ziff. 4).

Schliesslich seien alle Versicherten ausdrücklich auf Art. 4, Ziff. 4 des Reglements hingewiesen, welcher die Möglichkeit der Leistung einer einmaligen Einkaufsumme zur Erhöhung des Rentenanspruches bietet. Zuzugle der Verzögerung im Erscheinen des neuen Reglements wird die Frist für die bisher Versicherten auf Ende 1961 erstreckt.

Der Geschäftsführer



Seitdem wir das letzte Mal über das "Wie" im Vorschlagswesen geschrieben haben sind beinahe vier Jahre verstrichen. In dieser Zeit aber sind viele neue Mitarbeiter bei der Swissair eingetreten, von denen wir annehmen dürfen, dass sie über unser Vorschlagswesen nicht eindeutig orientiert sind. Wir publizieren deshalb nachfolgend die Grundsätze, auf denen unser Vorschlagswesen aufgebaut und auch die Art und Weise, wie es organisiert ist.

1. DEFINITION

Unter "betrieblichen Vorschlagswesen" verstehen wir die Einrichtung, die den Arbeitnehmern die Möglichkeit gibt, über ihre eigentlichen Pflichten und Aufgaben hinaus Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsabläufe oder zur Steigerung der Qualität der Arbeit einzureichen, die je nach dem sich ergebenden ideellen oder materiellen Nutzen prämiert werden.

2. ZWECK

Durch das Vorschlagswesen soll jeder Mitarbeiter ermuntert werden, am ganzen Betriebsgeschehen direkten Anteil zu nehmen und seine wertvollen Kenntnisse, Gedanken und Beobachtungen an die Geschäftsleitung weiterzugeben. Dieses Mit-Denken- und Mit-Arbeiten-Können soll die Arbeitsfreudigkeit und Arbeitslust des gesamten Personals steigern und die Beziehungen zwischen der Direktion und dem Personal enger gestalten. Zudem soll das Vorschlagswesen auch einen ganz realen Zweck erfüllen: es soll mit-helfen die betriebswirtschaftliche Produktivität des Unternehmens zu steigern, dieses konkurrenzfähiger und damit den Arbeitsplatz eines jeden Arbeitnehmers sicherer zu gestalten.

Das Suchen nach Verbesserungsmöglichkeiten und die dabei gefundenen guten Ideen begründen den Fortschritt auf jedem Gebiet. Über den engsten Kreis hinaus kann eine gute Idee der ganzen Abteilung und damit dem ganzen Unternehmen nützlich sein.

3. RICHTLINIEN

Die Vorschläge sollen gut durchdacht und klar abgefasst sein, sowie alle notwendigen Angaben enthalten. Sie können sich beziehen auf: Produktions- und Leistungssteigerung, Arbeitsvereinfachung und Rationalisierung, Zeit- und Materialersparnis, organisatorische Hilfsmittel, Ausschaltung von Fehlerquellen, Verbesserung von Werkzeugen und Vorrichtungen, Sicherheits- und Schutzmassnahmen.

EINSCHRÄNKUNGEN : Wer für Planungs-, Entwicklungs- oder arbeitsvorbereitende Aufgaben eingesetzt ist, kann im Rahmen seines Arbeitsgebietes keine Personalvorschläge einreichen. Vorschläge von Vorgesetzten können nur prämiert werden, wenn sie sich nicht auf die eigene Dienststelle oder ihr Fachgebiet beziehen.

Das fliegende Personal kann nur Verbesserungsvorschläge einreichen, soweit sich dieselben nicht auf die durch Manuals geregelte Arbeit im Cockpit beziehen.

Im Handel erhältliche, oder bereits in unserem Betrieb verwendete Hilfsmittel sind bei Bedarf auf dem Dienstweg und nicht über das Vorschlagswesen anzufordern.

4. ABWÄRTUNG

Die Vorschläge sind, unter Verwendung des dafür geschaffenen Formulars, direkt an den Organisationsdienst zu senden. Diese neutrale Stelle ist für eine genaue Untersuchung jedes Vorschlags besorgt. Da alle Vorschläge anonym eingereicht werden sollen ist eine unparteiische Behandlung der eingesandten Ideen gewährleistet. Jeder Urheber einer guten Idee erhält für seinen brauchbaren Vorschlag eine Bar-Prämie, die sich nach dem Grad der aufgewendeten Arbeit, sowie nach dem sich ergebenden ideellen und materiellen Nutzen bemisst.

Zeigt es sich, dass ein Vorschlag prämiert werden kann, so wird der betreffende Einsender in einer Nummer der "Guten Idee" aufgefordert, seinen Talon dem Büro für Vorschlagswesen zuzustellen. Alsdann wird sein Name, die ihm zugesprochene Prämie sowie sein Vorschlag in einer der nächsten Ausgaben der "Guten Idee" veröffentlicht. Nebstdem erhält der Urheber eines prämierten Vorschlags eine Anerkennungskarte der Geschäftsleitung.

Bei Ablehnung eines Vorschlags werden dem Einsender in der "Guten Idee", unter der entsprechenden Vorschlagsnummer, die Gründe mitgeteilt warum sein Vorschlag nicht angenommen werden konnte.

Grundsätzlich wird somit jeder eingesandte Vorschlag, ob prämiert oder abgelehnt, in der "Guten Idee" kommentiert. Dieses Publikationsorgan gibt auch laufend Aufschluss über die sich noch in Bearbeitung oder Untersuchung befindlichen Vorschläge.

Wir erwarten nun mit Interesse Ihre Vorschläge und hoffen, dass viele davon zum Nutzen der Unternehmung und zum Vorteil jedes Einzelnen verwirklicht werden können.

Infolge anderweitiger, sehr dringender Arbeiten muss diesmal die Veröffentlichung der zur Prämierung und Ablehnung bestimmten Vorschläge auf die Juli-Nummer der "Guten Idee" verschoben werden. Wir bitten die davon betroffenen Einsender von Personalvorschlägen um ihr Verständnis und ihre Geduld.

Die Bearbeitung der noch pendenten Vorschläge erleidet jedoch keinen Unterbruch und wir ersuchen deshalb die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge

- ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 820 Taschenlampenbatterie-Prüfgerät
- 6071 Salärauszahlung
- 7294 Aufhängung für Motorhaube CV-440
- 7579 Sprengdorn für Demontage der Lagerdeckel an den Steuersäulenköpfen CV-440
- 7678 Lehre zum Messen des Zahnspiels vom Zündverstellgetriebe an den R-2800-Motoren

- sich zur Erteilung näherer Angaben beim Organisationsdienst (A. Oberli, Tel. int. 573) zu melden:

7205 Organisation des Kassawesens, Dept. I

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6364 Container-Beleuchtung
- 7157 Oelring-Büchse zu Laderwelle
- 7172 Ausgabe des Buchungsstandes
- 7326 Ventilteller-Schleifen
- 7806 Aufführen der gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen in Travel Information Manual

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/819/821/1464/2564/4407/4441/4625/4954/5111/5861/6078/6124/6226/6234/6254/6329/6369/6463/6639/6702/6721/6735/6755/6839/6860/6874/6894/6895/7052/7103/7125/7129/7133/7156/7158/7159/7175/7105/7107/7108/7184/7185/7209/7212/7227/7230/7285/7327/7335/7336/7352/7382/7399/7400/7582/7590/7625/7676/7665/7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

Abschied von Hugo Zeller und Arnold Seiler

Wie bereits mitgeteilt, hat Herr Hugo Zeller sein Amt als Präsident der Freizeitorganisation niedergelegt, - er verlässt die Swissair. Für seine tatkräftige Führung, die massgeblich dazu beigetragen hat, die Freizeitorganisation zu dem zu machen, was sie heute ist, möchten wir ihm danken. Herr Zeller ist im Mai 1955 als Kassier dem Vorstand der Freizeitorganisation beigetreten. Im August 1957 wurde er zum Präsidenten gewählt. Er hat sein Amt mit Fleiss und Geschick versehen. Manche Schwierigkeit liess sich dank seinem diplomatischen, klugen Wesen reibungslos beheben. Die Zusammenarbeit mit ihm bedeutete uns allen ein Vergnügen.

Herr Arnold Seiler ist ebenfalls aus dem Vorstand zurückgetreten. Er gehörte zu den Veteranen. Als Delegierter des Tennis-Clubs hat er am 13. August 1952 das Gründungsprotokoll der Freizeitorganisation mitunterschieden. Seit dem Jahre 1953 hat er das Amt des ASIA-Delegierten ausgeübt. Auf diesem Posten hat Herr Seiler sein Bestes gegeben. Sein sicheres und angenehmes Auftreten, seine Sprachgewandtheit und seine Überzeugungskraft liessen ihn viele Erfolge erringen. Innerhalb des Vorstandes war er ein gerne gesehener Mitarbeiter, dessen ausgewogenes Urteil manche Situation klärte. Auch ihm möchten wir bei seinem Abschied von der FPS herzlich danken.

H. Forrer

Neuer Redaktor der FPS-Mitteilungen: Dr. A. Hodel, GR, Tel. 334

Juni 61/47

1 AeroPens

swissair

swissair pvsr

Liste der Clubs, die der Freizeitaktion des Personals der Swissair (FPS) angeschlossen sind.

Unter der Club-Bezeichnung sind Name, Dienststelle und interne Telefonnummer des Präsidenten, Jahres-Mitgliederbeitrag, Anzahl Aktiv-Mitglieder sowie Ort und Zeit der Zusammenkünfte notiert. Der Beitritt zu den Clubs steht jedem Swissair-Angestellten und unter Umständen auch seinen Angehörigen offen. Die Präsidenten nehmen Anmeldungen entgegen und erteilen gerne weitere Auskünfte.

ALPINE SEKTION

Albert Wilhelm, DO, Tel. 573
Aktiv: Fr. 8.-- Passiv: Fr. 5.--
28 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

FUSSBALL-CLUB

Anton Bollschweiler, OPWL, Tel. 2741
Aktiv: Fr. 15.-- Passiv: Fr. 5.--
65 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

AUTO UND MOTO-CLUB

August Wiederkehr, TGIA, Tel. 3359
Aktiv: Fr. 16.--
70 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

HANDBALL-CLUB

Ivan Imhof, FDOV, Tel. 571
Aktiv: Fr. 15.-- Passiv: Fr. 5.--
Junioren: Fr. 7.50
68 Mitglieder
Training: Jeden Donnerstag 19 00 h.
Klubhaus; FPS-Anlage

BASKETBALL-CLUB

Jean P. Chételat, OGSP, Tel. 3160
Aktiv: Fr. 20.-- Betriebsasp. Fr. 10.--
30 Mitglieder
Training: Jeden Mittwoch 20 00 - 22 00 h.
Kolbenackerschulhaus.

JODLER-GRUPPE

Hans Graf, TEA, Tel. 2816
Aktiv: Fr. 24.-- Passiv: Fr. 5.--
18 Mitglieder
Proben: Jeden Freitag 19 30 h.
Primarschulhaus Kloten

BETRIEBSBESICHTIGUNGEN

Felix Fritschi, VFP, Tel. 519
Ohne Beitrag
Zusammenkünfte: Auf Einladung
(Siehe Anschlagbrett)

JUDO UND JIU-JITSU-CLUB

Ernst Peter, TUWT, Tel. 2606
Aktiv: Fr. 42.--
42 Mitglieder
Training: Jeden Montag/Donnerstag 20 00 h.
Schulhaus Kolbenacker; Zürich-Seebach

BOCCIA-CLUB

Franz Nünlist, OGSF, Tel. 2909
Aktiv: Fr. 8.-- Passiv: Fr. 4.--
Ehepaar Fr. 10.--
48 Mitglieder
Training: Jeden schönen Abend auf der
Boccia-Bahn; FPS-Anlage

KUNSTZIRKEL

Eduard Schneider, XAB, Tel. 3152
Aktiv: Fr. 8.--
80 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

DAMENKORBBALL-GRUPPE

Untersektion des Handball-Clubs
Frau Hanny Jenzer, OPK, Tel. 3114
Aktiv: Fr. 15.--
12 Mitglieder
Training: Jeden Dienstag 19 00 - 20 30 h.
Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

MUSIKVEREIN

Albert Stutz, TUFB, Tel. 3224
Aktiv: ohne Beitrag, Passiv: Fr. 5.--
30 Mitglieder
Proben: Alle 14 Tage am Mittwoch 17 15 h.
im Swissair-Schulhaus

ORIENTIERUNGSLAUF-GRUPPE

Ernst Rosser, FFVH, Tel. 380
Ohne Beitrag
35 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden Donnerstag 18 30 h.
Ort nach Vereinbarung

PHILATELISTEN-CLUB

Roland Schnetzer, Flugkapitän, Dept. III
Postfach 96
Aktiv: Fr. 10. --
72 Mitglieder
Zusammenkünfte: Letzter Freitag im Monat
20 00 h. Rest. Ziegelhütte; Zürich-Seebach

SCHACH-CLUB

Robert Brun, SZZ, Tel. 729
Aktiv: Fr. 6. -- Passiv: Fr. 2. --
57 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden Donnerstag 20 00 h.
Café Capitol b/Central

SCHMALFILM-CLUB

Fritz Clostermeyer, OAP, Tel. 3426
Aktiv: Fr. 20. -- Passiv: Fr. 10. --
60 Mitglieder
Zusammenkünfte: Alle 14 Tage am Mittwoch im Clubhaus; (FPS-Anlage)

SCHÜTZEN-GRUPPE

Hans Duetsch, TK, Tel. 2978
Ohne Beitrag
Anzahl Mitglieder: ad hoc gebildet
Zusammenkünfte: Auf Einladung

SKI-CLUB

Kurt Burgener, TMES, Tel. 3266
Aktiv: Fr. 12. --
310 Mitglieder
Training: Jeden Freitag 20 00 h. Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

SPORTFLUG-GRUPPE

Walter Nussbaumer, TU, Tel. 3365
Aktiv: prov. Fr. 30. -- Passiv Fr. 10. --
130 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden 1. Freitag im Monat, Rest. Landhus; Zürich-Seebach

TENNIS-CLUB

Pieter Bergsma, VPR, Tel. 598
Aktiv: Fr. 55. -- Passiv: Fr. 5. --
Ehepaar: Fr. 90. -- Junioren: Fr. 25. --
256 Mitglieder
Zusammenkünfte: Tagesbetrieb auf der FPS-Anlage

TISCHTENNIS-CLUB

Arnold Erb, FVPV, Tel. 3149
Aktiv: Fr. 15. --, Ehepaar: Fr. 20. --
22 Mitglieder
Training: Dienstag/Donnerstag 18 00 - 22 00 h.
FPS-Anlage

Weitere Clubs können nach Bedarf gegründet und an die FPS angeschlossen werden.
Beratung durch den FPS-Präsidenten, Hans Forrer, TMV, Tel. 2795

FREIZEITANLAGE-BUCHWIESEN, Schönauring, Zürich-Seebach

Die Freizeitanlage steht jedem Swissair-Angestellten und seinen Angehörigen offen.

Die Mitgliedschaft in einem Club ist nicht erforderlich.

Öffnungszeiten: täglich 06 00 - 22 00 Uhr.

SPORTFLUG-GRUPPE

Liebe Flugsportfreunde !

Die Schulung in Dällikon geht gut voran. Soeben hat ein zweiter Kurs für Grundschulung begonnen. Neue Schüler können sich noch beim Fluglehrer R. Gasser, Tel. 3313, melden.

Wir beabsichtigen, ab Mitte Juli für 2 Wochen in Bex (Rhone-Ebene) ein Segelfluglager durchzuführen. Zu diesem sind alle Piloten eingeladen. Je grösser die Beteiligung, desto grösser der zur Verfügung stehende Flugpark !

Interessenten wollen sich beim Lagerleiter R. Gasser, Tel. 3313, anmelden.

A. Diener

FUSSBALL-CLUB

Die Fussballsaison ist mit etlicher Verspätung zu Ende gegangen. Leider ist die Retour-Runde für uns nicht allzu glücklich verlaufen. Aus den restlichen 5 Spielen konnten nur noch 4 Punkte gutgeschrieben werden. Dazu kam noch ein Forfait-Sieg gegen SRO. Schliesslich mussten 3 Mannschaften zusammen die Spitze teilen. Zur Ermittlung des Regionalmeisters war demzufolge eine Finalrunde zu spielen wobei jeder gegen jeden anzutreten hatte. Die Swissair schlug im 1. Spiel die Hotelangestellten verdient 5 : 0 und acht Tage später in einem harten Spiel die Mannschaft von SRO 2 : 0. Der FC Swissair hat somit den Titel des Regionalmeisters erfolgreich verteidigt.

Vereinsleitung und Fussballfreunde gratulieren der ersten Mannschaft zu diesem schönen Erfolg und drücken ihnen beide Daumen für die kommenden Ausscheidungsspiele um die Schweizermeisterschaft.

Auch die zweite Mannschaft hat ihr Pensum beendet und den 3. Gruppenrang halten können. Es ist schade, dass in der 2. Mannschaft so viele Spieler eingesetzt werden mussten, denn dadurch liess sich nie eine geschlossene Mannschaftsleistung bewundern. Wir hoffen aber, diesem Übel in der kommenden Saison abhelfen zu können, damit auch die 2. Mannschaft einmal einen Gruppensieg erringen wird. Die nächste Runde verlangt von den Aktiven wieder den vollen Einsatz, damit die schöne Erfolgsserie nicht abbricht.

Der Fussball-Club Swissair sucht für die

weiteren Spiele talentierte Fussballer. Sicher arbeiten im Betrieb Leute, die gewillt sind unsere Aktivmannschaft zu verstärken. Auskunft erteilt der Präsident A. Bollschweiler, Tel. 2741. (Uebertrittsgesuche müssen vor dem 15. Juli 1961 eingereicht werden).

Zudem hofft der Fussball-Club dieses Jahr erstmals eine Senioren-Mannschaft aufstellen zu können. Ihr Ziel soll nicht der Leistungssport sein. Es geht vielmehr darum, die eingerosteten Glieder wieder in Bewegung zu bringen. Interessenten des Jahrgangs 1928 und ältere wenden sich an Max Fischer (TMVM), der gerne nähere Auskunft erteilen wird.

W. Amberg

SCHACH-CLUB

Die Zürcher Firmenmeisterschaft ist wieder einmal beendet. Zurückblickend dürfen wir mit Genugtuung feststellen, dass sich unsere beiden Mannschaften ihrer Spielstärke entsprechend sehr gut geschlagen haben. Die erste Mannschaft konnte sich im 4. Rang klassieren und den Spielern von Swissair II gelang sogar der Vorstoss auf den 2. Rang. Wir möchten den Spielern beider Mannschaften für ihren Einsatz danken. Unser Winterturnier 1960/61 ist bei Redaktionsschluss leider noch nicht ganz beendet, sodass wir noch nicht in der Lage sind die Gruppensieger bekanntzugeben.

Für den laufenden Sommer sind in unserem Programm neben dem traditionellen Swissair-Cup u. a. vorgesehen: Theorieabende für Fortgeschrittene in Form von Beratungspartien am Demonstrationsbrett; zwei Freundschaftspartien gegen die Clubs der Firmen Rieter AG., Winterthur und Heberlein, Wattwil, sowie ein Blitzturnier.

Unsere Mitglieder erhalten noch ein ausführliches Programm.

R. Fischbacher

ALPINE SEKTION

Am 6./7. Mai eröffneten wir unser diesjähriges Sommerprogramm mit der als Trainingstour schon traditionell gewordenen Leventina-Wanderung. Diese führte uns bei teilweise regnerischen, teilweise aber schönstem Wetter von Airolo durch die wunderbar gelegenen Tessinerdörfer Altanca, Deccio, Lurengo, Osco, Tarnoglio, Cari, Molare, Rassura, Calonico nach Lavorgo.

M. Bopp

Nun ist er gespielt, der ASIA-Cup-Final der Damen. Am 29. April reiste unsere Damenequipe zu diesem wichtigen Treffen nach Hamburg, um gegen den Final-Partner, die Lufthansa, anzutreten. Wir hatten allerdings einige Besetzungsschwierigkeiten, weil sich das weibliche Personal der Swissair für den Tischtennissport leider nicht scheint begeistern zu können. Glücklicherweise konnte uns SR Stockholm aushelfen. Wir möchten nochmals dafür danken.

Und nun das spielerische Ergebnis. Wir haben verloren, was ja eigentlich auch zu erwarten war. Im "Sport" würde der Kommentar zu diesem Treffen ungefähr so aussehen:

DAMEN-ASIA-CUP-FINAL in HAMBURG

Deutsche Lufthansa - Swissair 8 : 1

Ausgezeichnete Lufthansa-Equipe gibt prächtig kämpfender SR-Vertretung deutlich das Nachsehen. - Die Damen der DLH würdige Cup-Sieger!

Wir gratulieren der Lufthansa zu ihrem Erfolg. Gleichzeitig aber danken wir unsern Damen für ihren prächtigen Kampfgeist.

Das Wichtigste an diesem Treffen: Es hat unsern Damen gefallen. Ob Sieg oder Niederlage, eine solche "Expedition" ist immer ein Erlebnis.

Neue Mitglieder, auch Anfänger, sind im TTC immer willkommen. Wir legen grössern Wert auf gute Kameradschaft als auf spielerisches Können (das kommt von selbst). Besuchen Sie unverbindlich einen unserer Trainings-Abende (jeweils Dienstag und Donnerstag ab ca. 18 00 bis ca. 22 00 h.)

Weitere Auskünfte erteilen:

A. Erb, Präsident, FVPV, Tel. 3149 oder
T. Riesen, Aktuar, FAPA, Tel. 344

T. Riesen



Am 11. Mai spielten 2 Mannschaften am Turnier der Firma Durand & Huguenin in Basel und belegten dabei den 6. & 8. Platz. Vielen Dank für den guten Einsatz.

Am 16. Juli werden wir uns mit Viscose Emmenbrücke auf unserer Bahn im Freundschaftstreffen messen. Auch Zuschauer sind willkommen.

F. Nünlist

Redaktionsschluss für die Juli-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen:

4. Juli 1961

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM JUNI 1961

	Juni 1961 (in 1000 tkm)	Juni 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	28'684 + 40 %	20'503
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	15'449 + 23 %	12'538
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	12'464 + 28 %	9'724
Fracht-tkm _____	2'352 + 3 %	2'287
Post-tkm _____	633 + 20 %	527
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	53,9 %	61,2 %

Das Verkehrsergebnis des Berichtsmonats fiel als Ganzes enttäuschend aus. Die Zahl der ausgelasteten Tonnenkilometer war zwar um 23 % höher als im Juni des Vorjahres, doch reichte die gesteigerte Verkaufsleistung nicht aus, um die Mehrofferte von 40 % auszugleichen. Der Auslastungsgrad des Streckenverkehrs betrug nur 53,9 % (budgetiert: 63 %; Vorjahr: 61,2 %).

Dieser Rückschlag ist zu einem wesentlichen Teil auf die Stagnation des Passagierverkehrs aus den USA nach Europa zurückzuführen (wir bieten auf der Strecke Schweiz - New York und umgekehrt 46 % unserer gesamten Produktion an !). Davon wurden alle am regulären Nordatlantikverkehr beteiligten Gesellschaften betroffen, und zwar umso härter, als sie fast ausnahmslos zum Strahlbetrieb übergegangen waren. -

Unsere eigene Verkaufsorganisation hielt dem bedeutenden Druck im Nordatlantik-Sektor verhältnismässig sogar gut stand. Hatten wir unser Angebot hier um 91 % erhöht, so stieg die Nachfrage doch immerhin um 42 %. Die Kurse waren zu 50,3 % (im Vorjahr 67,8 %) ausgelastet.

In Europa ging der Ladefaktor ebenfalls zurück (von 59,4 % auf 55,1 %). Die Zahl der offerierten Tonnenkilometer nahm um 25 %, die der ausgelasteten um 16 % zu. Man spürte auch hier den Ausfall der amerikanischen Touristen.

Der von 76,7 % auf 68,2 % verminderte Auslastungskoeffizient auf dem Südatlantik ist nach den Umständen befriedigend.

Im Mittleren und Fernen Osten vermochten wir bei unveränderten Verkehrsangeboten die Auslastungsgrade zu verbessern. Die Nahost-Kurse waren zu 56,1 % (+ 10,1 %-Punkte), die Flüge nach Hongkong und Japan gesamthaft zu 58,9 % (+ 6,5 %-Punkte) ausgelastet. Diese Zahlen sind erfreulich; für den Fernen Osten liegen sie überraschend hoch.

Zur verkehrspolitischen Lage auf den Langstrecken

1. Auf dem Nordatlantik haben wir verkehrspolitisch zur Zeit Ruhe. (Die Verkaufsdienste würden wohl gern das gleiche von sich selber sagen !) Wir fliegen unser Programm gemäss den bestehenden Rechten und werden darin im Augenblick weder angefochten, noch planen wir für die unmittelbare Zukunft eine weitere Expansion. Geprüft wird, ob es vorteilhaft wäre, einige Kurse von New York nach Chicago umzulegen.

Pan American und TWA haben Aufsehen erregt, indem sie zuerst KLM und dann SAS durch offizielle Eingaben bei der amerikanischen Luftfahrtbehörde anklagten, die Bestimmungen der bilateralen Luftfahrtabkommen zu verletzen. Für einen solchen Angriff, der die Beziehungen zwischen den beteiligten Gesellschaften belasten muss, gibt es in der Geschichte der Zivilluftfahrt wohl kaum ein Vorbild. Er zeigt, wie ernsthaft der Kapazitätsdruck auf dem Nordatlantik geworden ist und wie sehr es für die amerikanischen Airlines "um die Wurst" geht.

2. Die Situation auf dem Südatlantik ist dagegen für uns noch nicht bereinigt. Zwar hat Argentinien unserem Jet-Programm mit zwei Wochenkursen zugestimmt (wofür auch die Transatlantica Argentina in der Schweiz eine offene Türe findet), und in Uruguay ergeben sich keine Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Umstellung. Brasilien hingegen wollte uns bisher die zwei Jet-Kurse pro Woche nicht gewähren. Die Verhandlungen mit diesem Lande sind Ende Mai unterbrochen worden; ihre Fortsetzung in einigen Monaten ist vorgesehen. Es ist für unsere Planung natürlich unangenehm, dass diese Frage

noch nicht geklärt werden konnte, aber der Nachteil muss in Kauf genommen werden.

Die Verlängerung der Südatlantikklinie bis Santiago de Chile steht in Prüfung. Grundsätzliche Hindernisse verkehrsrechtlicher Natur stehen ihr nicht entgegen. Dagegen wird in Argentinien ein längeres Bewilligungsverfahren abgewickelt werden müssen.

3. Im Fernen Osten ist vor allem die Frage unseres dritten Kurses nach Tokio noch offen; einer der drei Wochenkurse endet bekanntlich jetzt in Hongkong. Neue Verhandlungen zwischen der Schweiz und Japan über dieses Thema begannen am 17. Juli in Tokio.

Sonst bestehen heute keine grundsätzlichen Hindernisse mehr, unsern Fernostverkehr mit drei Jet-Kursen pro Woche durchzuführen. Mit Pakistan wird nochmals über die Ausgestaltung unserer Verkehrsrechte verhandelt werden.

4. Wir sind damit beschäftigt, in Afrika die verkehrsrechtlichen Grundlagen für neue Langstreckendienste zu schaffen. Mit Tunesien, Ghana und Liberia wurden Abkommen geschlossen. Es sind Bestrebungen im Gange, bald auch mit Nigeria, dem Senegal, dem Sudan und Marokko zu verhandeln. Erste Kontakte wurden ferner im Kongo aufgenommen, wo allerdings die allgemeine politische Situation noch nicht genügend geklärt ist. In Afrika liegt zweifellos für die Swissair eine bedeutende Zukunft.

H. Haas

Dr. H. Haas
Generalsekretär

NEUES VON CONVAIR-JETS

● Aus San Diego verlautet, dass die Lieferdaten für die beiden uns von Convair zur Verfügung gestellten CV-880-M - die HB-ICL und die HB-ICM - auf den 7. und 15. August festgesetzt worden sind.

● Im Anschluss an ihren Ueberflug nach Europa werden

die beiden Einheiten in Arlanda zur Schulung unserer Piloten eingesetzt.

● Die Inbetriebnahme auf der Fernoststrecke dürfte Mitte September vollzogen sein.

● Bis Anfang Juli hat Convair insgesamt 32 nicht modi-

fizierte CV-880 abgeliefert, und zwar 10 an Delta, 16 an TWA und 6 an Northeast.

● Die drei ersten, noch dieses Jahr an American Airlines auszuliefernden Coronados haben im Rahmen der Flugerprobungen bis jetzt bereits 400 Flugstunden absolviert.

In der Verwaltungsratssitzung des SAS vom 4. Juli in Oslo kündigte Direktionspräsident Ake Rusck seine Demission auf Mitte Juli an. An seine Stelle wurde interimistisch Kurt Nicolin berufen, der dem schwedischen Elektrizitätskonzern ASEA vorsteht.

STOP PRESS

Die Tarife für Passagen zwischen Grossbritannien, Irland, Skandinavien, Frankreich, den Benelux-Ländern, der Schweiz, Westdeutschland, Österreich, Italien, Jugoslawien, Algerien und Tunesien werden ab 1. Nov. 1961 um 5 % erhöht. Vorbehalten bleibt die Zustimmung der entsprechenden Regierungen.

ZWEI NEUE EINHEITEN FÜR DIE SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHRSSCHULE

Am 22. April und 10. Mai dieses Jahres überflogen Piloten der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) "ihre" zwei neuen Einheiten von den italienischen Piaggio-Flugzeugwerken in Albenga (zwischen Genua und Nizza) nach der Schweiz. Die beiden Flugzeuge - sie sind unter den Zeichen HB-EBV und HB-EBW immatrikuliert - bestanden am 19. Mai, nach einigen Modifikationsarbeiten, die vom Eidg. Luftamt vorgeschriebenen Abnahmeflüge. Am 23. Mai bzw. 16. Juni wurden sie erstmals von Pilotenschülern geflogen.

Die beiden SLS - Piaggios verfügen über je 5 Plätze. Ihre Lycoming-Motoren von 270 PS Startleistung gestatten eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 270 km/h; die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 400 km/h.

Am 28. Juli vor 25 Jahren hat der damals 32-jährige Friedrich Burri als Chauffeur und Hilfsarbeiter seine Arbeit bei der Swissair begonnen. Es gehörte zu seinen schönsten Aufgaben, als Chauffeur Herrn Mittelholzer auf seinen Flugpropagandareisen zu begleiten. Daneben half er bei Flugzeugreparaturarbeiten und beim Betanken. Als er während des Krieges nicht voll beschäftigt werden konnte, wurde er tage- oder wochenweise zur Transportfirma Danzas detachiert. Auf Jahresende 1945 zog er mit der Verwaltung von Dübendorf in die Stadt, wo er seither als verantwortlicher Hauswart für alle Swissair-Verwaltungsgebäude amtiert. Daneben ist er auch heute noch jederzeit bereit, mit den Direktionswagen dorthin zu fahren, wo ihn ein Auftrag hinführt. Wir wünschen ihm herzlich alles Gute für die Zukunft.



PERSONALSTATUS per 30. Juni 1961

Direktion	8
Direktionspräsidium	13
Generalsekretariat	23
Planungsdienst	48
Zentraler Personaldienst	32
Lehrlingswesen	116
Departement I	400
Departement II : Zentralstellen	281
Aussenstellen	1870
Departement III : Bodenpersonal	1174
Flieg. Personal	963
Departement IV	1856
Direktion für die Westschweiz	699

Total 7483

DAS 1. HALBJAHR IN ZAHLEN

(in 1000 tkm)	1961	1960
Offerierte tkm	142'536	100'147
	+ 42 %	
Ausgelastete tkm	77'342	59'941
davon:	+ 29 %	
Passagier- und Gepäck-tkm.	58'550	43'732
	+ 34 %	
Fracht-tkm	14'922	13'030
	+ 15 %	
Post-tkm	3'870	3'179
	+ 22 %	
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	54,2 %	59,9 %



MIETVORRANG FÜR SWISSAIR-ANGESTELLTE

In der neuen Wohnsiedlung Obermatten, Rümlang (Verbindungen: Bus nach Seebach, Bahn nach Zürich, neue Strasse zum Flughafen) wird Swissair-Mitarbeitern ein Mietvorrang eingeräumt. Die ersten Wohnungen sind ab 1. Oktober 1961 beziehbar. Die Dienststelle Wohnraumbeschaffung des Zentralen Personaldienstes (TPA, Tel. intern 9/2687) erteilt nähere Auskünfte.

NEUE KOMMANDANTEN

Flugkapitän Willi Weiss hat den Rang eines Caravelle-Kommandanten erhalten, während Pilot Heinz Kammermann zum Pilot-in-Command auf Metropolitan vortrückte.

Wir gratulieren!

FV INTERNATIONAL

Die Swissair kann auch in der Schweiz schon seit längerer Zeit nicht mehr alle ihre Aufgaben ausschliesslich mit schweizerischem Personal lösen. Sie ist glücklicherweise ein Betrieb, der sich für die Zusammenarbeit mit Angehörigen anderer Nationen gut eignet. So beschäftigt unsere Verkehrsbuchhaltung in Kloten gegenwärtig neben dem schweizerischen Stammpersonal auch Mitarbeiter aus Deutschland, Indien, Italien, Portugal, der Türkei und Ungarn. Werden die beiden Austauschstudenten aus Ghana und USA mitgezählt, dann sind in dieser Abteilung neun Nationen vertreten.

Happy Landings

Den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich alles Gute zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. I: 2.6. Peter Frei, Verkehrsabrechnung Passagen; 3.6. Fr. Margrit Paolini (jetzt: Frau Kalteis), EAM-Anlage; 8.6. Bruno Thalmann, Eingangsfakturen-Kontrolle.

Dept. II: 27.5. Fr. Daisy Greub (jetzt: Frau Aepli), VBA.

Dept. III: 27.4. Max Zumsteg, Flugküche; 28.4. Niklaus Gmünder, Flugküche; 29.4. Bruno Bänninger, Traffic; 3.5. Fr. Bernadette Huber (jetzt: Frau Carlen), Crew Assignment; 6.5. Peter Oes, Operationsplanung; 13.5. Thomas Lauber, Operational Engineering; 18.5. Ulrich Bergsma, Steward, mit Fr. Rita Brügger, Streckendokumentation; 20.5. Samuel Probst, Personalbuffet Flughafen; 20.5. Fr. Margrit Braun (jetzt: Frau Schärer), Hostess; 29.5. Fr. Nelly Züllig (jetzt: Frau Koch), Hostess; 6.6. Fr. Judith Landolt (jetzt: Frau Tobler), Hostess.

Dept. IV: 25.3. Jacques Krapf, AVOR Flugzeugeinsatz; 14.4. Pius Studer, Flugzeugwartung; 25.4. Josef Bussmann, Koordination Datenverarbeitung; 29.4. Rudolf Nötzli, Werft; 12.5. Karl Keller, Ingenieur-Abteilung; 13.5. Ronward Jäggi, Garage; 2.6. Hermann Eppenberger, Flugzeugwartung.

CARAVELLE-AUFTRÄGE

Bis Mitte Juni hat Sud-Aviation insgesamt 72 Caravelles an Fluggesellschaften geliefert, nämlich 27 an Air France, 18 an SAS/Swissair, 2

an Varig, 5 an Air Algérie, 3 an Finnair, 9 an Alitalia, 2 an Royal Air Maroc, 5 an Sabena (die anfangs Juli zwei weitere Einheiten bestellt hat) und 1 an United Airlines.

HANS GEHRING †

Am Nachmittag des 6. Juli, wenige Tage nach seinem 43. Geburtstag, verunglückte Herr Hans Gehring, seit September 1960 Chef des Hausdienstes im Schulgebäude, anlässlich eines Ausfluges mit seinem Motorrad tödlich. Herr Gehring trat im Februar 1948 in die Swissair ein und war zunächst im Magazin Flugzeugunterhalt, darauf im Werkzeugmagazin und ab Juli 1957 im Hausdienst Dept. IV tätig. Wir trauern um einen allgemein beliebten Mitarbeiter und sprechen auch an dieser Stelle seinen Angehörigen unser herzlichstes Beileid aus.



EINEN GRUSS AUS SAN DIEGO - datiert vom 12. Juli - sandten uns diese Mitarbeiter des Dept. IV, die seit 12. Juni zur Umschulung auf Convair-Jets in Kalifornien weilen.

KASPAR SCHNELLER †

In der ersten Morgenstunde des 10. Juli erlag Herr Kaspar Schneller, Supervisor der Gepäckabfertigung im Stadterminus Zürich, im Alter von 51 Jahren einem Herzschlag. Der Verstorbene war auf den Tag genau elf Jahre zuvor bei der Swissair eingetreten. Bis Dezember 1956 war Herr Schneller im Verpflegungsbetrieb des Dept. III tätig und kam darauf zur Gepäckabfertigung Zürich, wo er am 1. August 1960 zum Supervisor befördert wurde. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und entbieten seinen Hinterbliebenen unsere herzlichste Kondolation.

ROBERT TREICHLER †

Am 11. Juli verstarb in Basel in seinem 55. Altersjahr Herr Robert Treichler an den Folgen eines am 26. Juni erlittenen Hirnschlags. Herr Treichler nahm am 18. August 1947 in der Lochkartenabteilung seine Arbeit bei der Swissair auf, wechselte von dort ins Luftreisebüro Zürich, kam sodann zur Tarifabteilung und im Oktober 1957 nach Basel ins Luftreisebüro. Dort wurde er auf Beginn dieses Jahres zum Schalterchef promoviert. Er wird uns unvergessen bleiben. Seinen Angehörigen sprechen wir unser tief empfundenes Beileid aus.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

Redaktions:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

* 15. ASIA-Konferenz vom 27. Mai 1961 in Hamburg

Alljährlich treffen sich die Delegierten verschiedener Fluggesellschaften zur Generalversammlung der ASIA (Airlines Staff International Association).

Die Lufthansa, welche die diesjährige Konferenz organisiert hat, konnte die Vertreter folgender aktiver Mitgliedsgesellschaften begrüssen:

AER LINGUS, AIR FRANCE, ALITALIA, AUSTRIAN AIRLINES, BEA, FINNAIR, LUFT-HANSA, SABENA, SWISSAIR.

Zusammenfassung über den Verlauf der Konferenz:

Die Delegierten rapportierten über die sportliche und kulturelle Tätigkeit in ihren Gesellschaften. Die Wahlen ergaben folgende Zusammensetzung des ASIA-Vorstandes für 1961/62:

Ehrenpräsident:	Herr K. Massoul, AIR FRANCE, Paris
Chairman:	Herr G. Koninckx, SABENA, Brüssel
Vice-Chairman:	Herr Dr. H. Kreissler, AUA, Wien
Generalsekretär:	Herr R. Wälli, SWISSAIR, Genf
Sportsekretär:	Herr G. Abbott, BEA, London

Resultate der ASIA-Wettkämpfe 1960/61:

	Gewinner:
Tisch-Tennis (Damen)	LUFTHANSA
Tisch-Tennis (Herren)	AIR FRANCE
Fussball	ALITALIA
Hockey	AER LINGUS
Basketball	SABENA

ASIA-Wettkämpfe 1961/62:

Die Auslosung hat folgende Paarungen ergeben:
(Die zuerst erwähnte Gesellschaft ist jeweils Gastgeber)

1. Schach:		Austragungstermine
(1. Runde)	FINNAIR - SABENA	} bis 31. 10. 1961
	LUFTHANSA - SWISSAIR ZRH	
	AIR FRANCE - SWISSAIR GVA	
	AUA - AER LINGUS	

2. <u>Tennis:</u>	SWISSAIR ZRH - BEA SABENA - ALITALIA	} bis 31. 8. 1961
	AIR FRANCE - SWR ZRH oder BEA SABENA od. ALITALIA - AUA	
3. <u>Fussball:</u>	SABENA - SWISSAIR ZRH	} bis 31. 10. 1961
	AUA - LUFTHANSA FINNAIR - BEA AIR FRANCE - ALITALIA SABENA od. SWR - AER LINGUS	
4. <u>Ski:</u>	Gastgeber: SWISSAIR ZRH (Rietbad)	Feb./März 1962
5. <u>Schiessen:</u>	Gastgeber: SABENA BRU	Oktober 1961
6. <u>Photo-Wettbewerb:</u>	Organisator: KLM, Amsterdam	Ende Sept. 1961

Verschiedenes :

Die Delegierten haben eine Empfehlung gutgeheissen, wonach den Angestellten einer ASIA-Mitgliedgesellschaft an Aussenstationen die Teilnahme an den Tätigkeiten der Freizeitorganisation des dortigen lokalen ASIA-Mitgliedes wenn möglich zu den gleichen Bedingungen wie den Angestellten der lokalen Gesellschaft zugestanden werden soll.

Die nächste ASIA-Konferenz wird im Juni 1962 durch die AIR FRANCE in Paris durchgeführt.

H. Zuberbühler
ASIA-Delegierter der FPS

Chargenverteilung im Zentralvorstand:

Der Zentralvorstand hat an seiner letzten Sitzung die Verteilung der Ämter, soweit diese nicht von der Delegiertenversammlung vom 4. Mai verbindlich festgelegt worden ist, wie folgt bereinigt:

Präsident:	HANS FORRER Chef TMV, Dept. IV, Tel. 2795
Vice-Präsident	URS KNUCHEL Chef TUF, Dept. IV, Tel. 2849
Kassier:	PETER NEUMEYER Chef FBBX, Dept. I, Tel. 386
ASIA-Delegierter: (Airline Staff International Association)	HANSULI ZUBERBÜHLER VPBA, Dept. II, Tel. 738
Aktuar:	EDY GONSETH SZZO, Dept. II, Tel. 452
Redaktor der FPS - Mitteilungen	Dr. ANDRES HODEL GR, Tel. 334
Organisator für Anlässe	OSKAR RITTER Chef TGNA, Dept. IV, Tel. 2959
Freizeitanlage Buchwiesen Unterhalt u. Organisation	KARL SAUTER Chef TGN, Dept. IV, Tel. 2807

Dr. A. Hodel

Abschluss der Vorrunde der Handball-Meisterschaft

Das schlechte Frühlingswetter hat leider die Abwicklung der Handball-Meisterschaft beeinträchtigt. Wegen verschiedener Spiel-Verschiebungen konnte die Vorrunde erst Mitte Juni abgeschlossen werden. Seit unserem letzten Bericht hat sich die Rangstellung der SWISSAIR-Handballer etwas verbessert. Zunächst haben wir zwar die Partie gegen den Tabellenzweiten LC Zürich III mit 9 : 14 deutlich verloren. Dann kam die erfreuliche Nachricht vom Regional-Komitee Zürich, wonach der HCS am grünen Tisch zwei Punkt gutgeschrieben erhielt. Die knappe 10 : 11 Niederlage gegen Pfadi Sporttrupp II wurde nämlich in 5 : 0 Forfait abgeändert, da die Pfader einen nicht qualifizierten Spieler eingesetzt hatten! Auf dem Rasen selbst erkämpften unsere Burschen im letzten Spiel doch noch einen Erfolg: Nach ausgeglichener erster Spielhälfte gerieten sie zwar gegen das höher kotierte Grasshoppers IV kurz vor Schluss nochmals in Rückstand. Mit letztem Einsatz vermochten sie aber im Finish das Steuer zu wenden und mit dem äusserst knappen 13 : 12 Sieg zwei wertvolle Punkte sicherzustellen. Hoffentlich bedeutet dies ein gutes Omen für die Rückrunde. Dort werden sich die Swissair-Leute gewaltig anstrengen müssen, um nicht im Sturzflug in die 3. Liga zurückzufallen. Am Können fehlt es sicher nicht!

Die Rangliste der Gruppe auf Ende der Vorrunde lautet:

1. KTV St. Peter und Paul
5 4 - 1 60 : 30 8 Pt.
2. LC Zürich III
5 4 - 1 55 : 34 8 Pt.
3. Grasshoppers IV
5 2 - 3 51 : 42 4 Pt.
4. HC SWISSAIR
5 2 - 3 46 : 54 4 Pt.
5. Pfadi Sporttrupp II
5 2 - 3 35 : 45 4 Pt.
6. HC Jelmoli II
5 1 - 4 32 : 74 2 Pt.

Spielplan für die Herbstrunde

27. 8. Swissair - KTV St. Peter und Paul
(Buchwiesen)
3. 9. LC Zürich III - Swissair
(Förrlibuck 0915 Uhr)
10. 9. Swissair - Pfadi Sporttrupp II
(Buchwiesen)
24. 9. Swissair - Grasshoppers IV
(Buchwiesen)

Die Heimspiele (auf dem FPS-Platz "Buchwiesen") beginnen in der Regel um 09.30 Uhr. Der Besuch eines Spieles über den sich die Handballer freuen würden, kann also mit dem Morgen-Spaziergang verbunden werden.

Weiter Pläne Schon sind von Firma-Mannschaften aus dem Rheinländischen Industriegebiet Einladungen zu Internationalen Freundschaftsspielen eingetroffen. Da auch unsere dortigen Vertretungen an solchen Kontakten interessiert sind (es handelt sich bei den betr. Firmen um gute Swissair-Kunden), ist nach Abschluss der Feldsaison, in der zweiten Oktoberhälfte eine Auslandsreise vorgesehen.

Das durch die Sommerpause etwas lahmgelegte Training (Donnerstag 19.00 - 21.00 Uhr) wird Ende Juli wieder voll einsetzen. Die SPIKO erwartet einen lückenlosen Aufmarsch. Neue Mitglieder sind jederzeit herzlich willkommen.

M. Fessler

JODLER-GRUPPE

Unsere Stuttgart-Reise mit dem Sommerfest gehört der Vergangenheit an. Gewiss wird sie allen Teilnehmern lange in Erinnerung bleiben.

Schon rüsten sich unsere Sänger für neue Aktionen. Am 1. August werden wir zur Bundesfeier im Rest. Wilden Mann in Kloten gastieren. Ist es Ihnen möglich, uns mit einem Besuch zu erfreuen?

Von Zeit zu Zeit werden wir an Sonntagen Morgenständchen bringen, um die Einwohnerschaft zu erfreuen. So beabsichtigen wir, den ältesten Einwohnern von Kloten bei Gelegenheit eine kleine Ueberraschung zu bieten.

Freunde des volkstümlichen Gesangs möchten wir einladen, einer unserer Gesangproben im alten Primarschulhaus Kloten beizuwohnen (jeden Freitag, 19.30 Uhr). Wir könnten noch einige neue Stimmen im 1. Tenor einsetzen und würden uns freuen, sie in der grossen Swissair-Familie zu finden.

H. Graf

BASKETBALL-CLUB

Unser Club ist ein Jahr alt geworden.

In treffendster Atmosphäre - noch unter dem Einfluss eines unmittelbar vorangegangenen, kampfreichen Trainings und

dem daraus resultierenden Durst - haben wir am 7. Juni mit der 2. Ordentlichen GV dieses Ereignis gefeiert.

Jung wie unser Lieblingssport ist auch unser Team. Doch scheint der Club gut zu gedeihen. Er ist, nicht zuletzt dank der ausgezeichneten und zielsicheren Spielleitung durch unseren Trainer Erwin Michel, schon gross und kräftig geworden. Hievon zeugen einige Tatsachen aus dem Geschehen des vergangenen Jahres:

- Regionale CVJM-Meisterschaft 1960/61: 5. Rang von 9 Mannschaften,
- ASIA-Cup 1960: Niederlage mit wehenden Fahnen gegen Aer Lingus,
- Basler Firmensporttage 1961: 4. Rang von 8 Mannschaften.

Offensichtlich sind wir noch keine Harlem Globe Trotters. Wie unser Präsident, Jean-Pierre Chételat, angetönt hat, werden wir in Zukunft noch viel Schweiss vergiessen müssen in hartem, unablässigem Training. Doch darin besteht unsere Leidenschaft und solche Arbeit ist gleichzeitig unser Vergnügen.

Neue Mitglieder und Kameraden sind uns herzlich willkommen.

Unser Training findet statt: jeden Mittwochabend (20.00 - 22.00 Uhr) in der Turnhalle Kolbenacker. Dort steht uns seit kurzem eine permanente Anlage zur Verfügung.

E. Lang

BOCCIA-CLUB

Bei grosser Hitze haben wir am 1. und 2. Juli die Einzelmeisterschaften durchgeführt. In der Gruppe B führte Frau Frei vor Herrn Gut. Der Kampf in der Gruppe A endete mit einem knappen Sieg von A. Bassi über G. Mazzoni. Für die herrlichen Finalspiele danken wir allen Mitspielern. Im Augenblick ist die Gruppenmeisterschaft im Gang. Sie wird voraussichtlich Mitte September abgeschlossen sein.

F. Nünlist

TISCHTENNIS-CLUB

Mit der Generalversammlung vom 27. 6. ist das erste Jahr seit der Neuentstehung des TTC-Swissair im Sommer 1960 zu Ende gegangen. Stolz können wir darauf zurückblicken. Während viele von uns zu Beginn der Saison 1960 nur das sogenannte "Strandbad-Pingpong" kannten, haben wir im vergangenen Jahr durch intensives

Training in Bezug auf Spieltechnik- und Kondition vieles gelernt.

Aus den Geschäften der Generalversammlung ist ein Beschluss hervorzuheben, wonach in Zukunft der Jahresbeitrag direkt vom Salär abgezogen werden soll. Ferner sind im Vorstand einige Aenderungen eingetreten: Herr A. Erb hat sein Amt als Präsident niedergelegt. Wir möchten ihm nochmals für die vorzügliche Leitung des TTC danken. An seine Stelle ist der bisherige Vice-Präsident und Aktuar Herr T. Riesen getreten. Als Nachfolger von Herrn Riesen wurde Herr F. Howald gewählt.

Die Generalversammlung hat ausserdem beschlossen, Passivmitglieder mit einem Jahresbeitrag von Fr. 5.- in den Club aufzunehmen. Anmeldungen sind an den Präsidenten, T. Riesen, FAPA, Tel. 344, zu richten.

Das erste Freundschaftsspiel dieser Saison wurde am 29. 6. in der Freizeitanlage Buchwiesen gegen den TTC-Horgen ausgetragen. Das Ergebnis lautet:

Swissair I - Horgen I 3 : 6 ;
Swissair II - Horgen II 8 : 1.

F. Howald

TENNIS-CLUB

Nachstehend finden Sie die Berichte über unsere Spiele an den Interclubmeisterschaften:

Damen Serie D

(Frau Trudi Barth, Fräulein Ilona Meyer)

Erste Runde (13. Mai) im Wallisellen gegen den TC-Wallisellen: Bis zur Spielhälfte schienen die Gegnerinnen den Sieg auf Ihre Seite zu ziehen. Der drohenden Niederlage bewusst konnten aber unsere Damen plötzlich das Steuer wenden und den Rückstand abholen. Sie errangen schliesslich einen verdienten 2 : 1 Sieg.

Zweite Runde (28. Mai) auf unseren Plätzen gegen den Tennis-Club Waidberg: Dem Besucherclub wurde aus Gastfreundschaft ein Ehrenpunkt abgetreten, denn unsere Damen zweifelten nicht an einem Sieg. Sie gewannen die Runde denn auch 2 : 1.

Dritte Runde (4. Juni) auf unseren Plätzen gegen den TC-Buchegg: Nach den Singles war das Ergebnis noch ungewiss. Die endgültige Entscheidung lag ausschliesslich im nachfolgenden Doppel. Darin unterlagen unsere Damen im ersten Satz knapp 8 : 10. Der Ausgleich erfolgte im zweiten Satz, der mit 6 : 2 für unsere Damen endete. Die

Spannung im dritten Satz steigerte sich, da der Ausgang immer ungewisser wurde. Als unsere Hoffnungen vor einem entscheidenden Ballwechsel bedenklich tief gesunken waren, überraschten uns unsere Damen mit einer plötzlichen Stärke und verliessen kurz darauf siegesbewusst lächelnd den Platz. Sie hatten mit ihrem 2 : 1 Sieg bewiesen, dass doch nicht an ihnen zu zweifeln ist.

J. Casutt
SPIKO

Herren-Serie C

Erste Runde (14. Mai) auf den Plätzen des TC-Waldberg: Strahlend blauer Himmel und herrlicher Sonnenschein bildeten den Rahmen der ersten Begegnung unserer Mannschaft (J. Casutt, K. Gerhard, F. Steiner, C. Böniger und D. Schmid) gegen TC-Waldberg. Voll Optimismus und guter Stimmung spielten wir die ersten Trainingsbälle. Doch sobald auf 5 Plätzen die einzelnen Begegnungen begannen, stellte sich heraus, dass uns unsere Gegner überlegen waren. TC-Waldberg gewann die Runde 6 : 1

Zweite Runde (28. Mai) gegen den TC-Pfäffikon: Es ist unserer Mannschaft (J. Casutt, J. Gadola, K. Gerhard, P. Neumeyer, F. Steiner, C. Böniger und D. Schmid) doch noch gelungen, einen Sieg zu erringen. Da am Sonntag die Spiele wegen starken Regens abgebrochen werden mussten, wurden die restlichen beiden Doppelspiele unter der Woche abgehalten. Das entscheidende letzte Spiel vom 6. Juni haben wir gewonnen.

Dritte Runde (4. Juni) gegen den TC-Grasshoppers : Mit viel Glück konnten wir die Spiele an diesem Sonntag ohne einen Regenschauer unter Dach bringen. Trotz dem festen Willen, den TC-Grasshoppers den Sieg so hart als möglich zu vergeben - dieser Club galt als klarer Favorit der Gruppe -, gelang es unserer Mannschaft (J. Casutt, H. Gerhard, F. Steiner, C. Böniger und D. Schmid) nicht, auch nur einen einzigen Punkt zu erzielen.

D. Schmid

Herren-Serie D

Erste Runde (13. Mai) auf unseren Plätzen gegen den TC-Rehalp: Das erzielte Resultat von 4 : 3 für TC-Rehalp sowie die gleiche Anzahl der gewonnenen Games (59) beweisen den tatkräftigen Einsatz aller Beteiligten.

Zweite Runde (28. Mai) auf den Plätzen des TC-Hofwiesen gegen diesen Club : TC-Swissair verlor 6 : 1. Längere Wartezeiten

mussten in Kauf genommen und ein Doppel infolge Regens abgebrochen werden.

Dritte Runde (an verschiedenen Wochentagen anfangs Juni) gegen TC-Migros auf dessen Platz : Auch im diesem Turnier konnte sich unsere Mannschaft nicht behaupten und verlor 3 : 4 mit einem im Vergleich zu den Spielen gegen TC-Rehalp für uns schlechteren Verhältnis der Games.

H. Baltensberger

Zusammenfassung der Resultate:

Damen C :

1. Runde Swissair	-	Wallisellen	2 : 1
2. Runde Swissair	-	Waldberg	2 : 1
3. Runde Swissair	-	Buchegg	2 : 1

Herren C :

1. Runde Waldberg	-	Swissair	6 : 1
2. Runde Swissair	-	Pfäffikon	4 : 3
3. Runde Grasshoppers-	-	Swissair	7 : 0

Herren D :

1. Runde Rehalp	-	Swissair	4 : 3
2. Runde Hofwiesen	-	Swissair	6 : 1
3. Runde Migros	-	Swissair	4 : 3



Weizierbild Wo ist der Tennisball ?

Trainingsdemonstration und Filmvorführung

Ein Leckerbissen besonderer Art wurde den Swissair-Tennisfreunden am 14. Juni auf unserer Freizeitanlage Buchwiesen geboten.

Die im Programm erwähnten Namen - Marcel Meier, Magglingen und Jack Kramer - liessen wohl etwas vom Kommenden ahnen. Alle Erwartungen wurden jedoch weit übertroffen. Es wurde eine derartige Fülle von instruktiven Ratschlägen, Winken und spektakulären Finessen geboten, dass vom Tennisgreenhorn bis zum routinierten Wettkämpfer jeder auf seine Rechnung kam.

Einige Kostproben:

Richtige Schlägerhaltung (Film); Anfänger-Ballübungen (Zuwerfen von Hand mit und ohne Schlägerbewegung); Übungen innerhalb der 4 Servicefelder; Kleiner und grosser Schmetterball (Teppichklopferschlag); Richtige Stellung für den grossen Schmetterball (Linkshändiges Ballauffangen); Wettbewerbsübungen mit Punktbewertung (Perfekte Länge); Reaktionsübungen (Zwischen 2 zugespilten Bällen einen anderen Ball vom Boden aufnehmen, volle Körperdrehung, Zuspil auf ein angerufenes Feld); Stopball-Übungen (Drive/Slice); Volleyball-Übungen; Serviceübungen (Zielübungen auf Scheiben oder Bodenmarkierungen. Dass es gleich 3 Varianten des klassischen Service gibt, wussten wahrscheinlich nur die eingeweihten Routiniers); Leitsätze: 1. Starren, 2. Laufen, 3. Stehen, 4. Schlagen.

Zum Schluss zeigten die Schaufilme der Kramertruppe Tennis in Reinkultur, gespielt von prächtigen und durchtrainierten Athleten. Am eindrucklichsten der säbelbeinige und doppelhändige Pancho Segura.

A. Stutz

FUSSBALL-CLUB



SWR-Sturm in voller Aktion

Die Saison 1960/61 ist am 24. Juni mit dem Cup-Final zu Ende gegangen.

Unser Final-Gegner war SRO. Er wehrte

sich mit allen Mitteln, doch war er der Hitze und der sicheren Spielweise der Swissair-Mannschaft nicht gewachsen. Mit 4 : 2 Toren schlugen wir den letztjährigen Cup-Sieger. Zum ersten Mal wird der Wanderpreis den Namen FC Swissair tragen.

Als Regionalmeister und Cup-Sieger, mit Trophäen reich beschenkt, hat der FCS selbst die erfolgreiche letztjährige Saison übertroffen.



von li. nach re. Amberg W. (Trainer) Kunzmann A. Imhof I. Herhard K. Koller HÜ. Wydler W. Wartmann H. Inwend Strickler R. Wiederkehr A. Steiner F. Jaksirich S. Ehrensparger M. Huber W.

An den Ausscheidungsspielen der Schweiz. Firmenmeisterschaft hatten wir weniger Glück. Unser Gegner, der letztjährige Schweizermeister Polizei Bern, versetzte uns eine Niederlage.

Am 6. 7. 61 fand die Generalversammlung statt. Der Vorstand wurde wie folgt wiederbestätigt:

Präsident :	A. Bollschweiler, OPWL
Vize-Präsident :	E. Beer, VDOV
Aktuar :	H. Wartmann, TIFS
Kassier :	A. Vögele, VPRV
I. Mat. Verwalter :	G. Gilgen, TGNE
II. " " :	N. Fischer, TMVM
Beisitzer :	M. Strahm, FIPF
Beisitzer :	G. Gerhard, VPRE
SPIKO-Präsident :	W. Vooser, TUF5
SPIKO-Sekretär :	H. R. Widmer, TUF4
SPIKO :	E. Brubpacher, TUFW
Trainer :	W. Amberg, OPWK

Wir rüsten uns auf die neue Saison.

Trainingsbeginn: 2. August 18.00 - 20.00 Uhr auf der Sportanlage Buchwiesen.

W. Amberg

Fotos: Josef Schmid

ALPINE SEKTION

Die Alpine Sektion wurde am 9. Juli 1956 gegründet - als erstes Unternehmen stand damals die Tour Etzli-Hütte / Pörtli-Lücke / Tresch-Hütte auf dem Programm. So wählten wir am 24. / 25. Juni die gleiche Route als Jubiläumstour.

Bei schönstem Wetter kamen wir ins Madaranertal, um von dort die Etzli-Hütte zu erreichen. Der Aufstieg zur Pörtli-Lücke war stellenweise noch tief verschneit. Auf der Höhe liess uns die prächtige Aussicht alle Strapazen vergessen. Der Abstieg über die Tresch-Hütte nach Gurtellen erfolgte in guter Kondition und einmal mehr trennten wir uns mit dem Wunsche, uns bald wieder in unseren lieben Bergen zu treffen.

B. Schubiger

Voranzeige des FPS-Vorstandes

Das diesjährige OKTOBERFEST der Swissair-Angestellten findet am 7. Oktober auf dem Areal des Dept. IV in Kloten statt





In dieser Nummer der "Guten Idee" können wir sechs prämierte Vorschläge veröffentlichen. Gerne hätten wir weitere Einsender guter Ideen mit einem "Ferien-Zustupf" bedacht, doch leider reichte die uns zur Verfügung stehende Zeit nicht mehr, einige noch zur Prämierung vorgesehene Vorschläge abzuschliessen.

Die Prämienempfänger in diesem Monat sind:

EDUARD KROPP	Reservationswesen, Dept. II	Fr. 80.--	7172
KURT MÖLLER	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 70.--	7326
WALTER BAUMANN	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 50.--	7678
HANS SIMMLER	Sektion Flz.-Überholung, Dept. IV	Fr. 40.--	7294
ANDRÉ MAULET	Exploitation, Genève-Cointrin	Fr. 30.--	6364
MAX HOFMANN	Reservationswesen, Dept. II	Fr. 20.--	7806

7172

Herr Eduard Kropf machte den Vorschlag, die Herausgabe des Buchungsstandes aufzuheben. Seine gut begründete Eingabe hat denn auch dazu geführt, dass zukünftig in der Publikation des Buchungsstandes auf die Erfassung der Middle East-Kurse verzichtet und die Tabelle für die Nordatlantik Eastbound-Kurse den Empfängern von Swissair-New York, ohne Einschaltung der Reservation Zürich, zugestellt wird. Damit konnte die Auflage auf einen Bruchteil der bisherigen Höhe reduziert werden.

7326

Herr Kurt Müller machte darauf aufmerksam, dass eine grosse Anzahl von Ventildertellern, die auf der Auflagefläche angescheuert sind, durch Überschleifen wieder verwendbar gemacht werden können. Er gab damit den Anstoss für die Ausarbeitung der Reparaturvorschrift Publ. Nr. 62'785, welche den genauen Reparaturvorgang umschreibt.

7678

Herr Walter Baumann fertigte eine Lehre an, mit welcher das Zahnspiel des Zündverstellgetriebes der R-2800-Motoren genau gemessen werden kann, was bis anhin nicht möglich war. Diese Kontrollmöglichkeit erlaubt ein genaueres Einstellen des Getriebes, was einer bedeutenden Qualitätsverbesserung gleichkommt.

7294

Herr Hans Simmler regte die Herstellung einer Aufhängevorrichtung für die oberen Motorhaubenbleche der CV-440 an. Die Untersuchung seines Vorschlages ergab, dass die Demontage und Montage der Motorhaube unter Verwendung der vorgeschlagenen Aufhängevorrichtung schneller und sicherer ausgeführt werden kann. Diese Vorrichtung wird deshalb angefertigt.

6364

Herr André Maulet schlug vor, die Telehoist-Fahrzeuge, die für den Ein- und Auslad des Bordbuffets dienen, mit einer

zusätzlichen Container-Beleuchtung zu versehen. Da die Installation dieses Beleuchtung während der Nachtzeit eine bessere Arbeitsabwicklung ermöglicht, werden die neuen Fahrzeuge mit dieser zusätzlichen Lichtquelle ausgerüstet.

7806

Herr Max Hofmann machte vor ca. zwei Jahren die Anregung, im Travel Information Manual die in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen aufzuführen. Aus verschiedenen Gründen liess sich damals dieser Vorschlag nicht realisieren, wurde aber im Auge behalten. In der Zwischenzeit haben sich die Voraussetzungen für die Realisierung dieses Vorschlages derart geändert, dass im Sinne der Verbesserung des Kundendienstes, diese Angaben im TIM publiziert werden können.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

819

Zugentlastung bei elektr. Kabeln. Bei einer korrekten Montage der Zugentlastung an den elektr. Kabeln in den Flugzeugen wird sich die Befestigungsschraube nicht lösen, da dieselbe mit einer Federscheibe gesichert ist. Es erübrigt sich deshalb, die bisher gebräuchliche Standard-Befestigung abzuändern.

821

Abgabe von silbernen Kaffeelöffeln an Passagiere. Die Abgabe von solchen "give aways" verstösst gegen die bestehenden IATA-Resolutionen. Als reiner Geschenk-Artikel (nicht an Passagiere) wurden Löffel schon vor Jahren verwendet.

6329

Büroreinigung. Die Büro-Reinigung im Frachtgebäude ist grundsätzlich Sache der FIG und die Kosten hierfür sind ein integrierender Bestandteil des Mietzinses welcher die Swissair der FIG für die von ihr gemieteten Räume zu bezahlen hat.

6755

Herstellung von Flugzeug-Verbrauchsmaterial in der Schweiz. Die folgenden Gründe sprechen gegen die Fabrikation von Flugzeug-Verbrauchsmaterial in der Schweiz:

1. Bei dem in Frage stehendem Material handelt es sich in den meisten Fällen um Normteile, die nunmehr beim gemeinsamen Einkauf SAS/Swissair zu äus-

serst günstigen Preisen bezogen werden können.

2. Die Verwendung solcher Original-Teile bietet auch Gewähr, dass sie den an sie gestellten Ansprüchen genügen.
3. Beim Verkauf der Flugzeuge können Rück-Modifikationen weitgehend vermieden werden, wenn FAA geprüfte Teile verwendet werden.

Selbstverständlich wird es auch Ausnahmen geben; diese werden jedoch von der Materialabteilung im Zusammenarbeit mit dem Engineering jeweils überprüft.

7052

Plateaux für Zwischenverpflegung. Das Problem der zweckmässigsten Verpackung der kleinen Plateaux, die zur Abgabe der kleinen Zwischenverpflegung auf den Europa-strecken dienen, wurde vom Bordausrüstungsdienst eingehend studiert. Dabei wurde auch die Verwendung einer Gurte erwogen, wie sie der Einsender vorschlägt. Da erfahrungsgemäss solche Artikel laufend verloren gehen, werden aus praktischen und finanziellen Erwägungen heraus für diese Verpackung Schnüre verwendet.

Betriebseigene Wäscherei in Genf. Die Erstellung einer betriebseigenen Wäscherei in Genf ist geplant und auch der hierfür notwendige Raum ist im Borddienstgebäude bereits vorhanden. Im heutigen Zeitpunkt ist der Anfall schmutziger Wäsche aber noch zu klein, um die grossen Kosten für die notwendigen Betriebseinrichtungen und des zusätzlichen Personals verantworten zu können. Die vom Einsender gemachte Erfahrung, dass auswärtige Wäschereien die Wäsche zu wenig schonend behandeln, trifft weitgehend zu. Dies ist auch der Grund, weshalb die in Genf anfallende DC-8-Wäsche zur Reinigung nach Zürich geschickt wird.

Wenn dieser Vorschlag auch im negativen Sinne beantwortet werden musste, so danken wir dem Einsender doch für seine Aufmerksamkeit und sein Interesse. Gleichzeitig möchten wir ihm noch mitteilen, dass Punkt 3 seines Vorschlages baldmöglichst erledigt wird.

7336

Wiederverwendung der Transport-Etiketten. Die mehrmalige Verwendung der Vorschlag betreffenden Transport-Etikette war nie vorgesehen. Diese Etikette wurde nur als Hilfsmittel für eine Untersuchung geschaffen und wird - wie der Einsender vielleicht inzwischen selber festgestellt hat - seit Mitte Mai nicht mehr verwendet.

7352

Instruktion über künstliche Beatmung. In jeder Schicht der Flugzeugwartung gibt es Mitarbeiter, die in einem Kurs mit der künstlichen Beatmung vertraut gemacht wurden. Es ist auch vorgesehen, solche Instruktionen periodisch zu wiederholen.

7400

Anbringen von Höhen- und Geschwindigkeits-Anzeigergeräte in der Kabine der Jet-Flugzeuge. Neben vermehrten Unterhaltarbeiten, die eine solche Installation zwangsläufig zur Folge hätten, würde damit auch eine weitere Störungsquelle geschaffen, auf die der Techn. Dienst gerne verzichtet. Auch psychologische Erwägungen gegenüber den Passagieren sprechen gegen ein Montage solcher Instrumente in der Kabine.

7403

Bordbuffet Geschirr.

1. Ausräumen der Container: Es ist Pflicht jedes einzelnen Angestellten, der mit dem Ausräumen von Plateaux-containers beauftragt ist, alles zu tun, um Verluste an Silberbesteck zu vermeiden. Eine Vorschrift betr. dem Ausräumen der Container wird nichts nützen, wenn es am Pflichtbewusstsein gegenüber der Firma fehlt.
2. Für die Container, die zum Transport von Mahlzeiten bestimmt sind, wurde die hellblaue Farbe gewählt, weil dieser Farbton am besten zur übrigen Farbgestaltung in den Kabinen der Strahlflugzeuge passt. Ob dieser Farbton nun heikel ist oder nicht, müssen diese Container in jedem Fall peinlich sauber gehalten werden.
3. Indiv. Cremiers auf DC-8. Die heute verwendeten Glas-cremiers sind äusserst praktisch und, da mehrfach verwendbar, auch billig. Ein Wechsel zum System von Plastikportionensäcklein kommt aus ästhetischen Gründen nicht in Frage. Dagegen wird bereits geprüft, ob eine Umstellung auf Plastikübelchen (ähnlich der Butterschalen) vorgenommen werden kann.

7404

Montage vom Gummi-Unterlagen an der CV-440 Teleskoptruppe, zum Ausgleich von Boden-Unebenheiten. Aus rein technischen Gründen lässt sich dieser Vorschlag nicht verwirklichen. Die Teleskop-Treppe der Metrop-Flugzeuge musste seinerzeit verstärkt werden. Dabei wurde das zulässige Gewicht, das ein einwandfreies Ein- und Ausfahren der Treppe noch gewährleistet,

bis aufs Letzte ausgenützt. Die Treppe erlaubt daher keine weitere Gewichtszunahme mehr, ohne dass mit allfälligen Störungen zu rechnen ist. Im übrigen ist diese Treppe so konstruiert, dass sie kleine Unebenheiten selbsttätig ausgleicht.

7734

Stütze für Fracht-Anhängewagen. Bei voller Aufmerksamkeit und genügender Vorsicht beim Verlad der Gepäckstücke, kann das Ueberkippen der Frachtwagen ohne weiteres verhindert werden. Der Verlad von schweren Frachtgütern, der solche Gefahren in sich birgt, soll zukünftig mit dem Lifter bewerkstelligt werden. Das Anbringen solcher Stützen ist deshalb nicht notwendig.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

6721 Garantie-Angelegenheiten.

7579 Sprengdorn für Demontage der Lagerdeckel an dem Steuersäulenköpfen CV-440

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge, sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden:

7205 Organisation des Kassa-Wesens bei Hr. A. Oberli, Organisationsdienst, Tel. 573

7227 Englisch-Kurse bei Hr. H. Scheidegger, Borddienst, Dept. III, Tel. 2727

7437 Sparmassnahmen bei Hr. P. Schneibel, Verkehrsbuchhaltung, Dept. I, Tel. 3393

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

820 Taschenlampenbatterie-Prüfgerät

6071 Salär-Auszahlung

7157 Oelring-Büchse zu Lader-Welle.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818/1464/2564/4407/4441/4625/4954/5111/
5861/6078/6124/6226/6234/6254/6369/6463/
6639/6702/6725/6735/6747/6839/6860/6874/
6894/6895/7032/7103/7105/7107/7108/7125/
7129/7133/7156/7158/7159/7175/7180/7184/
7185/7186/7209/7212/7227/7230/7285/7327/
7335/7382/7399/7400/7437/7439/7440/7582/
7590/7625/7676/7685/7682/7700/7776/7780/
7797/7798/7812/7843.

Auch nicht prämiert werden konnte.....

..... die Idee, für Alpenflüge individuelle Helikopter eigener Konstruktion auszumieten. Die Schweizerische Luftverkehrsschule ist einstweilen noch nicht in der Lage, solchen Individualisten die notwendige Grundschulung zu vermitteln und das Fliegen beizubringen.





UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM JULI 1961

	Juli 1961 (in 1000 tkm)	Juli 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	29'427 + 22 %	24'116
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'226 + 7 %	15'194
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	13'366 + 12 %	11'946
Fracht-tkm	2'234 - 18 %	2'708
Post-tkm	626 + 16 %	540
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	55,1 %	63,8 %

Nachdem die Reisesaison enttäuschend begonnen hatte, wurden unsere Erwartungen leider auch im Berichtsmonat nicht erfüllt. Das gesamte Angebot von über 29 Millionen Tonnenkilometern war um 22 % höher als im Juli 1960 (statt ca. 30 % gemäss Voranschlag). Die Anzahl der ausgelasteten tkm stieg um nur 7 %; die schwächste monatliche Nachfrageveränderung dieses Jahres hatte bisher +22 % betragen. -

Im Passagierverkehr machte das Plus der verkauften Leistung 12 % aus. Dagegen vermochten die Warentransporte das Ergebnis der vorjährigen Vergleichsperiode, als wir im Auftrag des Bundes nach dem Kongo flogen, nicht zu erreichen.

Ueber dem Nordatlantik war die verfügbare Kapazität um 57 % höher; in den drei Vormonaten hatte sie jeweils rund einer Verdoppelung entsprochen. Die Nachfrage nahm um 16 % zu; das ist in diesem Verkehrsgebiet die geringste monatliche Zuwachsquote seit Jahresbeginn. Der Auslastungsgrad stellte sich auf 52,6 % (im Vorjahr: 71,2 %).

In Europa stand einer um 24 % erhöhten Offerte eine Vermehrung der ausgelasteten tkm um 12 % gegenüber. Der Ladefaktor sank von 58,8 % auf 53,2 %.

Die zu 63,9 % (Juli 1960: 56,2 %) ausgelasteten Mittelost-Flüge ergäben ein erfreulicheres Bild, hätten wir die Produktion nicht um 12 % reduzieren müssen.

Der Verkehr über dem Südatlantik (Auslastungskoeffizient 77,0 %; im Vorjahr: 77,5 %) und nach dem Fernen Osten (54,7 %; im Vorjahr: 55,1 %) hat sich nach den Umständen gut gehalten. Auf dem Südatlantik ist der Frachtanteil stark gestiegen, der Passagierverkehr dagegen zurückgegangen.

DIE FINANZERGEBNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 1961

Der volle Einsatz der neuen Strahlflugzeuge brachte uns im ersten Halbjahr im Vergleich zu den sechs ersten Monaten des vergangenen Jahres eine wesentliche Produktionserhöhung von 42 %. Die erreichte Leistung von 142,5 Mio tkm entspricht damit nahezu der Gesamtproduktion des Jahres 1957.

Gleichzeitig liess sich die zahlende Ladung in verschiedenen Gebieten erfreulich ausweiten. So wurden beispielsweise in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 35'700 Passagiere über den Nordatlantik befördert oder rund 14'400 d.h. 67 % mehr als vor Jahresfrist. Daneben hat sich der Verkehr auf unserer Fernost-Strecke trotz der Konkurrenz durch Strahlflugzeuge wider Erwarten günstig entwickelt. Nur im Südatlantik liessen sich die Vorjahreserträge nicht mehr erreichen.

Eine solche Vergrösserung der Flugleistung führt naturgemäss ebenfalls zu einem erheblichen Anstieg der Kosten. Es wurden allerdings alle Anstrengungen unternommen, die Steigerung bei allen beeinflussbaren Kostengruppen möglichst klein zu halten.

Gesamthaft zeigen nun unsere Kosten und Erträge im ersten Halbjahr folgende Entwicklung:

(in 1000)	Erstes Halbjahr 1961	Erstes Halbjahr 1960	% -Veränderung gegenüber dem Vorjahr
Off. tkm	142'500	100'100	+ 42 %
Total Kosten	182'300	142'400	+ 28 %
Total Erträge	171'500	137'900	+ 24 %

Die Gesamtkosten erhöhten sich somit gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode um rund 40 Mio Franken oder 28 %. Im Vergleich zu der Produktionszunahme von 42 % ergibt sich demnach ein bedeutend schwächerer Anstieg. Eine solche Entwicklung wäre eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Erzielung eines befriedigenden Resultates.

Leider zeigen aber die Erträge trotz der an sich beachtlichen Frequenzsteigerungen eine kleinere Erhöhung als die Kosten. Dies bedeutet für unsere Unternehmung eine Verschlechterung des Ergebnisses, die umso schwerer wiegt, da bereits das Vorjahresresultat nicht befriedigend ausfiel.

Auf der Ertragsseite ist es insbesondere die Einnahmenentwicklung im Nordatlantik-Sektor, die uns Sorgen bereitet. Der Beschäftigungsrückgang, die unsichere Weltlage und Währungsschwierigkeiten führen dazu, dass im laufenden Jahr bedeutend weniger Amerikaner als erwartet Europa besuchen. Gleichzeitig erhöhten alle am Nordatlantik-Geschäft beteiligten Gesellschaften das Angebot wesentlich. Zwangsläufig werden daher die Ertragserwartungen der einzelnen Gesellschaften nicht erfüllt. Da im laufenden Jahr rund 40 % unserer Produktion auf den Nordatlantik entfallen, trifft diese Entwicklung unsere Gesellschaft besonders hart. Bei einer 111 %-igen Erhöhung der angebotenen Sitzplätze genügte die erwähnte Passagierzunahme von 67 % nicht, um das erwartete gute Ergebnis zu erzielen.

Allerdings hatten wir insgesamt für das 1. Halbjahr ein schlechteres Ergebnis erwartet. Die verspätete CV-990-Ablieferung brachte uns aber vorübergehend bedeutende Einsparungen, indem vor allem die Kosten für Schulung, Ueberflüge, Bezüge des technischen Materials erst im Herbst anfallen werden. Das zweite Halbjahr wird dadurch doppelt belastet. Einerseits müssen diese Kosten zusätzlich getragen werden und andererseits können die Ertragsbudgets im Fernen Osten und Südatlantik infolge des verlängerten Einsatzes der Kolbenflugzeuge nicht erreicht werden. Wohl wird der CV-880 wiederum eine Verbesserung bringen. Sie genügt aber nicht, um die Ausfälle voll zu decken.

An diesen Tatsachen dürfen wir nicht vorbeisehen. Es liegt aber in der Hand von uns allen, jegliche Möglichkeit auszuschöpfen, die unser Resultat in den künftigen Monaten günstig beeinflusst. Dabei müssen wir in erster Linie versuchen, alle nicht unbedingt betriebsnotwendigen Ausgaben zu vermeiden. Auch die kleinsten Einsparungen summieren sich bei der Grösse unserer Unter-

DIE CV 880-M SIND DA

Am Samstag, den 12. August, landete um 13.35 Uhr der erste unserer beiden Convair 880-M in Kloten. Die HB-ICL war uns am 10. August in San Diego übergeben und anschliessend in 4 Std. 37 Min. nach New York überflogen worden. Die Distanz von Idlewild über Gander nach Zürich wurde in 7 Std. 45 Min. reiner Flugzeit bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 990 km/h bewältigt. Am Sonntag um 11.00 Uhr startet die Einheit zum Flug nach Arlanda, wo Convair-Jetpiloten ihre fliegerische Ausbildung erhalten.



BESSERE VERKEHRSVERBINDUNGEN ZWISCHEN ZÜRICH UND KLOTEN

Die ständige Zunahme der Zahl unserer Mitarbeiter mit Dienstort Kloten, zum Teil auch die Verlegung von einzelnen Dienststellen aus dem Gebiet der Stadt Zürich nach dem Flughafenareal, veranlasste die Geschäftsleitung, sich neuerdings mit der Frage der Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Zürich und Kloten zu befassen. Auf Antrag des Zentralen Personaldienstes und des Departements I wurde beschlossen, vorläufig in den Monaten September - November 1961 ei-

nen zusätzlichen VBZ-Bus für täglich zwei Fahrten in der Verkehrsspitze zwischen Zürich und Kloten einzusetzen.

Der VBZ-Bus, der auf Charterbasis zwischen Zürich-HB und Kloten-Frachtgebäude geführt wird, steht ausschliesslich dem Swissair-Personal zu Verfügung. Die persönliche Wochenkarte wird vorläufig zu Fr. 1.50 abgegeben, womit dem Benutzer in allfälliger Kombination mit der gewöhnlichen Tramnetz-Wochenkarte der VBZ keine zu-

sätzliche Kosten erwachsen. Ueber Fahrplan, Streckenführung, und Kartenausgabestellen wird unser Personal in Kloten vor Ende August noch ausführlich orientiert.

Der Zusatzbus wird im Sinne eines Versuchs eingesetzt. Wir hoffen, dass unsere Mitarbeiter in Kloten von dieser zusätzlichen Transportmöglichkeit, die ein angenehmeres und schnelleres Erreichen des Arbeitsplatzes bzw. des Wohnortes zum Ziel hat, regen Gebrauch machen werden.

(Schluss "Seite der Geschäftsleitung")

nehmung zu erheblichen Beträgen. Ebenso wichtig ist die Verbesserung der Erträge. Eine nochmalige Verstärkung unserer Verkaufsanstrengungen führt aber nur zum Ziel, wenn wir trotz gekürzten Krediten stets eine einwandfreie Betreuung der Passagiere anstreben. Jeder zusätzlich gewonnene Passagier verbessert unser Resultat annähernd um den einkassierten Betrag des Flug-scheines, da uns fast keine zusätzlichen Kosten anfallen.

Es gilt deshalb, durch vereinigte und äusserste Anstrengungen einerseits die Erträge zu steigern und andererseits die Kosten auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Wir fordern Sie daher auf, in Ihrem Arbeitsbereich unermüdet alle Möglichkeiten der Kostensenkung und der Leistungssteigerung in die Tat umzusetzen. Nur so lassen sich die unbefriedigenden Ergebnisse noch etwas verbessern.

E. Groh
Chef Dept. I

7500 VERKÄUFER

KANN SIE IHRE ARBEITSLEISTUNG BEFRIEDIGEN, solange einzelne SWR-Flugzeuge mit nur halb besetzten Kabinen auf Kurs gehen ?

58 DC-8 Jetflugzeuge könnten bis auf den letzten Sitzplatz gefüllt werden, wenn jeder einzelne der 7500 SWR-Mitarbeiter eine zusätzliche Flugpassage über den Nordatlantik vermitteln würde. Dieser Beitrag aus den eigenen Reihen würde einer zusätzlichen Einnahme von 8 1/2 Millionen Franken entsprechen.

Luftverkehr ist eines der häufigsten aktuellen Gesprächsthemen geworden. Ihre Begegnung mit Familienangehörigen, Freunden und Bekannten mündet doch vielfach in ein Gespräch über Freuden und Probleme Ihres Berufes aus. Sie werden über unsere Flugzeuge, unser Liniennetz, die Aufgaben unserer Piloten, Ingenieure, Techniker, Mechaniker, Hostessen, Stewards und tausend andere Dinge ausgefragt.

Gibt es eine bessere Gelegenheit, um für unser gemeinsames Werk zu werben ? Wie wäre es, wenn Sie Ihrer eigenen beruflichen Aufgabe ein besonders dankbares Hobby zufügen würden: die Werbung von neuen Swissair-Kunden ?

Im Laufe der nächsten Wochen und Monate werden wir Ihnen verschiedene praktische Hinweise vermitteln, die es Ihnen gestatten sollten, einen aktiven Beitrag zur Förderung des Fluggedankens und zur Gewinnung neuer Kunden zu leisten. Wenn wir uns alle einsetzen, verfügt die Swissair mit einem Schlag über 7500 Verkäufer, die uns mit Sachkenntnis und Begeisterung neue Passagiere und Frachtkunden - und damit auch zusätzliche Einnahmen - zuführen.

H. Scherrer
H. Scherrer, Verkaufschef

Der nebenstehend reproduzierte Appell richtet sich an alle unsere Mitarbeiter in der Schweiz und wurde im Laufe des Monats August - zusammen mit der "Open List" für Flugvergünstigungen unseres Personals - verteilt.

Viele unserer Mitarbeiter werden sich die Frage stellen, welches die Gründe und Ziele dieser etwas ungewohnten Aktion sind.

Die im ersten Halbjahr 1961 ausgewiesenen Verkehrserträge sind leider hinter der Zielsetzung zurückgeblieben. Diesem enttäuschenden Resultat liegen verschiedene Ursachen zugrunde, die ausserhalb unseres Einflussbereiches liegen. Wir erwähnen nur die Vielen bereits bekannte Tatsache, dass der Strom amerikanischer Besucher in Europa nicht jenen Umfang angenommen hat, den er unter normalen Bedingungen erreicht hätte.

Unsere Verkaufsorganisation versucht mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, diese unbefriedigende Ertragslage zu korrigieren. Diesen Anstrengungen sind jedoch bestimmte Grenzen gesetzt. Die berechtigte Forderung nach einer haushälterischen Verwendung unserer Mittel zwingt uns, eine Verkaufswerbung zu treiben, die auf kostspielige Inseratenfeldzüge oder den Einsatz zusätzlicher Verkaufskräfte verzichtet.

Und doch lässt sich eine weitaus stärkere Wirkung unserer Bemühungen zur Steigerung der Einnahmen erzielen, wenn die ausserhalb der Verkaufsorganisation tätigen Mitarbeiter diese Bestrebungen unterstützen. Die imponierende Summe persönlicher Beziehungen und Kontaktmöglichkeiten von 7500 Mitarbeitern lässt sich bestimmt zum Wohle und Nutzen unserer Unternehmung einsetzen. Wie sich diese Unterstützung im Einzelnen auswirken soll, werden Sie in einer Serie von periodisch erscheinenden Mitteilungen erfahren.

MIT 192 PERSONEN ÜBER DEN ATLANTIK

Am 3. August startete unser DC-8 HB-IDA in Frankfurt mit maximaler Besetzung zu einem der seit einiger Zeit praktisch jeden Monat durchgeführten Charterflüge für Angehörige amerikanischer Militärpersonen nach New York. An Bord befanden sich 192 Personen, nämlich 111 erwachsene Passagiere, 17 Kinder, 53 Babies unter zwei Jahren und 11 Besatzungsmitglieder.



Die "Schweizer Lehrlingszeitung" setzt über einen Swissair-Beitrag den Titel "Swissair - unser Nationalstolz". Die Einleitung lautet: "Mit Begeisterung besucht jung und alt den Flughafen

im Spiegel der Presse

Kloten, mit ebenso grosser Begeisterung erzählen sie daheim vom Gesehenen und mit echtem patriotischem Stolz wird die Swissair hervorgehoben, die in allen Ländern den Begriff 'Schweiz = Zuverlässigkeit, Tüchtigkeit' unter Beweis stellt. Die imponierenden Leistungen unserer nationalen Fluggesellschaft packt die Jungen." Solche Stimmen tun nicht nur wohl - sie verpflichten.

FLUGKAPITÄN E.W. BORNER TRITT ZURÜCK

Wenn jeweils unserem Personal höchste Dienstjahr-Jubiläen und höchste Flug-Ehrungen zur Kenntnis gebracht wurden, so konnten wir immer wieder den Namen unseres Flugkapitäns E.W. Borner lesen.

Nach fast 28 Jahren und mit annähernd 20'400 Flugstunden hat sich unser Piloten-Nestor nun entschlossen, in seinem 60. Altersjahr den Rücktritt vom Flugdienst zu nehmen. Mitte September wird er das letzte Mal das Steuer einer geliebten Swissair-Maschine führen und damit eine Karriere beschliessen, die sich würdevoll derjenigen anderer Fluggpioniere anschliesst.

Flugkapitän Borner trat am 1. Dezember 1933 in die Swissair ein, nachdem er vorher bereits ein Flugtransportunternehmen in Genf führte. Was er alsdann in den Anfangsstadien der Swissair, im eingeschränkten Betrieb während des Krieges, in der nachfolgenden Expansion und in Sondereinsätzen alles erlebte, würde wohl eine Monographie unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ergeben. Mit Eifer, Freude und voller Hingabe diente Herr Borner seinem Berufe, der ihn erfüllte und befriedigte.

Der Dank der Swissair ist gross. Ein treuer Mitarbeiter tritt zurück; ein Mitarbeiter, der mit seinem Einsatz mithalf, das Ansehen und die Entwicklung unserer Gesellschaft zu fördern. Viele guten Wünsche begleiten ihn und seine Familie in die Zukunft. Wir glauben nicht, dass Herr Borner nach diesem wechselvollen Piloten-Leben die Hände in den Schoss legen wird. Möge es ihm deshalb noch lange vergönnt sein, in anderer Weise für seine geliebte Fliegerei zu wirken.

Gesucht...

Unter diesem Titel führen wir in den "News" probeweise eine neue Rubrik ein. Sie soll auf offene Stellen hinweisen, die trotz Ausschreibung an den Swissair-Anschlagbrettern immer noch unbesetzt sind. Wer an der einen oder andern Vakanz interessiert ist, erhält bei der Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) jede gewünschte Auskunft. Gegenwärtig werden zum Beispiel gesucht

kaufmännische Angestellte als Mitarbeiter

- des Fracht-Reservationsdienstes (Dept. II);
- für die Behandlung von Frachtschadenfällen (Dept. II);
- im Abschluss- und Anlagekartebüro (Dept. I);
- für das Rückerstattungswesen (Dept. II);
- für Passagebestimmungen, IATA & Tarife (Dept. II);

Stenodaktylo-Sekretärinnen im Zentralen Personaldienst

- für das Bodenpersonal Schweiz;
- für das Bodenpersonal Ausland;
- für die Personalbeschaffung und -schulung;

ein kaufmännisch-technischer Angestellter

- als Mitarbeiter im Materialverkauf und Kundendienst (Dept. IV);

ein HF-Mechaniker oder Elektrotechniker

- für Unterhalts- und Modifikationsarbeiten an den Flugsimulatoren (Dept. III);

ein Spediteur oder Frachtbetriebspraktiker

- als Mitarbeiter der Güterabfertigung, Ground Ops. (Dept. III);



Happy Landings

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung gratulieren zu dürfen:

Dept. I:

29.5. Emil Koch, Betriebswirtschaft, mit Fr. Nelly Klüng, Hostess; 16.6. Fr. Brigitte Willi (jetzt: Frau Biscotto), Dept.-Sekretariat.

Dept. III:

27.3. Max Haller, Terminus; 29.4. Fr. Helen Bühler (jetzt: Frau Stähli), Wäscherei; 4.5. Jean-Claude Retach, Piloten-Asp.; 6.5. Fr. Gertrud Braun (jetzt: Frau Lange), Kabinenbereitstellung; 15.5. Edwin Riffel, Traffic; 3.6. Walter Weber, Passagierdienst; 17.6. Jürg Sidler, Kabinenpersonal.

sowie Kandidaten für die Einführungskurse der Traffic School und des Umschulungskurses für Steward-Aspiranten.

DRITTER TOKIO-KURS BEWILLIGT

Gegen Ende Juli konnten in Tokio die von Vertretern der Bundesbehörden und der Swissair mit den japanischen Behörden geführten Verhandlungen über unsern dritten wöchentlichen Tokio-Kurs erfolgreich abgeschlossen werden. Der dritte Kurs nach der japanischen Hauptstadt wird erstmals im September mit CV 880-M und ab nächsten Jahr mit Coronados befliegen werden (bisher war Hongkong der Endpunkt dieses Kurses).

FLUGHAFEN EUROPAS 1960

Die nach dem Passagieraufkommen des Jahres 1960 erstellte Liste der zehn führenden europäischen Flughäfenstädte ergibt die nachstehende Reihenfolge:

1. London _____ 5'381'735
2. Paris _____ 3'488'661
3. Frankfurt _____ 2'172'494
4. Rom _____ 1'972'112
5. Kopenhagen _____ 1'782'720
6. Berlin _____ 1'532'035
7. Amsterdam _____ 1'375'339
8. Zürich _____ 1'330'733
9. Stockholm _____ 1'052'033
10. Madrid _____ 987'093

NEUE IATA- UND ICAO-MITGLIEDER

Die nationalen Fluggesellschaften der jungen afrikanischen Republiken Mali (die Air Mali) und Guinea (die Air Guinée) sowie die Trans Atlantica Argentina sind der IATA beigetreten. Damit hat sich der Bestand an Mitgliedsgesellschaften auf 92 erhöht.

Die beiden afrikanischen Republiken Dahomey und Niger sind der ICAO, die nunmehr 86 Mitgliedstaaten zählt, beigetreten.

KLOTEN IM 1. HALBJAHR

Gewerbmässiger Verkehr

	1. Halbjahr 1961	1. Halbjahr 1960	Zunahme
Flugzeugbewegungen	25'584	22'808	+ 12,2 %
Passagiere	720'823	593'267	+ 21,5 %
Fracht in Tonnen	8'447	7'414	+ 14,0 %
Post in Tonnen	1'770	1'540	+ 15,0 %



Treffer

Ein Passagier, der trotz wiederholter Lautsprecheransagen seinen Anschlussflug verpasst hatte, gestand in einem Brief, dass er zum erstenmal geflogen sei. Seinem Schreiben dürfen wir entnehmen, dass er trotz seinem Missgeschick wieder Flugreisen unternehmen wird. Wir zitieren aus dem Brief zwei besonders nette

Abschnitte: "Die von Mal zu Mal dringender werdenden Mahnungen vernahm ich sehr wohl, gestattete mir innerlich sogar einige Glossen über den Holzbock, der sich so viel verantwortungslose Säumigkeit zuschulden kommen liesse, bis es am Ende herauskam, dass ich höchstselbst dieser Holzbock sei ..." Und: "Bleibt nur noch dankend zu vermerken, was mir alsdann widerfuhr: keine Irritation nämlich, kein unfreundliches, gar unwirksames Wort, wie es gewiss verständlich und berechtigt gewesen wäre. Vielmehr ein verhalten schmunzelndes Verständnis für meine peinliche Panne und ein wohlwollend hilfsbereites Erwägen und Beraten, wie ich nun dennoch ohne allzuviel Zeitverlust ans Ziel gelänge, das beglückte und beschämte in einem."



Nuller

Herr A., ein häufiger Swissair-Kunde, schreibt der Geschäftsleitung: "Als unser Flugzeug am letzten Mittwoch in X. nach dem Start infolge eines Motorendefekts wieder landen musste, stieg ich als letzter Passagier aus der Maschine. Dabei überhörte ich ein kurzes Gespräch zwischen zwei Swissair-Mitarbeitern. Der eine fragte,

was jetzt nun wieder los sei, worauf ihm sein Gegenüber erklärte, das hätte er schon gestern voraussagen können, aber es sei halt wieder nichts gemacht worden an dem Motor!" Herr A. ist, und nicht zu Unrecht, ungehalten und enttäuscht über das Vernommene. Er führt Zeugen an und meint dann: "Sie werden bestimmt mit mir einig gehen, dass solche Sachen bei unserer Swissair, die einen guten Namen genießt, nicht vorkommen sollten ..." Wir gehen mit Herrn A. einig.

Die von ihm beanstandete Äusserung ist eine Unbesonnenheit, die an Dummheit grenzt. Leider lassen sich Swissair-Angestellte nicht selten ähnliche Fachsimpelien in Anwesenheit von Drittpersonen zuschulden kommen.

Convair

Am 27. Juli bestellten die Delta Air Lines vier weitere CV 880. Damit wird die Gesellschaft über einen Park von 16 Einheiten dieses Typs verfügen. Die gesamte Auftragsziffer für Convair-Jets ist auf 114 angestiegen.

Douglas

Zusammen mit den vier CV 880 bestellten die Delta Air Lines drei zusätzliche DC-8 der Serie 50 (mit Pratt & Whitney JT3D-Doppelstromtriebwerken). Bis jetzt sind bei Douglas total 170 DC-8 bestellt worden.

Sud Aviation

Mitte Juli wurde bekannt, dass die Sud Aviation-Werke bei der französischen Regierung darum nachsuche, die Caravelle-Produktion auf 250 Einheiten auszuweihen. Das ursprüngliche Produktionsprogramm sah die Fertigung von 150 Caravelles vor. Bis jetzt sind 118 Flugzeuge dieses Typs fest bestellt: für 28 Einheiten bestehen Optionen. Zur Deckung der Entwicklungskosten müssten 225 Caravelles verkauft werden.

NORDATLANTIK-WETTERSCHIFFE 1960

Die neun im Nordatlantik operierenden ICAO-Wetterschiffe legten 1960 auf Such- und Rettungsfahrten insgesamt 11'951 Seemeilen (22'147 km) zurück. Sie leisteten im Berichtsjahr andern Schiffen in sieben Fällen ärztlichen Beistand und nahmen von Flugzeugen 75, von Schiffen 423 SOS-Meldungen auf. Radiokontakte wurden mit 57'511 Flugzeugen und mit 18'214 Schiffen hergestellt, was gegenüber 1959 eine Zunahme von 12 % bzw. 23 % darstellt. Drei Menschen verdanken den schwimmenden Wetterstationen ihre Errettung aus Seenot.

Der Rapport über die Bergung zweier Opfer ist besonders dramatisch. Wir geben ihn nachfolgend leicht gekürzt wieder: "Am 4. September 1960 fing das norwegische Schiff 'Polarfront II' die Notmeldung eines zweimotorigen Flugzeugs 'N 5280 Victor' auf. Sie be-

sagte, dass der Kompass nicht funktioniere, dass es unmöglich sei, mit Island eine Radioverbindung herzustellen, und dass die Brennstoffvorräte für eine Landung auf der Insel nicht ausreichten. Das von zwei Piloten gesteuerte Flugzeug, das eine Ladung Dynamit (!) führte, sollte in der Nähe der 'Polarfront II' auf den Ozean niedergehen. Rettungsboote und -netze waren zur Hand. Schwimmende Lichtsignale bezeichneten in Abständen von 150 Yards auf einer dreiviertel Meilen langen

CV 880-M LUFTTÜCHTIG

Am 25. Juli meldete Convair, dass die Flugerprobung des CV 880-M nach neun Monaten beendet sei. Das neue Flugzeug hat in der Folge von der zuständigen amerikanischen Behörde das Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten.



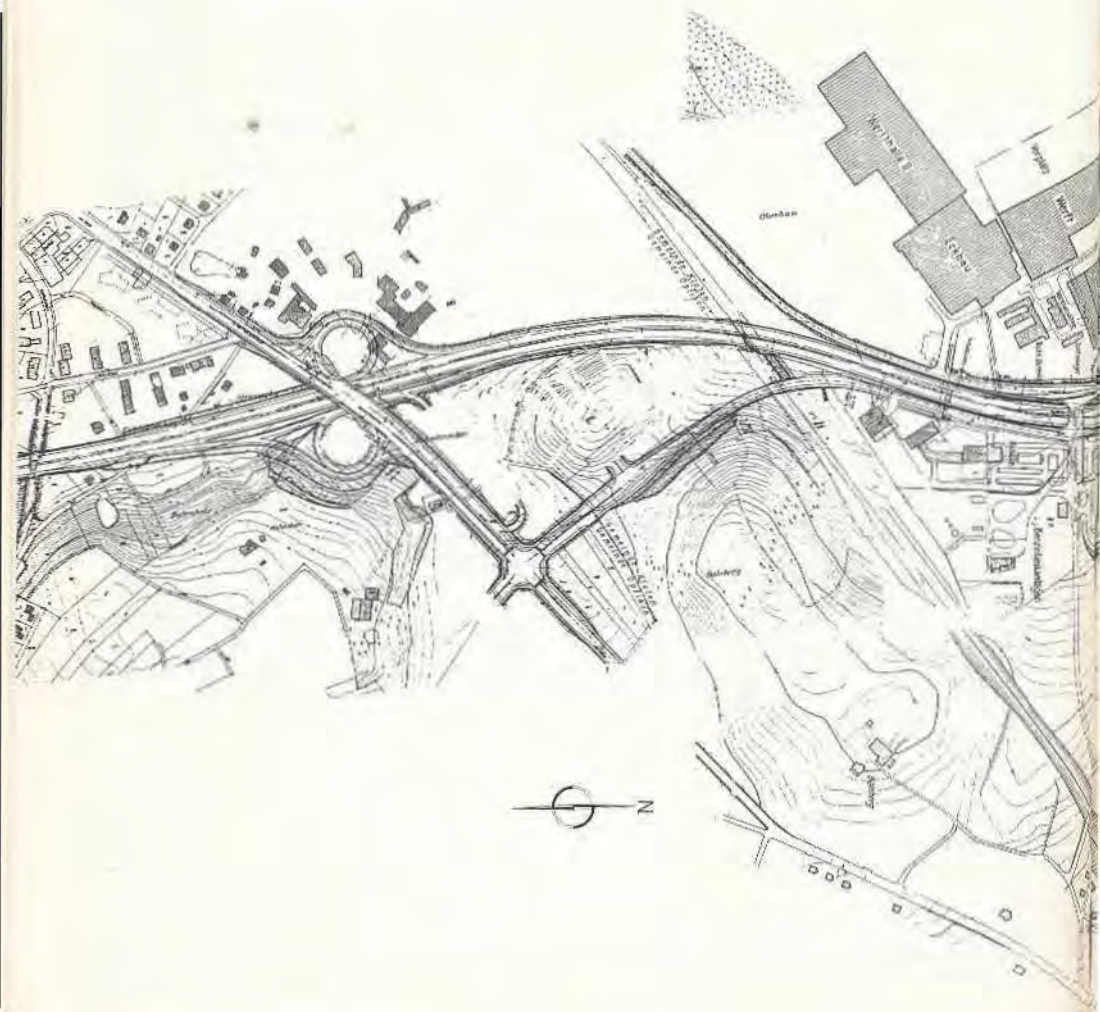
Am 19. August 1939 trat Walter Rüetschi als Zwanzigjähriger eine Buchhalterstelle bei der Swissair an. Während der Kriegsjahre blieb er unser Angestellter, wurde jedoch zweimal für längere Zeit zur Sektion Kraft und Wärme des Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamtes detachiert, um Ende Oktober 1945 endgültig zur Erledigung wichtiger Organisations- und Kontrollarbeiten zurückgerufen zu werden. Diese Spezialtätigkeit nahm rasch grossen Umfang an, sodass Herr Rüetschi noch im gleichen Jahr zwei Mitarbeiter erhielt. Auf diese Weise entstand die Abteilung Inspektorat. Ihr Chef erhielt am 1. August 1946 die Handlungsvollmacht und am 18. Juni 1948 die Prokura. Heute wie damals leitet Herr Rüetschi mit nie erlöschendem Schwung und Eifer das Inspektorat mit kleinem, seit Jahren unverändertem Personalstand. Wir gratulieren ihm herzlich und wünschen ihm auch in Zukunft vollen Erfolg in seinem für unsere Swissair so wertvollen Wirken !

Strecke den vorgesehenen Wasserungsplatz, wobei man versuchte, mit ausgepumptem Öl die Wogen zu glätten. Das Motorrettungsboot wurde ausgesetzt und die 'N 5280 Victor' mit Funk und Radar herangejagt. Obwohl durch starken Regen, Dunkelheit und rauhen Seegang behindert, gelang die Wasserung, und die beiden Flugzeuginsassen konnten unverletzt geborgen werden."



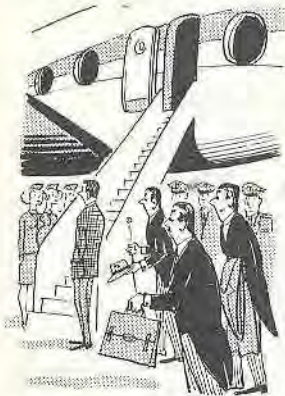
FÜHRUNG DER NATIONALSTRASSE IM FLUGHAFENGEBIET

Die Firma LOCHER & Co AG hat uns den hier wiedergegebenen Plan der gegenwärtig im Bau befindlichen Nationalstrasse 1 b zur Verfügung gestellt. Er zeigt, wie die Strasse im Flughafen-gebiet geführt werden soll.





Einer amerikanischen Pressemeldung zufolge offeriert nun auch die TWA den Erstklasspassagieren auf ihren sogenannten "Royal Ambassador"-Transatlantikdiensten ein Vorwahlmenu. Ideen sind dann besonders gut, wenn die Konkurrenz sie nachahmenswert findet.



So stellt sich ein Zeichner den "Royal Ambassador"-Service vor. Er unterbreitet der Konkurrenz gleich zwei weitere Vorschläge:



z.B. den "Chinese Emperor"-oder ...

Mit einem von den Vorstehern des Dept. II und des Zentralen Personaldienstes unterzeichneten Rundschreiben vom 27. Juli sind alle Swissair-Mitarbeiter auf weitere, temporäre Flugvergünstigungen aufmerksam gemacht worden, die das Gegenstück zu erhöhten Verkaufsanstrengungen des Personals bilden sollen. Bei diesem Anlass müssen wir auch einmal von der Frage des Benehmens auf Freiflügen sprechen. Leider hat das Verhalten von Swissair-Angestellten auf Ferien- oder Dienstreisen wiederholt zu Klagen Anlass gegeben. (Übrigens offenbar nicht nur bei der Swissair. Andere Fluggesellschaften haben sich aus ähnlichen Gründen schon veranlasst gesehen, die Erste Klasse für Mitarbeiter zu sperren ...) Wer sich an Bord eines Swissair-Flugzeuges nicht diskret und bescheiden benimmt, erregt Aergernis und fügt der Gesellschaft Schaden zu. Eine Kontrolle ist deshalb unumgänglich. Sie ist dem Kabinenpersonal übertragen worden, dessen Handbuch die folgenden Vorschriften enthält:

- i Frei- und Service-Passagiere sind wie vollzahlende Fluggäste zu behandeln. (Nicht im Handbuch steht, dass als selbstverständlich vorausgesetzt wird, sie hätten sich entsprechend aufzuführen ...)
- ii Sollte das Betragen eines Frei- oder Service-Passagiers zur Beanstandung Anlass geben, ist der Steward oder gegebenenfalls die Hostess gehalten, jeden notwendigen Schritt - von der Warnung bis zu drastischeren Massnahmen - zu unternehmen.
- iii Ist das schlechte Betragen eines Frei- oder Service-Passagiers auf übermässigen Alkoholenuss zurückzuführen, dürfen ihm keine alkoholischen Getränke mehr verabreicht werden.
- iv Sollten die vom Steward oder der Hostess gegen den Passagier gemäss ii) und iii) unternommenen Schritte erfolglos sein, ist der Flugzeugkommandant zu unterrichten, der nötigenfalls einschreitet.
- v Zwischenfälle, wie unter ii) und iii) erwähnt, sind direkt und vertraulich dem Chef des Zentralen Personaldienstes zu melden.

Billiger fliegen? Ja gerne! 'Billige' Fluggäste? Nein, danke!

den "Monarchic Pasha"-Service.



UNSERE BERATUNGS- UND FÜRSORGESTELLE

Unsere beiden Fürsorgerinnen, Fräulein Trudy Vogel und Fräulein Maria Scheurer, schildern ihre Aufgabe wie folgt:

"Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Personaldienste wurde die Beratungs- und Fürsorgestelle mit einer zweiten Fürsorgerin besetzt. Wir möchten Sie bei dieser Gelegenheit kurz über unsere Tätigkeit und Arbeitsteilung orientieren.

Die Beratungs- und Fürsorgestelle erfüllt - in Ergänzung der Personaldienste - Aufgaben, in deren Mittelpunkt der Mensch, der Mitarbeiter und seine Familie, stehen. Der Mitarbeiter, der ja nicht nur an seinem Arbeitsplatz erscheint und seine Aufgaben erledigt, sondern der bis zu einem gewissen Grade auch seine persönlichen Probleme mit in den Betrieb bringt und der, je nachdem, ein unbeschwerter, stabiler oder ein belasteter, abgelenkter und vielleicht auch reizbarer Angestellter sein kann.

Oft dürfte es möglich sein, durch geeignete Massnahmen erschwerende Momente zu beheben oder in ihren Auswirkungen zu mildern. Durch Besprechungen, Beratungen, Vermittlungen an zuständige Stellen, durch Sanierungen und Beschaffung von finanziellen Mitteln versuchen wir, mit den betreffenden Angestellten gemeinsam Lösungen zu finden, handle es sich um ganz einfache Fragen im Zusammenhang mit Ferienplanung, Erholungskuren, um günstige Anschaffungen, Aussteuereinkäufe usw., oder handle es sich um schwerwiegende Probleme, wie Schwierigkeiten am Arbeitsplatz, bleibende Schäden aus Erkrankungen oder Unfällen, Ehescheidungen, Erziehungsschwierigkeiten, Verschuldungen usw.

Die weitgehend unabhängige Stellung der Fürsorgerinnen im Rahmen des Personalwesens der Swissair und ihre direkte Unterstellung unter den Chef des Zentralen Personaldienstes erlauben uns, die nötige Diskretion zu wahren und jedem Angestellten die Gewissheit zu geben, dass bei uns besprochene Angelegenheiten nicht mit seiner beruflichen Stellung im Unternehmen in Berührung kommen, abgesehen von Problemen, die unmittelbar mit dem Arbeitsplatz im Zusammenhang stehen. In unsere Aufgaben teilen wir uns wie folgt:

Frl. T. Vogel - Tel.int. 3243 - Büro Baracke Personalabteilung Dept. III, Flughafen;

alle Dienststellen Zürich und Kloten (auf Wunsch Basel und Genf), ausser Dept. IV.

Frl. M. Scheurer - Tel.int. 3082 - Büro Baracke Personalabteilung Dept. IV, Kloten:

ganzes Dept. Technik.

Unsere Dienste kann jeder Mitarbeiter beanspruchen. Sofern Sie ein Problem mit uns besprechen möchten, zögern Sie bitte nicht zu lange; eine frühzeitige Kontaktnahme ermöglicht in vielen Fällen eine Hilfeleistung, die in einem späteren Zeitpunkt vielleicht weit weniger wirksam wäre".

NEUER PIC

Flugkapitän Morten Henningsmoen ist zum DC-7C-Kommandanten auf dem Südatlantik vorgerückt. Wir wünschen ihm alles Gute.

EIN SIEG AN DER PAPIERKRIEG-FRONT

Brasilien hat als erster südamerikanischer Staat auf die Ausfertigung der kostspieligen Passagiermanifeste des Luftverkehrs verzichtet und als erstes Land der Erde die Frachtmanifeste abgeschafft.

AUS FRITZLIS LUFTFAHRT-LEXIKON

Luftpost ist, wenn man ...



DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Herausgegeben
vom
Organisationsdienst



Nr. 91

August 1961

Die vielen Ferienabsenzen haben sich auch auf die Bearbeitung der Vorschläge ausgewirkt. Deshalb ist diese Nummer der Guten IDEE bescheidener ausgefallen als vorgesehen war. Dafür können wir aber als Kompensation die höchste Prämie des laufenden Jahres publizieren. Der glückliche Gewinner dieser Prämie ist

Herr OSWALD RIPPSTEIN, Sektion Triebwerk, Dept. IV,

der für seinen Vorschlag Fr. 1'000.-- erhält.

Gleichzeitig dürfen wir

Herr HENRI BOLLIGER, Section Technique, Genève,

für seine gute Idee Fr. 80.-- zusprechen

Wir gratulieren beiden Herren recht herzlich und hoffen, dass diese Anerkennung sie und auch alle andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur weiteren aktiven Mitarbeit an unserem Unternehmen anspornen werde.

7157

Um das Achsial-Spiel der Laderwelle an den R-2800-Motoren einzuhalten, wurden bis anhin die Oelringbüchsen entsprechend dem verlangten Spiel abgeschliffen. Nach dem Erreichen des Minimal-Längenmasses mussten diese Büchsen jedoch ausgeschossen werden.

Um aber eine weitere Verwendung dieser teuren Motorteile zu ermöglichen, machte Herr Oswald Rippstein den Vorschlag, zur Einregulierung des Spiels der Laderwelle Distanzringe zu verwenden, die aus alten Oelringbüchsen herzustellen sind. Damit können zukünftig diese Büchsen unabhängig vom Achsialspiel der Laderwelle verwendet werden.

820

Der grosse Verbrauch an Taschenlampenbatterien veranlasste Herrn Henri Bolliger, die Methode der Batterieprüfung zu verbessern. Zu diesem Zweck fabrizierte er aus Alt-Material ein Prüfgerät, das eine zuverlässige Prüfung der einzelnen Batterien unter Belastung erlaubt.

Die Erfahrung ergab, dass mit der Anwendung dieses Gerätes der Verbrauch an Batterien gegenüber früher, als diese anhand der reinen Sichtintensität beurteilt wurden, (eine Methode, der offensichtliche Mängel anhaften), um ca. die Hälfte gesenkt werden konnte. Auf Grund dieses Ergebnisses ist vorgesehen, für alle techn. Betriebe, wo sich dies als notwendig erweist, analoge Prüfgeräte herzustellen, versehen mit Umschalter und Adapter für die diversen Batterie-Typen sowie mit einem Instrument mit der Markierung "GUT/AUSSCHUSS".

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden

7032

Waschen der Küchenschürzen. Die heutige Art der Küchenschürzen ist die zweckmässigste und wird in jedem Betrieb in der gleichen Ausführung verwendet. Eine Änderung der Ausführung, um beim Waschprozess eine Erleichterung zu schaffen, die an einem andern Ort wieder

Komplikationen mit sich bringt (Einschlaufen der Bänder), kommt nicht in Frage. Das Verwickeln der an den Schürzen angehängten Bänder mit der anderen Wäsche kann weitgehend vermieden werden, wenn die Bänder vor dem Einlegen in die Maschine richtig geschlauft werden. Das gleiche Problem stellt sich übrigens auch allen übrigen Wäschereien und wird auf diese Weise gelöst.

7205

Organisation Kassawesen. In jedem Grossbetrieb ergibt es sich nun einmal, dass Arbeitsgebiete irgendwo voneinander abgetrennt werden müssen. Die Versicherung einer solchen Abgrenzung ist aber nur zweckmässig, wenn dabei eine wesentliche Arbeitserleichterung und -Einsparung entsteht. Der vorliegende Vorschlag bringt bei näherer Betrachtung aber keinen Gewinn.

7209

Minderverbrauch budgetierter Summen. Der Einsender schlägt vor, diejenigen "Budgethaltern", die das ihnen zugesprochene Budget am Jahresende nicht voll aufgebraucht haben, eine Barprämie auszurichten. Bei seiner Begründung geht er aber von einer falschen Voraussetzung aus. Wir müssen nämlich unterscheiden zwischen Kosten- und Anschaffungsbudgets. Bei den Anschaffungsbudgets z. B. ist es gar nicht etwa so, dass die bewilligten Kredite ohne weiteres beansprucht werden dürfen. Im Gegenteil, jede Anschaffung, die einen bestimmten Betrag überschreitet, muss vorgängig von der Abt. Betriebswirtschaft sanktioniert werden. Ein rasches Aufbrauchen von "vorigen" Beträgen an Jahresende kommt also bei den Anschaffungsbudgets gar nicht in Frage.

Bei den Kostenbudgets sollte es als selbstverständliche Pflicht betrachtet werden dürfen, dass jede Budget-Kostenstelle mit den ihr zugewiesenen Geldern so sparsam als möglich haushaltet. Die Erfüllung dieser Pflicht noch speziell zu belohnen, ginge doch etwas zu weit. Zudem wollen wir niemanden dazu verleiten, erhoffte Belohnungen bereits bei der Budgetierung einzukalkulieren.

7227

"Der Satz der Woche". Dieser Vorschlag konnte zwischen dem Einsender und seinem Vorgesetzten persönlich und zu beidseitigem Nutzen erledigt werden.

7399

Reduktion der Fernmeldekosten. Der Vorschlag, Meldungen "zweiten Dringlichkeitsgrades" nach oder von Plätzen mit mehreren täglichen SR-eigenen Flugverbindungen, statt durch Telex-Uebermittlung wie bisher, mittels Flugzeug und lokalen Telex-Centers zu spedieren würde wohl die Fernmeldekosten reduzieren, jedoch anderorts zusätzliche Kosten entstehen lassen. Deshalb nämlich, wenn wie vorgeschlagen, die Company-Meldungen am Bestimmungsort dem Empfänger durch neu einzustellende Telegrammboten der Fernmeldedienste zugestellt werden sollten, was gleichzeitig auch einer Doppelspurigkeit des Dienstpost-Kuriersystems gleichkäme.

Eine Kosteneinsparung kann viel einfacher und wirksamer erzielt werden, wenn sich jeder Absender vor einer Telex-Aufgabe überlegt, ob es zeitlich nicht auch genügen würde, seine Meldung mit der kostenlosen Dienstpost zu übermitteln, und nur in den wirklich dringenden Fällen zum Mittel des Fernschreibers greift.

4441

Aktionär-Flugbons. Der Vorschlag, die Aktionär-Flugbons durch ein Kreditbrief-System zu ersetzen, muss abgelehnt werden, da ein solches System jede Kontrolle ausschliessen würde, ja sogar damit Missbrauch getrieben werden könnte. Es darf nicht ausseracht gelassen werden, dass immer wieder Rückvergütungen gemacht werden müssen, bei welcher Gelegenheit die an Zahlung gegebenen Flugbons, sofern sie nicht verfallen sind, durch neue ersetzt werden müssen. Damit festgestellt werden kann, auf welchen Namen die Ersatzbons ausgestellt werden müssen, sind Serie (Verfall) und die Nummern auf den Flugscheinen einzutragen.

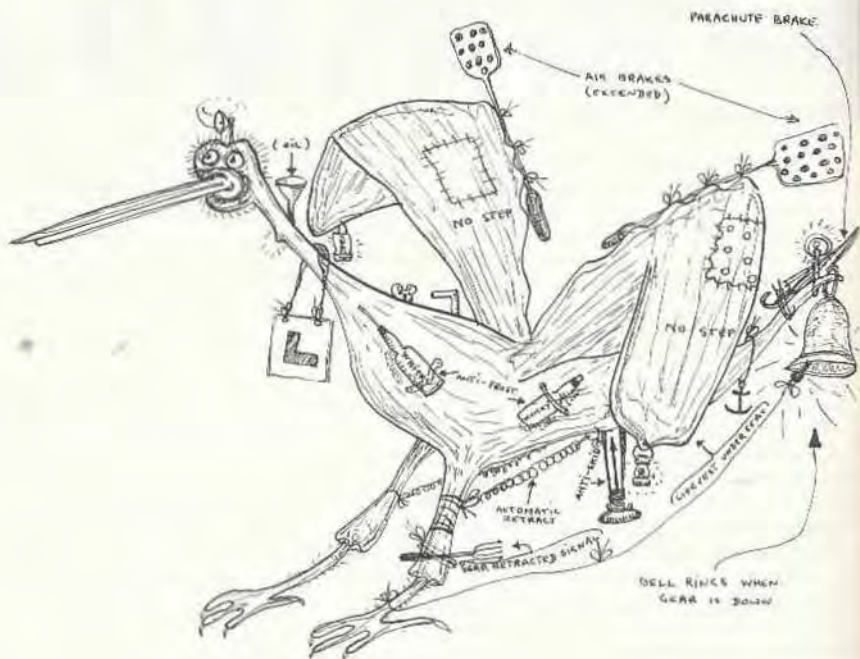
Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

6721	Garantie-Angelegenheiten
7537	Telefonkosten

Folgender Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

6071	Salärauszahlung
------	-----------------

Folgender Vorschlag für ein BIOLOGICAL LANDING GEAR SYSTEM musste abgewiesen werden weil er keine Nummer trug:



(Zuchtergebnis eines von der Fliegerei angefressenen Hühnerstallbesitzers ?)

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818, 1464, 2564, 4407, 4625, 4954, 5111, 5861, 6078, 6124, 6234, 6254, 6369, 6463, 6639, 6702, 6725, 6730, 6735, 6741, 6747, 6749, 6839, 6860, 6874, 6894, 6895, 7058, 7103, 7105, 7107, 7108, 7125, 7129, 7133, 7156, 7158, 7159, 7175, 7180, 7184, 7185, 7186, 7212, 7230, 7285, 7327, 7335, 7370, 7371, 7382, 7383, 7400, 7405, 7406, 7407, 7410, 7437, 7439, 7440, 7458, 7471, 7473, 7496, 7498, 7499, 7541, 7542, 7582, 7590, 7625, 7676, 7665, 7682, 7700, 7776, 7780, 7797, 7798, 7812, 7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

Parkplatz für die FPS-Anlage

Der Stadtrat hat, wie vor kurzem der Presse zu entnehmen war, eine Anfrage wie folgt beantwortet:

"..... als einzige öffentliche Zufahrt (zur FPS-Anlage) dient der durch die Kolonie der Baugenossenschaft Schönau führende Schönauring. Es trifft zu, dass die meist motorisierten Benutzer der Sportplätze diese Quartierstrasse verstopfen und die Bewohner gefährden. Das Hochbauamt arbeitet zur Zeit ein Vorprojekt für das künftige Schulhaus Köschenrütli aus. Im Sinne einer Gesamtplanung dürfte dabei die dringend notwendige Parkplatzfrage günstig gelöst werden können. Um bis dahin bessere Verhältnisse zu schaffen, ist die Direktion der Swissair eingeladen worden, ihr sporttreibendes Personal aufzufordern, die Fahrzeuge auf der Köschenrütlistrasse abzustellen und den kurzen Weg durch den Schönauring zu Fuss zurückzulegen. Eine solche Rücksichtnahme auf die Anwohner erscheint durchaus zumutbar bis die notwendigen Parkplätze geschaffen sind."

Ein entsprechendes Schreiben hat der Stadtrat an die Direktion der Swissair gerichtet. Mit der Ankündigung einer Lösung des Parkplatz-Problems verbindet er darin den Wunsch, die Benutzer der FPS-Anlage möchten vorläufig ihre Fahrzeuge nicht auf dem Schönauring sondern auf der Köschenrütlistrasse abstellen. Die Direktion und der FPS-Vorstand erwarten, dass diesem berechtigten Wunsch nachgelebt und dadurch

den Bedürfnissen der Anwohner Rechnung getragen wird.

Dr. A. Hodel

Resultate der ASIA-Wettkämpfe 1960/61

1. TISCHTENNIS (Damen)

Halbfinal:

Air France - Swissair Zch. Forfait
(für SWR)

Lufthansa - BEA 7 : 2

Final:

Lufthansa - Swissair Zch. 8 : 1

2. TISCHTENNIS (Herren)

Halbfinal:

Lufthansa - BEA 5 : 4

Air France - Sabena 7 : 2

Final:

Air France - Lufthansa 8 : 1

3. HOCKEY

Halbfinal:

BEA - Sabena 0 : 1

Final:

Sabena - Aer Lingus 0 : 4

4. BASKET BALL

Halbfinal:

Swissair Zch. - Aer Lingus 29 : 46

Air France - Sabena 43 : 54

Final:

Aer Lingus - Sabena 33 : 36

H. Zuberbühler
ASIA-Delegierter der FPS

SWISSAIR MADRID

Unsere Vertretung meldet, dass die Herren don Antonio Hernandez, señor Salazar und don José Antonio Landeira vor kurzem für die Swissair an einem regionalen Schachturnier zwischen verschiedenen Fluggesellschaften den dritten Rang erkämpft haben.

BOCCIA-CLUB

An der laufenden Gruppenmeisterschaft nehmen 7 Mannschaften teil. Es wird um jeden Punkt hart gekämpft. So verläuft diese Meisterschaft recht spannend. Der Sieger wird etwa Mitte September feststehen. Am 4. September und 2. Oktober jeweils 20⁰⁰ Uhr werden die nächsten Kegelabende im Bahnhöfli Glattbrugg abgehalten werden.

F. Nünlist

Sein Eiland Robinson verlässt,
kommt schleunigst zum Oktoberfest.

Die Katze gern sich streicheln lässt,
besonders am Oktoberfest.

Oktoberfest

organisiert von der FPS

7. Oktober, Kantine Dep. IV

Für alle Angestellten der Swissair, sowie Ihre Angehörigen und Freunde.

ATTRAKTIONEN

TANZ

Bescheidene Preise!

Der Säugling der das Leintuch nässt,
darf noch nicht zum Oktoberfest.

Die Sonne geht von Ost nach West:
wer geht nicht zum Oktoberfest!

Der Papagei sitzt im Geäst
und plaudert vom Oktoberfest.

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM AUGUST 1961

	August 1961 (in 1000 tkm)	August 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	29'822 + 19 %	25'065
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'069 + 7 %	15'035
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	12'625 + 4 %	12'142
Fracht-tkm	2'865 + 20 %	2'386
Post-tkm	579 + 14 %	507
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	53,8 %	60,5 %

Gegenüber dem Parallelmonat des Vorjahres stieg unser gesamtes Verkehrsangebot im August um 19 % an. Dies ist die kleinste in diesem Jahr je festgestellte monatliche Zuwachsrate an offerierten Tonnenkilometern. Dabei blieb das Produktionsbudget, das den Einsatz der "Coronados" vorgesehen hatte, um rund 10 % nicht erreicht. Die Nachfrage nahm total um 7 % zu, eine sehr bescheidene Zahl, die vom Passagierverkehr (+ 4 %) noch unterschritten wurde. Fracht und Post (+ 20 % bzw. + 14 %) vermochten das enttäuschende Ergebnis etwas aufzupolieren. Der Ladefaktor des Streckenverkehrs sank von 60,5 % auf 53,8 % - die tiefste August-Auslastung seit Kriegsende ...

Ueber dem Nordatlantik boten wir 44 % mehr Kapazität an. Die verkaufte Leistung vermochten wir um 21 % zu steigern. Die Kurse waren mit 54,4 % (im Vorjahr 64,3 %) etwas besser ausgelastet als in den vier Vormonaten.

Von allen Verkehrsgebieten wies der stidatlantische Sektor mit 60,3 % (August 1960: 79,9 %) zwar noch den höchsten Ladekoeffizienten aus, doch darf diese Tatsache nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Nachfrage bei unveränderter Offerte um 25 % geringer war als im letztjährigen Berichtsmonat.

In Europa ging die Auslastung, bei einer Zunahme des Angebots um 17 %, von 55,6 % auf 51,9 % zurück.

Verhältnismässig kleinen Veränderungen war der Verkehr nach dem Mittleren und Fernen Osten unterworfen. Die Zahl der offerierten tkm ging im mittelöstlichen Raum um 4 %, der Ladefaktor um 1,2 %-Punkte auf 57,9 % zurück. Auf unseren Fernostflügen boten wir 2 % mehr Kapazität an, mussten aber bei der Auslastung von 50,3 % eine Einbusse von 1,7 %-Punkten in Kauf nehmen.

SWISSAIR - JET-AUSBILDUNG IN ARLANDA

Am 23. März 1960 startete in Arlanda ein Swissair-Pilot auf einer SAS-Caravelle zu seinem ersten Trainingsflug auf einem Verkehrsflugzeug mit Strahltrieb. Dieser Start war der Beginn einer Ausbildungsaktion, die in der Geschichte der Swissair einzig dasteht; die Umschulung unserer Piloten auf die Jet-Flotte! Seither sind in 149 Trainingstagen 137 Swissair-Piloten und 40 Bordmechaniker auf SE-210, DC-8 oder CV-880-M umgeschult worden. Es wurden hierfür insgesamt 1'210 Flugstunden und 3'988 Landungen benötigt.

Wie kam es dazu, dass die Swissair mit ihrem hervorragend eingerichteten Ausbildungszentrum in Kloten ihre grösste und bisher heikelste Schulungsaufgabe ausgerechnet im schwedischen Upland lösen wollte? Vielleicht möchten Sie überhaupt zuerst wissen, wo und was Arlanda ist?

Arlanda ist der Name eines neuen Flughafens, bereit, im Laufe des nächsten Jahres den gesamten zivilen Jet-Verkehr von Stockholm aufzunehmen. Er liegt ungefähr in der Mitte zwischen Stockholm und der alten Universitätsstadt Uppsala - von beiden eine knappe Autostunde entfernt - rings umgeben von Wäldern, Seen und Aeckern. Obwohl geschichtlich die älteste Landschaft Schwedens, ist dieses Gebiet heute noch recht dünn besiedelt. Arlanda kennt vorläufig noch kein Lärmproblem!

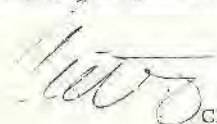
Diese Tatsache allein war zwar wichtig, jedoch nicht ausschlaggebend für unsere Wahl. Bei der Planung unserer Jet-Schulungen waren u.a. die folgenden Bedürfnisse begleitend:

- die Umschulungsperiode sollte im Interesse einer frühzeitigen Produktionsaufnahme so kurz wie möglich sein;
- während der Schulung auftretende technische Störungen am Flugzeug sollten unverzüglich behoben werden können;
- aus flugtechnischen und aus Sicherheitsgründen war für die Jet-Schulung eine 3 km-Piste erwünscht;
- im Interesse grösster Flexibilität bei kurzfristigen Umstellungen im Flugprogramm sollten Besatzungen und technische Belegschaft in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes untergebracht werden können.

Alle diese Bedürfnisse konnten am idealsten in Arlanda gedeckt werden. Ausserdem sprach die Zusammenarbeit zwischen Swissair und SAS für die Wahl von Arlanda - mindestens im Hinblick auf die Caravelle- und DC-8-Schulungen. Die beiden Gesellschaften hatten ja bereits bei der Bestellung ihrer Jet-Flotten beschlossen, dass SAS für den technischen Unterhalt und die Ersatzteilhaltung für DC-8 und SE-210 verantwortlich sein sollte, während die Swissair dieselben Aufgaben für den CV-990 übernahm.

Unter der Leitung unseres Cheffluglehrers, Flugkapitän Hugo Muser, hat eine kleine Gruppe begeisterter und arbeitsfreudiger Fluglehrer und technischer Spezialisten eine Leistung vollbracht, die nur in Arlanda und nur bei vollem Einsatz aller Beteiligten möglich war: die Verwirklichung eines 24-stündigen Schulbetriebes, mit täglich 19 Stunden Flugbetrieb und 5 Stunden für technischen Unterhalt und technische Ausbildung. In allen bisherigen Kursen waren weder Unfälle noch nennenswerte technische Störungen zu verzeichnen.

Dieses Resultat hat uns gezeigt, dass die Wahl von Arlanda richtig war, und wir hoffen alle, dass auch die bevorstehende Umschulung auf CV-990 unter dem guten Stern stehen möge, der bisher über unseren Arlanda-Kursen geleuchtet hat.


R. Fretz
Chef Dept. III

TAX-FREE SHOPS NUN AUCH IN DER SCHWEIZ

Die beiden Zollfreiläden in Genf-Cointrin und Zürich-Kloten, deren Führung der Swissair anvertraut wurde, konnten am 4. September eröffnet werden. Sie sind - wie die ersten Betriebstage bewiesen - beim reisenden Publikum sehr beliebt. Das Warensortiment umfasst Spirituosen, Parfums und Tabakwaren.

ERSTER SWISSAIR-JET-FLUG NACH JAPAN

Am Sonntag, den 10. September, startete einer unserer beiden Convair 880-M - die HB-ICM - erstmals zu einem flugplanmässigen Einsatz nach Tokio. Die Addition der Blockzeiten auf dem Hin- und Rückweg ergab ein Total von 40 Stunden und 12 Minuten, also ungefähr gleichviel, wie man bisher für die Reise in einer Richtung rechnen musste.

KLOTEN: EIN DRITTEL JETS

Im Juli erfolgten 33,2 % der Abflüge und Landungen des Linienverkehrs in Kloten mit Strahlflugzeugen, was gegenüber dem Monatsmittel des ersten Semesters dieses Jahres ein Plus von 32,4 % bedeutet.

NEUE PIC'S

Zu Pilots-in-Command auf CV 880-M wurden die Flugkapitäne Robert Staubli, Karl Schärer, Hugo und Alfred Muser, Hans Jäckle, Willy Stierli, Niklaus Wiedmer, Kurt Ris, Aage Schaaning und Emil Schefer ernannt. Flugkapitän Montague Terraneau rückte zum DC-7C-Kommandanten für den skandinavischen Sektor vor.

Wir gratulieren !



Zollfreiladen Zürich

Swissair Photo AG.



Boutique hors-taxes Genève

Photo Ecran Swissair

TELEX-MELDUNGEN AUF EIGENEN NETZEN

Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, zu glauben, dass auf eigenen Fernschreibnetzen übermittelte Meldungen kein Geld kosten. In diesen Fällen wird die Swissair zwar nicht für die einzelnen Durchgaben, sondern mit einer festen Monatsmiete für die Leitung belastet. Ist die Kapazität dieser eigenen Netze voll ausgenützt, müssten neue dazu gemietet werden. Auch hier gilt daher, dass man sich kurz und präzise zu fassen hat. Eine wichtige Hilfe bieten die im "Teletype Shorthand"-Verzeichnis aufgeführten Abkürzungen.

Nicht-eilige Mitteilungen sind per Dienstpost und nicht per Telex zu übermitteln. Es wird durch Stichproben überwacht, ob alle Stellen diesen Regeln nachkommen.

Gesucht...

Interessieren Sie sich für eine der nachfolgend genannten offenen Stellen? Gegenwärtig werden gesucht:

kaufmännische Angestellte als Mitarbeiter

- des Studienbüros, für Marktforschung und Wirtschaftlichkeitsberechnungen (Dept. II);
- und Stellvertreter des Chefs Postbeziehungen (Dept. II);
- und Verkaufsdelegierter für Fracht bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);
- für Studien- und Gruppenreisen bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);
- der Sektion Verkaufsbeziehungen (Dept. II);

Sekretärinnen für

- den Chef des Zentralen Personaldienstes;
- den Presse- und Public Relations-Dienst (G);
- die Abt. Verkehr des Dept. II;
- die Dienststelle Postbeziehungen (Dept. II);

ein Fernschreibmechaniker

- für die Telexzentrale (Dept. III);

ein Spediteur oder Frachtbetriebspraktiker

- als Mitarbeiter der Fracht- und Postabfertigung, Ground Ops. (Dept. III).

Die Dienststelle Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) erteilt jede nähere Auskunft.

DC-8 BESTELLUNGEN IM 1. HALBJAHR 1961

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden bei den Douglas-Werken 16 DC-8 in

Auftrag gegeben. Das ist die höchste in irgendeiner vergleichbaren Periode seit 1956 je bestellte Zahl von Douglas-Strahlflugzeugen.

DC-8 FLIEGT MIT ÜBERSCHALLGESCHWINDIGKEIT

Am 21. August erreichte ein vom Edward-Militärstützpunkt in Kalifornien aufgestiegener DC-8 im Stechflug während eines Tests Uberschallgeschwindigkeit. Zum erstenmal hat damit ein Verkehrsflugzeug die Mach 1-Grenze überschritten. Douglas hat damit nicht nur die Qualität des Jet-Flugzeugs bewiesen, sondern dieses seltene Ereignis auch propagandistisch auszuwerten gewusst.

CARAVELLE-VERKÄUFE

Am 30. August meldeten die Douglas-Flugzeugwerke in ihrer Eigenschaft als amerikanische Agenten der Sud Aviation den Verkauf von drei Caravelles VI an die Aerolineas Argentinas. - Am 7. September wurde sodann der Verkauf von 20 Caravelles des vergrößerten Typs Xa an die TWA bekannt, die auf weitere 15 Einheiten optiert.

Der gesamte Caravelle-Auftragsbestand ist damit bei 142 Flugzeugen angelangt; davon sind bis Ende Juli 78 Einheiten abgeliefert worden.

NEUES ICAO-MITGLIED

Die Zentralafrikanische Republik ist im August der ICAO als 87. Mitgliedstaat beigetreten.



Treffer

Ein Erstklasspassagier drückte sich sehr lobend über einen Steward aus, nicht weil dieser das Essen oder den Whisky besonders freundlich serviert hatte -, sondern weil er einen Fluggast aus der Economy-Klasse, der zum genannten Erstklasspassagier "auf Besuch" gekommen war, mit tadellosem

Takt in sein Abteil zurückbeordnete. Wer sich in heiklen Dingen geschickt zu helfen weiss, hat den Sinn vom guten Service ganz begriffen.



Nuller

Das sture Festklammern an Geschriebenem ist eine billige Ausflucht aus heiklen Lagen. So hat sich ein Passagier nicht zu Unrecht über jenen Steward beschwert, der nach einem ungemütlichen Schlechtwetterflug - es konnte kein Service durchgeführt werden, und einige Gäste waren luftkrank - über den

Lautsprecher den üblichen Abschiedspruch ("... wir hoffen, dass Ihnen dieser Flug gefallen hat ...") herunterleierte.

Spezialbus nach Kloten.

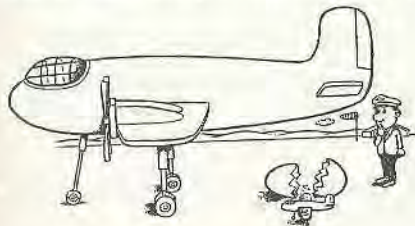
Auf vielfachen Wunsch des Personals, wird der VBZ-Spezialbus ab 2. Oktober am Schaffhauserplatz, und nicht mehr am Milchbuck anhalten. Der Fahrplan bleibt im übrigen unverändert.

EIN IATA-FRACHTSYMPOSIUM IN DER SCHWEIZ

Sir William P. Hildred, Generaldirektor der IATA, kündigte an, dass der internationale Luftverkehrsverband seine Mitglieder auf den 30. April 1962 zu einem mindestens einwöchigen Symposium über Gütertransportfragen nach Luzern aufbieten werde.

WERBEFILM FÜR DEN PILOTENBERUF

Der Berner Produzent Charles Zbinden hat im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes einen 16 mm-Farbfilm hergestellt, der für den Pilotenberuf wirbt. Der den Titel "Ziel: Pilot" tragende und unter Mitwirkung der Armee, des Aero-Clubs und der Swissair entstandene Film kann von Schulen beim Schweizer Schul- und Volkskino in Bern in deutscher oder französischer Version kostenlos bezogen werden.



NORDATLANTIKVERKEHR IM ZWEITEN QUARTAL

Die Kommentare über die Ergebnisse des Nordatlantikverkehrs in diesem Sommer liessen da und dort die Meinung aufkommen, die Passagierzahlen sowie das Fracht- und Postaufkommen seien im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Demgegenüber stellt die IATA fest, dass ihre 19 diese Strecken bedienenden Mitgliedsgesellschaften im regelmässigen Verkehr in den Monaten April, Mai und Juni 4,5 % mehr zahlende Fluggäste - insgesamt 500'277 -, gewichtsmässig 35,2 % mehr Fracht und 38,4 %

mehr Post transportierten als im zweiten Quartal 1960. Die offerierte Sitzplatzkapazität ist indessen um 47,3 % gestiegen; der zu diesem bedeutenden Mehrangebot in keinem Verhältnis stehende, bescheidene Nachfragezuwachs hat zum Rückgang des durchschnittlichen Sitzladefaktors um 20,6 % - Punkte auf 50,3 %, geführt. Einen absoluten Rückgang weist leider die Zahl der amerikanischen Passagiere im Nordatlantikverkehr auf. Dies hat auch die Hotellerie in Europa zu spüren bekommen.

Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich viel Gutes zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. I: 28.7. Frä. Ilse Bosshard, jetzt: Frau Frick, FDZZ

Dept. II: 14.7. Frä. Sylvia Hediger, jetzt: Frau Wagner, SZ; 16.7. Walter Stutz, Luftreisebüro; 29.7. Alfred Conrad, VF; 31.7. Frä. Gerda de Semarcles, jetzt: Frau Gisler, Reservation.

Dept. III: 2.5. Frä. Ruth Forster, jetzt: Frau Zell, Hostess; 3.6. Heinz Weiersmüller, Startdienst; 9.6. François Baehler, Pilot; 14.6. Eugen Brem, OGSZ; 23.6. Armin Lüthy, Terminus; 5.7. Frä. Doris Krähen, jetzt: Frau Frech, Hostess; 15.7. Frä. Margrit Meierhofer, jetzt: Frau Stubenbaum, Hostess; 17.7. Frä. Suzanne Käsermann, jetzt: Frau Wildi, Sekretariat Chef-Navro; 20.7. Hanspeter Schultheiss, Traffic; 29.7. Frä. Irma Köppel, jetzt: Frau Brauch, Uebermittlungszentrale; 29.7. Frä. Elisabeth Rutishauser, jetzt: Frau Schumacher, Einsatzleitstelle; 5.8. Mario Stutz, Frachtdienst; 10.8. Frä. Astrid Harzenroser, jetzt: Frau Rodel, Hostess; 14.8. Erwin Fink, Crew Assignment.

Dept. IV: 18.5. Johann Hoffmann, Nebenbetriebe; 19.5. Hans Moor, Jet-Wartung; 4.7. Frä. Elsbeth Vogt, jetzt: Frau Brandenberger, Materialplanung; 8.7. Günther Heubi, Werft; 14.7. Rolf Zulian, Kolbenflugzeugwartung; 15.7. Frä. Anita Zollinger, jetzt: Frau Ciroti, Flugzeugwartung; 15.7. Hans Thoma, Mech. Werkstatt; 5.8. Josef Baechler, Werft; 11.8. Anton Müller, Wartung Jet-Flugzeuge; 12.8. Hans Merki, Wartung Kolbenflugzeuge; 18.8. Hans Funk, Elektroinstallation; 22.8. Harry Meile, Flugzeug-Engineering.

◀ Wunder der Technik



▲ Borddienst-Psychologie in den USA:

"Einmal im Jahr ermutigen wir unsere Mitarbeiter, ihren Gefühlen freien Lauf zu lassen ..."

**KRANKENKASSE
VERBESSERT LEISTUNG**

Die Krankenkasse Helvetia hat sich erfreulicherweise bereit erklärt, die Kosten für Medikamente, die nicht oder noch nicht auf der zur Rezeptur für die Krankenkassen herausgegebenen Spezialitätenliste figurieren, bei ihrer Abrechnung nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Wer vom Apotheker eine separate Rechnung für ein solches Medikament erhält, kann diese der Dienststelle Personalversicherungen zur Weiterleitung an die Krankenkasse Helvetia zustellen.

KOLLEKTIVVERTRAG MIT DER KRANKENKASSE HELVETIA

Die IBM-Anlage 7070 bedingt einige Umstellungen hinsichtlich der Berechnung der Kostenbeiträge an die Krankenkasse Helvetia. Vom September 1961 an werden dem Zahltag keine grünen Kostenbeitragsrechnungen der Krankenkasse mehr beigelegt.

Wer mit einem Kostenbeitrag (Selbstbehalt) belastet wird, findet auf der Salärabrechnung eine Zeile, die den behandelnden Arzt, das Ausstellungsdatum des Krankenscheines und den belasteten Kostenbeitrag angibt. Wer im Einzelfall unbedingt nähere Angaben über seinen Kostenbeitrag wünscht, ist gebeten, sich beim Sekretariat der Abt. Personalversicherungswesen (Tel. int. 586) zu erkundigen.

Alle schweizerischen Krankenkassen-Mitglieder im Ausland zahlen ihre Arzt- und Apothekerrechnungen wie bis anhin persönlich und senden uns die quittierten Belege. Die Uebnahmebeiträge der Krankenkasse werden zusammen mit einem künftigen Salär gutgeschrieben. An dieser bestehenden Praxis wird weiterhin festgehalten.

Auch die Berechnung der Spitalzusatz-Versicherung bei der Krankenkasse Helvetia, die ein zusätzliches Spitaltaggeld sowie Spitalbehandlungskosten deckt, erfährt eine Aenderung. Vom Oktober-Salär 1961 an erfolgen die Prämienabzüge für die Spitalzusatzversicherung monatlich, statt vierteljährlich wie bisher.

Diese Umstellungen treffen die Krankenkassen-Mitglieder in der Schweiz wie auch im Ausland.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



Zentralvorstand

Wiederum steht das bereits zur Tradition gewordene Oktoberfest vor der Türe. Der Anlass ist seinerzeit geschaffen worden, weil sich nirgends als bei einem gemeinsamen Fest besser erleben lässt, dass wir alle am gleichen Strick ziehen. An dieser Zielsetzung hat sich nichts geändert. Das Swissair-Personal jeden Ranges und aus allen Dienststellen in Zürich und Kloten soll einmal im Jahr ungezwungen zusammen kommen, und die Angehörigen sollen auch dabei sein können.

Aus diesem Grund hat die FPS wiederum die umfangreichen Vorbereitungen nicht gescheut, um das Fest durchzuführen. Viele Schwierigkeiten liessen sich überwinden, weil uns die Geschäftsleitung in jeder Hinsicht entgegengekommen ist. Wir sind ihr dafür dankbar und hoffen, dass dies auch in einem regen Besuch des Festes am 7. Oktober zum Ausdruck kommt.

Dr. A. Hodel

Schmalfilm-Club

Zur Eröffnung unserer Herbstprogramms waren wir am 2. September die Gäste des Amateurfilm-Clubs Olten (AFO). Nachdem uns der AFO im letzten Frühling anlässlich eines Clubabends im Swissair-Schulhaus Kloten mit einigen ausgezeichneten Streifen ein paar frohe Stunden geboten hatte, folgten wir seiner freundlichen Einladung zu einem Gegenbesuch mit Vergnügen. Ein ansehnliches Trüpplein fand sich am Samstagabend in Seebach zum Start nach Olten ein. Kurz nach 19.00 Uhr erreichten wir das Ziel, wo unsere Gastgeber im Hotel

"Aarauerhof" ein vorzüglich geeignetes Lokal reserviert hatten.

Trotz den in Anbetracht der Grösse des Saales und der Platzzahl anfänglich aufgetretenen Zweifeln war gegen 20.00 Uhr der letzte Stuhl besetzt, als die beiden Club-Präsidenten mit humorvollen Worten die über 70 Anwesenden begrüßten. Anschliessend starteten unsere Amateur-Operateure ein 3-stündiges Programm, das sich aus Streifen der verschiedensten Richtungen zusammensetzte. Sie waren alle von unseren Mitgliedern mit viel Begeisterung, Fantasie und Können geschaffen worden.

Die vielseitigen Vorführungen fanden ungeteilte Anerkennung. Gewiss fühlte mancher Zuschauer neuen Auftrieb um Ähnliches zu versuchen. Als Ueberraschung durfte jeder der Autoren unter fröhlicher Anteilnahme aller Anwesenden ein originelles Diplom des AFO's entgegennehmen. In gewohnt herzlicher Art dankte der AFO-Vorsitzende dann für ein kleines, dem AFO vom Swissair-Schmalfilm-Club überreichtes Geschenk.

Zum Schluss richteten die beiden Präsidenten, unsere gemeinsamen Interessen betonend, einige Worte an Gastgeber und Gäste. Mit einer vom AFO offerierten Stärkung und unter gemütlichen, ungezwungenem Geplauder fand der in jeder Beziehung gelungene Abend seinen Abschluss.

A. Lüscher

Tischtennis bei der Vertretung Stockholm

Nachdem schon im Frühjahr verschiedene Begegnungen ausgetragen (und gewonnen) worden waren, mass sich das Personal unsere Verteilung am 8. August mit dem

wurde in Form eines Cup-Wettbewerbess aufgezogen. Es gelang der Swissair, sowohl bei den Damen wie bei den Herren die Sieger zu stellen. Bereits wurde für den Herbst ein Retourtreffen in Aussicht genommen.

Unser nächster Gegner wird die Lufthansa Frankfurt sein. Die Verhandlungen über einen Termin stehen vor dem Abschluss.

Frank C. Blattner
Swissair-Stockholm

Boccia-Club

Am 27. August konnten wir bei schönstem Wetter das Freundschaftstreffen gegen VISCOSE Emmenbrücke austragen. Der friedliche Kampf um die Punkte begann um 09.00 Uhr. Bis zum Mittagessen hatten wir schon 28 Punkte Vorsprung herausgeschwitzt. Ein kühler Trunk und ein ausgezeichnetes Mittagessen in der Kantine Taubenried stärkten uns für die Nachmittagskämpfe. Bald führte VISCOSE, bald waren unsere Mannen voraus. Um 18.00 Uhr war unser Sieg mit 121 : 94 Punkten sichergestellt.

Dem allgemeinen Drang nach Bier folgend zügelten wir anschliessend ins Landhaus und sassen dort noch eine zeitlang in fröhlicher Kameradschaft zusammen. Dieser Sonntag war für uns alle ein schönes Erlebnis. Sicher freut sich jeder Aktive auf das Retourtreffen 1962. Besonderer Dank gebührt den Zuschauern für ihr Erscheinen, denn stimmliche Unterstützung tut oft gut.

Sondermeldung - An den am 3. September abgehaltenen Meisterschaften der Region Zürich gewannen Swissair I und II je die Gruppenvorrunde. Im Final erkämpfte Swissair II den zweiten und Swissair I den dritten Platz von insgesamt 15 Mannschaften.

F. Nünlist

Tennis-Club

ASIA-Cup BEA : SWISSAIR in London.

Die erste Mannschaft des TC Swissair, begleitet von 6 Schlachtenbummlern, hat am 19. August das ASIA-Cup-Spiel gegen BEA ausgetragen. Das Treffen fand auf der erst kürzlich ausserhalb London eröffneten, grosszügig angelegten Freizeitanlage unseres Gegners statt.

Starker Wind und, wie könnte es anders

kurrenz, die aus 2 Damen- und 5 Herren-Singles sowie je einem Doppel, somit insgesamt 9 Spielen bestand. Um es gleich vorweg zu nehmen; wir haben mit 3 zu 6 Spielen verloren, obwohl es für uns im Bereiche des Möglichen gelegen hätte, den Platz als Sieger zu verlassen. Von den Herren, die in stärkster Besetzung antraten, haben uns ausgerechnet Nr. 1 und Nr. 2 enttäuscht. Mit etwas mehr Einsatz hätten sie ihre Spiele und damit auch den ganzen Cup-Match für die Swissair entscheiden können. Die Damen kämpften von vornherein auf verlorenem Posten, denn ihre Gegnerinnen gehörten zur guten B-Klasse.

Resultate Damen:

- | | | | |
|-----------------------|---------------------------|-------|-------|
| 1. Miss S. Morris | - Miss S. Siegfried | 6 : 1 | 6 : 1 |
| 2. Miss P. Terry | - Miss D. Vilella | 6 : 1 | 6 : 0 |
| 3. S. Morris/P. Terry | - S. Siegfried/D. Vilella | 6 : 1 | 6 : 1 |

Herren:

- | | | | | |
|--------------------|------------------------|-------|-------|-------|
| 1. Mr. D. Stoton | - Mr. H. U. Gutzwiller | 4 : 6 | 7 : 5 | 6 : 2 |
| 2. Mr. R. Dickins | - Mr. M. Eötschi | 6 : 3 | 6 : 3 | |
| 3. Mr. J. Bowman | - Mr. P. Bergsma | 5 : 7 | 3 : 6 | |
| 4. Mr. J. Miller | - Mr. U. Bergsma | 4 : 6 | 2 : 6 | |
| 5. Mr. E. Christie | - Mr. K. Gerhard | 3 : 6 | 4 : 6 | |
| 6. Stoton/Dickins | - Bergsma/Bergsma | 6 : 1 | 6 : 2 | |

Am Abend genossen wir die sprichwörtliche englische Gastfreundschaft in vollen Zügen. Dem ausgezeichneten Nachtessen folgte eine Einladung ins Clubhaus unserer Spielgegner wo sich etwa 200 Personen trafen. Dort entstand bald eine gutgelaunte Stimmung. Wem es beim Tanz zu heiss wurde (es kam ziemlich oft vor), kühlte sich an der Par wieder ab oder spielte mit seinen englischen Kollegen eine Partie Fillard. Im Nu war die Zeit verstrichen; die Polizeistunde gab das Signal zum Aufbruch.

Am Sonntag Vormittag führte uns ein Pummel bei herrlichstem Wetter durch die Stadt und zum Abschluss des Wochenendes in London besuchten wir am Nachmittag das Windsor Castle

Es war ein herrliches Weekend und wir sind allen unseren Kollegen von der BEA dankbar, dass sie uns zu einem unvergesslichen Aufenthalt verholfen haben.

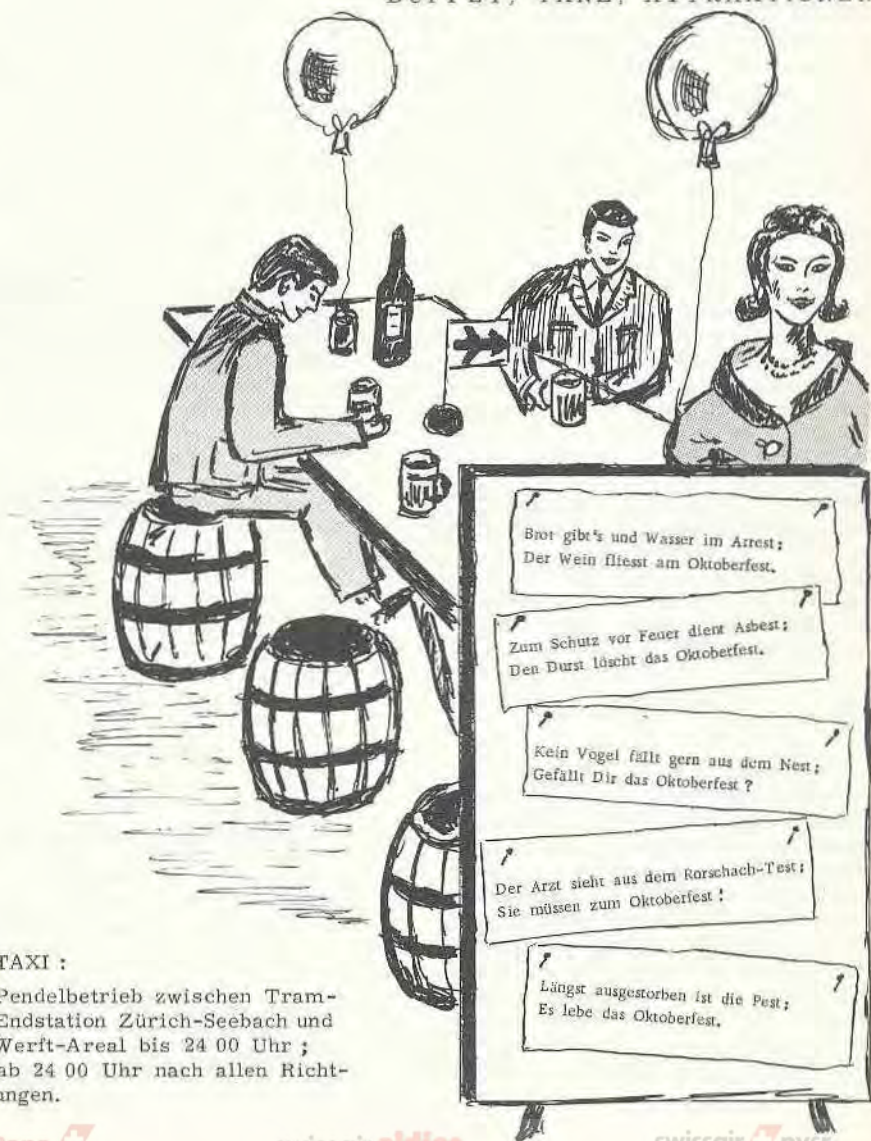
K. Gerhard

OKTOBERFEST

Samstag 7. Oktober 1961 für alle Swissair-Angestellten,
ihre Angehörigen und Freunde
in der Kantine "TAUBENRIED" Kloten
Beginn 20.00 Uhr

Kassa-Oeffnung 19.30 Uhr

EINTRITT FR. 2.-
BUFFET, TANZ, ATTRAKTIONEN



TAXI :

Pendelbetrieb zwischen Tram-
Endstation Zürich-Seebach und
Werft-Areal bis 24 00 Uhr ;
ab 24 00 Uhr nach allen Richt-
ungen.



No.

September 1961

Die Ferienabwesenheit verschiedener Mitarbeiter hinderte uns daran, mehr als die nachstehend publizierte Vorschläge zu erledigen. Doch ist "aufgeschoben nicht aufgehoben". Wir werden uns in der nächsten Zeit alle Mühe geben, den wieder stark angewachsenen Berg pender Vorschläge auf ein akzeptables Mass abzutragen.

Trotz all dieser Umstände können wir in dieser Nummer doch einen verwertbaren Vorschlag veröffentlichen; es ist derjenige von

Herrn Hans MEIER, Materialabteilung, Dept. IV, der mit Fr. 100.-- prämiert werden konnte.

6721

Herr Hans Meiers Idee befasste sich mit der Bearbeitung von Garantieangelegenheiten von Flugmaterial und Einrichtungen. In seinem ausführlichen Bericht wies er auf die Mängel des bestehenden Systems hin und erläuterte gleichzeitig, wie nach seiner Ansicht die ganze Bearbeitung solcher Garantiefälle verbessert und vereinfacht werden könnte. Auf Grund dieser wohlüberdachten Arbeit war es möglich, die entsprechende Organisation im Dept. IV, in kürzester Zeit den heutigen Anforderungen anzupassen, was in der administrativen Weisung betreffend die Behandlung von Garantiematerial durch den Betrieb (Publ. Nr. 12016 vom 27. 7. 1961) zum Ausdruck kommt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6463

Eigener Telex Code für Fracht. Für die Standard-Frachtmeldungen, z.B. Frachtreservationsmeldungen, bestehen bereits unter den Frachtdiensten der verschiedenen Gesellschaften Vorschriften über die Anwendung codifizierter Texte (AIRIMP Cargo Procedures). Weitere Frachtdienst-Abkürzungen, die wegen ihrer grossen Anzahl nicht ins COM-Manual oder Teletype Handbook aufgenommen werden können, sind im Cargo Regulations Manual (CRM), welches jede Frachtdienststelle besitzt,

ersichtlich. Es ist klar, dass zur möglichst kurzen Fassung des Meldetexts tunlichst viele Begriffe codifiziert werden sollten. Solche Abkürzungen sind aber nur dann nützlich, wenn sie international, d.h. im Verkehr mit ausländischen Fluggesellschaften angewandt werden können, was bedingt, dass sie verbindlich festgelegt werden. Zu diesem Zweck besteht im Rahmen der IATA-Organisation eine Arbeitsgruppe, die diese Codifikationen laufend revidiert, verbessert und ergänzt.

6735

Plastic-Hüllen für Rotating-Etiketten. Alle im Betrieb verwendeten Etiketten werden zur Zeit neu gestaltet, bzw. denjenigen des SAS angeglichen. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Frage nach einem Schutz gegen die Verschmutzung dieser Betriebsdokumente gelöst werden.

6749

Reinigungsmittel für Flugzeuge. Die Untersuchung der vorgeschlagenen Reinigungsmittel auf die Verwendbarkeit hat ergeben, dass diese viel zu konzentriert sind und daher nicht als Ersatz für AC-Reiniger oder White Spirit verwendet werden können.

7405

Flugfunk-Mithörautomat. Ueber das Aufstellen von Automaten im Flughafen, die

gegen eine entsprechende Gebühr das Mit-hören der Funkgespräche zwischen dem Kontrollturm und dem Flugzeug erlauben, wurde schon verschiedentlich diskutiert. Doch zeigte sich dabei, dass die Voraussetzungen für die Realisierung dieses Projektes vorläufig noch nicht vorhanden sind.

Gründe, die dagegen sprechen, sind z. B. dass

- der Flugsprechverkehr sich in englischer Sprache und unter Verwendung von speziellen Fachausdrücken abwickelt. In den weitaus meisten Fällen würde daher die Uebersetzung überhaupt nicht verstanden, oder aber, was noch schlimmer wäre, nicht richtig ausgelegt werden. Eine falsche Interpretation des Gehörten könnte jedoch in Emergency-Fällen zu Gerüchtemacherei und somit zu unliebsamen Schwierigkeiten führen. Deshalb wäre es auch schwierig, von der PTT eine Konzession für den Betrieb einer solchen Anlage zu erhalten;
- die Kosten für die Installation, den Unterhalt und die für den Betrieb solcher Flugfunkmithörautomaten notwendige Konzession einen solch grossen Betrag ausmachen würden, dass man darin gemeinhin nicht mehr eine Einnahmequelle erblicken könnte.

7410

Aenderung des Ladeplanes der Standard Unit B8 auf den Caravelle-Flugzeugen, um die Beschädigungen der Schubladen zu vermeiden. Die vorgeschlagene Aenderung des Ladeplanes würde in diesem Falle nichts nützen. Es könnte einwandfrei festgestellt werden, dass die Ursache der Beschädigungen vor allem beim Material und in der zu wenig sorgfältigen Behandlung der Schubladen zu suchen ist. Als Gegenmassnahme werden diese Teile nun verstärkt.

Im weiteren ist zu sagen, dass der Ladeplan nur als Richtlinie und Inventarliste betrachtet werden kann. Die unterschiedlichen Masse der Flaschen erlauben einfach nicht, einen in jedem Fall verbindlichen Ladeplan zu schaffen. Daher muss das Auffüllen der Schubladen weitgehend dem damit beauftragten Personal überlassen werden.

7471/7498

Zündhölzer als Reklame und Werbeartikel sind für die Propagierung von Genussmitteln und kleineren Verbrauchsartikeln geeignet. Für Flugreisen sind sie bestimmt

nicht das richtige Werbemittel, sende Publikum ist heute anspruchsvoll und das bedingt auch eine ansprechende und den vorhandenen Verhältnissen angepasste Werbung. Eine solche Zündholzreklame würde neben derjenigen der Schweiz, Verkehrszentrale, die in jeder Grosstadt der Welt für die Schweiz und die Swissair werben, kaum beachtet werden.

7474

Transportvergünstigungen. Die Ausweitung von Transportvergünstigungen auf die Schwiegereltern der SWR-Angestellten scheitert an den Vorschriften der IATA, die solche Vergünstigungen im internationalen Verkehr nicht erlauben. Die Geschäftsleitung ist hingegen vorübergehend bereit, für schweiz. Strecken (Zürich-Bern bzw. Basel bzw. Genf und umgekehrt) auch Schwiegereltern Pers. 50/I-Flugscheine (d. h. 50 % des Tarifes und mit fester Buchung) für Kurse der "Openlist" abzugeben.

7479

Markierung auf dem Flughafen-Areal. Das Anbringen zweckentsprechender Markierungs- und Hinweistafeln wird zusammen mit der FIG und den dafür zuständigen Instanzen des Kantons bereits vorbereitet.

7482

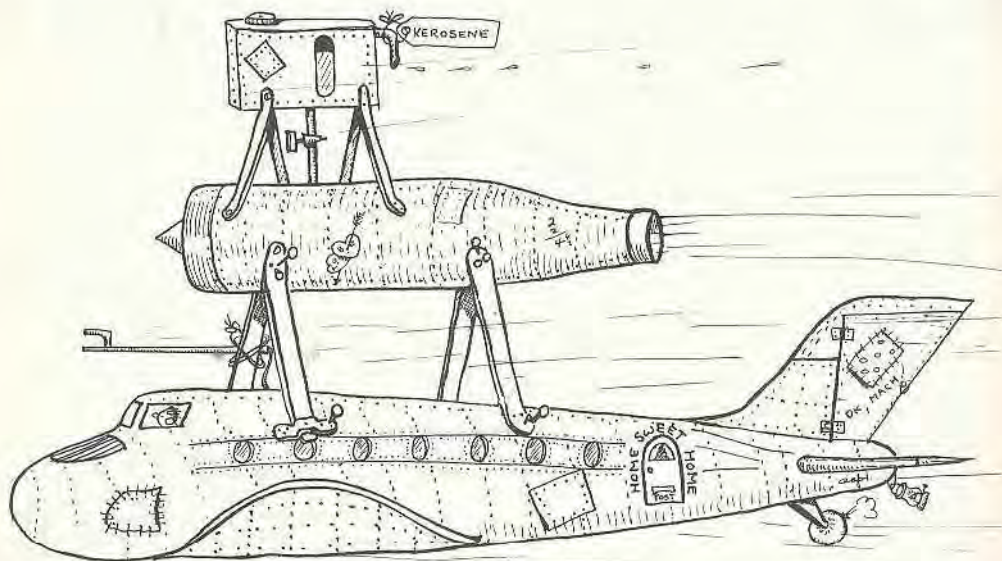
Abgabe von Miscellaneous Charges Orders anstelle von Bar-Rückerstattungen. Zu diesem Vorschlag ist folgendes zu sagen:

1. Es liegt sicher nicht im Interesse unseres Unternehmens, einem Kunden, der aus irgendeinem Grund nicht fliegen kann, ein Dokument aufzuzwingen, für das er keine Verwendung hat.
2. Ein MCO mit dem Vermerk "Transportation on Swissair only" würde von vielen Passagieren als eine nicht zumutbare Einschränkung empfunden.
3. Die Abgabe von MCO's statt Bar-Rückerstattungen würde den Ausgabestellen, dem Rechnungswesen und dem Rückerstattungsdienst nur vermehrte Arbeit verursachen. Diese ergibt sich aus einer komplizierteren Verbuchung, Endossierung auf andere Fluggesellschaften und zusätzlichen Kontrollen etc..

7552

Night Bag. Dem Wunsch nach grösseren Night Bags ist bereits entsprochen worden. Das neue Modell ist bedeutend geräumiger

Ebenfalls nicht prämiert
 wurde der Vorschlag, die noch vorhandenen DC-3 Flugzeuge mit einem Düsen-Aggregat zu versehen. Der damit erreichbaren Verbesserung des Auslastungsgrades stehen die zu hohen Kosten einer neuerlichen Umschulung der Besatzungen entgegen.



How to convert a DC-3 into a JET

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6071 Salärauszahlung.
- 7537 Telefonkosten.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages

7544 Passagier- und Gepäckabfertigung, sich zur Erteilung näherer Angaben mit Herrn Eugen Weder, Passagier- und Gepäckabfertigung, Dept. III, in Verbindung zu setzen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/1464/2564/4407/4625/4954/5111/5861/
- 6078/6124/6234/6254/6369/6639/6702/6725/
- 6730/6741/6747/6839/6860/6874/6894/6895/
- 7058/7103/7105/7107/7108/7125/7129/7133/
- 7156/7158/7159/7175/7180/7184/7185/7186/
- 7212/7230/7285/7327/7335/7354/7370/7371/
- 7373/7382/7383/7400/7406/7407/7439/7440/
- 7458/7473/7476/7477/7480/7483/7486/7496/
- 7497/7499/7508/7515/7541/7542/7544/7567/
- 7582/7590/7625/7665/7676/7677/7682/7700/
- 7776/7780/7797/7798/7812/7843.



Unsere Verkehrsleistungen im September 1961

	September 1961 (in 1000 tkm)	September 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	29'405 + 17 %	25'207
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'053 + 4 %	15'376
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	12'845 + 3 %	12'474
Fracht-tkm	2'577 + 8 %	2'390
Post-tkm	631 + 23 %	512
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	54,6 %	61,2 %

Unser Gesamtangebot war im Berichtsmonat um 17 % höher als im September 1960. Die budgetierte Produktion blieb um 12 % unterschritten. Die Nachfrage stieg um insgesamt 4 %; das ist die geringste monatliche Zunahme der verkauften Leistung seit dem Vergleich der Märzergebnisse von 1960 und 1959. Die Auslastung des Streckenverkehrs von 54,6 % (im Vorjahr: 61,2 %) blieb um mehr als 8 %-Punkte hinter dem gesetzten Ziel zurück. Das Gesamtbild ist, wie in den Vormonaten, unerfreulich.

Einen Lichtblick bietet der Verkehr auf der Fernroute, wo der Einsatz von Convair 880-M seit dem 10. September und die gleichzeitige Verlängerung des dritten Wochenkurses bis Tokio eine 46 %ige Angebotserhöhung brachten. Trotz einiger Anfangsschwierigkeiten mit dem neuen Flugmaterial konnten die Verkäufe um 32 % gesteigert werden. Der Auslastungsgrad erreichte 57,7 %; die wesentlich kleinere DC-6B waren im September 1960 zu 64,1 % ausgelastet.

Mit einem Ladefaktor von 50,0 % (September 1960: 59,7 %; September 1959: 73,3 %) schnitt der Verkehr über den Nordatlantik erneut nicht den Erwartungen entsprechend ab.

Das Ausbleiben der Amerikaner vermochte auch die Auslastung in Europa (57,0 % gegenüber 60,0 % im Vorjahr) negativ zu beeinflussen.

Im Mittleren Osten konnten von der angebotenen Leistung noch 58,8 % (September 1960: 62,7 %) verkauft werden.

Über dem Südatlantik ergab sich ein Ladekoeffizient von 64,4 %; das sind 8,4 %-Punkte weniger als vor einem Jahr.

NEUES VOM WINTERFLUGPLAN

Der Winterflugplan tritt am 1. November in Kraft und bleibt bis zum 31. März 1962 gültig. Die wichtigsten Änderungen sind:

- Die Linien Zürich-Nizza, Zürich-Khartum und Zürich-Bern werden eingestellt.
- Die Zahl der wöchentlichen Flüge nach New York vermindert sich auf neun (vom 1.11. bis 10.2.) bzw. auf zwölf (ab 11.2.62).
- Neuer, einmal wöchentlicher Direktkurs Zürich-Tel Aviv.
- Ab Dezember nur noch Jet-Flüge im Verkehr mit Skandinavien, jedoch keine Nachtflüge.

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM 3. QUARTAL 1961

(in 1000 tkm)

	3. Quartal 1961	3. Quartal 1960
Offerierte tkm	88'653 + 19 %	74'388
Ausgelastete tkm	48'348 + 6 %	45'606
davon:		
Passagier- und Gepäck-tkm	38'836 + 6 %	36'562
Fracht-tkm	7'676 + 3 %	7'485
Post-tkm	1'836 + 18 %	1'559
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	54,5 %	61,8 %

NEUE PIC'S

Die Flugkapitäne Daniel Priolet, Kurt Liljequist und René Pellaud sind zu CV 880-M-Kommandanten auf den Sektoren Europa, Mittlerer und Ferner Osten ernannt worden.

Wir gratulieren !



KLOTEN: VOM DORF ZUR STADT

Am 22. September wurde der zehntausendste Einwohner des Flughafenorts Kloten geboren. Damit ist das "Tor zur Welt" in den Rang einer Stadt vorgerückt. Die nachfolgende Grafik zeigt die sprunghafte Bevölkerungszunahme nach 1946, als der Bau des interkontinentalen Flughafens beschlossen wurde.

Einwohner



TESSINER NACHWUCHS

Anfang Oktober wurde in Bellinzona der Lehrbetrieb an einer besondern, vom Kanton Tessin getragenen Schule aufgenommen, deren Ziel es ist, der Swissair vermehrten Nachwuchs aus der italienisch sprechenden Schweiz zu sichern. Je acht schulentlassene Mädchen und Jünglinge haben einen zwölfmonatigen Kurs begonnen. Der wöchentliche Lehrplan sieht während vier Tagen Sprachkunde - vor allem auch Englisch - und einen Tag Fachunterricht über die Swissair vor. Nötigenfalls wird ein halber Tag den Fächern Stenographie und Maschinenschreiben gewidmet. Nach Ablauf eines Jahres folgt ein dreimonatiger Aufenthalt an einer Schule in England. Ab Neujahr 1963 wird die erste Klasse reif sein, den Mitarbeiterstab der Swissair zu ergänzen.

Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. II:

22.4. Max Mottl, Flugplan-Publikation; 16.9. Paul Fährdrich, Reservation Zürich.

Dept. III:

20.4. Kurt Linggi, Pilot; 20.4. Ernst Schrag, Crew Assignment; 6.6. Werner Schatzmann, Pilot; 18.8. Frä. Lucie Studer, jetzt: Frau Ferrari, Terminus; 18.8. Frä. Margrit Bucher, jetzt: Frau Rutishauser, Hostess; 30.8. Frä. Susy Tscherrig, jetzt: Frau Weiss, Hostess; 1.9. Antoine Thorens, Traffic; 8.9. Frä. Béatrice Willener, jetzt: Frau Fäs, Hostess; 9.9. Guglielmo Pessognelli, Flugküche, mit Frä. Anna Pauletti, Personalbuffet Werft; 22.9. Hans Bopp, Pilot; 22.9. José De Lezameta, Start.

Dept. IV:

13.5. Heinrich Honegger, Planung und Analyse; 20.5. Jakob Burgermeister, Flugzeugwartung; 17.6. Alfred Glauser, Nebenbetriebe; 29.7. Frédy Grosjean, Instr. Werkstatt; 12.8. Frä. Ingrid Gerber, jetzt: Frau Werthong, Techn. Einkauf; 18.8. Hans Moser, Flugzeugwartung; 18.8. Walter Rothenbühler, Betriebs-



Vor finanziellen Ueberraschungen gefeit sind Konto-Inhaber bei der Personal-Depositenkasse.

Die 1400 Mitglieder der Depositenkasse verfügen heute über ein Sparkapital von 3 Millionen Franken.

Anmeldeformulare für die Konto-Eröffnung können bei den Kassen oder den Personaldiensten bezogen werden.

elektriker; 24.8. Adolf Kern, IERA-Flugzeugwartung; 26.8. Karl Müller, Flugzeugwartung; 1.9. Max Bircher, Jet-Flugzeugwartung; 9.9. Hans Hofstetter, Malerei; 16.9. Paul Fritschi, Werft.

Gesucht...

Die Dienststelle Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) erteilt Ihnen jede nähere Auskunft über die nachstehend aufgeführten offenen Stellen. Gesucht werden gegenwärtig:

ein Kassier

- für die Führung der Kasse (Dept. I) im Technischen Betrieb;

ein Buchhalter

- als Gruppenchef der Rechnungskontrolle Ausland in der Materialabrechnung Kloten (Dept. I);

kaufmännische Angestellte

- zur Betreuung von SACO-(Musterkollektions-) Kunden (Dept. II);

- in die Frachtverkaufsförderung (Dept. II);

- zur Beurteilung und Behandlung von Frachtschadenfällen (Dept. II);

- als Mitarbeiter für "Reservation Procedures" (Dept. II);

STOP PRESS

PIERRE VALLETTE

Anfang Oktober verstarb in Sitten Redaktor Pierre Vallette, vielen unserer Mitarbeiter bekannt durch seine sympathischen Swissair-Reportagen.

- als Mitarbeiter für Studien- und Gruppenreisen in der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);

- als Schalterangestellter im Luftreisebüro Zürich (Dept. II);

- in die Reservation zur Entgegennahme von Buchungen (Dept. II);

Sekretärin

- in die Passagier- und Gepäckabfertigung (Dept. III);

- für das Fernmeldewesen (Dept. III).

Als Betriebsunfall gelten sämtliche Unfälle während der Arbeitszeit, die sich innerhalb der Gefahrgrenze des Betriebes ereignen. Nach dem ersten Schritt auf dem Betriebsareal, z.B. nach dem Eingangstor bei der Werft in Kloten oder nach dem Betreten der Eingangsreppen im Hirschengraben, zählt jeder Unfall als Betriebsunfall. Alle Unfälle ausserhalb des Betriebsareals vor Arbeitsbeginn oder nach Arbeitsschluss gelten als Nichtbetriebsunfälle, auch die Unfälle auf dem Arbeitsweg. (Im Ausland gelten zum Teil andere Regeln). Es ist daher zu beachten, dass alle Unfälle auf dem Weg von oder zur Arbeit als Nichtbetriebsunfälle angemeldet werden.

Direktion	8
Direktionspräsidium	12
Generalsekretariat	24
Planungsdienst	47
Zentraler Personaldienst	30
Lehrlingswesen	111
Departement I	407
Departement II : Zentralstellen	283
Aussenstellen	1904
Departement III : Bodenpersonal	1160
Flieg. Personal	982
Departement IV	1846
Direktion für die Westschweiz	706
T o t a l	7520

Bei einem Nichtbetriebsunfall bezahlt die Swissair keinen Lohn. Sie haben daher nur auf die Leistungen der SUVA Anspruch. Die SUVA vergütet 80 % des Saläres, max. Fr. 800.-- pro Monat; Heilungskosten nach SUVA-Tarif; Tagespauschale bei Spitalaufenthalt zur Deckung der Kosten in der allgemeinen Abteilung öffentlicher Spitäler (unter Abzug eines Verpflegungskostenteiles).

Eine nützliche, ja notwendige Ergänzung dieser Leistungen bietet die freiwillige Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung. (Das fliegende Personal ist dieser Versicherung, Aeropers-Mitglieder mit etwas anderen Leistungen, automatisch angeschlossen). Sie ergänzt die SUVA-Leistungen bis zum vollen Salär während langstens 30 Monaten, vergütet zusätzliche Heilungskosten bis zu Fr. 2'000.-- pro Unfall (inbegriffen ein Spitaltaggeld von max. Fr. 8.-- als Ergänzung für den Aufenthalt in einer Halbprivat- oder Privatabteilung) sowie eine Kapitalabfindung bei Unfalltod sowie Unfallinvalidität. Die bescheidenen Aufwendungen sichern Ihnen auch bei einem Nichtbetriebsunfall die volle Salärzahlung.

Orientierungsblatt mit Anmeldetalon sind beim Personalversicherungswesen, Tel. 539 od. 586 erhältlich.

NEUES VON DER HB-ICW

Die Caravelle HB-ICW, die am 26. September in Basel beschädigt worden war und anschliessend in Genf eine Notlandung vorgenommen hatte, befindet sich gegenwärtig im grossen Hangar unseres Technischen Dienstes in Cointrin.

Bei einem ersten Augenschein

wurden folgende Schäden festgestellt: Die rechte Hälfte des Fahrgestells war in Basel weggerissen worden, ebenso die innere Landeklappe des rechten Flügels. Das linke Fahrgestell sowie die verbliebenen Lande- und Verwindungsklappen der Tragfläche rechts waren verborgen, die rechte Flügelspitze eingestaucht und der äusserste

Brennstofftank aufgerissen. Eine der Pistenlampen hatte zudem die Flügelvorderkante auf der Höhe des Grenzschriftzauns zerbeult, während die Gondel und die Kompressorblätter des rechten Triebwerks ebenfalls beschädigt waren.

Nach diesem Befund musste das Flugzeug für eine genaue Kontrolle unter Beizug von Experten des SAS und der Sud-Aviation vorbereitet werden. Diese ging mit Hilfe von Röntgenapparaten zur Aufdeckung allfälliger Brüche und Risse vor sich. Es wurden ferner Spezialinstrumente aus Toulouse, Kopenhagen und Kloten zur Untersuchung auf deformierte oder nicht mehr einwandfrei aufeinander eingespielte Bestandteile verwendet. So fand man den Bruch einer Flügelrippe und mehrere Verdrehungen, die eine weitergehende Demontage notwendig machten.

Die HB-ICW wird in Genf von der Sud-Aviation mit grösstmöglicher Unterstützung durch die Swissair wieder flugtüchtig gemacht. Die Arbeiten dürften bis Mitte Dezember dauern.

AUGUST HIESTAND †

Am 9. Oktober verstarb im Alter von 59 Jahren ganz unerwartet Herr August Hiestand. Er hatte seinen Dienst bei der Swissair am 15. Mai 1952 als Hilfsarbeiter in der Werft angetreten. Ab Neujahr 1955 war er bei der Flugzeugwartung tätig. Wir verlieren in ihm einen in seiner treuen Willigkeit beispielhaften Mitarbeiter und werden ihm stets ein gutes Andenken bewahren.



Nr. 93

Oktober 61

In der vorliegenden Guten Idee können wir wiederum 2 Vorschläge prämiieren. Denjenigen von

Herrn HANS FREI Stationsleitung-Kloten, Dept. III

mit Fr. 150.--

7553

und den von

Herrn BRUNO SPYCHER Fernmeldeanlagen, Dept. III

mit Fr. 40.--

5508

7553

Herr Hans Frei fertigte eine Tabelle aus, die zur Berechnung der Frachttarife im Nordatlantikverkehr dient. Auf dieser sind die verschiedenen Gewichtsschnittpunkte in bezug auf die an günstigsten anzuwendende Tarifeinheit, graphisch dargestellt. Zudem ist daraus ersichtlich, welche Tarifstufe bei den für Spezialraten vorgemerkten Warengattungen in Berücksichtigung des Gewichtes anzuwenden ist.

Die Vorteile dieser Tabelle lassen sich wie folgt begründen: Die Berechnung der Frachttarife im Atlantikverkehr ist seit dem 1. September 1961 durch die Festlegung verschiedener Gewichtsstufen komplizierter geworden. Je nach Gewicht der Ware kommen nunmehr Normal-, Mengenrabatt- oder Spezialtarife zur Anwendung, wobei stets der niedrigere Gesamtbetrag zu berücksichtigen ist. Daraus ergibt sich z.B., dass die Frachtkosten einer Sendung von 31 kg zweckdienlicher auf der Gewichtsbasis von 45 kg zu berechnen sind, da die Anwendung des Mengenrabattsatzes, d.h. der Tarif von Fr. 7.70 der ab 45 kg gültig ist, sich bereits günstiger auswirkt als der für 31 kg gültige Normaltarif von Fr. 11,25.

FRACHTTARIF FR. 11,25 GEWICHTS- SCHNITTPUNKT 20 - 45 kg	30 kg	$30,5 \times 11,25 = 343,15$	GEWICHTS- SCHNITTPUNKT ↓
	31 kg	$(21 \times 7,70) = 161,70$	
FRACHTTARIF FR. 7,70 GEWICHTS- SCHNITTPUNKT 45 - 100 kg	45 kg	$45 \times 7,70 = 346,50$	GEWICHTS- SCHNITTPUNKT ↓
	46 kg	$66,5 \times 7,70 = 512,05$	
FRACHTTARIF FR. 5,10 GEWICHTS- SCHNITTPUNKT 100 - 1000 kg	100 kg	$100 \times 5,10 = 510,-$	

Diese für die Berechnung der günstigsten Tarifkosten massgebenden Gewichtsschnittpunkte sind von der Tabelle einwandfrei ablesbar und müssen nicht wie bis anhin zuerst berechnet werden.

Bei Warengattungen der Tarifklasse 5298L sind z. B. folgende Schnittpunkte massgebend und aus der nachstehenden Tabelle ohne weiteres ersichtlich:

Bis	4,5 kg = Minimalgebühr	48,-
5 -	30,5 " = Normaltarif	11.25
31 -	31,5 " = Mengenrabattsatz	7.70
32 -	943,5 " = Spezialtarif	3.55
ab	944 " = Mengenrabattsatz	3.55

Durch die Angabe der Gewichtsschnittpunkte und die Gegenüberstellung der Tarife können bei der Frachttariffberechnung nicht nur viele Fehler vermieden, sondern ebenso sehr der Zeitaufwand auf ein Minimum reduziert werden. Mit dieser Arbeit hat Herr Frei ein wertvolles Hilfsmittel für den Spediteur geschaffen.

5508

Herr Bruno Spycher machte den Vorschlag, bei der im CV-440 eingebauten Mixerarretierung die Idle-Cutoff-Anschläge durch Aufnetzen vorfabrizierter Stahlbleche zu verstärken. Diese Anschläge sind einer dauernden Abnutzung unterworfen, die Nachbearbeitung aber nur in beschränktem Masse möglich. Durch das Anbringen solcher Verstärkungen an den Arretierungen wird die Laufzeit dieser Teile wesentlich erhöht und zudem der Reparaturvorgang bedeutend vereinfacht, indem zukünftig bei abgenutzten Anschlägen nur die Stahlbleche zu ersetzen sind.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6741

Verkauf von Backwaren. Der Vorschlag ist nicht neu. Es ist ein altes Postulat der Kantine, den Verkauf von Backwaren in eigener Regie zu führen. Das Problem wird gegenwärtig eingehend geprüft und es ist anzunehmen, dass dieser Verkauf in nächster Zeit dem Personalbuffet Werft zugeführt werden kann.

6747

Schlösser für Werkzeugkisten und Kleiderkisten. Für das Ersetzen der heute gebräuchlichen Schlösser von Werkzeugkisten und Kleiderschränken durch solche mit Zahlencode, liegt kein Grund vor.

Entgegen der Auffassung des Einsenders werden für die erwähnten Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenstände keine "Yale"-Schlösser, sondern

- für die Werkzeugkisten
das Hängeschloss "OPTIMUS" zu Fr. 1.20
- für die Kleiderkisten
das Hängeschloss "AMBUS" zu Fr. 1.55

verwendet. Demgegenüber steht ein Stückpreis von Fr. 2.50 für das vorgeschlagene Zahlenschloss.

Auch unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Verbrauchs von durchschnittlich 50 Schlössern pro Jahr, die wegen Defekt oder verlorenen Schlüsseln ersetzt werden müssen kommt das heutige Anwendungsprinzip bedeutend billiger zu stehen.

6839

Auftragen des Spannlackes auf die stoffbespannten Steuerteile. Das nachträgliche Austuchen eines Steuerteils, dessen Spannlackschicht fälschlicherweise zu dick mit der Pistole aufgespritzt wurde, bildet keinen Grund, zukünftig den Lack mit dem Pinsel aufzutragen. Solche Vorkommnisse bilden Ausnahmen, die sich leider nie ganz vermeiden lassen. Die Anwendung eines in allen Betrieben bewährten Verfahrens in Frage zu stellen, ist aber sicher nicht am Platz. Die guten Erfahrungen in allen damit verbundenen Belangen haben die Zweckmässigkeit der heute angewandten Methode längstens bewiesen.

7371

Abschaffung der Rückerstattungsbriefe. Es gibt sicher Fälle, wo die Zustellung solcher Gutschrifts-Voranzeigen überflüssig ist. Die Erfahrung aber zeigt, dass viele Kunden sich für die Abrechnung der ihnen zugute kommenden Rückerstattung interessieren. Da nun diese Abrechnungen so oder so gemacht werden müssen, bedeutet der Verzicht auf die Rückerstattungsbriefe nur eine sehr kleine Einsparung. Andererseits zeigen aber diese Rückerstattungs-Anzeigen dem Flug-Passagier, wie gründlich sich die Swissair mit seiner Angelegenheit befasst.

Die aus diesen Schreiben entstehenden geringen Unkosten werden daher bestimmt durch die propagandistische Wirkung, die mit einer solchen Aufmerksamkeit gegenüber der Kundschaft erzielt wird, mehr als kompensiert.

7383

Änderung der Passagebestimmungen. Im Zusammenhang mit dem neuen "Connecting Point Service" wurde bereits im Frühling 1961 eine Änderung der IPR-Note im Sinne einer Einschränkung der in den Genuss der Transitleistungen kommenden Passagiergruppen vorgesehen. Inzwischen erfolgte auch deren Veröffentlichung.

7407

Erhöhung der Auslastung unserer Flugzeuge durch Abgabe ermässiger Flugscheine für Passagiere ohne feste Buchung. Die an sich mit Recht zur Diskussion gestellte Frage betr. die Gewährung besonderer Tarifiermässigungen für Passagiere, die gewillt sind, ohne feste Buchung "subject to load" zu fliegen, hat u.a. folgende Nachteile:

1. Die Swissair wäre angesichts des grossen Ausmasses ihrer Transitverbindungen gegenüber den direkt fliegenden Gesellschaften benachteiligt. Im Gegensatz zu den Passagieren dieser Carrier ist die Gefahr für die SR-Passagiere weit aus grösser, unterwegs ausgeladen zu werden und der Anreiz zur Benützung unserer Linien entsprechend geringer.
2. Es müsste damit gerechnet werden, dass das Verbot der Vorausbuchung solch reduzierter Passagen durch alle möglichen, unkontrollierbaren Machenschaften umgangen wird. Sei es auch nur, dass Passagiere durch fiktive Buchungen ihre Beförderung selbst sicherstellen.
3. Die sich aus einem solchen Beförderungsstatus zwangsläufig ergebenden zwei Kategorien von Fluggästen - nämlich "Teure" und "Billige" - würde ohne Zweifel zu Komplikationen und Missstimmungen führen. Ein Grund hiezu liegt z. B. darin, dass Passagiere mit einem langen Zufahrtsweg, im Gegensatz zu den aus dem Randgebiet eines Flughafens stammenden Flugzeug-Benützern, aus Zeit- und Kostengründen auf das Risiko der Nichtbeförderung viel weniger eingehen können und somit zur festem Buchung gezwungen sind.

4. Vom betrieblichen Standpunkt aus ist die Feststellung der Passagierzahl erst kurz vor dem Abflug unerwünscht. Bei den nicht zu vermeidenden Umdispositionen im Flugzeugeinsatz ist die Kenntnis der Anzahl der zu befördernden Passagiere auf einer der dadurch betroffenen Strecke unbedingt erforderlich. Darüber gibt nur der Buchungsstand frühzeitig genug Auskunft.

5. Die heute gültigen IATA-Bestimmungen lassen vorderhand im zwischenstaatlichen Verkehr keine solchen Tarifmanipulationen zu. Im innerschweizerischen Verkehr hingegen haben wir als nationale Luftverkehrsgesellschaft gegenüber SBB verbindliche Tarifverpflichtungen, die ebenfalls die Einführung verbilligter Tarife verunmöglichen.

7437

Sparmassnahmen. Der Vorschlag betr. Sparmassnahmen bei der Tarif- und Billettkontrolle wurde in einer direkten Besprechung des Einsenders mit dem zuständigen Abteilungs-Chef erledigt.

7439

Abstempeln der Arbeitskarten im Dept. IV. Mit der Einführung vom Abstempeln der Arbeitskarten als Mittel einer genauen Arbeiterfassung stellte sich das Problem, wer für das Stempeln zuständig sei. Während eine Meinung dahin ging, das Stempeln durch Werkstattsschreiber ausführen zu lassen, stellten sich andere auf den Standpunkt, dass der Vorgesetzte - Meister oder Vorarbeiter - als der für die Arbeit direkt Verantwortliche damit zu betrauen sei. Die Erfahrung zeigte, dass es den heutigen Bedürfnissen am ehesten entspricht, das Stempeln der Arbeitskarten durch den Vorgesetzten ausführen zu lassen. Damit der Zweck der Arbeitsermittlung auch tatsächlich erreicht werden kann, werden die dafür verantwortlichen Vorgesetzten in Instruktionkursen auf ihre Aufgabe vorbereitet.

7480

Swissair-Signet in Kairo. Aus finanziellen Gründen wurde die vorgesehene Renovation der Lokalitäten in Kairo verschoben. Ein rascher und billiger Ersatz des hoffnungslos veralteten "geflügelten" SR-Signetes durch den SR-Pfeil ist geplant.

Betriebspost-Couverts. Dass die Felder der Dienstpost-Couverts für eine normale Adressierung zu klein seien, ist eine Behauptung, die sich schwerlich beweisen lässt. Mit einigen wenigen Ausnahmen bietet ein Feld für die Aufnahme des Namens genügend Platz. Für die Dienststellenbezeichnung, wo grundsätzlich das Kurzzeichen angewendet werden soll, stellt sich die Platzfrage schon gar nicht. Da ausser vertraulichen Sachen die Post in offenen Couverts versandt werden soll, ist das Aufführen des Absenders auf dem Postcouvert ebenfalls keine Notwendigkeit. Irrtümlich an eine falsche Adresse zugestellte Post kann auf Grund des Inhaltes oder des dazu gehörigen Uebermittlungszettels entweder an die richtige Stelle weitergeleitet oder an den Absender zurückgesandt werden.

Fremdsprachliche Beschriftung von Formularen. Formulare sollen dem Zweck dienen, die Arbeit zu vereinfachen und zu erleichtern. Diese Forderungen erfüllen sie aber nur dann, wenn sie den an sie gestellten Bedürfnissen angepasst sind. Die ausschliesslich englische Beschriftung SR-interner Formulare, die bis in die unterste Dienststelle Verwendung finden, ist sicher fehl am Platz. Wir gehen mit dem Einsender indessen darin einig, diese Formulare doch mindestens zweisprachig d. h. englisch und deutsch zu bedrucken. Abschliessend kann gesagt werden, dass die Drucksachen- und Materialzentrale bei der Bestellaufgabe von Neu- und Verwendbarkeit genauestens prüft.

Verwendung von zusätzlichen Gepäck-Klebezetteln auf SR-eigenen Aussenstationen. Der Grund, der zu dem ausserordentlichen Verfahren der zusätzlichen Verwendung von Klebeetiketten in Frankfurt führte, liegt einzig an der dortigen Gepäckförderanlage. Diese ist leider mit dem Nachteil behaftet, dass die Etiketten der darauf beförderten Gepäckstücke bisweilen abgerissen werden, was dann zu Gepäckfehlleitungen führen kann. Die Idee, Klebezettel als zusätzliches Erkennungsmittel zu verwenden, ist für die dortigen Verhältnisse daher absolut zweckmässig.

Was aber einem speziell lokalen Bedürfnis entspricht, muss jedoch nicht unbedingt auch für andere Aussenstationen geeignet sein. So führten z. B. folgende Ueberlegungen zur Ablehnung des Vorschlags auf die weltweite Anwendung der Klebezettel:

- Der Anteil an abgerissenen Swissair-Etiketten ist, gesamthaft gesehen, nachweisbar verschwindend klein. Bereits vor Jahren wurde dazu übergegangen, qualitativ erstklassige Gepäcketiketten in Umlauf zu setzen.
- Im Bestreben, die Abfertigung möglichst weitgehend zu rationalisieren, sind die IATA-Gesellschaften im Begriffe, ihre Gepäcketiketten zu vereinfachen und zu standardisieren. Die zusätzliche Verwendung von Klebeetiketten würde Mehrarbeit bzw. Mehrkosten bringen und den Rationalisierungsbestrebungen zu widerlaufen.
- Erfahrungsgemäss werden Klebezettel und Klebeetiketten auf den Gepäckstücken belassen. Wenn nun alle Stationen solche Klebezeichen verwenden und sie jedoch nach erfolgtem Transport nicht entfernt werden, würde das unweigerlich zu einem Chaos führen (Siehe Bild).



Dies aber bedeutet, dass aus der Fülle der aufgeklebten Etiketten die gültigen nicht mehr eruiert werden könnten. Der Zweck dieser Gepäckzeichen wäre somit illusorisch.

- Das Abfertigungspersonal aller Stationen ist instruiert, die Koffern gemäss den verbindlichen Gepäcketiketten zu verladen. Im Falle von zusätzlich angebrachten Klebezetteln, könnten Zweifel auftreten, ob nun die Gepäcketikette oder der Klebezettel massgebend für den Verlad sei.

Die Einführung der vorgeschlagenen Methode würde im Interline- und Transferverkehr nur zu Schwierigkeiten führen.

7557

Taxifahrten. Bereits seit Jahren werden der Swissair von verschiedenen Taxihal-tern und Transportunternehmungen für Taxi-fahrten und Warentransporte Spezialkondi-tionen eingeräumt.

7567

Generalversammlung der Aktionäre. Aus Gründen der Rechenkontrolle wird die Generalversammlung künftig eher in der zweiten Hälfte April stattfinden. Es ist die Policy des Verwaltungsrates, sie nicht noch später abzuhalten.

7677

Sparmassnahmen. Der gemeinsame Ein-kauf von Büromaterial und der täglichen Verbrauchsartikel durch SAS und SR ist weder wünschenswert, noch würden sich daraus Einsparungen ergeben.

Wünschenswert deshalb nicht, weil beide Unternehmungen, das SAS wie die SR, als nationale Luftverkehrsgesellschaften der Unterstützung von Industrie, Handel und Ge-werbe bedürfen, sei es bei Kapitalerhö-hungen durch Aktienübernahme oder Obli-gationenzzeichnung, oder durch Bevorzugung der einheimischen Luftverkehrsgesellschaft. - Es ist somit Pflicht beider Unterneh-mungen, dem bis anhin von den landeseigenen Wirtschaftsgruppen stets bekundeten Wohlwollen durch Berücksichtigung beim Einkauf Rechnung zu tragen.

Einsparungen wären beim gemeinsamen Einkauf solcher Produkte insofern fraglich, weil der durch den Grossbezug sicher ent-stehende Gewinn durch Transport-, Zoll- und höhere Umtriebskosten wettgemacht würde.

Der Einsender des folgenden Vorschlages wird ersucht, seinen Talon dem Büro für Vorschlagswesen einzureichen.

7354 Verriegelung an Einstiegstreppe

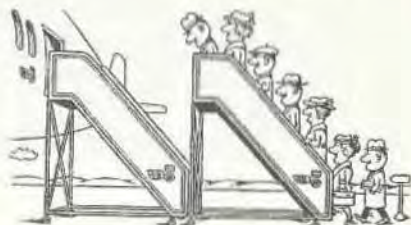
Die folgenden, für eine Prämierung vor-gesehenen Vorschläge können erst in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee" abge-schlossen werden:

6071 Salärauszahlung

7537 Telefonkosten

Ferner konnte nicht prämiert werden die überaus kluge Idee,

..... statt einer grossen zwei kleine Einstiegstreppe zu verwenden.



Wie uns ein Planer gezeichnet hat, geht es mit zwei auch nicht - und drei Treppen sind zu kostspielig....

Bei Redaktionsschluss standen noch fol-gende Vorschläge in Prüfung :

818/1464/2564/44 07/4625/4954/5111/5500/
5861/6078/6124/6234/6254/6369/6371/6639/
6702/6725/6730/6860/6874/6894/6895/7058/
7103/7105/7107/7108/7125/7129/7133/7156/
7158/7159/7175/7179/7180/7184/7185/7186/
7212/7230/7285/7327/7335/7370/7373/7382/
7400/7406/7440/7458/7473/7476/7477/7486/
7497/7499/7500/7508/7513/7515/7541/7542/
7554/7555/7582/7590/7625/7665/7676/7682/
7700/7776/7780/7797/7798/7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334

O K T O B E R F E S T

Trotz dem in nächster Nähe abgehaltenen Klotener "Stadtfest" haben sich rund 1'400 Besucher (Vorjahr ca. 1'200) am 7. Oktober in der Kantine Taubenried zum traditionellen Betriebsfest der Swissair eingefunden. Dank der ausgezeichneten Organisation und dem tadellosen Einsatz aller beteiligten Clubs hat alles geklappt. Auch der strömende Regen vermochte die Stimmung nicht zu dämpfen. Einzig die Alpine Sektion hat leider unter dem Wetter gelitten, denn die meisten Besucher scheuten den Gang von der Festwirtschaft zur originellen Rutschbahn, die unsere Gebirgler als amüsante Attraktion aufgebaut hatten. Dafür hatte die Jodler-Gruppe an der Garderobe alle Hände voll zu tun, um die vielen nassen Mäntel und tropfenden Schirme sorgfältig nummeriert zu versorgen. Der einen Freud, der andern Leid!

Die beste Organisation hätte wohl nichts genützt, wenn nicht auch die Besucher des Festes durch ihre frohe Laune zum Gelingen beigetragen hätten. Nicht erst unter dem Einfluss der Weins, sondern schon gleich zu Beginn des Abends schlug die Stimmung überall hohe Wellen und nichts war vorhanden, das die Festfreude getrübt hätte.

Wir möchten die Gelegenheit nicht verfehlen, um all den vielen Helfern herzlich für ihre Mühe zu danken. Einzelheiten können wir hier nicht erwähnen, möchten aber summarisch festhalten, dass es ein sehr gelungenes Fest gewesen ist.

Dr. A. Hodel

GEFUNDEN

Folgende Gegenstände sind am Oktoberfest liegen geblieben und können bei Hr. H. Forrer, TMV, Tel. 2795 abgeholt werden:

- 1 Ring
- 1 Manschettenknopf
- 1 Brosche (Blume mit Blättern)



-- und, wie war das Oktoberfest ?

Bericht über das Freundschaftstreffen
KLM-SWISSAIR in Amsterdam

Ueber das Wochen-Ende vom 2./3. September war eine Mannschaft des T. C. Swissair zu einem Freundschaftstreffen gegen die KLM nach Amsterdam eingeladen.

Frohgelaunt flogen Frau T. Barth, Fräulein Pöll sowie die Herren W. Blatter (Captain), K. Gerhard, F. Steiner, C. Böniger, P. Bergsma und als Schlachtenbummler J. Casutt am Freitagabend Richtung Amsterdam ab. Es sollte eine lange Reise werden! Pünktlich flogen wir Amsterdam an: doch nach dreimaligen "overshooting" wegen Bodennebel beschloss unser Pilot, das Flugzeug in Brüssel abzusetzen. Nachdem sich unsere Equipe dort als Kindermädchen, Auskunftsbureau und Kofferträger nützlich gemacht hatte, versuchten wir unser Glück mit dem Ueberlandbus. Durchgerüttelt und mit steifen Gliedern erreichten wir gegen 05.30 Uhr Amsterdam. Als die Leuchtschrift unseres Hotels aus dem Nebel auftauchte, brachte ein kurzes "Stop" unseren Car direkt vor dem Hotel zum Stehen. Das war Glück, denn so gewannen wir eine halbe Stunde Schlaf zurück!

Gegen Mittag trommelte der Portier die letzten Siebenschläfer aus den Federn zum "Frühstück", denn schon um 13.00 holten uns unsere Gastgeber ab, damit das sportliche Pensum bis zum Abend unter Dach gebracht werden konnte.

Insgesamt waren zehn Spiele angesetzt: Zwei Damen- und vier Herren-Einzel, sowie zwei Mixed- und zwei Herren-Doppel.

Wie würde es wohl gehen nach einer Freinacht und nachdem wir letztes Jahr auf unseren Plätzen mit 3 : 6 den Kürzeren gezogen hatten? Zuerst spielten die Damen sowie die Herren No. 3 und 4. Es zeigte sich sofort, dass unsere Leute in bester Form waren. Frau Barth unterlag zwar in zwei ausgeglichenen Sätzen, sodass KLM den ersten Punkt buchen konnte.

Inzwischen hatte ausserhalb des Stadions das grosse Amsterdamer Blumenkorso begonnen. Alle die nicht gerade mit Spielen beschäftigt waren, liessen es sich nicht nehmen, den herrlichen Umzug anzusehen.

Auch Böniger, der den ersten Satz gewon-

nen hatte und im zweiten Satz mit 3 : 2 im Rückstand lag, liess sich zu einem willkommenen Spielunterbruch bewegen. Nach Wiederaufnahme des Spiels überliess er seinem Gegner aber nur noch zwei oder drei Punkte und heftete Satz und Match an unsere Farben.

Steiner spielte gross auf, liess sich aber in zweiten Satz durch einen Fehlentscheid seines Partners (es wurde ohne Schiedsrichter gespielt) beirren, sodass er die Partie erst im Entscheidungssatz an sich bringen konnte. Ein spezielles Lob gebührt Fräulein Pöll, die nach über zwei Stunden Spielzeit bei glühender Hitze den dritten Punkt und damit seit 1957 den ersten "internationalen" Damensieg für die Swissair buchte. Sie führte zuerst 3 : 0, verlor aber den Satz mit 6 : 3 und lag bald darnach auch noch 5 : 1 im Rückstand. Trotz dieser hoffnungslosen Lage kämpfte sie aber verbissen weiter und siehe da, nachdem auch noch einige Matchbälle abgewehrt waren, gewann sie den Zweiten Satz 14 : 12. Damit war der Widerstand ihrer Gegnerin gebrochen und der dritte Satz wurde eine leichte Beute unseres tapferen Girls.

Durch diese guten Leistungen angespornt brachten auch K. Gerhard und P. Bergsma mit klaren Zweisatz-Siegen je einen Punkt ins Trockene und auch den Doppel-Paarungen gelang Sieg um Sieg. Das letzte Mixed-Doppel war nochmals hart umkämpft und wurde schliesslich von den Holländern gewonnen; Damit konnten sie das End-Resultat etwas aufpolieren. Die Swissair hatte jedoch mit 8 : 2 klar gewonnen.

Als Abendunterhaltung offerierten uns die KLM-Leute eine nächtliche Rundfahrt durch Grachten und Hafen vom Amsterdam. Nach einem gemeinsamen Drink verabschiedeten wir uns und zogen auf eigene Faust los.

Am Sonntagvormittag waren unsere unermüdlichen Gastgeber schon wieder da, um uns zur geplanten Fahrt nach Den Haag und Scheveningen abzuholen. Bei einer indischen Reistafel schlugen die Stimmungswellen nochmals hoch, bevor wir uns mit bestem Dank für die Gastfreundschaft endgültig verabschiedeten, allerdings nicht ohne der Hoffnung Ausdruck verliehen zu haben, die alten und neuen Freunde, nächstes Jahr wieder in Zürich begrüssen zu dürfen.

P. Bergsma

Eine Gruppe der Alpenen Sektion unternahm am 9./10. September eine Bergtour in die Gegend zwischen dem Lago Ritom und dem Lukmanier-Pass. Die Tour führte von der Endstation der Ritom-Bahn am Lago Ritom und Lago Tom vorbei zur Bassa del Lago oscuro und anschliessend auf den 2666 m hohen Pizzo Tanedä. Nach etwa einstündigen Marsch erreichten wir von dort die Capanna Cadlino auf 2573 m und bezogen dort Unterkunft.

Am Sonntagmorgen um 05.00 h. machten wir uns bei grümmiger Kälte (der Brunnen vor der Hütte war zugefroren) an den Aufstieg zum 2798,8 m hohen Gipfel des Pizzo Curnera. Dort bewunderten wir bei strahlend blauem Himmel die grossartige Aussicht, welche von den Bündner- und Tessinerbergen bis zum Monte Rosa, Walliser Weisshorn und in die Berner Alpen reichte.

Nach einem reichlichen Frühstück in der Hütte packten wir unsere Säcke und wanderten dem Quellbach des Medelser-Rheines entlang, bis dieser unerwartet in einem Stollen verschwand. "Ennet dem Berg" speist er den Ritom-Stausee und fliesst nachher in den Tessin! Uebrig

bleibt nur ein kleines Wässerchen, das kaum mehr den Namen "Remo di Medel" verdient. In Sichtnähe des Lukmanier-Passes verliessen wir das Cadlino-Tal nach rechts über eine Kuppe und gelangten über den Passo dell'Uomo zur Capanna Gadagno. Nach einstündiger Mittagsrast verliessen wir die Hütte und erreichten nach einem ziemlich forschenden Marsch am Lago Ritom vorbei Altanca und dann Airolo. Es war wohl eine strenge, aber sehr lohnende Tour, die am Sonntag, ausser der Besteigung des Pizzo Curnera, etwa sieben Stunden Marschzeit erforderte.

T. A. Wilhelm



Um dem Redaktor die Arbeit zu erleichtern, werden die Einsender von Beiträgen ersucht, ihre Manuskripte mit weitem Zeilenabstand zu verfassen.

Redaktions-Schluss für die November-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

6. November.



Unsere Verkehrsleistungen im Oktober 1961

	Oktober 1961 (in 1000 tkm)	Oktober 1960 (in 1000 tkm)
Offertierte Tonnenkilometer	28'752 + 8 %	26'576
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'502 + 12 %	14'753
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	13'346 + 16 %	11'521
Fracht-tkm	2'512 - 5 %	2'658
Post-tkm	644 + 12 %	574
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	57,4 %	55,5 %

Der Oktober ist seit Februar der erste Monat dieses Jahres, in dem unsere Kurzfluggesamtheit besser ausgelastet waren als im entsprechenden Vorjahresmonat. Der Lastkoeffizient des Streckenverkehrs von 57,4 % (im Oktober 1960: 55,5 %) vermochte auch das auf rund 52 % festgeschlagene Ziel zu übertreffen. Dieser erfreuliche Fall wäre allerdings kaum eingetreten, wenn wir das Produktionsbudget erfüllt hätten; wir sind um 16 % über der im Budget geplanten Produktion zurückgeblieben.

Keine nennenswerten Verkäufsergebnisse zum Vorjahr wiesen die Mittelstrecke-Flüge auf, die zu 57,8 % ausgelastet waren.

Von allen Verkehrsgebieten ergibt indes seit längem erstmals wieder der Nordatlantik den besten Auslastungsgrad. Mit 59,2 % stellte er sich bei praktisch gleichem Angebot um 6 %-Punkte besser als in der letztjährigen Betriebsperiode. Zudem ist dieser Durchschnitt höher als in allen sechs vorherigen Berichtsmonaten. Die auf 17 Tage beschränkten Exkursivtarife haben zweifellos zur wünschenswerten Verkehrsbelebung beigetragen.

In Europa verzeichnen wir die Offerte um 10 %, während die Verkäufe um 8 % anstiegen. Der Lastfaktor ging von 57,3 % auf 55,2 % zurück.

Die Postpost-Kursleistung mit 13 % der total offerierten Tonnenkilometer beansprucht den drittgrössten Anteil zum Gesamtverkehr bei. Sie zeigten trotz der knifflig, d.h. um 63 %, gesteigerten Produktion ein positives Ergebnis: 57,8 % der angebotenen Leistung konnten verkauft werden (im Vorjahr 56,7 %). Der Eindruck, dass wir den immer dem langanhaltenden Druck des Jet-Konkurrenz entgegenzusetzen haben wieder aufhalten, ist kaum verfehlt.

Ungegen sind wir diesem Druck nun in zunehmendem Masse über dem Nordatlantik ausgesetzt, wo der Lastfaktor mit 52,5 % um 6,8 %-Punkte hinter dem Oktobermittel 1960 zurückblieb.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

DIENT AM KUNDEN

Der Swissair-Jahr weitgehend vom Ruf eines guten Kundendienstes. Der Kundendienst soll uns von der Konkurrenz abheben, er soll unsere besondere Qualität sein. Sie wissen, dass auch die anderen Fluggesellschaften ihre Propaganda weitgehend auf die Anpreisung der Passagierbetreuung aufbauen, - was aber wirklich zählt, ist nicht der Inhalt von Broschüren und Geschäftsreisen, sondern die ständigen Beobachtungen unserer vielen tausend Fluggäste. Was der Passagier wirklich erlebt, bleibt ihm in Erinnerung, erfüllt er seinen Bekanntheitswert, beeinflusst ihn bei künftigen Entscheidungen über die Wahl der Fluggesellschaft. Das Internet, welches ihn ursprünglich verlockte, hat er dann längst vergessen, und ein neues Internet kann nur positiv auf ihn wirken, wenn seine persönlichen Erfahrungen gut waren.

Wir sind im allgemeinen stolz auf unseren Kundendienst und haben, das wollen wir anerkennen, im Grossen und Ganzen ein Recht dazu. Allein in letzter Zeit haben wir doch mit grosser Sorgfältigkeit verschiedene Anzeichen dafür gespürt, dass der Ruf unseres Service, vor allem am Boden, in Gefahr geraten könnte. Wir sind durch das Anwachsen der Anzahl von Beschwerden beunruhigt, die auf Gleichgültigkeit, Oberflächlichkeit, mangelnde Dienstbereitschaft und fehlendes Eingehen auf den Kunden schliessen lassen. Gerade in der jetzigen schwierigen Zeit ist das sehr bedenklich. Wer den Kunden vernachlässigt, oder ihn geradezu am Kopf stösst, schadet in unverantwortlicher Weise der Swissair und schliesslich sich selber. Wir möchten hier nicht untersuchen, woher ein gewisses Köschlaffen kommt, - das überlasse, wie sonstwohl sei, vornehmlich nicht allgemein ist. Die Anzeigergebnisse dieses Sommers waren sicher gross, an einigen Orten die üblichen Voraussetzungen nicht ideal, die Zahl der Mitarbeiter wegen der hohen Notwendigkeit zum Sparen eher knapp bemessen. Das ist uns bekannt. Unmöglich können wir Sie zu unvermeidlichen weiteren Einsparungen auffordern. Denn in fast allen Fällen beschweren Reklamationsfälle mit genau gleich viel, manchmal auch mit etwas mehr persönlichen Aufwand die Sache richtig zu erledigen gewesen. Warum soll man eine Arbeit nicht gut tun, die man ohnehin verrichten muss? Die eigene Befriedigung an sicheren Resultaten ist, das wissen wir doch alle, eine der grössten Genugtuungen, ein selbst verschuldetes Mangel unserer Grund zu Unlust. Ihm fehlt es bloss ein wenig an Phantasie, etwas Vorstellungsvermögen. Wenn zum Beispiel, weil kein Gepäckzettel vorhanden ist, ein Koffer zwei Wochen liegen bleibt, trotzdem eine Anhängerkarte mit genauer Adresse dranhängt, dann sollte man sich doch denken können, wie ein Passagier auf diesen Routine-Erreiss reagieren wird und darf!

Wie wirklich guter Kundendienst wirkt, zeigt das Beispiel eines erfindlichen Kundenzufrieden:

"Da ich geschäftlich gezwungen bin, laufend Weltreisen zu unternehmen, kenne ich den Unterschied zwischen dem Kundendienst der einzelnen Fluggesellschaften, ich weiss was es bedeutet, wenn ein Kunde persönlich und mit wachem Interesse bedient wird."

Bei einem Besuch in XY hatten meine Frau und ich das Gefühl, dass ein Angestellter, Herr XY, uns auf eine Art und Weise bediente, die wohl weit über das hinausging, was seine unmittelbare Pflicht gewesen wäre. Wir werden uns seinen sofortigen, zuverlässigen und zuvorkommenden Art gerne erinnern und stets daran denken, dass die Swissair über solch tüchtiges Personal verfügt, um ihre Kunden zu bedienen."

Durch diese entscheidende Begegnung konnte ein Kunde gewonnen werden, der in der Folge unserem Unternehmen wichtige Geschäfte zuführt.

Der Angestellte, dem dieses Schreiben betraf, hat allen Grund zur Befriedigung, und wir sind überzeugt, dass er seine Freude empfunden hat, als er den Brief las. Nicht allein, weil er etwas Tüchtiges geleistet, sondern vor allem, weil er dem Passagier und der Swissair einen echten Dienst erwiesen hat. Aus der Summe solcher Dienstleistungen stammt schliesslich unser Ansehen und unser Erfolg.

WO STEHEN WIR MIT UNSEREN CONVAIR - JETS ?

In dem "Swissair - News" vom März 1964 haben wir unsere Mitarbeiter informiert, dass die Klärung über den "Convair" im nächsten Frühjahr fertig sein wird. Die Produktionsverantwortung liegt bei General Dynamics/Convair, die zu dieser Klärung geführt haben, sind inzwischen überwunden worden. Profefüge haben ergeben, dass das dynamische Verhalten des "Convair" - der maximal Mach 0,97 erreicht - im ganzen Geschwindigkeitsbereich nun einwandfrei ist. Sie haben außerdem gezeigt, dass die Flugweg die meisten Spezifikationen zu Grunde gelegten Beschleunigungsgeschwindigkeitswerte nicht erreicht.

American Airlines, welche mit einem ursprünglichen Auftrag von 25 Einheiten als wichtigste "Convair"-Besteller galten, haben mit General Dynamics/Convair einen neuen Vertrag abgeschlossen. Dieser sieht die Lieferung von 15 Flugzeugen im bestigen Zustand am Ende dieses Jahres und von fünf weiteren Einheiten bei gesamt Einleitung der den AAL zugewiesenen Geschwindigkeit vor.

Im Gegensatz zu American Airlines sind für die Swissair nicht die hohen Reisegeschwindigkeiten ausschlaggebend, sondern die Höhe der Strahlkraft, welche bei günstigen Betriebskosten über das für diese Flugzeuge vorgesehene Streckennetz transportiert werden kann. Die neu eingetretene Lage zwingt uns, die aerodynamischen Leistungen des Flugzeuges vor allem in dieser Hinsicht persönlich genau und umfassend zu untersuchen.

Dieser Aufgabe haben sich zu dem letzten Wachen verschiedene unserer Mitarbeiter gewidmet. Sie haben den "Convair" fliegen lassen, geprüft und zahlreiche Arbeitsstunden aufgewendet, um die Wirksamkeit der von General



MIGROS-GENOSSENSCHAFTLER IN IDELWILD

Unser Bild zeigt die Ankunft von 138 Migros-Genossenschaftlern auf dem New Yorker Flughafen in der Nacht auf den 21. Oktober. Insgesamt besuchten rund 400 Mitglieder dieser Organisation die USA - und zwar in drei Gruppen, von denen die Swissair zwei und die Air India eine über den Nordatlantik beförderte.

Dynamics/Convair vorgeschlagenen Verbesserungen zu beurteilen. Die Ergebnisse dieses Studiums werden gewöhnlich ausgewertet. Mitte November haben wir die Verhandlungen mit General Dynamics/Convair erneut aufgenommen, mit dem Ziel, diese Angelegenheit bis Ende dieses Jahres endgültig zu bereinigen.

Wir haben schon früher an dieser Stelle betont, dass die viermotorigen Strahlflugzeuge ihrer Dienst bis zur Ablösung durch Uberschallflugzeuge, d.h. während zehn bis fünfzehn Jahren versehen werden. Es ist deshalb besonders wichtig, diese Flugzeuge nach Möglichkeit von der Ablieferung so fertigstellen zu lassen, dass sie uns vollständig befriedigen. Das können wir uns heute umso mehr leisten, als wir mit dem CV-880-M eine gute Alternativlösung gefunden haben.

A. Klotzweiler, Stv. Direktionspräsident

(Fortsetzung von Seite 2)

In der Swissair ist jeder, wo immer er tätig sein, sehr auf den Kunden. Wir wissen aus dem Inneren was es von Augen haben. Ein Mangel an Aufmerksamkeit, eine falsche Reservation, ein fehlgeschickter Koffer können uns einen Passagier verlieren lassen. Ein warmes Wort, ein höfliches Brief, ein unverweintes Behilflichkeit

können uns Freunde auf lange Zeit einbringen. Denken Sie bitte daran. Der zufriedengestellte, für die Swissair eingetretene Kunde macht uns allen die Arbeit schöner und leichter.

H. Aepli, Chef Dept. II

NEUE PIC's

Zu CV-880-M Kommandanten können folgende Flugkapitane ernannt werden: Otto Rentsch auf den Sektoren Europa, Mittelmeer und Ferner Osten, sowie Willi Stierli und Niklaus Windmer für den Mittelmeer Osten. Wir gratulieren!

UNSERE FLOTTE

Folgende Bojotten unserer Flotte sind kürzlich verkauft worden oder werden noch vor Jahresende ihre Bestände der DC-7C HB-IBP und der DC-6B HB-BEZ. Unser Flugzeugpark wird demnach für die nächste Zukunft folgende Einheiten umfassen:

Jet

3 DC-8, 4 Caravelles,
2 CV-880-M.

Kolbenflugzeuge

2 DC-7C, 5 DC-6B, 11 Motopropeller, 4 DC-3 (inkl. Fracht).

Schiffflugzeuge

1 Pilatus P-3, 2 Piaggio



"CAFETERIA" IM HAUPTBAHNHOF ZÜRICH - KUNDENDIENST FÜR NACHTFLUGGÄSTE

Am Freitag, den 3. November, wurde als neue Abteilung des Bahnhofsbuffets Zürich ein modernes Selbstbedienungsrestaurant mit Snackbar dem Betrieb übergeben. Die "Cafeteria" - so heisst die neue Gaststätte - ist im Erdgeschoss des Hauptbahnhof untergebracht, das, wo sich früher abwechselungsweise unsere Abfertigung und unser Luftverkehrsbüro befanden. Sie ist jeweils von sechs Uhr früh bis Mitternacht für die Passagiere geöffnet. Ausschliessend, d.h. bis vier Uhr morgens, dürfen sich in der "Cafeteria" nur noch Bahn- und Flugzeuge aufhalten. Die wartenden Nachtfluggäste werden durch den Lautsprecher vom Termin aus auf die Busstation für ihre Kabine aufmerksam gemacht. Die Swissair ist dem Bahnhofsbetriebsleiter Rudolf Candrian für diese weitere Möglichkeit des Dienstes am Kunden dankbar.

ERFOLGREICHE TAX-FREE SHOPS

Seit ihrer Eröffnung am 4. September können sich die beiden Swissair-Zollfreiläden in Elatos und Cointrin eines stetig steigenden Zuspruchs erfreuen. An Umsätzen wurden in runden Zahlen erzielt:

	im September	im Oktober
Zürich	Fr. 130'000.-	Fr. 180'000.-
Genf	Fr. 64'000.-	Fr. 63'000.-

Das Warenortiment, das bei der Eröffnung 111 Artikel umfasste, ist seither auf 150 Artikel (Spirituosen, Rauchwaren und Parfums) ausgedehnt worden. Rund die Hälfte aller Umsätze wird durch den Verkauf von Whisky - der in unseren Tax-free-shops billiger ist als in Skandinavien - erzielt.

Unsere Fluggäste sind sicher dafür dankbar, wenn sie auf diese für uns lebendigen Nebenbetriebe aufmerksam gemacht werden. Nähere Auskünfte zur Information der Passagiere sind über Telefon int. 9/3026 zu erfahren.

Gesucht ...

... werden in allen Departementen und zu jeder Zeit fähige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die neu zu besetzenden Stellen sind an den Anschlagtafeln ausgeschrieben.

RADIOAKTIVITÄTSKONTROLLE UNSERER FLUGZEUGE

Nach jeder Rückkehr von einem Langstreckenflug werden unsere DC-8 und CV-880-M mit Geigerzählrohren einer eingehenden Kontrolle auf Radioaktivität unterworfen. Im Kabinnenraum registrieren zudem während des Fluges ein unempfindlich ausgebautes Dosimeter von der Grösse einer Füllfeder den allfälligen Strahlungseffekt. Bis jetzt war das Ergebnis der Kontrollen in keiner Weise beunruhigend. So hat eine kürzlich durchgeführte Überprüfung eines DC-8 ergeben, dass das Flugzeug wesentlich weniger Strahlung abgab als die Leuchtziffern der Armablenkung des Kontrollzeigers.

ZUSAMMENKUNFT DER SWISSAIR - MITARBEITER IM RUHESTAND

Von der zahlreichsteig immer noch beschlossenen Gruppe von Swissair-Mitarbeitern im Ruhestand trafen sich am 24. Oktober 1961 deren 20 zu einem Treffen im Kloten ein. Die eingeladenen erschienen fast vollständig und aus allen Teilen der Schweiz; in einem Fall hielt ein zu weiter Weg den Betroffenen vom Kommen ab, während zwei Pensionierte nicht zu erreichen waren.



Alte Bekannte freuten sich des Wiedersehens, und auch zwischen bisher nicht Bekannten wurden bald Brücken geschlagen.

Es war erfreulich, wie unser rüstigen "Ehemaligen" mit Begeisterung an ihren alten Arbeitsort zurückkehrten: empfänglich und aufgeschlossen den Neuerungen gegenüber, und doch mit sichtlichem Stolz auf "ihre Zeit".

Einigen uninteressanten Besichtigungen im Schul- und im neuen Betriebsgebäude folgte ein gemeinsames Mittagessen am Personalballett Flughafen, bei dem die Swissair-Jubiläumsgesellschaft mit gemeinsamen Beiträgen aufwartete.

Erinnerungen an die Anfangsjahre unserer Gesellschaft, an damalige Mitarbeiter und an die verschiedenen Entwicklungsstadien bis heute wurden aufgefrischt. Herr Schuler begrüßte die ehemaligen Mitarbeiter im Namen des Personalchefs und übermittelte ihnen den Dank der Geschäftsleitung für ihre Mithilfe am Aufbau des Unternehmens und für ihre Treue zum ehemaligen Arbeitgeber. Die Pensionierten ihrerseits gaben der Genehmigung Ausdruck, dass auch ein so schnelllebiges Unternehmen wie die Swissair sich Zeit nehme, der Aelteten zu gedenken, und wünschten der Swissair eine erfolgreiche Zukunft.

Der Tag, der grossen Anklang gefunden hatte, war schnell vorüber, und beim Abschied hörte man immer wieder: "Wir freuen uns aufs nächste Mal..."

Allen Dienststellen und Angestellten, die so bereitwillig zum guten Gelingen der Zusammenkunft beigetragen haben, sei auf diesem Weg der Dank der Organisatoren und Ehemaligen ausgesprochen.

SWISSAIR-VERTRETUNG NIZZA DURCH BOMBENANSCHLAG BESCHÄDIGT

In der Morgenstunde des 27. Oktobers explodierte an der Avenue Gustave V in Nizza eine Plastikbombe, die u.a. das Schrotfenster unserer dortigen Vertretung zerstörte und beträchtliche Mobiliarschäden verursachte. Die Wiederinstandstellung dürfte bis Anfang Dezember beendet sein.

20 DIENSTJAHRE

Am 1. November konnte Herr Arnold Schilling, Werkführer Wartung Kolbenflugzeuge, auf zwei Jahrzehnte seiner Anstellung bei der Swissair zurückblicken. Der Jubilar hatte sich allerdings schon 21 Jahre vor dem erreichten Eintrittsdatum dazu entschlossen, seine berufliche Laufbahn in den Dienst der schweizerischen Luftfahrt zu stellen: 1930 fing er als Mechaniker bei der Balair in Genf an, um 1934 erstmals der Swissair beizutreten. Nach zweijährigem Unterbruch kam Herr Schilling 1937 wieder zur Swissair, zunächst nach Dübendorf und ab 1938 als Stationsmechaniker nach Basel. 1939 verliess er uns, um 1946 in Dübendorf erneut zu beginnen. 1947 kam er als Boden- und Bohrmechaniker nach Genf. 1949 wurde er zum Meister im Flugbetrieb Dübendorf, zehn Jahre später zum Obermeister der Kolbenflugzeugwartung und in seinem Jubiläumsjahr zum Werkführer Wartung Kolbenflugzeuge ernannt. Wir wünschen Herrn Schilling herzlich, dass er wie für seine auch in Zukunft stets Ursache finden möge, seine Begeisterung für die Fliegerei zu nähren und sie seinen Mitarbeitern mitzutellen.



An der 17. Generalversammlung der IATA in Sydney, Australien, wählte sich Generaldirektor Sir William P. Hildred am 23. Oktober als der Vertreter von 70 Mitgliedsgesellschaften. Wir entnehmen seinem Jahresbericht die folgenden interessantesten Gedanken und Hinweise:

- Die wünschbare Einführung niedrigerer Tarife werde erschwert durch die von den Regierungen innerhalb dreier Jahre um über 50 Prozent erhöhten Taxis für Landungen und Besatzung von Navigationshilfen.
- Die Betriebsergebnisse der IATA-Gesellschaften bezifferten sich 1960 auf 5'505 Millionen Dollar; ihnen standen Kosten in der Höhe von 5'448 Millionen Dollar gegenüber. Die Gewinnmarge von einem Prozent sei angesichts der Bedürfnisse einer wachsenden Industrie oder des Drucks zunehmender Konkurrenz geradezu lächerlich gering. Die Finanzsituation im Luftverkehr sei im gesamten als prekär zu betrachten.
- Zu Ende dieses Jahres werden die Fluggesellschaften über insgesamt 620 Strahlflugzeuge verfügen; ungefähr 300 weitere "Jets" sind bestellt.
- Obwohl der normale Wachstumsrhythmus im Verkehr über den Nordatlantik und auf einigen anderen Routen im Bereichsplateau stecke, bestehe kein Grund zum Pessimismus. Es sei ein ironischer Gedanke, dass - wenn die verfügbare Kapazität der Flugzeuge ausgenutzt worden wäre - nicht genug Hotelbetten zur Verfügung gestanden hätten, um alle Touristen aufzunehmen.
- Die Preise für Übersee-Flugzeuge überwiegen jedes bis jetzt in der Luftfahrt bekannte Ausmass. Die Entwicklungskosten lägen weit jenseits des Finanzkraft von Flugzeugherstellern oder Luftverkehrsbetrieben. Der Akaufspreis würde den normalen Herstellungskosten entsprechen. Auf Grund normaler Kostenberechnungen müssten deshalb übersetzte Tarife gefordert werden, was die Gesellschaften - sofern sie sich vom ersten Schock überhaupt erholten - dazu zwänge, bei den Regierungen erneut um Subventionen nachzusuchen. Jede Regierung, die sich zum Übersee-Flugzeug entschliesse, sollte die Tragweite dieses Entschlusses frühzeitig erkennen. Wer Freistige wünsche, müsse bereit sein, dafür zu bezahlen.

GERÜHREN IN SCHIPHOL

Seit 15. November erhebt nun auch die Verwaltung des Amsterdamer Flughafens Schiphol von den abfliegenden Passagieren eine Gebühr. Diese beläuft sich auf 2 Gulden für Flüge nach Luxemburg, Brüssel, Düsseldorf und Köln, 4 Gulden für andere europäische und 6 Gulden für überseeische Destinationen.

LONG BEACH - ROM: 10h 45

Anlässlich des Ablieferungsfluges eines neuen mit Rolls-Royce-Panthermotoren ausgerüsteten DC-8 der Alitalia wurde die Strecke von Long Beach nach Rom Anfang November ohne Zwischenhalt in 10 Stunden und 45 Minuten zurückgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 977 km/h; die Spitze lag bei 1112 km/h.

Was die Andern tun



Die Panair do Brasil hat vier Caravelles 6R zur Auslieferung im April, Mai und Juni des kommenden Jahres in Auftrag gegeben. Die Gesellschaft hat zudem die Bestellung von zwei weiteren Einheiten dieses Typs in Aussicht genommen; sie gab ferner ihre Absicht bekannt, später drei mit Überschallgeschwindigkeit fliegende Supercarvelles zu erwerben.

Am 14. Oktober gab die amerikanische Boeing International Airways als erste überseeische Gesellschaft sechs Strahlflugzeuge des Typs "One-Three" der British Aircraft Corporation in Auftrag. Die Bestellung umfasst vier Optionen für sechs weitere Einheiten dieses mit zwei Hecktriebwerken ausgerüsteten Modells auf. BAC 111 ist das erste Luftfahrzeug der USA, das ein europäisches Verkehrsflugzeug "vom Zeichenblatt weg" bestellt. Der Jungfernfug eines BAC 111 wird nicht vor 1963 ansetzen.

Die spanische Luftverkehrsgesellschaft Iberia hat am 6. November ihrer wöchentlich einmal bedienten Linie von Madrid nach Rio und Buenos Aires eine neue bis Santiago de Chile führende Etappe angefügt. Die Strecke wird mit DC-5 bedient.

Die Deutsche Luftansa plant, im Jahre 1963 eine Linie von Frankfurt über Juba zu Sydney zu eröffnen.

ICAO UND LUFTRECHT

Am 18. September haben die Vertreter der ICAO-Staaten an einer Konferenz in Guadalajara, Mexiko, einer neuen internationalen Luftrechts-Vereinbarung zugestimmt. Diese schliesst eine Lücke im Warschauer Abkommen, das die Frage der Haftung des Lufttransportführers gegenüber Passagieren und Abwesenden von Fracht im internationalen Luftverkehr regelt. Es hat sich nämlich immer wieder gezeigt, dass oft Zweifel darüber bestehen können, wer die Lufttransportführung den Haftungsregeln des Warschauer Abkommens untersteht, wenn die Beförderung tatsächlich von einer anderen Person oder Gesellschaft ausgeführt wird als von derjenigen, die den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Sie tritt in Kraft, sobald sie von fünf Staaten ratifiziert ist.

NORDATLANTIKVERKEHR IM 3. QUARTAL

In der nachfolgenden Aufstellung werden die Ergebnisse aller zum Nordatlantikverkehr beteiligten IATA-Gesellschaften für die Zeit von Juli bis September 1961 mit denjenigen der Swissair verglichen. Die Tabelle gibt ferner die Veränderung gegenüber der Parallelperiode des Vorjahres an. Da weder die IATA- noch die Swissair-Zahlen den Charterverkehr berücksichtigen, ergibt sich für uns insofern ein weniger günstiges Bild, als wir in der Berichtsperiode zahlreiche Kerosinbefüllungen durchführten. Für die Berechnung des Zwischenverkehrs im Güter- und Postverkehr wurden die letztjährigen DC-6A-Frachtverflüge berücksichtigt.

	IATA-Gesellschaften	Zu-/Abnahme	Swissair	Zu-/Abnahme
Sitzplatzangebot	1'313'907	+ 34,8 %	30'880	+ 62,7 %
Beforderte, zahlende Passagiere	690'722	+ 3,1 %	24'863	+ 11,1 %
Sitzplatzauslastung	52,6 %	- 16,1	48,5 %	- 22,5
Fracht in kg	16'668'398	+ 42,9 %	578'503	+ 19,6 %
Post in kg	4'802'958	+ 14,6 %	87'741	+ 10,6 %

Happy Landings

Den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich viel Glück zu ihrem Eintritt in den Berufsstand:

Dept. II:

16.9. Frä. Hanny Berweger (jetzt: Frau Mrowietz) Reservation Zürich; 18.9. Urs Meier, Adm. Ausservertretungen; 5.10. Frä. Jarekava Prochankowa, jetzt: Frau Schlatter, Reservation Zürich.

Dept. III:

22.8. Sylvain Maquignaz, Piloten-Asp.; 2.9.



Frä. Maya Schmidt, jetzt: Frau Gurner, Hostess; 8.9. Frä. Elisabeth Tobler, jetzt: Frau Tini, Passagierheiss; 16.9. Rizzardo Pezzetti, Stationsleitung; 22.9. Roland Pokorny, Buffetbeileistung; 29.9. Frä. Gertrud Hami, Hostess, mit Meinrad Hüder, Personaldienst Bodenpersonal.

Dept. IV:

18.9. Jules Holzinger, Einbauewerkstatt; 29.9. Hans Seidenmann, Wartung Kolbenflugzeuge; 30.9. Franz Sikess, Instrumenten-Werkstatt; 6.10. Walter Spring, Schlosserei.

STOP PRESS

Zubringerbus hat Probe bestanden.

An der Direktionskonferenz vom 14. November wurde beschlossen, den Betrieb des VBZ-Zubringerbus für Swissair-Personal in Kloten nach Ablauf der Probezeit voraussichtlich bis Ende Mai 1962 zu den bisherigen Bedingungen weiterzuführen.

IATA-Spezialisten haben ausgerechnet, dass im Verkehr auf der Strecke London-Paris die Einsparung von je 10 Min. Bodenzeit an beiden Destinationen einen Zeitgewinn zur Folge hätte, wie er bei der Steigerung der Flugeschwindigkeit von 640 auf 1600 km/h entstünde.

Wir helfen den Tibetern

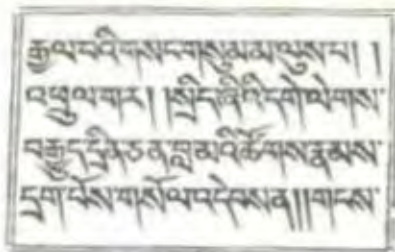
Das Flüchtlingselend ist vielerorts zum Dauerzustand geworden. Heute noch werden ganze Völker von ihrem angestammten Stück Erde vertrieben - in ein schweres, unbekanntes Schicksal.

Von besonderer Grausamkeit und Härte ist das Los vieler Tausender von Flüchtlingen aus Tibet. Ihr unheil Freilichtlager, ihre zutafte, seelisch und körperlich gesunde Lebensart vermochte die friedliebenden Tibeter nicht vor dem Zugriff ihrer schrecklich entschlossenen Eroberer zu retten. Nicht genug damit, sind ihrer allzu viele in der neu gewonnenen Unabhängigkeit einem ungewohnten Klima zum Opfer gefallen.

Unlängst haben wir einige mit wirksamen Hilfe-Einsparungen ein gewisses "Schweizerisches Hilfswerk für die Tibet-Flüchtlinge" aufgebaut. Wir von der Swissair sind aufgerufen, unser Scherlein beizutragen.

Der Anfang ist gemacht. Allmählich flossen die Spenden einiger Mitarbeiter in die Kasse des Pestalozzi-Kinderdorfes, wo wir Unglückliche bis heute unterstützen helfen. Das Kinderdorf hat aber jetzt erweiterte Pflichten übernommen und beheimatet eine ganze Schulklasse junger Tibeter.

Rasche Hilfe ist doppelte Hilfe. Wir möchten dem tibetischen Lehrer ein Projektionsgerät schenken, mit dem er Lesestücher für seine



TIBETISCHE SCHRIFT

Schüler anfertigen möchte. (Die Verfolger sind in Tibet bei der Vernichtung aller Kultur mit zynischer Gefühlskälte vorgegangen; es existiert im ganzen Hochland kein Druckersignet mit den den Vertriebenen heimischen Schriftzeichen mehr...)

Liebe Swissair-Mitarbeiter! Wir bitten Sie, das untenstehende Formular auszufüllen und zu unterschreiben. Sie haben auf dreifache Art Gelegenheit, da zu helfen, wo Hilfe wirklich nötig - sei es, dass Sie

- der Hilfsaktion des Personals der Swissair beitreten;
- Ihren bisherigen Monatsbeitrag erhöhen;
- einen einmaligen Beitrag von beliebiger Höhe leisten.

Allen guten Helfern herzlichen Dank zum voraus!

Für das Stiftungskomitee:

- L. Böhmler, Zentralschulhaltung
- Fd. H. Beck, Finanzplanung
- K. Gurner, Kontrolle Warenzugang
- K. Lindt, Luftreisbüro
- E. Meiser, Stationsleitung Kloten
- B. Mühlebach, Kostenabrechnung
- M. Schuler, Personalbeschaffung und -Schulung
- Fd. T. Vogel, Reinigungs- und Fluggeselle
- R. Waelly, Luftreisbüro, Genf

hier abtrennen und einreichen an:

Hilfsaktion Pestalozzidirekt des Personals der Swissair (früher Unglückliche), Hirschengraben 84, FZ

- Ich trete ab sofort der Hilfsaktion bei mit monatlich Fr.
- Ich erhöhe meinen Monatsbeitrag auf Fr.
- Ich leisten einen einmaligen Beitrag von Fr.

Die Swissair ist ermächtigt, diesen Betrag von meinem Monatslohn abzutreiben.

Name: Vorname: Agenten-Nr.:
(soweit möglich)

Dienststelle:

Unterschrift:



Nr. 84

November 81

Das Schwergewicht dieser "Guten Idee" liegt eindeutig bei den abgelehnten Vorschlägen. Trotzdem fallen die beiden "Prämiierten" keineswegs ab, übersteigt doch ihre "Belohnung" den Durchschnitt der üblichen Prämienhöhe recht bedeutend. Die Einsender dieser verwerfeten Vorschläge sind:

Herrn WILHELM KNECHT,	Zentralbuchhaltung, Dept. I	
	Fr. 110.--	6071
Herrn PETER HAUSER,	Zentralbuchhaltung, Dept. I	
	Fr. 120.--	7537

6071

Herr Wilhelm Knecht, Zentralbuchhaltung, weichte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass beide alle Voraussetzungen geschaffen sind, welche die Auszahlung des Salärs in auf Fr. 10.-- genauen Beträgen rechtfertigen.

Die aus diesem Auszahlungssystem resultierende Einsparung betrifft vor allem die Hauptkasse. Durch den Wegfall von 1 Geldeinheiten (als Münzeinheiten) kann die für das Einfüllen der Zähltagstaschen bisher aufgewendete Zeit auf 2 Tage reduziert werden. Dies ist besonders wertvoll, da sich erstens diese Zeiterparnis auf die durch die monatlichen Abschlussarbeiten ohnehin schon stark ausgelasteten Arbeitsplätze entfällt und zweitens, weil dadurch der Termin für die Entgegennahme und Verarbeitung der Personal- und Salärmaterialien verlängert wird. Zähltag und Kostenrechnung würden überdies genauer abgerechnet werden. Ein weiterer Vorteil liegt aber auch darin, dass durch die Verzögerung der Zufälligkeit die Lohnsumme von etlichen Mio. Franken 2-3 Tage später von der Bank abgeboben werden muss, was bei einer event. Bankkreditbeanspruchung eine beträchtliche Verminderung der Passivzinsen miteinbringen dürfte. Die Vorteile, die der Vorschlag mit sich bringt, fand denn auch die Zustimmung der Personalverbände und der Personalkommission, was

dass der Einführung des neuen Salärzahlungsmodus, der dem Personal mit der PM-5112 vom 20.9.1981 mitgeteilt wurde, nichts mehr im Wege stand.

7537

Herr Peter Hauser, Zentralbuchhaltung, regte an, dass die Swissair für ihre Telefonkosten normale Rechnungen verlangen und diese auf dem üblichen Weg sollte bezahlen, anstatt sie direkt dem Postcheckkonto belasten zu lassen. Der Vorteil dieses Vorgehens liegt in der Ausmüfung der Zahlungsfrist, was für die Swissair laufend einen Gewinn an Zinskosten bedeutet.

Obwohl das bisherige System einfacher und in bezug auf den Arbeitsablauf rationaler ist, lassen sich dank der empfohlenen Zahlungsart monatlich doch bedeutende Summen einsparen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

5111

Reparatur des Kabinenbodens durch Aufschrauben ganzer Felder. Der Reparaturvorgang wird von Fall zu Fall je nach der Umfang der Beschädigung des Kabinenbodens festgelegt. Wo es notwendig erscheint, werden auch ganze Bodenfelder ersetzt.

was jedoch nur ganz selten vorkommt. Diese Ausnahmefälle bilden keinen stichhaltigen Grund, um stütlichen Bodenblechen die Nieten durch Schrauben zu ersetzen.

1881
Audreyerren DC-TC. Die Ursache der Klaffung an den Brennstoffarmen ist vom Hersteller selbst frühzeitig erkannt worden. In der Folge wurde die Art der Ausführung der Endlastrags-Schlösser und -Bohrungen geändert sowie das für die Herstellung der Armellen geeignete Material verwendet. Gleichzeitig beschränkte man auch die Laufzeit der bewegten Teile. Diese Massnahmen haben dazu geführt, dass die Brennen zu einem Neuanstrichen mehr Anlass geben. Mit der im Vorschlag vorgesehenen Nacharbeit wäre nur ein geringer Teil der Defekt-Ursachen erfasst, die Troubles können also nicht gänzlich eliminiert werden.

1914
Abgabe von Lanchgeschweissen an Stelle der Bargeldvergütung. Wie die Erfahrung lehren, bringt das vorgeschlagene System grössere administrative Umtriebe mit sich als die Bargeldvergütung. Die Abgabe von Lanchgeschweissen wurde deshalb nicht fortgeführt.

1974
Fähbare Lagergestelle für Kabinenbestuhung. In den Vorbereitungsarbeiten für die Einführung der DC-TC-Flugzeuge war auch die Projektierung einer zweckmässigen Kabinenbestuhlung eingeschlossen. Beim Studium dieser Aufgabe wurden verschiedene Möglichkeiten ins Auge gefasst, darunter auch die Lagerung der Kabinenbestuhlung auf fahrbaren Gestellen, ähnlich wie sie der Einsender dieses Vorschlages vorschlug. Trotz allen Vorteilen, die diese darbot, wurde das Projekt vor allem der hohen Kosten wegen - aber auch aus Platzgründen - fallengelassen.

1971
Vorrichtung zum Ausblenden der elektrischen Rasierapparate. Die von den Langstrecken-Flugzeugen zurückkommenden Rasierapparate müssen jeweils nicht nur sauber gereinigt, sondern auch desinfiziert werden. Durch Ausblenden liessen sich nicht die Rückstände entfernen. Auf das Zerlegen der Scherköpfe und die Reinigung mit einer Bürste kam deshalb nicht verachtet werden.

6373

Reparatur der Kühlböden für die DC-8- und Caravelle-Flugzeuge. Der Vorschlag ist gut gemeint, kommt aber leider zu spät. Damit die Taflare (inakünftig nicht mehr abgeleitet) können, werden bei den Ummantelungen die Trägerwinkel verbrannt. Von einer Änderung der bestehenden Kühlböden wird der grössten Kasten wegen abgesehen.

7058

Geldüberweisungen von den Ausreisestellen-Kassen an den Hauptkass. Der Vorschlag zielt darauf, in Klöten, Genf, Basel und Bern besondere Postcheckkonten zu eröffnen; durch die dann Geldüberweisungen an den Hauptkass kostenlos erfolgen könnten. Die Ablehnung der Idee erfolgt, weil die Geldübergänge verzögert würden, das könnte zu Zinsverlusten führen, welche die Einsparungen illusorisch machten. Zu diesen Überlegungen führte übrigens eine Untersuchung der selben Frage, die bereits vor Einreichen des Vorschlages beendet war.

7188

Erweiterte Abgabe des SA-Dienst-Flugplans. Der Zeitpunkt für eine erweiterte Abgabe des SA-Dienst-Flugplans ist schlecht gewählt. Jede über das erforderliche Minimum hinausgehende Verteilung dieses Flugplans bedeutet nichts anderes, als die von der Geschäftsleitung ausgegebene Spar-Papole mit Füssen zu treten.

7208

Saläransahlungen im Dezember. Gegen eine Saläransahlung zum normalen monatlichen Ausschaltungsdatum auch im Dezember sprechen folgende Gründe:

1. Ein Grossteil des Personals benötigt nun einmal eine gewisse zusätzliche Geldsumme für Weihnachtsgeschenke, Haushalt, Ferien usw. einige Tage vor den Festtagen.
2. Das berüchtigte "Januar-Loch" im Haushalts-Budget würde zweifellos auch bei einer Saläransahlung nach Weihnachten entstehen, da Ende Dezember jeweils Steuern, Verabreichungsprämien aller Art, Abonnements etc. fällig sind und auch die Silvester- und Neujahrstage das Portemonnaie zusätzlich belasten.
3. Die grosse Mehrheit der Arbeitgeber auf dem Platz Zürich, darunter auch die städtische und kantonale Verwaltung, zahlen des Dezember-Salär vor Weihnachten aus. Ohne zwingende Gründe

kann sich die Swissair als ein bedeutendes Unternehmen im Einzugsgebiet der Stadt, nicht in Gegensatz zur üblichen Gepflogenheit setzen.

Dem legitimen Bedürfnis der Lohnnachzahlung nach genügend Spielraum für die Bereitstellung der Dezember-Saläre wird insofern entgegengekommen, als der Zahlungstag nicht weiter als rund eine Woche vor Weihnachten vorverschoben wird.

7382

Vereinfachung der Frachttarif-Prospekte für Deutschland. Da ab nächsten Jahr die Frachttarif-Prospekte zusammen mit sieben übrigen europäischen Fluggesellschaften in neutraler Ausgabe herausgegeben werden, läßt sich die vorgeschlagene Vereinfachung leider nicht durchführen.

7470

Film-Vorführungen über das Sparen. Der Gedanke, den Sinn zum Sparen durch Vorführen geeigneter Filme zu intensivieren, entspringt einer gesunden Überlegung. Leider scheitert diese Aktion an der Auswahl der vorhandenen Filme. Alle verfügbaren Produktivitäts- oder Rationalisierungsfilme behandeln leider nur Themen über Arbeitsvereinfachung ganz bestimmter Fabrikationsverfahren und Betriebsabläufe. Sie sind so spezifisch auf einen Arbeitsprozess oder ein Arbeitsgeldeid ausgerichtet, dass sie nur für ganz bestimmte Fabrikationsbetriebe wertvoll und lehrreich sind.

7488

Telefonverzeichnis. Die Gründe für die Ablehnung der vorgeschlagenen Ergänzung der Telefonliste mit Referenzzeichen, Dienststellen- und Departements-Bezeichnung sind folgende:

1. Die in der Telefonliste aufgeführten Angaben, d.h. Name, Kurzzeichen und Tel.-Nummer werden auf Grund der zusätzlich gelieferten Karteikarten direkt von der IBM-Anlage geschrieben. Da weitere Angaben kartenspezifisch nicht mehr verarbeitet werden können, müssten diese nachträglich eingetragen werden. Die Folgen davon sind, dass neben den dadurch entstehenden Mehrkosten auch auf die periodisch erscheinenden, rektifizierten Neuausgaben verzichtet werden müsste.
2. Da jedes Visum grundsätzlich mit vollem Namen auszuführen ist, tut das persönliche Referenzzeichen weitgehend an Bedeutung verloren. Die vorgeschla-

genen Ergänzungen hinsichtlich Departement und Dienststelle sind zudem aus dem Kurzzeichen ersichtlich.

Es liegt somit kein vertretbares Bedürfnis nach einer Erweiterung im Sinne des Vorschlages vor.

7496

Fremdsprachlicher Text auf Weisungen und Zirkularen. Weisungen und Mitteilungen von allgemeinem Interesse, d.h. Publikationen, die für das gesamte SR-Personal zur Verteilung gelangen, werden mindestens zweis- und wenn notwendig dreisprachig gedruckt.

Anderes verhält es sich mit Zirkularen oder Instruktionblättern, die nur bestimmten Empfängern zugeordnet sind. In diesem Fall richtet sich die Sprache nach dem Empfängerkreis oder nach der Fachdienstsprache. Dabei läßt es sich leider nicht vermeiden, dass einige von diesen in der Original- oder Fachsprache abgefassten Mitteilungen zur Kenntnisnahme einem weiteren Kreis zugeleitet werden. Für diese Ausnahmen lohnt sich eine zweisprachige Abfassung nicht.

7497

Veranstaltungen für sich im Ruhestand befindende bzw. pensionierte Mitarbeiter der Swissair. Das Problem des vermehrten Kontaktes zwischen Unternehmen und den ehemaligen Mitarbeitern im Ruhestand ist dem Zentralen Personalrat nicht unbekannt. Diese Aufgabe wurde deshalb auch in das Pflichtblatt der Fürsorgerinnen aufgenommen. Das Schwergewicht der anfallenden Aufgaben in dieser Beziehung liegt jedoch vor allem in der Unterstützung für einen reibungslosen Übergang an die veränderten Verhältnisse im Ruhestand.

Die Frage von Pensionierten-Zusammenschlüssen wurde schon wiederholt behandelt und eine erste Zusammenkunft hat unterdessen bereits stattgefunden (s. News). Der Grund, warum bis dahin solche Pensionierten-Tagungen, wie sie z.B. andere Unternehmen pflegen, nicht gefördert wurden, liegt einzig in der geringen Anzahl von Mitarbeitern, die sich bereits im Ruhestand befinden.

7499

Zusätzlicher Eingang zum Wartareal. Die Forderung nach einem zweiten Eingang zum Wartareal nördlich des Motorenprüfstandes ist zweifellos berechtigt. Ein bei

Schichtwechsel und durch Kantinenbesucher zu benützender zusätzlicher Ein- und Ausgang ist vorgesehen. Er wird jedoch nur zu den erforderlichen Zeiten geöffnet sein.

7500

Abgabe illustrierter Broschüre bei Betriebsbesichtigungen. Die Dienststelle Betriebsführungen wird neu organisiert. Im Zusammenhang damit wird auch die Abgabe von Propaganda-Material an die Teilnehmer solcher Führungen studiert. Auf die Verteilung von neuem Propaganda-Material, wie z. B. von illustrierten Broschüren muss aber vorderhand der hohen Kosten wegen verzichtet werden. Der Verkauf solcher Broschüren ist nicht angebracht, würde doch das Interesse des Publikums an der Swissair schlecht belohnt, wenn es für Nebeneinnahmen ausgezahlt würde.

7508

Torque-Welle der Höhensteuer von DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen. Der vorgeschlagene Ersatz der durchgehenden Bolzen an den Torquewellen-Fittingen durch solche, die nur durch Wandung und Mitnehmerstück führen, würde die Festigkeit der Verbindung erhöhen. Die mit dieser Änderung verbundenen Kosten, die grösstenteils aus der Herstellung der hierfür notwendigen Spezialschrauben resultieren, sind, auf diesen einzigen Vorteil bezogen, aber zu hoch. Da den Bohrungen, deren Ausschläge durch die beantragte Massnahme vermindert werden soll, eine "Lebensdauer" von mindestens acht Jahren zugestanden werden kann, liegt kein zwingender Grund vor, eine Modifikation durchzuführen. Bei ausgeschlagenen Bohrungen werden deshalb wie bisher Übermassbolzen eingebaut, entsprechend der Rep.-Vorschrift Publ. Nr. 53'626, PLB 382. 34.

7541

Änderung des Formulars Déplacement-Bezüge für liegendes Personal. Dieser

Vorschlag stösst bei den mit der Verrechnung der Déplacement-Bezüge betrauten Stellen auf keine Gegenliebe. Die Gründe, die zur Ablehnung führten, sind folgende:

1. Die Umrechnung der Fremdwährung in Sfr. erfordert so wenig Zeit, dass hier keine (als Gewicht latente) Einsparung erzielt werden kann.
2. Der Zusammenzug von verschiedenen Kursen auf einem Blatt erhöht die Fehlerquellen und macht den Arbeitsablauf zufolge der nicht zu vermeidenden Änderungen nur komplizierter.

3. Das Führen von drei verschiedenen Büchern kommt aus administrativen Gründen nicht in Frage.

7578

Kabinendienst. Dieser Vorschlag betrifft eine Umgestaltung und entspricht somit nicht dem Sinne unseres Personal-Vorschlagswesen. Angelegenheiten dieser Art sind auf dem Dienstweg an die jeweils dafür zuständige Fachdienststelle weiterzuleiten.

Die Einsender der folgenden Vorschläge werden ersucht, ihren Teil dem Büro für Vorschlagswesen einzureichen:

1404 Entschädigung für Mittag- und Nachtessen.

7193 Befestigung des Türschlosses Data Generator.

7513 Nachschließen der Innensattel-Sitze.

7542 Allg. Pensionskassa.

7682 Bodenungsvorschritt in SF-210 Toilette

Die folgenden, für eine Priorisierung vorgesehenen Vorschläge können erst in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee" abgeschlossen werden:

7207 Auszahlung der Lohnergänzungszulage.

7354 Einsteigtreppe für Wartungsarbeiten.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge bitten wir, sich zwecks Erteilung näherer Angaben zu melden:

7486 Inserate-Werbung bei Herrn W. Weber

Propaganda-Abteilung, Dept. H, Tel. 763

7676 Berufsbesehung bei Herrn M. Schuler

Personalbeschaffung- und -schulung,

Zentr. Personaldienst, Tel. 495.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818/2564/3511/4954/5500/6084/6254/6359/

6629/6725/6790/6880/6874/6894/6895/7125/

7129/7153/7152/7156/7158/7159/7175/7179/

7180/7184/7185/7191/7201/7212/7230/7285/

7321/7325/7350/7368/7379/7383/7372/7376/

7495/7440/7458/7473/7476/7477/7486/7487/

7513/7554/7555/7582/7598/7600/7625/7693/

7684/7700/7702/7773/7776/7780/7791/7798/

7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktions-
Dr. A. Hodel
G8, Tel. 134



ZENTRALVORSTAND

ASIA-Wettkämpfe 1961

In den vergangenen Sommermonaten haben sich einige Mannschaften unserer Clubs wiederum im Rahmen der ASIA-Wettkämpfe (Airline Staff International Association) mit dem Personal verschiedener europäischer Luftverkehrs-Gesellschaften gemessen. Der gegenseitige Austausch von Gastfreundschaft, der mit solchen Treffen verbunden ist, gehört zu den schönsten Erlebnissen innerhalb der sportlichen Tätigkeit im Club. Schon manche Freundschaft hat sich auf diese Weise angebahnt. Aus den Berichten der Teilnehmer ergibt sich immer wieder, dass das persönliche Erlebnis wichtiger ist als das sportliche Ergebnis. Das ist gut, weil es beweist, dass die Wettkämpfe über der Sache stehen. Die diesjährigen Resultate lauten wie folgt:

Scharh t :	FINNAIR - SABENA	3 1/2 : 1/2
	LUFTHANSA - SWISSAIR ZÜRICH	4 : 2
Tennis :	BEA - SWISSAIR ZÜRICH	6 : 1 1/2
	AIR FRANCE - BEA	7 : 1 1/2
Fußball :	AUA - LUFTHANSA	3 : 2
	FINNAIR - BEA	4 : 2
	SABENA - SWISSAIR ZÜRICH	1 : 4

Dr. A. Hodel

SCHACH-CLUB

Nach dem etwas ruhigen Sommer hat unser Winterschachturnier begonnen. Für die Teilnehmer dürfte es dieses Jahr besonders interessant werden, da wir gemäss dem Beschluss der letzten Generalversammlung das Turnier erstmals nach "Schweizer-system" durchführen. Bedingung für eine gute Abwicklung des Turniers ist allerdings eine erstklassige Spieldisziplin.

Bericht über das ASIA-Turnier in Hamburg (27./28. Oktober 1961)

Ein Teil unserer Mannschaft machte sich bereits am Vortag, also am 26. Oktober, auf den Weg nach Hamburg. Allerhand Reise-Schwierigkeiten liessen sich durch die Bemühungen der DJH in Frankfurt und unserer dortigen Stationsleitung lösen, sodass diese Gruppe, via Düsseldorf, mit der Lufthansa noch am gleichen Tag die Hansestadt erreichen konnte.

November 61/62

Die renommierte Formationsgruppe kam am 28. Oktober vormittags programmgemäß auf dem Flughafen Fribollet an und wurden von Herrn Boztriche vom DJH Schach-Klub herzlich empfangen. Nach etwas Drink und dem anschließendem Mittagessen in der Kantine begann das Turnier um 14.30, mit etwas Stunde Verspätung. Unser Optimismus verlor sich leider mehr und mehr und bei jedem Spiel sank der Glaube an einen Sieg. Gegen 3 Uhr stand fest, dass die Belgen noch Helsinki, welche nächste Woche gespielt wird, für uns erdgültig ins Wasser gefallen war. Um 6 Uhr war das Spiel mit einem eindeutigen 1:2-Sieg für die DJH beendet. Natürlich waren unsere Leute im ersten Moment von ihrer Niederlage nicht sehr erfreut. Unsere deutschen Kollegen halfen uns jedoch, über unser "Schach-Matt" hinwegzukommen; im Ratsvorkeller wurde uns von der DJH ein grandioses Nachbessen serviert, das unsere gute Laune bald wieder herstellte. Der Sieg der DJH wurde gehäufend gefeiert. Alle waren sich einig, dass wir zwar Punkte verloren hatten, dass wir aber, was viel wichtiger ist, neue Schachfreunde gefunden hatten. Unsere Kollegen der DJH fanden es grossartig, dass wir unsere Niederlage so schnell vergessen konnten. - Zum Abschluss besuchten wir noch Sanki Psuli. Das ist ja fast obligatorisch, wenn man sich setzen (mal) in Hamburg aufhält. Dann kam die Rückreise, die auch, wie der Hinweis, mit Schwierigkeiten verbunden war. Doch schliesslich sind wir alle in Zürich gut angekommen, bereichert mit einem schönen, unvergesslichen Erlebnis.

R. Fischbacher

*FUSSBALL-CLUB

Spielbericht

Am 19. August 1961 hat die Zürcher Letzterechtsaison 1961/62 begonnen. Erstmalig konnte der FC Swissair 3 Mannschaften zu diesem Wettbewerb anmelden. Die 3. Mannschaft setzt sich vorwiegend aus "älteren" Spielern (Senioren) zusammen.

Das 1. Team hatte einen guten Saisonstart und ist inzwischen wieder Herbstmeister der Serie A geworden. Bei der 2. Mannschaft sollte es noch nicht so gut an und ihr helfen in der Rückrunde erfolgreicher zu sein. Unter Erwartung gut hielten sich die Senioren, stehen doch auch sie an der Spitze in ihrer Gruppe.

Die Turniere sind Sonntag um 14.00 Uhr an in der Turnhalle "Bachwieser" neben der Freizeitanlage Swissair. Neueintretende Spieler sind freundlich willkommen.

Spielbericht des ASQA-Fussball-Matches Swissair-Team in Zürich (23. Oktober 1961).

Unter der sehr guten Leitung Schiedsrichter Kambars entwickelte sich gleich von Anfang an ein sehr spannendes und rasantes Spiel. In der 5. Minute gelang dem Team der Schweiz das Führungstor durch einen gut platzierten Schuss ihres Halbvorgesch. Das Swissair-Team reagierte darauf mit einigen schönen Angriffen, die oftliche Gefahren beim belgischen Tor hervorriefen. Mitten in dieser Druckperiode führte ein belgisches Gegenangriff zum 0:2 für die Schweiz. Nun versuchten die Elbsteinischen alles um diesen Rückstand aufzuheben. Als in der 18. Minute der belgische Verteidiger ein Fouls im Strafraum beging, verwirklichte A. Winderkohe den Penalty selber zum 1:2. Bis zur Pause änderte sich am Resultat nichts mehr. Beide Mannschaften versuchten durch rasante Angriffe auf weite Vorläufer zum Ziel zu kommen.

Nach der Pause ergriff die Schweiz die Initiative. Die gutgemeinten Angriffe scheiterten jedoch an der aufmerksamen und starken belgischen Verteidigung. Die Angriffe der Schweiz waren stets sehr gefährlich. So konnte die belgische KF den Vorsprung in der 31. Min. auf 1:3 ausbauen, indem ihr Halbvorgesch eine schöne Vorlage prächtig in die weite Torecke einschoss. Eine Minute später bezwang Strickler den belgischen Hüter mit einem hohen, unter die Latze geschnittenen Schuss. Dieses 2:3 gab dem Elbsteinischen Auftrieb und als in der 35. Min. Kaster einen Freistoss gegen die Schweiz treten konnte, akute wohl niemand, dass dies der 2:3 Ausgleich bedeutete. Nun wurde beidseitig um das Führungstor und dem Sieg gekämpft. In der 42. Min. konnte Strickler eine Vorlage zum 3:3 verwirklichen. Die Swissair hatte bis zum Schluss noch einige lange Momente zu überleben. Einen schönen Fast im Tor geglaubten Schluss vermochte der Swissairhüter noch um den Pfosten zu lenken. Die Swissair konnte das 3:3 bis zum Schluss halten. Es wurde kurz aber fair gespielt und die Belgier waren gute Vorherrscher.

Mit diesem Sieg hat sich der FC Swissair für die nächste Runde gegen Air Lingus

Irland qualifiziert. Das Spiel findet im November in Zürich statt.

BR, Widmer

SKI-CLUB

Liebe Skifreunde!

Für die kommende Skisaison haben wir wiederum interessante und schöne Touren zusammengestellt und hoffen auf rege Beteiligung.

WINTERPROGRAMM 1961/62

Am 1. November jeden 2. Mittwoch auf den Jettiberg d.R. 1./16./20. November und 15. Dezember 1961.

Am 8. Dezember 1961 Klausuren auf Uto Staffel mit Taus und Dauerhaltungsspielen.

SKIKURSE UND TOUREN

<u>Datum</u>	<u>Veranstaltung</u>	<u>Tourenleiter oder Veranstalter</u>	
17.	11.01	Skikurs Ort unbestimmt	Sportkommission
7.	1.02	Tanzboden (Toggenburg) auf Wosch mit Skikurs	Sportkommission
14.	1.02	Stöcklikreuz	Sportkommission
26.	1.02	Hochstauckli	A. Zweifel Tel. 2821
1./4.	2.02	ASIA Skirennen (Hinterbühl)	Sportkommission
11.	2.02	Bergeregg	F. Bader Tel. 2823
24./25.	2.02	Skirennen Hiltfod mit separatem Programm	Sportkommission
4.	3.02	Blasen	F. Scheiber Tel. 2843
11.	3.02	Käserugg	K. Burgener Tel. 326
18.	3.02	Gämpelrey	F. Bader Tel. 2823
1.	4.02	Waldläcke (Andermat)	W. Cujko Tel. 2845

TOUREN DER SENIORENGRUPPE

17.	12.01	Skikurs	Senioren und Aktive Ort je nach Schnee E. Bader
7.	1.02	Tanzboden	E. Bader
27./28.	1.02	Hochstauckli	A. Zweifel
11.	2.02	Tsch	E. Bader
10./11.	3.02	Häsenberg	Edi Affentranger
25.	3.02	Bayala-Stöck (Oberalp)	E. Bader

Über die Durchführung eines Dauer-Lagers wird im Laufe des Winters Beschluss gefasst (Turnen) bis Weihnachten, dann Unterbruch bis Ostern.

für den Vorstand
K. Burgener

FUSSBALLCLUB SWISSAIR BASEL

Freundschaftstreffen ALMILAN AIRLINES
WIEN - SWISSAIR BASEL, 26./29. Oktober
1961 in Basel.

Durch Vermittlung der Swissair-Freizeitorganisation in Zürich, konnte der noch junge Fussballclub Neunatir Basel die Mannschaft der A. U. A. Wien zu einem Freundschaftsspiel in Basel empfangen.

Die Oesterreichischen Sportkameraden wurden in Kloten durch Herro Schmid, als ASIA-Vertreter der FPN, empfangen und mit der Bahn nach Basel geführt.

Nach der Begrüssung durch unseren Präsidenten Götty Jerni wurden unsere Gäste zu einer Rundfahrt durch unsere Stadt eingeladen. Grosses Interesse zeigten sie für

den Rheinfelden und erfreulicherweise auch für "d'Basler Mäss", sollte man doch annehmen, dass die Wiener durch ihren Prager eher verwöhnt sind. Beim anschließenden Nachtessen konnte man von den Österreichern viel Interessantes erfahren, voran der Sieg im ASIA-Cup gegen die Auswahl der Deutschen Luftwaffe spezielle Erwähnung verdient.

Am Sonntagmorgen trafen sich die beiden Mannschaften bei herrlichem Sonnenschein auf der wunderschönen Freizeitanlage des Sportclub Ciba zum Freundschaftsspiel. Die Österreicher erteilten unserer Mannschaft eine Fussball-Lektion im wahren Sinne des Wortes. Durch schnelle und überlegte Musterangriffe erzielten sie Tor um Tor und lagen bei Halbzeit mit 9:0 im Vorprung. Nach der Pause setzten die Wiener auch ihre Ersatzleute ein. Dadurch konnte sich auch unsere Mannschaft endlich auffangen und das Spiel verlief nun ausgeglichener. Dank den prachtvollen Abwehrparaden unseres Torhüters kamen wir mit dem Schlussresultat von 3:11 noch glimpflich davon.

Leider mussten unsere österreichischen Freunde gleich nach dem Spiel den Rückzug antreten, da einige der 19 Bergreisenden bereits Sonntagabend in Wien wieder die Arbeit aufnehmen mussten. Man tauschte gegenseitig Geschenke aus und freute sich allseits auf das Rückspiel in Wien im nächsten Frühjahr.

H. Biedermann

BASKETBALL-CLUB

Freundschaftstreffen Aer Lingus - Swissair in Dublin (27. Oktober 1961).

Wir wussten, dass es nicht einfach ist, eine Mannschaft von 14 Spielern an einem Wochenende nach Dublin zu bringen. Deshalb flogen wir schon am Freitag früh mit der Swissair nach London. Vier Spieler konnten die Reise nach der grossenessel-Israetion, während das Gros bis sechs um 11 Uhr vergeblich auf eine Transportmöglichkeit wartete. Nachdem die Ansichten für den Samstagmorgen nicht günstig waren, mussten wir befürchten, den Match nicht spielen zu können. Nach einigen Stunden Schlaf fanden wir uns am Samstagfrüh wieder vor dem Schalter in London ein. Sechs Spieler hatten das Glück die Reise nach Dublin anzutreten. Ein weiterer folgte nach, während leider 3 Teilnehmer in der

Thamesstadt zurückbleiben mussten. Wer nicht nach Ankunft ein Schlafmanko auszugleichen hatte, schloss sich unsern Gastgebern zu einer kleinen Stadtbesichtigung an.

Nach einer Spielbesprechung mit unserem Trainer Kevin Michel wurden wir zum Match abgeholt. Es war ein schnelles Spiel. Angriff und Gegenangriff lösten einander ab. Die Spieler der Aer Lingus konnten Weitschüsse gut platzieren. Wir mussten unsere Verteidigung deshalb schon weit vorne aufbauen. Das Spiel war ausgeglichen. Die vielen "marche" der Gegner wurden leider nicht geffien. Dank einer besseren Treffsicherheit vermachte die Aer Lingus in Führung zu gelangen. Wir verloren das Spiel mit 23 zu 41 Punkten.

Unsere Gastgeber luden uns zu einer festlich gedeckten Tafel mit ansehnlichem Guinness ein. Im Metropol, wohin uns unsere Freunde führten, hatten wir etwas mehr Erfolg als im Spiel.....

Die empfangene Gästfreundschaft war beispielhaft. Die geschlossenen Freundschaften werden uns sicherlich wieder zusammenbringen.

H. Koster

HANDBALL-CLUB

Ende der Feldmeisterschaft.

Mit ansprechenden Leistungen haben die Handballer des HCS Mitte Oktober ihre Punktekämpfe der diesjährigen Feldmeisterschaft abgeschlossen. Zu Beginn der Herbstrunde mussten sie zwar gegen die beiden Spitzenreiter ihrer 2. Liga-Gruppe, die mit deutlichen Abstand die Schlussrangliste anführen, wiederum kapitulieren. Dann aber rollte es ihnen vorzüglich und mit drei zum Teil eindrücklichen Siegen stiessen sie bis Meisterschaftsende gar noch auf den 3. Tabellenplatz vor. Dieser schöne Erfolg war eigentlich auch weniger zu erwarten, als unser Team infolge von Ferien, Militärdienst usw. selten in seiner stärksten Formation antreten konnte. Schichtarbeit, Sonntagsschmaritz etc. sind beiderseits ein grosses Handicap, das einem geregelten Trainingsbetrieb und die lokale Schulung erschwert.

Zufolge WK-Abwesenheit einer ganzen Reihe von Spielern musste leider auf die in der zweiten Oktoberhälfte geplante Auslandsreise - von welcher wir schon im Sommer eine Voranzeige machten - für diesmal verzichtet werden, doch aufgehoben ist nicht aufgehoben!

M. Füssler

SWISSAIR

For many years Swissair
has been the
Travel and
Public Relations Dienst, Swissair
Tour and Entertainment
Club and
Service de Prestation aux
Passagers, Swissair, Swissair
Für den Club
Published by
Swissair and
Public Relations Dienst, Swissair

NEWS



NO. 12

DEZEMBER
DECEMBRE 1961
DECEMBER

PRODIGE WEIHNACHTEN
UND EIN
GLÜCKLICHES NEUES JAHR



JOYEUX NOËL ET UNE BONNE
ET RÉUSSIE ANNÉE !



MERRY CHRISTMAS
AND A HAPPY NEW YEAR !

SWISSAIR NEWS

ZUM JAHRESWECHSEL

Seit der denkwürdigen Jahresversammlung der IATA vom Herbst 1955 in New York steht die Entwicklung des zivilen Luftverkehrs auf der ganzen Welt im Zeichen des Strahlflugzeugs. Die grossen Gesellschaften, allen voran die Pan American Airways, hatten durch gewaltige Bestellungen des neuartigen Flugmaterials das Signal zu einem Weitlauf gegeben, der die Konkurrenzfähigkeit kleinerer Fluggesellschaften für die umworbenen Strecken des Weitluftverkehrs auf eine harte Probe stellen sollte.

Die Swissair hat sich damals nicht von der Entwicklung überrumpeln lassen. Dank der erfolgreichen Konsolidierung unseres Flugbetriebes über den Nordatlantik sah sich unsere Gesellschaft in die Lage versetzt, die nachteiligen Folgen einer ersten schweren Entwicklungskrise zu überwinden, ihr Netz nach jenen Weltteilen auszudehnen, an denen die schweizerische Volkswirtschaft am meisten interessiert ist, und die finanzielle Basis für eine erfolgreiche Bewältigung aller kommenden grossen Zukunftsaufgaben zu legen.

Der Uebergang zum modernen Strahlbetrieb hat sich etwas anders abgewickelt, als die Optimisten seinerzeit voraussahen. Man hatte erwartet, dass die grössten und schwierigsten Aufgaben in der Finanzierung des neuen, kostspieligen Flugmaterials sowie in der gründlichen Vorbereitung seines technischen und operationellen Einsatzes bestehen würden. Noch an der Schwelle des sogenannten Jet-Zeitalters sah die Lage der Swissair sehr günstig aus. Die Zusammenarbeit mit der skandinavischen SAS hatte unsere Gesellschaft in die Lage versetzt, Bestellungen für eine Flotte von Strahlflugzeugen aufzugeben, die mit drei wirtschaftlichen Typen für Lang-, Mittel- und Kurzstrecken unsere Konkurrenzfähigkeit auf allen Gebieten zu wahren versprach. Dank dem Zusammenwirken mit unserem Vertragspartner waren wir auch in der Lage, die technischen und operationellen Vorbereitungen gründlich und zeitgerecht durchzuführen.

Schon das Jahr 1960 brachte uns die ersten Ueberraschungen. Da sich die Ablieferung der Caravelle und besonders des DC-8 verspätete, waren wir mit den hohen Kosten der Einführung belastet, konnten aber erst gegen das Ende der Sommersaison die Konkurrenz- und Ertragskraft der neuen Flugzeuge ausnützen. Das hatte eine

empfindliche Anspannung unserer Finanzlage zur Folge; nur mit Mühe konnten wir unsere Ertragsrechnung zum Ausgleich bringen und unseren Aktionären eine reduzierte Verzinsung des anvertrauten Kapitals gewähren. Wir besaßen aber die Genugtuung, dass wir die technischen Einführungsschwierigkeiten der ersten beiden Strahlflugzeugtypen rasch und erfolgreich gemeistert hatten.

Das nun zu Ende gehende Jahr 1961 brachte uns neue Schwierigkeiten in einem Ausmass, wie wir sie noch vor einem Jahr nicht erwartet hätten. Zunächst einmal blieben die Verkehrserträge in jenen Gebieten, in denen wir infolge des Einsatzes unserer modernen Strahlflugzeuge besonders gute Resultate erwartet hatten, ganz erheblich hinter den Erwartungen zurück. Politische Ursachen haben die Verkehrsentwicklung gehemmt, sodass die zahlreichen Strahlflugzeuge, die von allen Gesellschaften in Betrieb gesetzt worden waren, eine deutliche Überkapazität verursachten.

Diese Entwicklung hat manche bedeutende Luftverkehrsgesellschaft in eine schwierige Lage gebracht. Auch unser skandinavischer Vertragspartner wurde empfindlich davon betroffen. Dazu gesellte sich der Umstand, dass die Ablieferung unseres Mittelstrecken-Strahlflugzeuges des Typs Convair "Coronado" infolge technischer Entwicklungsschwierigkeiten eine grosse Verzögerung erfuhr. Um denen für uns sehr nachteiligen Folgen wenigstens teilweise auszugleichen, hat uns die Firma Convair zwei Strahlflugzeuge des Typs Convair 880-M zur Verfügung gestellt, die wir ab Mitte September mit gutem Erfolg auf unserer Fernoststrecke einsetzen konnten. Heute bestehen wohl begründete Aussichten, dass das am "Coronado" durchgeführte Verbesserungsprogramm befriedigende Resultate erreichen wird.

Voraussichtlich werden wir zu Beginn des kommenden Jahres vier Maschinen dieses Typs übernehmen können. Die noch notwendigen Modifikationsarbeiten werden in den Unterhalt eingebaut, und dann wird der "Coronado" mit Bezug auf Leistung und Ökonomie ein ausgezeichnetes, für unsere Zwecke gut geeignetes Mittelstreckenstrahlflugzeug sein.

Unter dem Einfluss der geschilderten Entwicklung hat sich die Ertragslage unserer Unternehmung im laufenden Jahre nochmals empfindlich

veranschaulichen. Wenn wir auch im Vergleich zu den bekanntgewordenen Zahlen gewisse Fortschritte der Auslandsgesellschaften nach verhältnismässig günstig darsuchen, so wird unser Betrieb im Jahre 1961 doch defizitär bleiben. Dies hat uns veranlassen, in den letzten Monaten ein rigoroses Sparprogramm durchzuführen, dessen Resultate sich bereits auszuwirken beginnen.

Wir konnten uns nämlich der Erkenntnis nicht verschliessen, dass die Kostenentwicklung unseres Unternehmens in den letzten Jahren eine Richtung genommen hat, die zur Bewahrung Anlass geben musste. Ich bin überzeugt, dass das erfolgreiche Wachstum unseres Unternehmens seit der Überwindung seiner Entwicklungskrise zu Beginn des letzten Jahrzehnts, zusammen mit gross unrealistischen Erwartungen, die an den kommenden Staatbetrieb geknüpft wurden, einem kostspieligen Perfektionismus und einer Begehrlichkeit Vorschub leisteten, die sich mit dem harten Existenzkampf der Swissair schlecht vertrugen.

Tatsache ist, dass es Unternehmungen gibt, die eine analoge Produktionsleistung mit geringerem Aufwand und mit weniger Personal bewältigen, als die Swissair sie heute aufweist. Vergleichen wir das Verhältnis zwischen Personalbestand und Produktionsleistung mit anderen Gesellschaften, so ist die Swissair in den letzten Jahren zurückgesunken.

Diese Feststellung gibt uns einen Hinweis, wo in erster Linie der Hebel anzusetzen ist: Parallel mit der Umstellung auf Strahlflugzeuge müssen wir sparen und rationalisieren. Die Reduktion unserer Flugzeugtypen durch die Ausschaltung der viermotorigen Kolbenflugzeuge gibt uns die erste bedeutende Möglichkeit dazu. Daneben aber müssen wir beharrlich das Ziel verfolgen, jeden unnützen Leerlauf auszuschalten und aus den eingesetzten Arbeitskräften das Optimum an Leistung herauszuholen.

Auch im abgelaufenen Jahre hat die Swissair ihren Ruf als erstklassige und fortschrittliche Fluggesellschaft bewahrt. Diese Tatsache darf uns mit berechtigter Genugtuung erfüllen, und ich möchte allen unseren Mitarbeitern, die zu diesem Resultat unter schwierigen Verhältnissen beigetragen haben, den aufrichtigen Dank der Geschäftsleitung aussprechen. Wir haben, auch wenn unsere Finanzlage angespannt ist, nicht die Absicht, auf die Arbeitsbedingungen zu drücken. Das würde uns schon die Lage auf dem Arbeitsmarkt vertiefen. Bei guten Löhnen mit weniger Personal mehr produktive Arbeit zu leisten, das muss unsere Devise sein. Das Ziel,



Diese Schaufenster-Auslage der Swissair-Büro Barcelona trug unslässlich eines Wettbewerbs im Oktober eine Bronzemedaille ein.

Das wir uns setzen, ist nicht unerreichbar, und wenn wir überwegt an ihm arbeiten, dann kann die Swissair ihre gegenwärtigen Schwierigkeiten überwinden. Wer gewillt ist, diesen Grundsätzen zu folgen, dem bedeutet die Mitarbeit bei der Swissair eine ehrenvolle, stolze Herausforderung.

Geben wir deshalb mit Mut und Zuversicht an die Arbeit des kommenden Jahres, für das ich Ihnen und Ihren Angehörigen die herzlichsten Glückwünsche entbrete.

W. Bächtold

Dr. W. Bächtold
Direktionspräsident

STOP PRESS

17. Januar - Eröffnung des Swissair-Personalsbüros im Flughafen Kloten.

21. Januar - IATA beschliesst in Paris, auf der Südatlantikroute die Economy-Klasse einzuführen.

27./28. Januar - DC-8-Bestellung auf der Strecke New York-Genf: 6 Stunden 16 Minuten (SW-DC "Prä Bernina").

1. Februar - Der Verwaltungsrat der Swissair beschliesst die Übernahme von 4 weiteren Convalls des SAS im Jahre 1962.

3. Februar - Die Swissair übernimmt die Pacht des Flughafen-Restaurants in Basel.

7. März - Der Swissair Verwaltungsrat genehmigt die Jahresrechnung 1960 und beschliesst unter anderem die Ausschüttung einer Dividende von 4 Prozent.

18. März - Inbetriebnahme der auf 3700 Meter verlängerten Bündlandpiste in Kloten.

17. März - Das deutsche Bundesverkehrsministerium erteilt eine Genehmigung an der Zürich-Köln-Romandie 1, wie geschrieben wird die Flüge-Freiluft für den Abschnitt Köln-Rottterdam zu.

26. März - St. Gaborstag der Swissair.

1. April - Eröffnung der neuen Direktlinie Zürich-Nizza.

17. April - Die Swissair beginnt - erstmals seit dem Krieg - mit der Ausbildung eigener Mechaniker.

18. April - Eröffnungsflog Zürich-Köln-Wortendonk.

20. April - Vertragsunterzeichnung betreffend Übernahme von 2 Convair 880-M.

20. April - Der modifizierte

Convair 880-M beginnt seine neue Testflug-Serie.

21. April - Eröffnung des neuen Norddienst-Getriebes.

2. Mai - Eröffnungsflog Zürich-Genf-Alpen-Kairo-Kairo.

17. Juli - Beginn schweizerisch-japanischer Luftverkehrsverhandlungen in Japan, die zur Bestätigung des dritten Tokio-

Kurses der Swissair führen.

28. Juli - Concerte flottes, das der CV-880-M das japanische Luftverkehrsministerium erteilt hat.

12. August - Der erste Convair 880-M fliegt in Zürich an.

21. August - Ankauf des zweiten CV-880-M.

4. September - Eröffnung der Tax-free shops in Kloten und Cozzona.

18. September - Start des CV-880-M HB-ICM zum Erstflug nach Tokio.

23. September - Die Präzisions der dem AIR ICAI Research Bureau angeschlossenen europäischen Luftverkehrsvereinigungen sagen in Zürich.

26. September - Unsere Convair 880-ICM geht in Basel beschädigt und muss in Genf landen.

2. Oktober - Aufnahme des Unterrichts an einer Schule in Biel/Bienne zur Erhebung des Personalschichtens für die Swissair aus dem Tschechien.

23. Oktober - 17. Generalversammlung der IATA in Sydney, Australien.

15. November - Der DC-7 HB-ICM "Albatros" macht einen Streckenrekord im Direktflug Genf-New York mit 7 Stunden 9 Minuten auf.



In Uberschalltempo:

"Habe langstemp, Heie - ich habe in meinem Kopfbeer bereits das einzige Atomkernenergieprogramm..."

GRÜNES LICHT FÜR SUPERSONICS

Der finnische Ministerpräsident am 22. November im Rahmen eines neuen Wirtschafts- und Sozialprogramms dem Plan zum Bau der "Super-Convair", eines 2-Mach-Multistreckenflugzeuges, ist. Das Projekt wurde dem Gesundheits- und Luftfahrtministerium und Mangel durch die British Aircraft Corporation eines Vertrags zur Zusammenarbeit abgeschlossen haben.



Prä Bernina, PZKA, der sich bereits seit 1978 als Amateurverkäufer betreibt und der Swissair ein system Wirtschaftspassagen im Wert von rund 2500 Franken vertrieben hat; Frau Werner Lorta, CGST, der zwei Erstklassen-Passagen von Zürich nach Montevideo und zurück für über 12'000 Franken verkaufen konnte; Herr Eugen Frasel, TKI, der dank seiner Westbetätigung zur staatlichen Einnahme von 6000 Franken bewegt war. BRAVO

AKTION "7500 VERKÄUFER"

Der Auftrieb des Personal, im Bekanntheitskreis für die Swissair zu werden, hat bereits Früchte getragen. Durch ein "Zwischenklassenamt" der bei den zuständigen Personalstellen eingetragenen Verkaufsstellen können die vorläufigen ersten drei Piloten ermittelt werden, die für ihre Erfolge mit je einem Freiflug belohnt werden. Die glücklichen Gewinner sind:

Herr Ernst Bernina, PZKA, der sich bereits seit 1978 als Amateurverkäufer betreibt und der Swissair ein system Wirtschaftspassagen im Wert von rund 2500 Franken vertrieben hat; Frau Werner Lorta, CGST, der zwei Erstklassen-Passagen von Zürich nach Montevideo und zurück für über 12'000 Franken verkaufen konnte; Herr Eugen Frasel, TKI, der dank seiner Westbetätigung zur staatlichen Einnahme von 6000 Franken bewegt war. BRAVO

IATA WÄHLT SWISSAIR-MITARBEITER

An der 17. Generalversammlung der IATA in Sydney wurden die folgenden Vertreter der Swissair in ständige Kommissionen dieser Organisation gewählt:

Herr Hans Kappeli, Chef Dept. II, zum Präsidenten der Verkehrskonferenz Nr. 2; Herr Anton von Tscharnner, Chief DF, zum Präsidenten des Technischen Komitees. Herr Dr. Armin Schwelchhaub, Chief GR, zum ersten Vizepräsidenten des Berichts-Ausschusses.

Herr Dr. Heinrich Gartmann, Chief GA, wurde als Mitglied des Ärztlichen Komitees bis 1963 bestätigt.



im Spiegel der Presse

In der Novembernummer der "Schweizerischen Zeitschrift für Obst- & Weinbau", Wäfenwil, lesen wir:

Seit dem 10. September 1961 unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft Swissair auf der Linie Kloten-Bombay-Tokio als Besondereheit Blauschokolade der Manufaktur Scherzflügen. Wenn jemand unserer Lehrer in nächster Zeit mit dem moderaten, sozialen Strahlflugzeug vom Typ Coastr 880-M in

den Fernen Osten fliegt, möge er nicht, Scherzflüge Blauschokolade verlangen. Er wird ihm aus einem eigenen Lager hergestellt blauschokolade für bereitzustellen, eingekühlt, serviert werden!

Das Kabinendienst der Swissair ist immer bestrebt, den Passagieren typische Schweizer Getränke und Speisen zu empfehlen, und wir freuen uns, dass mit dem Scherzflüge Blauschokolade ein vorgerührter Apfelsaft würdig befunden wurde, auf die Getränkekarte der Swissair genommen zu werden.

"Fabelhaft im Apfelsaft" würden wir hoffentlich jetzt bald auch in Bombay und Tokio sagen.

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER

	November 1961	November 1960
Offizielle Tonnenkilometer	22'489'000 + 1 %	22'240'000
Ausgewählte Tonnenkilometer	12'574'000 + 11 %	10'882'000
Steuert Passagier- und Gepäck-ton	1'520'000 + 13 %	1'316'000
Fracht-ton	2'678'000 + 3 %	2'590'000
Post-ton	826'000 + 22 %	676'000
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	55,7 %	49,1 %

Weil die vorliegende Nummer der "News" noch vor Weihnachten verteilt wird, müssten wir aus Zeitgründen auf einen Kommentar zu den November-Ergebnissen verzichten.



Treffer

Der Direktor eines bekannten Unternehmens lief unsere Vorsetzung in X, an und erkundigte sich nach der für das Beschwerdewesen zuständigen Stelle. Dem verantwortlichen Angestellten, der auf das Schlimmste gefasst war, erklärte er spontan, er wolle nicht reklamieren, sondern der Swissair zu der meistergültigen Art und Weise gratulieren, mit der man ihm am Telefon eine Auskunft erteilt und eine Buchung entgegen genommen habe. - Der gute Service beginnt nicht erst in der Kabine, sondern bei der ersten Kontaktnahme mit einem Kunden, auch wenn sie nicht persönlich, sondern über den Telefonschicht erfolgt.



Nuller

Einem Geschäftsmann, der telefonisch eine Reservierung vornahm, versuchte der Buchungsgangestellter leichtfertig, die Entgegennahme der privaten Telefonnummer für den Fall einer Abflugverlegung sei unnötig. Am Abflug der Abreise betraute Nebel in A, der Start erfolgte in B. Der Kunde konnte nicht mehr benachrichtigt werden. Mit seinem Auto stach er B. - verärgert, aber nett genug. Wir müssten ihm die Fahrt bezahlen, was indessen nicht genügt, den schlechten Eindruck wettzumachen. - Das Telefon dient dazu, die Distanz zwischen den Gesprächspartnern, nicht aber Höflichkeit oder Überlegung zu kürzen.

20 DIENSTJAHRE

Am 1. Dezember 1941 trat Herr Ernst Bosshard im Alter von achtzehn Jahren als Hilfsmechaniker der Swissair bei. Seine stete Bereitwilligkeit und sein Geschick in handwerklichen Belangen fiel schon in der Dübendorfer Werft angenehm auf. Im Laufe der Jahre lernte Herr Bosshard eine ansehnliche Reihe verschiedenster Flugzeugtypen kennen. Am 1. Mai 1955 wurde er zum Instruktionsgehilfen für Scenoberbungen ernannt. In diesem Spezialgebiet entwickelte er sich zum angesehenen Fachmann. Ab Neujahr 1957 wurde Herr Bosshard darüber hinaus auch mit den Aufgaben eines Modellmechanikers betraut. Seit Bestehen des Schulgebäudes in Kloten ist Herr Bosshard dort der immer hilfsbereite "gute Geist" bei der Instruktion, in der Modellwerkstatt oder als Filmopérateur. Es bleibt zu hoffen, dass die Swissair noch viele Jahre auf seinen geschätzten Einsatz zählen darf.

Am 16. Dezember jährte sich zum zwanzigsten Mal der Tag, an dem Herr Heinrich Widler im 28. Altersjahr als Mechaniker in die Dienste der Swissair trat. Eigentlich handelte es sich damals um einen Wiedereintritt, war Herr Widler doch bereits von Ende Februar bis Ende November 1939 bei uns tätig gewesen. 1946 wurde er zum Kontrollleur II, ein Jahr später zum Kontrollleur I und 1951 zum Kontrollleur-Gruppenchef befördert. Hohes Pflichtbewusstsein und vorbildlicher Einsatz zeichneten den still und bescheiden gebliebenen Jubilaren seit jeher aus. 1953 wurde er in Anerkennung seiner guten Leistungen zum Assistenten des Chefs der Abteilung Technische Inspektion ernannt, in welcher Eigenschaft ihm die Koordinierung der IERA mit den Flugzeugwartungs-Kontrollen obliegt. Wir wünschen Herrn Widler noch viele erfreuliche Jahre befriedigender Tätigkeit in unserem Technischen Betrieb.

BALAIR ERHÄLT DC-6B

Die Ankunft in Basel des ersten der beiden DC-6B, welche die Balair von der Swissair übernimmt, wurde am 1. Dezember offiziell gefeiert. 85 Schulkinder im Alter von sieben bis 14 Jahren wurden als glückliche Gewinner eines Wettbewerbs von der Balair zu einem Stadtrundflug an Bord der HB-IBZ eingeladen. Balair-Besatzungen werden unter der Leitung von Swissair-Flugkapitän Schwarzler auf DC-6B umgeschult.

Happy Landings

Wir entbieten den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unsere besten Glückwünsche zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Planungsdienst: 6.11. Dr. Werner Praxmarer, Marktforschung; 3.11. Robert Sandor, Bauabteilung.

Dept. I: 5.10. Frä. Heidi Steiger, jetzt Frau Keiser, Empfang/Telephonzentrale.

Dept. II: 29.9. Frä. Maria-L. Weiss, jetzt Frau Barkhard, Luftreisebüro; 14.10. Frä. Vera Vogler, jetzt Frau Sauer, Sekretariat.

Dept. III: 15.7. Heinz Ebner, Drucksachenzentrale; 1.9. Erwin Haitz, Flugunterlagen; 2.9. Frä. Martha Müller, jetzt Frau Dörig, Hostess; 9.9. Dev Pratap Sing, Traffic; 28.9. Max Süss, Navigator; 30.9. Frä. Pia Arnold, Hostess, mit Ulrich Reiffner, Navigator; 2.10. Tony Gut, Steward; 14.10. Frä. Rosemarie Melcher, jetzt Frau Gribi, Hostess; 14.10. Frä. Ruth Pfaffli, Uebermittlungszentrale, mit Hans Zwicky, Passagierdienst, 20.10. Frä. Mariène Sordet, jetzt Frau Negrinti, Hostess.

Dept. IV: 15.9. Paul Strauch, IERA-Flugzeugwartung; 12.10. Karl Fassbinder, Triebwerk-Engineering; 13.10. Frä. Nesa Schmid, jetzt Frau Bischof, Personalatb.; 14.10. Frä. Adelheid Schärer, jetzt Frau Hausheer, Graph. Atelier; 16.10. Heinrich Wiedmer, Triebwerk.

NEUER PIC

Wir gratulieren Flugkapitän Hans Jäckle zu seiner Ernennung zum CV-880-Kommandanten auf dem Sektor Mittlerer Osten.

MEISTER UND GESELLEN

Im Spätherbst dieses Jahres erwarb Herr Eduard Fehr von unserer Bordküche das Konditormeisterdiplom, während Herr Fritz Kuhn der Titel eines Diplom-Küchenchefs zuerkannt wurde. Erstmals haben auch zwei Kochlehrlinge der Swissair - Hansjörg Keller und Peter Schmid - ihre Lehre beendet und mit einer guten Abschlussprüfung Ehre für den Swissair-Borddienst eingelegt. Wir gratulieren den erfolgreichen Jüngern der Gastronomie!

Gesucht

... werden immer wieder und in den verschiedensten Dienststellen gut ausgewiesene Arbeitskräfte. Die Vakanzen werden regelmässig an unseren Anschlagbrettern bekanntgegeben. Wer über Versetzungsmöglichkeiten Auskunft erhalten möchte, wende sich an den Personaldienst seines Departements.



In der letzten diesjährigen Ausgabe der "Guten Idee" können wir nochmals eine ganz ansprechende Liste prämiierter Vorschläge präsentieren. Den erfolgreichen Einsendern gratulieren wir bestens und wünschen ihnen, sowie allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair, frohe Festtage und alles Gute im kommenden Jahr.

Prämiert werden konnten die Vorschläge von:

Herrn	KARL MORDASINI, Aerztlicher Dienst, GA	mit Fr. 250.--	7152
Fraulein	COSETTA INVERNIZZI, Datenverarbeitung, Dept. I	mit Fr. 60.--	7207
Herrn	ARTHUR HEFTI, Flugzeugwartung, Dept. IV	mit Fr. 50.--	7103
Herrn	FRITZ RENOLD, Flugzeugwartung, Dept. IV	mit Fr. 40.--	7354
Herrn	HANSPETER ROHRER, Zentralbuchhaltung, Dept. I	mit Fr. 30.--	7542

7152

Die vielen Krankentransporte, die von der Swissair mit ihren Flugzeugen durchgeführt werden, veranlassten Herrn Karl Mordasini, für liegend zu transportierende Patienten einen Behälter zur Aufnahme der Exkremente herzustellen, das in hygienischer, zweckentsprechender und praktischer Hinsicht allen Anforderungen genügt. Es besteht aus einem Gummiring, der mit Kohlensäure aufgeblasen werden kann, und einem wegworfbar Kunststoff-Einsatz. Das ganze ist in einem Spezial-Kartonbehälter untergebracht, der zugleich als Abfallgefäss benutzt werden kann. Dieser neuartige Aus-

rüstungsgegenstand hat die Bewährungsprobe bereits mit bestem Erfolg bestanden. Eine Anzahl solcher Behälter wurden bereits bestellt und die Handhabung wird in den Kursen des Kabinenpersonals instruiert.

7207

Als Beitrag zu den Sparmassnahmen schlug Fraulein Cosetta Invernizzi vor, die Lohn-ergänzungszulage jeweils mit dem September - oder Oktobersalar auszuzahlen. Wenn auch in den vergangenen Jahren Wert auf eine separate Auszahlung der LEZ gelegt wurde, um dadurch den Lohn-Ergänzungs-

Charakter der Zahlung deutlich zum Ausdruck zu bringen, drängte sich - mindestens für dieses Jahr - die vorgeschlagene Abwicklung von der bisherigen "Gewohnheit" gebieterisch auf. Die Kosteneinsparungen ergeben sich vor allem aus der Zusammenlegung von Arbeitsabläufen und machen einen Betrag aus, der dieses Auszahlungsvorgehen rechtfertigt.

7103

Befestigung des zusätzlichen Three Axis Data Generators (TADG) in den SE-210-Flugzeugen. Gemäss Vorschrift ist in den SE-210-Flugzeugen stets ein zweiter TADG als Ersatz mitzuliegen. Bisher wurde dieses Ersatz-Kreislergerät, in einer Transportkiste verpackt, zwischen Kisten und andern Transportgütern, in einem Fracht Compartment verstaut. Da es sich beim TADG um ein kostspieliges und störungsanfälliges Gerät handelt, das durch Kippen und Herumstossen leicht Schaden nehmen könnte und dadurch im Bedarfsfalle nutzlos wäre, hatte Herr Arthur Hefti recht, als er Vorschlag, den Ersatz-TADG im Radio-Rack zu befestigen. Das IERA-Engineering teilte die Ansicht des Einsenders und hat den Vorschlag zur Ausführung übernommen.

7354

Herr Fritz Renold hat die Konstruktion der Stützrollen-Verriegelung an den Arbeitstreppe, die bei den Jet-Flugzeugen verwendet werden, vereinfacht. Dadurch konnten die Kosten für die Herstellung der Treppen gesenkt werden.

7542

Herr Hanspeter Rohrer reichte einen Vorschlag ein, der sich mit der Vereinfachung des Arbeitsablaufes bei der Verarbeitung der Ausgangsbelege für Austrittsabfindungen der Allg. Pensionskasse befasste. Wenn auch die vorgeschlagene Methode in der eingereichten Fassung nicht ausgeführt werden kann, könnte das Ziel des Vorschlages durch ein abgeändertes Vorgehen dennoch erreicht werden.

Zur Realisierung der Arbeitseinsparung wird - statt des vorgesehenen Hilfskassabuches - zukünftig während der Hauptauszahlungsperioden täglich ein Sammelbeleg über alle stattgefundenen Auszahlungen erstellt. Auf diese Weise können die Einzelbuchungen über das arbeitsintensive Monatsende umgangen werden, ohne dass der Kassenbetrieb ungebührlich belastet wird.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

3511

Offizielles Zürcher Wochenbulletin. Auf die Veröffentlichung eines Swissair-Flugplanes im Zürcher Wochenbulletin wird verzichtet, weil

1. die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen und die Werbewirkung zu gering ist;
2. die Abgabe dieser Broschüre der Information über Veranstaltungen in Zürich und als Reklame der Zürcher Spezialgeschäfte dienen soll;
3. der Swissair-Flugplan nur auszugsweise oder stark reduziert aufgeführt werden kann, was jedoch die Vielfalt der Swissair-Flugverbindungen nicht genügend dokumentiert.

Im weiteren ist vorgesehen, den Aufdruck "With the compliments of Swissair" durch einen Werbetext zu ergänzen.

4847

Druckverfahren für Flugpläne. Der Vorschlag, die Flugpläne im Offset-Verfahren statt im Buchdruck herzustellen, ist deshalb nicht angebracht, weil sie im Tiefdruck hergestellt werden. Dieses Verfahren hat sich als das günstigste erwiesen.

5500

Velostrand im Technischen Areal. Das Projekt der Ueberbauung des Technischen Areals sieht eine Verlegung der Velo-Abstellplätze vom bisherigen Standort nach dem neuen Werft-Eingang vor.

7263

Aufschrift auf Jet-Hangar. Für das Anbringen einer Aufschrift auf den Jet-Hangar ist der Kanton zuständig. Da jedoch die Zweckmässigkeit der Aufschrift "SWISSAIR" auf diesem Objekt nicht erkannt wird und zudem die Lesbarkeit der Schrift auf dem Glasdach bei Sonnenschein oder beleuchtetem Innenraum äusserst mangelhaft ist, wird auf das Einholen der erforderlichen Bewilligung verzichtet.

7370

Regenschutz für Tür-Eingänge an den DC-8-Flugzeugen. Das Anbringen eines Regenschutzes am Tür-Eingang der DC-8-Flugzeuge, sei es in Form einer dachartigen Abschirmung oder eines Vorhanges, wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Das Montieren und Entfernen einer solchen Abdeckung erfordert einen bestimmten Arbeitsaufwand, der jeweils auf den ungünstigsten Zeitpunkt fällt. Unmittelbar dann nämlich, wenn die Passagiere bereitstehen, das Flugzeug zu verlassen, oder in der letzten Phase der Abfertigung.
2. Bei längeren Standzeiten, wie es z. B. die Wartungsarbeiten erfordern, erübrigt sich aber das Montieren einer entsprechenden Einrichtung, da in solchen Fällen die Türen geschlossen werden können.

7491

Bordverpflegung / Hostess Uniform. Dass zu den kalten Platten, wie sie auf den Flugzeugen serviert werden, der Senf nicht in Portionen-Tuben verabreicht wird, hat seinen ganz bestirnten Grund. Bei der Abgabe von kleiner Senftuben würde die zur Verteilung gelangende Quantität den tatsächlichen Verbrauch weit übersteigen. Eine solche Verschwendung wollen und können wir uns nicht leisten. Die Meinung, dass solche eventuell mit der Aufschrift *Swissair* versehene Tuben als Andenken mitgenommen würden, hat die Praxis längst widerlegt. Dem Bedürfnis entsprechend wird der Senf in der Bordküche mitgeführt und auf Verlangen abgegeben.

Der Schnitt der sicher sehr kleidsamen und schmecken Uniform unserer Hostessen ist so gewählt, dass die Bluse im Jupon getragen werden muss. Die Möglichkeit eines "Hinauf-rutschens" ist kein störender Grund, die Uniformstücke so abzuändern, dass die Bluse über dem Jupon getragen werden kann.

7476

Volksflüge / Berücksichtigung von Swissair-Kunden. Eine gewisse Anzahl Reisebüros organisieren in Zusammenarbeit mit der Swissair billige Flugreisen nach den beliebtesten Ferienorten und Städten im Ausland. Da sich diese Reisen auf der Basis von Charterflügen oder Inclusive Tours abwickeln, können die dafür bewilligten stark reduzierten Preise in Anwendung. Mit organisierten Volksflügen wie es der Vorstellung vorsieht, werden wir nun aber die Reisebüros, die seit Jahren solche Reisen durchführen und für uns Flugpassagen nach aller Herren Länder verkaufen, um die Früchte der für uns geleisteten Arbeit bringen. Abgesehen davon würde das vorgeschlagene Vorgehen nicht im Einklang mit den Bestimmungen der IATA stehen.

Nicht in allen Fällen kann eine Auftragserteilung davon abhängig gemacht werden, ob der Lieferant auch ein Swissair-Kunde ist. Die Bestellausführung, der Preis und die Lieferfrist sind Faktoren, die mehrheitlich die Auftragserteilung bestimmen. Wo immer es aber möglich ist, werden selbstverständlich die Swissair-Kunden berücksichtigt. Einen Druck auf die Lieferanten auszuüben, in einer Zeit, wo wir froh sein müssen, solche überhaupt zu finden, würde mehr schaden als nützen.

7487

Werbung für das Fliegen. Auf dem Wege über die Tageszeitungen, Rundflug-Plakate in Trains und Autobussen sowie durch Vorträge in Vereinen und Schulen wurde danach getrachtet, das Fliegen in möglichst weiten Bevölkerungskreisen populär zu machen. Neben Vereinen, Verbänden und Firmen konnten im vergangenen Sommer auch eine ganze Anzahl Schulklassen für Rundflüge gewonnen werden. Die Werbung wird, gestützt auf den bisherigen Erfolg, in der eingeschlagenen Richtung systematisch fortgesetzt.

7513

Es ist richtig, dass die Empfänger der Parts-Kataloge wissen müssen, wie diese zu gebrauchen sind. Deshalb enthalten sie eine Anleitung, die allerdings wie das ganze Dokument in englischer Sprache abgefasst ist, wenn nun aber ein Benutzer eines solchen Handbuchs über zu wenig Englischkenntnisse verfügt, um dieses ohne Schwierigkeiten handhaben zu können, ist er verpflichtet, seinen Vorgesetzten darauf aufmerksam zu machen und evtl. eine Gebrauchsanleitung in deutscher Sprache zu verlangen. Es ist Aufgabe jedes Dienststellen-Chefs, dafür zu sorgen, dass sämtliche Werkzeuge und Mittel, die seine Mitarbeiter für ihre Arbeit benötigen, in anwenderbarer Form zur Verfügung stehen. Wo die Kenntnisse für die Erledigung einer Aufgabe fehlen, ist der Vorgesetzte für die Beseitigung solcher Mängel verpflichtet, sei es durch zusätzliche Ausbildung oder mittels entsprechender Arbeitsanleitung. Der Empfänger des Vorschlags hätte seine berechtigten Ansprüche auf dem Dienstweg geltend machen müssen. Seine Forderungen können nicht als Vorschlag bewertet werden.

Leistungsanalyse und Kapazitätsplanung im Büro. Dieser Vorschlag ist zu allgemein und über den Weg des Vorschlagswesens eingehend behandelt zu werden. Zudem ist er sehr einfach einen Zeitungsartikel einzureichen und die darin enthaltenen Ideen zu befruchten. Beim materiellen ist dazu zu sagen, dass sich der erwähnte Artikel mit keinen neuen Ideen auseinandersetzt. Seit langem werden solche Fragen behandelt und gelöst. Namentlich im Zusammenhang mit der Arbeitsplatzbewertung beschäftigt man sich immer wieder damit. Die Erfahrung hat aber ergeben, dass das vorgeschlagene Vorgehen äusserst problematisch ist, ausser es vorerst theoretisch zu überzeugen vermag, jedenfalls ist man von einer praktischen Anwendung eines solchen Systems noch weit entfernt.

Im übrigen ist es die Aufgabe jedes Chefs, für einen rationellen Einsatz und eine rationelle Arbeitsweise zu sorgen. Es dürfte nur in den seltensten Fällen zweckmässig sein, dafür ein Instrument wie die vorgeschlagene Arbeitsrapport-Analyse zu benutzen.

7590

Befestigung der Begleitkarten mit Fokkernadeln. Einer solchen Befestigungsart steht im Prinzip nichts im Wege. Der Grund dass sämtliche Karten mit Schnüren versehen sind liegt darin, dass

1. die Möglichkeit einer Befestigung auf jeden Fall vorhanden sein muss,
2. die Kosten für das Anbringen der Schnüre an allen oder nur an einem Teil der Karten praktisch dieselben sind.

Wo es aber zweckmässig erscheint, die Begleitkarten mit einer Fokkernadel statt mit der Schnur zu befestigen, sollte diese vorteilbringende Befestigungsart auch angewandt werden. Die Beschaffung solcher Nadeln ist aber Sache der Dienststellen, die sie benötigen.

7600

First-class-Kabinenpersonal auf Atlantikflügen. Der Vorschlag betreffend die Reduzierung des First-class-Kabinenpersonals auf Atlantikflügen kommt zu spät.

- Seit dem 1. November wird der Bord-Service in der ersten Klasse der DC-8-Flugzeuge im Nordatlantikverkehr nur noch von 1 Purser und 1 Hostess bewältigt. Aus organisatorischen Gründen

zwingt uns diese Massnahme jedoch dazu, in wünschbaren Fällen auf den Einsatz einer zusätzlichen Hostess zu verzichten, sofern eine solche Disposition nicht auf lange Sicht getroffen werden kann.

7663

Finanzielle Anerkennung der Seniorität. Der Vorschlag, der sich mit einer vermehrten Anerkennung der langjährigen Mitarbeit befasst, ist lobenswert und wohlbegründet. Die ihm zugrundeliegenden Gedanken sind auch dem Personaldienst bekannt. Dieser setzt sich deshalb immer wieder dafür ein, dass für ausserordentliche Lohnerhöhungen die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden welche es erlauben besonders den langjährigen und tüchtigsten Mitarbeitern gegebenenfalls eine Erhöhung um mehrere Lohnstufen zu gewähren. Obschon sich diese Praxis bewährt hat und somit kein Grund vorliegt, davon abzugehen, verfolgt und prüft der Personaldienst auch andere Möglichkeiten, die der Anerkennung der Seniorität gebührend Rechnung trägt.

7686

Kinderportionen für Mahlzeiten in Flugzeug. Die Bereitstellung und Abgabe von speziell bemessenen Portionen für Kinder bringen mehr Nach- als Vorteile mit sich. Einige dieser Nachteile lassen sich wie folgt begründen:

- Um die Kinderportionen richtig zu bemessen, wäre bei der Buchung die Angabe des Alters notwendig, was jedoch die Buchungsmeldung komplizieren würde.
- Diese Essens müssten speziell angerichtet und bezeichnet, am Bord separat versorgt und mit einer Gruppe der normalen Mahlzeiten serviert werden. Auf Langstreckenflügen würde dies das Aufwärmen so komplizieren, dass ein speditiver Service nicht mehr möglich wäre, im besondernem, wenn sich mehrere Kinder auf dem Flugzeug befinden.
- Der Appetit der Kinder ist unterschiedlich. Es gibt zehn bis elf-jährige Kinder, deren Appetit demjenigen einer erwachsenen Person nicht nachsteht.
- Die meisten Kinder werden von erwachsenen Personen begleitet, die, wenn nötig, die Quantität des Essens beschränken. Ist keine Begleitperson vorhanden, so wird die Hostess von sich aus gerne die notwendige Betreuung übernehmen.
- Der minimale Einsparung bezüglich der Quantität stehen die vermehrten Umtriebe gegenüber.

Briefkopien. Der Einkauf führt gemäss Büromaterialkatalog 1961 Artikel Nr. 676-681 Durchschlagpapier Format A-5 in verschiedenen Farben als Lagerartikel. Damit ist dem Vorschlag, der auf die Verwendung von solchem Durchschlagpapier für Memokopien hinzielt, bereits Rechnung getragen. Ob von der Möglichkeit des Bezuges Gebrauch gemacht werden will, liegt im Ermessen der Verbraucher. Für Dienststellen, von denen nur hier und da Briefe in Memogrösse ausgehen, lohnt sich eine besondere Lagerhaltung von solchem Papier bestimmt nicht.

7753

Passagier-Service. Das Anbringen zusätzlicher Aschenbecher an den Fensterrahmen in der Passagierkabine der Langstreckenflugzeuge ist weder notwendig, noch könnte dies in der vorgeschlagenen Art ausgeführt werden.

- Notwendig ist dies insofern nicht, da normalerweise die in den Stuhllehnen angebrachten Aschenbecher genügen. Wo dies nicht der Fall ist - und das sind Ausnahmen - können die festmontierten Aschenbecher durch die faltbaren Karton-Ascher ergänzt werden. Von diesen befindet sich ein ganzes Sortiment an Bord und können beim Kabinenpersonal verlangt werden, sollte aus Versehen ein solches Bedürfnis der Hostess entgangen sein.
- Der Vorschlag, Aschenbecher einzuführen, die mittels magnetischer Plättchen an den Fensterrahmen zu befestigen wären, muss strikte abgelehnt werden. Der Grund hierfür liegt in der zwangsläufigen Beeinflussung der Kompassanlage durch das Kraftfeld der Magnete, was nun gerade bei den Flugzeugen verheerende Folgen haben könnte.

7770

Abschaffen des Personalabzeichens. Der Vorschlag 7184 behandelt das gleiche Problem. Dieser befindet sich zur Zeit im Studium, eine definitive Stellungnahme liegt jedoch noch nicht vor.

7776

Motorhauben-Profile. Die zu ersetzenden Profilstücke in zwei Teilen anzufertigen, würde nur die Fabrikation vereinfachen, festigkeitsmässig jedoch keine genügende

Verbesserung bringen, die als rissverhindernd betrachtet werden kann. Da ausserdem diese Herstellungsart das Drücken von Sieben in der Normlänge verunmöglicht, was einem Verlust der Steifigkeit des Profils gleichkommt, muss der Vorschlag abgelehnt werden.

7780

Motorhauben-Verstärkung. Der Vorschlag, Rissbildungen durch Aufnieten eines Stahldoublers auf das Tragring-Auflageblechprofil zu verhüten, kann nicht ausgeführt werden, da dieses Vorgehen zu Kontakt-Korrosionen führen würde. Die notwendigen Reparaturen sind nach dem Douglas-Original-Overhaul Manual auszuführen.

Die Einsender der folgenden Vorschläge werden ersucht ihren Talem dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden:

- 1464 Entschädigung für Mittag- u. Nachessen
- 6366 Bordausrüstung
- 7129 Pilot-Valve u. W/A Filtergehäuse
- 7158 Radschutz für Methanol- u. Wasserwagen
- 7682 Bedienungsvorschrift in SE-210 Toilette

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge bitten wir, sich zwecks Einteilung näherer Angaben zu melden:

- 7179 Ausbildung der Stationspersonals - bei Herr K. Meyer Instruktion Bodendienst Dept. III, Tel. 3129
- 7843 Gummischlauchstück an Verschlussgelesen - bei Herr H. Hess, Struktur & Systeme, Dept. IV, Tel. 3258.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/2564/4954/6084/6254/6369/6639/6725/6730/6860/6874/6894/6895/7125/7133/7152/7156/7159/7179/7180/7184/7185/7191/7207/7212/7230/7285/7327/7335/7356/7369/7373/7377/7378/7406/7440/7458/7473/7477/7486/7554/7555/7625/7700/7773/7774/7776/7777/7797/7798/7812/7843/8016.

Der zur Prämierung vorgesehene Vorschlag Nr. 7515 muss noch einmal zurückgestellt werden.

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktions

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



SPORTFLUG-GRUPPE

Am 4. November konnten wir die im Sommer bestellte Rohrlerche in Empfang nehmen. Man rechnet damit, dass dieses zwei-sitzige Segelflugzeug am Samstag, den 11. November einsatzbereit sein wird. Wie es sich für ein neues Flugzeug gehört, wird auch dieses vorerst von den Profis des Dept. IV in die Finger genommen; Instrumente und Ähnliche zum Fliegen nützliche Dinge werden eingebaut und das Flugzeug für den First Flight aufpoliert. Damit hat unsere Sportfluggruppe ein eigenes Flugzeug für die Segelflug-Grundsicherung am Doppelsteuer und kann Samstag und Sonntag schulen, was besonders für alle Flugschüler mit unregelmässiger Arbeitszeit zusätzliche Möglichkeiten schaffen wird.

Vom neuen Super Cub mit 150 PS Motor vernimmt man, dass er Ende dieses Monats abgeliefert werden soll. Bis dann hat uns die Lieferfirma teilweise einen 90 PS Piper als Lückenbüsser zur Verfügung gestellt, womit den Motorisierten wie den Nichtmotorisierten geholfen ist.

An der Ziellandekonzurrenz in Spreitenbach vom 7. Oktober hat unsere Segelfluggruppe dank einiger schöner Einzelleistungen im dritten Rang abgeschlossen. Die genaue Anzahl der Konkurrenten war bei dem dauerhaften und dichten Landregen ausserhalb, und der grossen Ueberschwemmung innerhalb des Hangars, nämlich beim anschliessenden Fest, nicht mehr so genau festzustellen. Verschiedene ausdauernde Piloten sollen anderntags Schwimmhäute an ihren "Flossen" entdeckt haben.

Alles in allem lauter erfreuliche Nachrichten und ebensolche Aussichten für die alten Fische wie für die Neutlinge.

Neue Mitglieder wollen sich anmelden bei
B. Bollmann, TUB Tel. 2805 für Motorflug,
H. Angst, AS " 3436 für Segelflug.

R. Kocher

PISTOLEN-GRUPPE

Pistolenmatch SAS - SWISSAIR

Am 14. Oktober fand auf den Klotener Schiessplatz Bettensee der entscheidende Pistolenmatch zwischen den Mannschaften der SAS und der Swissair um den Douglas-Wanderpreis statt.

Gemäss den geltenden Bestimmungen geht der Preis, ein DC-6B-Modell, in den endgültigen Besitz derjenigen Mannschaft über, die ihm fünfmal gewonnen hat. - Mit den letztjährigen Wettkampf waren die Chancen ausgeglichen: Beide Teams hatten den Wanderpreis je viermal gewonnen (SAS: 1953, 1956, 1957, 1958; SWR: 1952, 1955, 1959, 1960). - Beim diesjährigen Treffen musste also die Entscheidung fallen, und das Glück war eindeutig auf der Seite der Swissair-Pistolen-gruppe.

Das Programm wurde in der bisher üblichen Form durchgeführt: Grosskalibrige Pistole, Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match- und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe. Beide Gruppen gingen mit je sechs Schützen ins Feuer; die fünf besten Resultate zählten für das Mannschaft-Klassement.

Ergebnisse:

Mannschaftswertung Total:	1. SWR, 2500 Pt.
	2. SAS, 2383 Pt.
Match-Scheibe:	1. SWR, 1319 Pt.
	2. SAS, 1227 Pt.
Olympia-Scheibe:	1. SWR, 1221 Pt.
	2. SAS, 1156 Pt.

Einzelwertung:

1. Schaltenbrunn (SWR)	379 Pt.
2. Lätti (SWR)	376 Pt.
3. Gutzl (SWR)	364 Pt.
4. Halmberg (SWR)	363 Pt.
5. Hasström (SAS)	458 Pt.
6. Lööf (SAS)	494 Pt.
7. Hugentobler (SWR)	479 Pt.
8. Holmqvist (SAS)	473 Pt.
9. Belderson (SAS)	469 Pt.
10. Helm (SAS)	447 Pt.

Somit ging der Douglas-Wanderpreis endgültig an die Pistolen-Gruppe der Swissair über.

Nächstes Jahr wird das traditionelle Schiessen in Stockholm weitergeführt. Wir wollen hoffen, dass bis dann ein neuer Wanderpreis gefunden sein wird.

H. Hugentobler

FUSSBALL-CLUB

ASIA-CUP

Viertelfinal SWISSAIR - AER LINGUS

Am 25. November 1961, vier Wochen nach dem Sieg über die Schweiz, wurde auf der Freizeitanlage Swissair Buchsizen der Viertelfinal um den ASIA-CUP gegen die AER LINGUS ausgetragen.

Kurz vor 14.15 Uhr betreten die Mannschaften das Spielfeld und wurden von Hr. H. Forrer, Präsident der FPS begrüsst.

Die Swissair spielte in folgender Aufstellung:

Koller, Wiederkehr, Gerhard, Huber, Käster, Huber, Steiner, Selva, Oehlinger, Wylder, Jaksetich.

Schon nach 5 Minuten setzte Wylder einen Flankenball mit dem Kopf an den Pfosten und bald darauf schoss der gleiche Spieler das erste Tor. Die Irländer wollten mit langen Vorlagen zum Ziele gelangen, doch unsere Riegelvorleistung klapperte ausgezeichnet. Eine sauber herausgespielte Kombination über Oehlinger - Steiner - Selva

führte in der 10. Minute zum 2:0. Die Spieler der Aer Lingus hatten Mühe mit dem taktischen Spielplan der Swissairleute. Bald stand das Spiel 2:0 für die Swissair. 5 Minuten vor der Pause gelang schliesslich den Iren ein weiteres Tor, sodass die erste Halbzeit mit 3:1 endete.

Die Irländer gaben sich nicht geschlagen und stürmten nach der Pause mit fünf bis sechs Mann. Zudem versuchten sie jetzt den Zweikampf und hatten damit teilweisen Erfolg, da sich unsere Leute zu dieser Spielweise verhalten liessen. Die Iren stürmten heftig vor und versuchten mit allen Mitteln das Resultat zu verbessern. Dies gelang ihnen schliesslich 8 Minuten vor Schluss als sie mit bitterer Energie doch noch einen Treffer erzielten. Die Partie ging mit 3:2 für die Swissair zu Ende.

Das ganze Spiel stand auf beachtlichem Niveau und legte für den Firmensport ein gutes Zeugnis ab.

Beim anschliessenden Apéritif konnte unser Präsident, A. Bollschweiler Herrn Dr. Haas und Herrn O. Trosler, Präsident der TK Fussball, Region Zürich sowie verschiedene TK Mitglieder begrüssen, welche es sich nicht hatten nehmen lassen, dem kleinen Läuferspiel beizuwohnen.

Nach dem gemeinsamen Nachessen wurden kleine Geschenke ausgetauscht. Das von uns gesungene Lied "Vo Loxän gege Wiggis zue" imponierte den Iren dermassen, dass es noch zweimal wiederholt werden musste. Nur so schnell verloss der gemütliche Abend, doch die Erinnerungen werden in uns bleiben.

Der Halbfinal muss bis Ende April 1962 gegen den Gewinner aus Alitalia - Air France gespielt sein.

W. Amberg

TENNIS-CLUB

Club-Turnier 1961

Das bisher wohl überraschendste Club-Turnier wurde am 29. Juli gestartet und fand im Laufe des Oktobers mit den Herren-Doppel-Final seinen Abschluss. Gekennzeichnet war dieses Turnier vor allem durch eine grössere Ausgeglichenheit der Kräfte.

Wenn heute unsere jungen Spieler wie U. Bergsma, K. Gerhard und G. Böniger erfahrene und spielstarke Gegner über drei Gewinnsätze schlagen können, so sind sie keine "Eintagsfliegen" mehr.

Sowohl bei den Damen wie bei den Herren wurden die letztjährigen Sieger entthront. Einzig im Herren-Doppel ging der Sieg wiederum und zwar zum dritten aufeinanderfolgenden Mal an die letztjährigen Titelverteidiger.

Erstmals wurden die Herren-Einzelspiele in zwei Stärke-Klassen (A und B) ausgetragen. In der Klasse A waren nur die 10 spielstärksten Herren zugelassen. Durch diese Neuregelung konnte auf die Durchführung eines Frost-Turniers verzichtet werden. Die Gesamtteilnehmerzahl ist gegenüber dem letzten Jahr etwas zurückgegangen.

Damen-Einzel :

Bis in die Viertelfinals gelangten die Damen T. Barth, B. Ruf, D. Caffisch und U. Pöll. Im Halbfinal siegten Frl. Pöll mit 6:4, 6:1 über Frl. Caffisch und Frl. Ruf mit 4:6, 7:5, 8:6 gegen Frau Barth. Den Final gewann Frl. Pöll siebter mit 6:2, 6:4 gegen Frl. Ruf. Frl. Pöll spielt einen hübschen Stil, besitzt eine gute Spielübersicht, läuft ausgezeichnet und ist physisch erstaunlich widerstandsfähig, was sie bereits im Spiel gegen die KLM in Amsterdam bewiesen hatte.

Herren-Einzel B :

Die Vorrunden dieser Stärke-Klasse waren teilweise stark umstritten und ergaben interessante Resultate. Der Final wurde von zwei Piloten, den Herren T. Jackson und M. Hipler ausgetragen. Jackson gewann als der bedeutend sicherere und routiniertere Spieler mit 6:2 und 6:1.

Herren-Einzel A :

Diese auf 16 Teilnehmer beschränkte Klasse war reich an Überraschungen. Vorerst ist festzustellen, dass die beiden letztjährigen Finalisten Max Bötschi und Pieter Bergsma nicht bis in die Endrunde vorstossen konnten. Unsere Nachwuchsspieler haben sich gut geschlagen und drängen immer mehr stark nach vorne. In die Viertelfinals gelangten: Ulrich Bergsma, Max Bötschi, Kurt Gerhard und Giancarlo Böniger. Die Halbfinals gewannen U. Bergsma mit 8:6, 6:4 gegen M. Bötschi und K. Gerhard mit 6:2, 6:0 gegen G. Böniger.

Zum Endspiel traten somit U. Bergsma und K. Gerhard an. Der gut disponierte Ulrich Bergsma gewann in einem hart umstrittenen Kampf in drei Sätzen mit 6:3, 3:6, 6:3.

Herren-Doppel :

Im Feld der 16 Paare konnte sich in der oberen Hälfte die Kombination M. Bötschi/D. Schmid nach einem prächtigen und interessanten Match gegen W. Browa/T. Jackson mit 8:6, 4:6, 6:3 in den Final durchsetzen. In der unteren Hälfte gelangte die Paarung P. Bergsma/W. Blatter mit einem Sieg von 8:3, 6:4 über U. Bergsma/G. Böniger in das Endspiel. Den Final gewannen die Titelverteidiger Pieter Bergsma/Willy Blatter in einem Dreisatzkampf mit 6:4, 5:7, 6:3. Die Sieger benötigten ihre ganze Erfahrung als langjährige Doppelspieler um schlussendlich ihren Gegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Rangliste :

Zusammenfassend ergeben sich für die Saison 1961 folgende Clubmeister:

Damen-Einzel: Frl. Ursula Pöll

Herren-Einzel Klasse A: Ulrich Bergsma

Herren-Einzel Klasse B: Thomas Jackson

Herren-Doppel: Pieter Bergsma/Willy Blatter.

Die Preisverteilung findet anlässlich des Abschlussabends statt.

W. Blatter



SKI-CLUB

Liebe Skikameraden !

Am 18. November konnten wir unsere, bereits zur Tradition gewordene Orientierungsfahrt, bei trübem, jedoch trockenem Wetter in der üblichen Umgebung von Zürich durchführen. Dank den vortrefflichen Vorarbeiten von Fritz Bortier konnte alles einwandfrei abgewickelt werden und die 14 am Start erschienenen Equipen nahmen die interessante Strecke mit Elan und Freude unter die Räder. Auf dem 8. Posten gab es köstliche Einlagen und die Teilnehmer lösten die gestellten Aufgaben mit unterschiedlichen Glück.

Dem Anlass war wiederum voller Erfolg beschieden. Überall wurde einstimmig bemerkt: "das nächste Mal bin ich wieder dabei".

Die Hallenmeisterschaft wird in der neuen ZUESPA-Halle (beim Hallenstadion) durchgeführt (nur für Nat. Liga A/B und 1. Liga) in welcher die Zürcher Hallenhandballer nun endlich auch über eine Sporthalle mit normalen Feld-Ausmassen verfügen. (Die unteren Ligen spielen nach wie vor in der Sihnotzli-Turnhalle).

M. Fössler

Redaktionschluss für die Januar-Ausgabe der MPS-Mitteilungen:
5. Januar 1962