

# 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

9. Jahrgang

Nr. 10

Oktober 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM SEPTEMBER 1960

	September 1960 (in 1'000 tkm)	September 1959 (in 1'000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	25'207 + 37 %	18'398
Ausgelastete Tonnenkilometer	15'376 + 22 %	12'637
dayon : Passagier- und Gepäck-tkm	12'474 + 23 %	10'149
Fracht-tkm	2'390 + 17 %	2'038
Post-tkm	512 + 14 %	450
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,2 %	68,7 %

Im September erreichte unser Angebot 25,2 Millionen Tonnenkilometer; das sind 37 % mehr als in der vorjährigen Parallelperiode. Trotz dieser massiven Steigerung wurde das Produktionsbudget immer noch um 3 % oder rund 800'000 tkm unterschritten. Diese Minderleistung war für einen, nahezu 1 Million Franken ausmachenden Teil der Einnahmehausfälle im Berichtsmonat verantwortlich.

Die Zahl der ausgelasteten tkm nahm um 22 % zu. Die Auslastung des Streckenverkehrs von 61,2 % (September 1959: 68,7 %) entsprach unserm Voranschlag. Die Beförderung von Passagieren und Gepäck - die während des ganzen Sommers eine geringere Zuwachsrate als die Frachtleistungen aufwies - stieg um 23 %, die Gütertransporte um 17 % und der Luftpostverkehr um 14 %.

In Europa führten der Einsatz von Caravelles und von DC-6B, die letztes Jahr noch nach nahöstlichen Destinationen flogen, sowie eine Anzahl von Verdichtungsflügen nach Rom anlässlich der Olympischen Spiele zu einer Angebots-erhöhung von 27 %. Die Nachfrage stieg um 18 %. Der Ladefaktor sank um 4,4 %-Punkte auf 60 %.

Die Passagierkurse über den Nordatlantik, die im vergangenen Jahr mit 76,3 % noch den höchsten Auslastungsgrad aller Sektoren aufwiesen, waren im Berichtsmonat zu 60,5 % ausgenützt, wobei die verkaufte Leistung um 38 % zunahm. Der DC-8-Einsatz hatte eine Mehrproduktion vom 74 % zur Folge, obwohl die letzten DC-7C erst am Monatsende aus dem Verkehr auf dieser Strecke gezogen wurden. Der Sitzladefaktor von 66,7 % beweist, dass die verschlechterte Gesamtauslastung nicht zuletzt den bedeutend grösseren Frachträumen zuzuschreiben ist. Bei einem Minderangebot von 19 % sank hier auch die Auslastung der Frachtkurse, und zwar von 58,3 % auf 50,7 %.

Die Südatlantikflüge waren zu 72,8 % (im Vorjahr: 63,2 %) ausgelastet.

Im Mittelostverkehr, wo wir die offerierten tkm um 19 % steigerten, gab der Ladefaktor von 66,3 % auf 62,7 % nach.

Der fernöstliche Sektor ergab bei einem um 35 % erhöhten Angebot (als Folge des dritten Kurses bis Hongkong) eine Verschlechterung des Auslastungsfaktors vom 74,5 % auf 64,1 %.

Am 28. September haben wir unsern letzten DC-7C vom Nordatlantik zurückgezogen. Seither wird diese wichtige Langstrecke ausschliesslich mit DC-8-Strahlflugzeugen bedient. Mit diesem Datum hat auch die schwierige und von langer Hand vorbereitete DC-8-Einführungsphase ihren Abschluss gefunden. Obschon es verfrüht wäre, die DC-8-Operation im Sinne einer abschliessenden Beurteilung zu beschreiben, sind wir heute immerhin in der Lage, unsern Mitarbeitern einen Ueberblick über die bisherigen Erfahrungen zu geben.

Die Einführungsplanung wurde durch die ca. 6 Wochen verspätete Ablieferung der DC-8-Flugzeuge vorerst empfindlich gestört. Trotzdem die Schulung, vor allem des fliegenden Personals, immer näher an die Spitzensaison herangeschoben werden musste, konnten die einzelnen Ausbildungskurse dank der Einsatzfreudigkeit aller Beteiligten innerhalb der geplanten Zeit erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Den Besatzungen wie den übrigen Angehörigen der Betriebsdepartemente sei an dieser Stelle der Dank der Geschäftsleitung für die zum Teil unter schwierigen Bedingungen geleistete grosse Arbeit ausgesprochen.

Bedauerlicherweise war die Swissair gezwungen, das ursprünglich für den Nordatlantik festgelegte Flugprogramm verschiedentlich umzustellen. Diese Massnahme war zunächst durch die oben erwähnte verspätete Ablieferung der Flugzeuge bedingt. Das anhaltend schlechte Wetter verzögerte ferner die Pistenarbeiten auf unsern grossen Flugplätzen Zürich und Genf, und es ist damit zu rechnen, dass die für Nonstop-Flüge in westlicher Richtung benötigte 3700 m lange Piste in Zürich erst im Laufe des kommenden Winters zur Verfügung stehen wird.

Es ist jedoch zu erwähnen, dass es selbst bei rechtzeitiger Fertigstellung der erforderlichen Pistenabmessungen nicht möglich gewesen wäre, die ursprünglich vorgesehenen Flüge ohne Zwischenlandung ins Programm aufzunehmen. Unsere eigenen Flugerfahrungen der letzten Monate sowie die Fabrikerprobung mit dem DC-8 zeigten nämlich, dass die Nutzlast und damit die Regelmässigkeit, den Ozean auch bei starken Gegenwinden ohne Zwischenlandung in westlicher Richtung zu überqueren, nur verbessert werden kann, wenn das Startgewicht um weitere 2,3 Tonnen und die Brennstoffkapazität um zusätzliche 3600 Liter erhöht werden. Um die Ablieferung der DC-8 durch die Ausführung dieser Aenderungsarbeiten in Santa Monica nicht weiter verzögern zu müssen, hat sich die Swissair seinerzeit entschlossen, diese vom Herstellerwerk zu bezahlenden Modifikationen im Rahmen der ohnehin anfallenden Ueberholungsstandzeiten des kommenden Winters durchzuführen. Im Laufe des Winters 1961/62 planen wir zudem, den DC-8 mit einer aerodynamisch noch besser geformten Flügelnause auszurüsten. Auf diese Weise kann die Reichweite des Flugzeuges um weitere 4 - 5 % verbessert werden.

Die oben erwähnten Probleme stellen sich für andere europäische Fluggesellschaften nicht oder in weniger drastischer Weise, weil für sie der Flugweg nach New York kürzer ist, ihre Flugplätze durchwegs niedriger liegen und zudem im Durchschnitt tiefere Temperaturen aufweisen.

Es ist vorgesehen, nach Vornahme der oben erwähnten Modifikationen ab Frühjahr 1961 zwei wöchentliche Nonstop-Flüge in westlicher Richtung durchzuführen. In östlicher Richtung ergeben sich, dank der vorherrschenden Rückenwinde, in dieser Beziehung keine Probleme.

Bedingt durch die besondere geographische Lage der Schweiz sind jedoch auch nach Durchführung dieser Modifikationen die Anstrengungen aller Beteiligten notwendig, um die Nutzlasten in Zukunft auf den höchstmöglichen Werten zu halten. Eine scharfe Kontrolle des Gewichtes von Flugzeug, Küchen- und Kabineneinrichtung sowie die optimale Planung und Durchführung jedes einzelnen Fluges sind die unerlässlichen Voraussetzungen zur Erreichung dieses Zieles.

Die Swissair verfolgt im weitem laufend die Entwicklung und die Leistungen von Konkurrenzprodukten. Vergleicht man beispielweise die Leistungen unseres DC-8, wie sie sich nach Durchführung der für diesen Winter geplanten Modifikationen präsentieren werden, mit denjenigen des Konkurrenz-Flugzeuges gleicher Grössenordnung, so ergeben sich für den DC-8 infolge seiner günstigeren Starteigenschaften auf höher gelegenen Flugplätzen bessere Nutzlastwerte auf der Strecke Zürich - New York.

Eine optimale Gestaltung der Nutzlastverhältnisse auf der Strecke Zürich - New York lässt sich lediglich durch die Verwendung des Fan mit grossem Luftdurchsatz, wie er neuerdings von Pratt & Whitney und General Electric gebaut wird, erzielen. Da wir aus Gründen der Standardisierung grossen Wert auf eine einheitliche Triebwerksausrüstung legen, könnte allenfalls eine Anpassung an die neue Entwicklung auf dem Nachbestellungswege erfolgen.

Im weitem werden die fliegerischen Eigenschaften des DC-8 sehr gerühmt. Einer unserer erfahrensten Transatlantik-Flugkapitäne äussert sich dazu wie folgt:

" Die Umschulungen auf neue Flugzeugtypen sind naturgemäss die ereignisreichsten Stufen in der Laufbahn des Piloten. Jede Begegnung mit einer neuen Maschine wird zu einer bedeutungsvollen Bekanntschaft. In den vergangenen zwölf Jahren habe ich sämtliche Flugzeuge der Swissair kennengelernt und - obwohl

ich nicht mehr der Jüngste bin - ist meine letzte Bekanntschaft mit dem DC-8 die faszinierendste von allen geworden. Ich bin immer aufs neue begeistert von der Leistungsfähigkeit des DC-8, seinen ausgezeichneten Flugeigenschaften und seiner Leichtigkeit in der Handhabung. Die übersichtliche Anordnung der Instrumente, die hervorragenden Sichtverhältnisse, überhaupt die 'pilotische' Cockpitgestaltung machen unseren Arbeitsplatz zum idealen Kommandoraum. Dass mich dieses Flugzeug auch mehr beansprucht als alle früheren, macht es umso wertvoller; es verlangt mehr Voraussicht, unablässige Aufmerksamkeit, schnellere Entschlüsse und feinere Reaktionen. Es ist und bleibt wahrscheinlich auf lange Zeit mein Flugzeug."

Der DC-8 ist, wie jeder andere neue Flugzeugtyp, von den üblichen Kinderkrankheiten nicht ganz verschont geblieben. In verschiedenen Fällen war der Mangel an Ersatzteilen, die weder beim SAS noch bei der Swissair vorhanden waren, der Grund für Verspätungen. Da heute die Unterteilhersteller der Douglas-Werke immer noch Mühe haben, verschiedene ausstehende Ersatzteile den Fluggesellschaften rechtzeitig anzuliefern, dürfen diese Schwierigkeiten trotz intensivster Bemühungen unsererseits noch einige Zeit andauern.

Wenn man jedoch von den durch einen engen Rotationsplan bedingten Kettenverspätungen absieht, so kann bereits heute festgestellt werden, dass der Umfang der technischen Verspätungen des DC-8 und der Caravelle die entsprechenden Erfahrungswerte der DC-7C und DC-6B Flugzeuge in den letzten 6 Wochen zu unterschreiten beginnen.

Als ausserordentlich zuverlässig haben sich bis heute die Triebwerke des DC-8 erwiesen. Bei der DC-8-Flotte war zwischen Juni und September nur ein vorzeitiger Motorenwechsel nötig, während sich für unseren DC-7C-Park in der gleichen Zeit deren 22 ergaben.

Es war mir daran gelegen, Sie, liebe Mitarbeiter, eingehend über die bisher mit dem DC-8 gemachten Erfahrungen zu orientieren. Das genaue Erkennen dieser Zusammenhänge soll es Ihnen erleichtern, positiv und mit allen Kräften an einer erfolgreichen Ueberführung unseres Kolbenflugzeugparkes in eine moderne Strahlflugzeugflotte mitzuarbeiten.



A. Baltensweiler  
Stv. Direktionspräsident



## ABSCHIED VON DEN "SEVEN SEAS"

Am 24. September startete in Idlewild zum letztenmal einer unserer DC-7C - die HB-IBM "Baselstadt" - zu einem kursmässigen Rückflug nach der Schweiz. Unser Bild zeigt den Abschied, den einige unserer New Yorker Mitarbeiter der HB-IBM bereiteten, die drei Jahre zuvor noch zu den stolzesten Einheiten unserer Flotte zählte. Den historischen Kurs SR 857 kommandierte Flugkapitän Ferdinand Länzlinger.

\*\*\*\*\*

## CONVAIR CORONADO

Die Firma Convair hatte seiner Zeit den von uns bestellten Mittelstrecken-Strahlflugzeug die Bezeichnung "Convair 600" verliehen. Der Bezeichnung lag die von diesem Typ erreichte Stundengeschwindigkeit von rund 600 Meilen zugrunde. Da das kleinere Flugzeug des gleichen Herstellerwerkes aber den Namen "Convair 880" erhielt, kam die Meinung auf, der CV-880 sei ein grösseres und noch leistungsfähigeres Flugzeug, weil es eine höhere Kennzahl trage.

Swissair und SAS haben sich dann in Zusammenarbeit mit Convair auf den Namen "Convair Coronado" geeinigt und hofften, andere Fluggesellschaften, die das gleiche Flugzeug bestellten, würden diese Benennung ebenfalls überbehmen. Leider sind die American Airlines ihre eigenen Wege gegangen und haben sich für den Namen "Convair 990" entschieden.

Um eine Verwirrung beim Publikum zu vermeiden, beschlossen Swissair und SAS im Einvernehmen mit Convair, das neue Mittelstrecken-Strahlflugzeug "Convair 990 Coronado" zu nennen. Die Bezeichnung "Convair 600" fällt für uns dadurch endgültig weg.

\*\*\*\*\*

## ZUM WINTERFLUGPLAN

Der diesjährige Winterflugplan tritt am 1. November in Kraft und dauert bis zum 31. März 1961. Diese Zeitspanne wird bereits weitgehend im Zeichen des Strahlverkehrs stehen; die 4 Caravelles und die 3 DC-8 werden an der zu erwartenden Gesamtproduktion von 101'000'000 Tonnenkilometern mit rund 50 % beteiligt sein. Für die beiden Typen wurden bisher 90 Piloten umgeschult - 23 Captains plus 19 Copiloten für DC-8 und 26 Captains plus 22 Copiloten für Caravelles.

Mit dem vermehrten Einsatz der Strahlflugzeuge werden die DC-7C und DC-6B in stärkerem Masse für die Mittelstrecken frei, und der DC-3 scheidet nunmehr fast völlig aus dem regelmässigen Liniendienst aus. In grenzüberschreitenden Verkehr gelangt der DC-3 nur noch auf der Strecke nach Innsbruck (vom 16.12. - 5.3.61) und auf der Nachtpost- und Frachtlinie Zürich-Basel-Amsterdam zum Einsatz.

Die Nordatlantikdienste werden ausschliesslich mit DC-8 bewältigt. In der Zeit vom 1. November bis 3. Dezember und vom 13. März bis 31. März bieten wir wöchentlich 10, zwischen dem 4. Dezember und 12. März 8 Flüge pro Woche in jeder Richtung an. Bei 10 Flügen beträgt das Platzangebot 1200 Sitze, was gegenüber dem vorjährigen Winter einer Verdoppelung entspricht.

Abgesehen von einigen Frequenzverminderungen und der Einstellung des Kurses Zürich - Bern v.v. bringt der Winterflugplan keine grossen Änderungen.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE

Zu DC-8-Pilots-in-Command für Europa und den Nordatlantik wurden die Flugkapitäne Rudolf Schärer, Alfred Sooder und Guy Steiner ernannt. Als Caravelle-Kommandanten zeichnen die Flugkapitäne Manfred Bayer, Peter Bietenholz, Heinrich Büchi und Paul Müller (Mittlerer Osten) sowie Paulo Cajado und Robert Falkner (Europa) während Flugkapitän Konrad Hauser den Rang eines DC-6B-Kommandanten und die Kapitäne Arthur Budd und Reginald Ellis denjenigen von CV-440-Kommandanten erhielten.

Die Piloten Adolf Bertschi, Christian Roffler, Kurt Schaaf und Alfred Zuberbühler wurden zu Flugkapitänen befördert.

Wir gratulieren !

## ERNENNUNGEN

Im Direktionspräsidium wurde Herr H. Galli, bisher Chef der Operationsplanung im Dept. III, zum Assistenten von Herrn A. Baltensweiler, Stv. Direktionspräsident, ernannt.

Im Dept. III übernimmt Herr Hans Nicole, bisher Stv. Chef Bodendienst, die Leitung dieser Abteilung. Sein Vorgänger, Herr G.A. Grant, wurde von der Geschäftsleitung mit besonderem Auftrag ins Ausland delegiert.

Wir wünschen beiden Herren viel Erfolg !

## EMISSIONSERFOLG DER SWISSAIR-ANLEIHE

Die in der Zeit vom 4. bis 10. Oktober zur öffentlichen Zeichnung aufgelegte Emission der 4 %-Anleihe der Swissair von 50 Mio Franken hatte guten Erfolg. Da die eingereichten Barbegehren den verfügbaren Betrag 36 Mio Franken übersteigen, müssen bei der Zuteilung Kürzungen vorgenommen werden.

## 300'000 SAS-CARAVELLE-PASSAGIERE

Im September 1960, 16 Monate nach der Aufnahme des Verkehrs mit Caravelles, konnte das SAS seinen 300'000. Caravelle-Passagier melden.

## IN WENIGER ALS 7 STUNDEN VON CHICAGO NACH LONDON

Pan Am berichtete von einer am 11. September erzielten neuen Bestleistung eines DC-8 auf der Strecke Chicago - London. Die Flugzeit betrug 6 Stunden und 55 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 976 km/h.

## SWISSAIR - WELTWEIT

Unser Slogan findet sich ab und zu auch in Büro und Werkstatt bestätigt. Auf den Mechaniker Ramindar Singh, einen echten Sikh aus Indien, der in unserer Motorenwerkstatt arbeitet, folgte in der Abteilung für Tarife und Passagebestimmungen, Jacob Gordon, Praktikant aus Nigeria, den wir hier in seiner bunten Landestracht zeigen. Beiden hat es in unserer weltoffenen Luft, wie sie sagten, ausgezeichnet gefallen.



## HB-IRG VERKAUFT

Unser DC-3 HB-IRG, den wir 1946 als C-47 erwarben und für den zivilen Verkehr umbauen liessen, wurde am 7. Oktober nach Spanien verkauft.

## MEHR KABINENPERSONAL FÜR 1961

Unser Bedarf an Kabinenpersonal wird durch die Einführung der Coronados, auf denen 4 Hostessen und 2 Stewards eingesetzt werden, beträchtlich erhöht.

Noch dieses Jahr gelangen zwei weitere Umschulungskurse für Steward-Aspiranten, die keine Erfahrung im Hotelfach haben, zur Durchführung. Der eine hat am 15. August, der zweite am 3. Oktober begonnen.

Am 4. September traten 18 Hostessen und 7 Stewards in einen Grundausbildungskurs ein; diesem folgt am 6. November eine weitere Klasse mit 27 Teilnehmern.

Infolge der nötigen Neuanstellungen werden wir während der Wintermonate einen Ueberbestand an Kabinenpersonal ausweisen.

## HAPPY LANDINGS

Den folgenden neuvermählten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich alles Gute :

Dept. I: 17.8. Leo Güntert, Kasse Dept. IV, mit Frä. Marie Louise Villiger, Lohnbüro Kloten.

Dept. II: 13.8. William Boesch, Reservation Zürich.

Dept. III: 12.3. Frä. Madeleine Born (jetzt: Frau Meister), Passagierdienst; 8.4. Eduard Keck, Dispatch; 7.5. Lorenz Geissberger, Flight Simulator; 28.5. Frä. Eliane Blanc (jetzt: Frau Jucker), Passagierdienst; 4.6. Frä. Alice Hilperts-hauser (jetzt: Frau Matzinger), Kabinenbereitstellung; 20.6. Frä. Doris Furter (jetzt: Frau Senaud), Crew Assignment; 14.7. René Kohler, Kabinenpersonal; 17.7. Jean-Jacques Gautschi, Traffic; 6.8. Werner Lortiz, Traffic; 20.8. Bernhard Bühler, Fernmeldetechnik; 27.8. Philippe Etienne, Drucksachen-Zentrale; 16.9. Johann Stäbler, Fernmeldetechnik.

Dept. IV: 23.4. Walter Bauer, Flugzeugwartung; 3.6. Horst Luchsinger, Flugzeugwartung; 7.8. Arno Ruffner, Ingenieur-abteilung; 12.8. Bruno Sommerhalder, Nebenbetriebe; 19.8. Paul Rüefli, Elektrowerkstatt; 20.8. Hans Baumann, Flugzeugwartung, 26.8. Iwan Heimann, Flugzeugtreibstoffe; 27.8. Rudolf Walker, AVOR Triebwerk; 10.9. Wilhelm Meier, Werft; 10.9. Ernst Camenzind, Flugzeugwartung IERA; 15.9. Walter Lang, Spenglerei.

## AN DIE HALTER VON MOPEDS UND KLEINMOTORRÄDERN

Die neuen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes schreiben vor, dass vom 1. Januar 1961 an auch die Halter von Kleinmotorrädern ihre bisherige Haftpflichtversicherung durch eine Unfallversicherung ergänzen müssen. Sie werden vermutlich demnächst eine entsprechende Aufforderung von Ihrer Haftpflichtversicherungsgesellschaft erhalten.

Bisher waren Sie als Swissair-Angestellter für Unfälle mit Ihrem Fahrzeug bei der SUVA versichert. Es ist heute noch ungewiss, ob die SUVA das Risiko weiterhin übernehmen wird. Jedensfalls scheint es, dass Sie so oder so nicht von der Pflicht zum Abschluss der neuen obligatorischen Unfallversicherung dispensiert sind.

Unser Büro für Personalversicherungen empfiehlt Ihnen, sich beim Erhalt der eingangs erwähnten Aufforderung oder beim Besuch des Versicherungsvertreters zu vergewissern, ob Ihr Fahrzeug nach Ansicht Ihrer Versicherungsgesellschaft tatsächlich unter die neue Versicherungspflicht fällt. Im übrigen ist es ratsam, die diesbezüglichen Veröffentlichungen der Behörden zu beachten.



## Treffer

Ein Amerikaner, der in A., einer Stadt unseres europäischen Streckennetzes, die Ferien verbrachte, musste wegen eines Todesfalls in seiner Familie unverzüglich nach den USA zurückkehren. Er versuchte vergeblich bei verschiedenen Fluggesellschaften, auf einem Kurs vier Plätze für seine Familie zu buchen. Bei unserem Vertreter in A. hatte er mehr Glück: ohne viel Federlesens erledigte dieser einige schnelle Telefonanrufe und sicherte der Familie Plätze nach der Schweiz. Von dort aus galt es, die entsprechenden Passagen nach New York zu organisieren. Lesen wir, was der Herr aus USA darüber schreibt: "Zwei Swissair-Vertreter waren besonders hilfreich und befassten sich mit unserem Problem, als ob es ihr eigenes gewesen wäre. Sie versicherten mir, dass sie uns auf einen DC-8-Flug buchen würden. Dieser Service war eine Erfahrung, die ich nie vergessen will, und ich höre nicht auf, die Swissair zu empfehlen. Es war unsere zweite Auslandsreise, und

ich kann Sie versichern, dass ich in Zukunft nur noch Swissair fliegen werde. Unnötig zu erwähnen, dass unser DC-8-Flug nach New York ein weiteres zauberhaftes Erlebnis war. Was Sie auch immer über Höflichkeit und Komfort während des Reisens publiziert haben mögen, ist in jedem Fall eine krasse Unterbewertung."

## DIE ICAO-WETTERSCHIFFE 1959

Ende September wurde der Bericht über die Tätigkeit der neun im Nordatlantik stationierten ICAO-Wetterschiffe veröffentlicht. Von den schwimmenden Meteorologiestationen wurden demnach im Berichtsjahr neun Menschen aus den Fluten des Atlantiks gerettet; dabei handelte es sich um sieben Besatzungsmitglieder von andern Schiffen und zwei Militärpiloten, die zur Notwasserung gezwungen worden waren. Die Schiffe leisteten in 47 Fällen medizinischen Beistand an andere Boote und nahmen 584 SOS-Meldungen - davon nur zehn von Luftfahrzeugen - entgegen. Sie stellten Radioverbindungen mit 51'577 Flugzeugen und 14'791 Schiffen her.

## ICAO-BERATER IN SÜDOSTASIEN

Eine Gruppe von Luftverkehrsfachleuten für Uebermittlung, Flugüberwachung und Meteorologie wird alle Stationen in Südostasien bereisen, um Einrichtungen und Arbeitsmethoden zu prüfen und nötigenfalls Verbesserungen anzuregen.

### PERSONALSTATUS PER 30. SEPTEMBER 1960

Direktion	8
Direktionspräsidium	7
Generalsekretariat	25
Planungsdienst	64
Zentraler Personaldienst	25
Lehrlingswesen	74
Departement I	384
Departement II	
Zentralstellen	280
Aussenstellen	1'761
Departement III	
Bodenpersonal	1'035
Fliegendes Personal	984
Departement IV	1'831
Direktion für die Westschweiz	633
Personalreserve	29
<b>Total</b>	<b>7'140</b>

### DAS DRITTE QUARTAL IN ZAHLEN

	1960 3. Quartal in 1'000 tkm	1959 3. Quartal in 1'000 tkm
Offerierte tkm	74'388 + 32 %	56'462
Ausgelastete tkm	45'606 + 20 %	37'868
davon :		
Passagier- & Gepäck-tkm	36'562 + 20 %	30'587
Fracht-tkm	7'485 + 27 %	5'915
Post-tkm	1'559 + 14 %	1'366
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,8 %	67,2 %

... oder die Folgen eines (notabene geringen) Versehens bei der Reservation. Stellen wir wie im Theater zuerst die handelnden Personen vor: Herr A, ein Reiseagent; Herr B, Führer einer Reisegruppe (Herr B arbeitet in der Firma C die Weltruf hat); Swissair-Mitarbeiter D von der Abfertigung in X. Die Szene (in der, wie wir sehen, "Theater" im übelsten Sinne gespielt wird) geht stark vereinfacht so vor sich: Reiseführer B erscheint mit seiner Gruppe am Schalter in X. Swissair-Mitarbeiter D soll abfertigen. Der DC-6B, der für den fraglichen Kurs vorgesehen war, musste durch einen Metropolitan ersetzt werden. Die Gruppe des Herrn B wurde auf einen Spezialkurs, der X fünf Minuten später verlässt, umgebucht. Auf den Flugscheinen der Gruppe ist diese Aenderung nicht vermerkt. Abfertigungsmann D bewahrt nicht ruhig Blut, sondern schimpft über die Unzuverlässigkeit des Reiseagenten A, der offenbar ausserstande sei, Flugscheine richtig auszustellen. Ein Herr, der bei der Gruppe steht, stellt sich zornig bei D als Reiseagent A vor und protestiert energisch gegen die Verunglimpfung seines Namens. Wie sich später herausstellte, war A tatsächlich nie von der Aenderung informiert worden. Der Fehler lag eindeutig bei unserer Reservation.



Nuller

Resultat: Ein verbitterter Herr A, dessen Fachkenntnis im Beisein des Vertreters einer Weltfirma, die A als Kundin erworben hatte, in Zweifel gezogen wurde (und zwar durch einen Angestellten der Swissair, die zu Reisebüros und Weltfirmen Sorge tragen sollte...); sowie einige enttäuschte Touristen, denen der Krach am Schalter die Illusion der "Sprichwörtlich guten Passagierbetreuung durch die Swissair" gründlich raubte.

### UNSERE UNGARNHILFE

Der Aufgeschlossenheit unseres Personals und seinem Verständnis für Flüchtlingsprobleme ist es zu verdanken, dass die Hilfsaktion für Ungarnstudenten und Flüchtlingskinder bis jetzt weitergeführt werden konnte. Die Abrechnung zeigt folgendes erfreuliches Bild:

	1956 - 1958		1959	
<u>Einnahmen :</u>	50'888.75		12'871.15	
<u>Ausgaben :</u>				
Pestalozzidorf	34'256.25		6'000.--	
Studenten	13'332.75		3'437.30	
Andere Aktionen	1'574.60	49'163.60	100.--	9'537.30
Saldo	1'725.15		3'333.85	
+ Saldovortrag 1.1.1959			1'725.15	
Saldo per 31.12.1959			<u>5'059.--</u>	

Der schriftliche Kontrollbericht Herrn Flückigers, Inspektorat, vom 27. Mai 1960 bestätigt, dass die Abrechnung in Ordnung ist.

Der Ungarn-Student Herr Bertok hat dieses Frühjahr das Architektur-Diplom mit Erfolg bestanden. Seit 1. Mai betätigt er sich praktisch als Mitarbeiter in einem Zürcher Architekturbüro.

Herr Zabrazcky wird sein Studium als Klarinettenist und Pianist am Zürcher Konservatorium voraussichtlich noch diesen Herbst beenden.

Im Pestalozzi-Kinderdorf in Trogen werden die Spenden des Swissair-Personals von der 17-köpfigen Ungarn-Kolonie dankbar entgegengenommen.

Die Beiträge aus Mitarbeiterkreisen haben demnach zwei Studenten und 17 Kindern ein schweres Los erleichtert. Unser Leben in der Freiheit verpflichtet uns. Auch die Mithilfe Neueingetretener ist willkommen; wir bitten sie, sich des angefügten Talons zu bedienen und ihn an die Pestalozzi/Ungarnhilfe des Personals der Swissair, Hirschengraben 84, zurückzusenden oder in die Sammelurne einzulegen.



## FLUGKAPITÄN RUDOLF HOFER †

Am Mittwoch, dem 5. Oktober, stürzte Oberlt. Rudolf Hofer anlässlich eines militärischen WK-Fluges mit dem von ihm gesteuerten Vampire-Jagdeinsitzer im Silvrettaggebiet ab und fand den Fliegertod. -

Die Trauerbotschaft traf uns schwer: mit Rudolf Hofer ging der Swissair ein ausserordentlich fähiger und beliebter Mitarbeiter verloren. Als Maschineningenieur der ETH begann er am 8. Dezember 1924 Geborene bei der Swissair seine Grundausbildung als Pilot anfangs Dezember 1951, um im Juni 1953 zum DC-3-Commandanten und weiter zum Pilot-in-Command auf CV-440 (April 1955), auf DC-6B (Februar 1958) und auf DC-7C (im März dieses Jahres) ernannt zu werden. Seit 1. Juni 1959 stand Flugkapitän Hofer dem Aéro-pers-Verband als umsichtiger Präsident vor.

Rudolf Hofer hinterlässt seine Frau und vier unmündige Buben im Alter von 1, 3, 4 und 6 Jahren. Die hartgeprüfte Familie sei auch an dieser Stelle des herzlichsten Beileids all derer versichert, die Flugkapitän Hofer kannten und schätzen. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

### PLUS ZWEI UND MINUS ZWEI DC-8

Die Alitalia hat ihren DC-8-Auftragbestand von sechs auf acht Einheiten erhöht, während die Panair do Brasil, die ihre ersten beiden DC-8 im November erhält, ihre Bestellung von zwei weiteren Flugzeugen dieses Typs zurückgezogen hat.

### OLYMPISCHER FLUGHAFEN

Der Flughafen Innsbruck soll für 50 Millionen Schilling ausgebaut werden. Das Projekt für Pistenverlängerung und den Bau eines Flughofs berücksichtigt auch den Internationalen Verkehr, mit dem die österreichischen Behörden anlässlich der Olympischen Winterspiele von 1964 rechnen.

### SPITALAUFENTHALTE SIND KOSTSPIELIG

Eine Orientierungsschrift der Dienststelle für Personalversicherungen (Tel. intern 539 oder 586) gibt Aufschluss über die Möglichkeiten, sich gegen die hohen Kosten eines Spitalaufenthaltes zu versichern, die mit den normalen Krankenkasse-Beiträgen nicht gedeckt werden. Vorsorge ist auch hier am Platz !

### UNITED AIRLINES: INTERLINE-REISEN DURCH DIE USA

Vom 5. bis 9. November 1960 und vom 11. bis 25. März 1961 organisieren die United Airlines besondere Interline-Reisen für Angehörige anderer Luftverkehrsgesellschaften von der Ost- zur Westküste der USA. Die Route führt von New York nach San Francisco - Los Angeles - San Diego - Washington D.C. und zurück nach New York. In allen Zentren werden die wichtigsten Sehenswürdigkeiten besucht. Für nähere Auskünfte wende man sich an :

UNITED AIRLINES,  
Interline Department,  
36 South Wabash,  
Chicago 3, Illinois, USA.

### WEITERE USA-LUFTVERKEHRSFUSION

Der in den Juni-"News" gemeldeten Fusion der TWA mit den Northeast Airlines folgt nun der Zusammenschluss der United mit den Capital Airlines.



# SWISSAIR

Nr. 81

Oktober 1960

Herausgegeben durch:  
Organisationsdienst



Diese Ausgabe der Guten Idee fällt leider mager aus, obwohl verschiedene Vorschläge, auch prämiierbare, praktisch abgeschlossen werden konnten. Der Grund dafür liegt darin, dass unser bewährter Betreuer des Vorschlagswesens seit einigen Wochen ernstlich erkrankt im Bett liegt und somit manches nicht getan werden konnte, das hätte getan werden müssen. Wir bitten die Einsender von Vorschlägen deshalb um Nachsicht und hoffen mit ihnen, dass die November-Ausgabe der Guten Idee entsprechend umfangreicher wird ausfallen können.

Einen Vorschlag können wir als prämiert publizieren, nämlich denjenigen von

Herrn Hermann Raurich, Abteilung Flugzeugunterhalt

Fr. 20. - 7621

Wir danken Herrn Raurich für seine Idee und gratulieren ihm zu seinem Erfolg.

7621 Herr Hermann Raurich schlug vor, die Tordichtungen der Flugzeuge während den Standzeiten durch ein gebogenes Leichtmetallblech von ca. 1 m/m Dicke zu schützen. Es kam bisher immer wieder vor, dass diese Tordichtungen, deren Auswechseln einen Mechaniker einen vollen Tag lang beschäftigt, durch in den Frachtraum ein- oder aussteigende Mechaniker oder durch Kupplungsstücke heraushängender Schläuche und Kabel beschädigt wurden. Durch das Abdecken dieser Dichtungen mit einem Blech können in Zukunft solche kostenverursachende und zeitraubende Beschädigungen vermieden werden.

Vorschläge, die nicht prämiert werden konnten:

4447 "Situation financière".

Der Vorschlag zeugt von einer überaus erfreulichen und lobenswerten Einstellung gegenüber der Swissair. Nur geht leider der Einsender von einer falschen Annahme aus. Es ist nämlich nicht so, dass die gegenwärtigen Schwierigkeiten darin bestehen, die Barmittel für den laufenden Betrieb oder die Neuananschaffungen aufzutreiben zu können. Es stehen uns gerade jetzt, nach erfolgreicher Auflage unserer vierten Obligationenanleihe, genügend flüssige Mittel zur Verfügung. Was uns hingegen Sorgen macht, das ist die Tatsache, dass die Kosten (Ausgaben) grösser zu werden drohen als die Erträge (Einnahmen). Hier muss der Hebel angesetzt und gegen diese Gefahr muss gekämpft werden, und zwar von jedem einzelnen, wo er auch in der Organisation stehe. So gut der Vorschlag auch gemeint ist, mit einem temporären Verzicht auf einen Teil der Saläre würden die Kosten aber nicht absolut verringert, sondern nur in ihrer Fälligkeit hinausgeschoben. Dies jedoch hätte auf das Jahresergebnis keinen Einfluss.

6096 Formular Irregularity Report.

Schade, dass der Einsender dieses Vorschlages sich nicht vor dessen Abfassung besser orientiert hat. Er wäre nämlich selbst auf folgendes gekommen :

1. Die auf der Rückseite des uns eingereichten ALITALIA-Formulars reproduzierte "Baggage Identification Chart" ist die weltweit verwendete IATA-Chart. Wir brauchen diese Aufstellung seit Jahren und zwar mit den angegebenen Typen-Nummern. Ein entsprechendes Feld ist auch in unserem Irregularity Report und in der dazugehörigen Lost-/Found-Meldung enthalten.
2. Für den Druck der "IATA-Identification Chart" auf der Rückseite jedes einzelnen Blattes reicht leider der zur Verfügung stehende Platz nicht aus. Aus diesem Grunde ist die Abbildung der "Identification Chart" seit langem auf der Innenseite des Kartonumschlags der einzelnen Formular-Blocks angebracht.

Das, was der Vorschlag will, ist also bereits verwirklicht.

7005 Verteilung der Swissair-News.

Es ist bekannt, dass viele Mitarbeiter die Swissair-News mehr oder weniger ungelesen in den Papierkorb wandern lassen. Was übrigens schade ist. Es ist nun aber falsch, zu meinen, jedermann müsse unbedingt seine News erhalten. Die News erhält, wer dafür Interesse hat und es ist Sache der einzelnen Dienststellenchefs, bei der Sektion Post und Versand so viele Exemplare zu bestellen, als für interessierte Leser tatsächlich benötigt werden. Wenn das bisher nicht so gemacht wurde, so wäre es jetzt höchste Zeit sich der geltenden Regelung zu entsinnen.

7061 Zusammenschweissen von Zentralflansch und Kühlschildschalen.

Die vorgeschlagene Lösung kann aus folgenden Gründen nicht übernommen werden:

1. Durch ein "Ueberspannen der Bolzen" würden vermehrte Spannungen auftreten, die sich nachteilig auf die Schweissungen auswirken würden.
2. Die beanstandete Verschiebung der einzelnen Kühlschildschalen lässt sich auch durch eine im Detail sauber ausgeführte Arbeit auf ein Minimum beschränken.
3. Die zusammengeschweissten Kühlschilder werden bereits auf der Vorrichtung 808522 (SR 102162) in warmem Zustand gerichtet.

7069 Ruf-Anlage für Vorgesetzte im Dept. IV.

Die Abt. Fernmeldewesen des Dept. III sucht schon seit geraumer Zeit nach einer Lösung, die die Einführung einer drahtlosen Ruf-Anlage im Departement Technik gestatten würde. Gerade im Flughafen-Areal sind aber die Schwierigkeiten, die sich einem solchen Projekt entgegenstellen, mannigfach. Man denke nur an die Vielzahl der schon vorhandenen Funkverbindungen und die Komplikationen bei der Bestimmung von

Frequenz und Reichweite neuer Anlagen. Leider ist es auch nicht möglich, in der Telephon-Zentrale des Flughafens Kloten ein Suchsystem einzubauen, das dann später in einem eventuellen eigenen Verwaltungsbau weiterverwendet werden könnte. Nach bisheriger Erkenntnis bleibt uns nichts anderes übrig als den Zeitpunkt der Errichtung einer Swissair-eigenen Telephonzentrale auf dem Flughafen-Areal abzuwarten.

7113 Sauerstoff-Nachfüllung in den SE-210/DC-8-Flugzeugen.

Was für die Militärfliegerei recht ist, ist für die Zivilluftfahrt nicht unbedingt billig. So verbietet zum Beispiel eine Vorschrift der amerikanischen Federal Aviation Agency (FAA) das Auffüllen von Hochdruckflaschen im Flugzeug selbst. Auf den Vorschlag kann deshalb - leider - nicht eingetreten werden.

7687 Numerierung der Baracken in Dept. IV.

Wiewohl der Vorschlag gut ist können wir ihn nicht prämiieren - er bringt leider keinen neuen Gedanken. Schon vor Wochen hat die Personalabteilung des Dept. IV die Abt. Anlagen und Bauplanung gebeten, die Baracken im Technischen Betrieb mit grossen, gut sichtbaren Nummern zu versehen und einen "Baracken-Plan" aufzustellen. Andere und dringendere Arbeiten der beauftragten Stellen verhinderten bis heute die Erledigung dieses Auftrages.

7825 Telephonbloccs

Natürlich kann man für alles ein Formular entwickeln, auch für das Weitermelden von telephonischen Anrufen. Abgesehen davon, dass wir bereits Tf.-Blocks am Lager halten (Art. No. 161) muss man sich doch allmählich fragen, ob wir nicht in einen mindestens im Moment reichlich deplazierten Luxus verfallen. Warum soll ein Blatt Makulatur nicht genügen, um dem Kollegen oder auch dem Vorgesetzten einen Telephon-Anruf auszurichten? Hat nicht auch Schubert seine herrlichsten Lieder auf seine - Manchetten geschrieben?

7850 IBM-Programme für Poolabrechnung

Der Einsender dieses Vorschlages hat bei seinen Ueberlegungen verschiedene Punkte ausser acht gelassen. So zum Beispiel:

1. Die Aufstellung von zwei Programmen für die Abrechnung unserer Pools ist nicht deshalb notwendig, weil ein Programm zu umfangreich wäre, sondern weil ein solches, zusammengefasstes Programm so vielen Aenderungen unterworfen wäre, dass dann die Speicherkapazität der Maschine nicht mehr ausreichen würde.
2. Die Informationen für die Pool-Statistik-Karte (Informationsträger für die Erstellung der Pool-Statements) entstehen als Resultatkarte in einem viel früheren 650er-Durchlauf. Der Programmierer muss deshalb bei seiner Arbeit darauf Rücksicht nehmen, ob eventuelle Aenderungen sich auch auf dieses Programm auswirken.
3. Eine Aenderung der Pool-Grundlagen (pro Flugplanperiode) bringt in den wenigsten Fällen nur eine Aenderung von konstanten Begriffen, sondern eben meistens eine Aenderung von Konditionen, die ein ganzes Programm beeinflussen können.

Was der Einsender vielleicht nicht wusste, ihm aber hiermit gesagt sein soll, das ist die Tatsache, dass grundsätzlich keine 650er-Programme mehr umgestellt werden, da alle verfügbaren Leute der Abteilung Datenverarbeitung bereits intensiv an den Programmen der 7070/1401-Maschinen arbeiten. Diese kommenden Geräte werden ganz neue Kombinationen ermöglichen, d.h. auch die Pool-Abrechnung wird sich in Kürze ganz anders abwickeln.

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

- 7122 Bezeichnung der Oxygen-Leitungen.
- 7654 Werkbank für CV-440-Türen.
- 7773 Lagerung der Ausbauteile der Flugzeuge.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6375 Ausfüllen der MCO's.
- 7081 Behebung von Korrosion an ausgebauten Teilen.
- 7506 Sitzplan-Halter beim Büffet DC-6/DC-7C.
- 7618 Beschriftung der SE-210-Flugzeuge.
- 7732 Reparatur der Luftleitbleche.
- 7794 Beinschiene.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 815/816/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/4748/4847/4934/  
4954/5111/5305/5627/5795/5861/5977/6052/6071/6087/6124/  
6226/6234/6254/6260/6311/6380/6502/6639/6642/6702/6801/  
6814/6839/6860/6871/6874/6894/6895/7006/7007/7009/7011/  
7018/7024/7025/7027/7046/7047/7048/7074/7075/7080/7085/  
7100/7102/7105/7112/7117/7120/7121/7124/7125/7170/7530/  
7536/7566/7579/7590/7625/7690/7694/7700/7734/7737/7758/  
7765/7774/7776/7780/7797/7798/7812/7840/7845/7846/7847/  
7849.

# SWISSAIR

## Freizeit- Organisation

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



### Freizeitanlage Swissair Buchwiesen

Am Sonntag, den 23. Oktober, ging die diesjährige Sommersaison auf unserer Freizeitanlage in Seebach zu Ende. Zu früh, leider, sagen wir mit den Tennis-Spielern, die in diesem Jahr des vielen schlechten Wetters wegen wirklich kaum auf ihre Rechnung kamen.

Entgegen der bisherigen Regelung bleibt das Clubhaus während den kommenden Wintermonaten nicht nur an drei Abenden pro Woche offen, sondern an jedem Abend von Montag bis Freitag. Diese, von den Clubs sicher geschätzte Erleichterung können wir einführen, weil Herr Böniger erstmals auch während der Winterszeit voll zur Verfügung der FPS steht.

Dass das Clubhaus auch während den stillen Monaten von unseren Clubs rege benützt werde ist unser aufrichtiger Wunsch. Wir möchten auch immer wieder betonen, dass kaum ein anderes Lokal unseren Clubs eine derart sympathische Atmosphäre zu vermitteln vermag wie gerade unser Club-Lokal.

### Oktoberfest 1960

Auch dem diesjährigen Oktoberfest war ein voller Erfolg beschieden. Es konnten über tausend Eintrittskarten verkauft werden. Dass bei so vielen Gästen bald nach Beginn des Festes in allen Sälen Hochstimmung herrschte, liegt auf der Hand. Wie hoch die Wellen schlugen und was es alles zu sehen und zu erleben gab, das wird in dem Bericht unseres Redaktors zu lesen sein, den wir in der November-Ausgabe der FPS-Mitteilungen publizieren werden.

### Schach-Club

Am 29. September fand in unserem Klublokal die ordentliche Generalversammlung des Swissair-Schachklubs statt. Nach einer speditiven Erledigung der ordentlichen Geschäfte wurde das neue Spielreglement für das Swissair-Winterturnier und den Cup mit 2 Aenderungen von der Versammlung einstimmig angenommen.

In der Zürcher Firmen-Schachmeisterschaft 1960/1961 beteiligt sich unser Klub wiederum mit 2 Mannschaften und wir wünschen den Spielern viel Erfolg in diesem Turnier. Unser Winterturnier ist auch bereits wieder gestartet wor-

den und wir hoffen, dass auch diesen Winter wiederum zahlreiche Mitglieder unsere Schach-Abende am Donnerstag im Café Capitol besuchen werden.

R. Fischbacher

### Tisch-Tennis-Club

Der Tisch-Tennis-Sport scheint in der Swissair doch sehr beliebt zu sein. Im Sommer dieses Jahres haben sich einige Idealisten entschlossen einen neuen Tisch-Tennis-Club auf die Beine zu stellen. Nicht ganz ohne Bedenken, nachdem der alte Club mangels Interesse scheiterte. Der Idealismus wurde aber belohnt und die Bedenken sehr bald zerstreut. Heute zählt der Club über 30 Aktiv-Mitglieder. Das Training wird eifrig besucht und spielerische Fortschritte sind offensichtlich, besonders bei den ganz Fleissigen, welche sogar zweimal in der Woche trainieren. Unser erster Club-Match gegen den Tisch-Tennis-Club Kloten ging zwar ziemlich deutlich verloren. Aber wir haben dabei etwas gelernt und es wurde weiterhin hart trainiert. Die Früchte davon zeigten sich im zweiten Club-Spiel gegen die Firmen-Mannschaft der Escher Wyss, indem unsere A-Mannschaft deutlich mit 10 : 6 Punkten gewann. Dass die B-Mannschaft gegen die zweite Garnitur der Escher Wyss mit dem gleichen Resultat, d.h. 6 : 10, unterlag, war ein kleiner Schönheitsfehler. Die Hauptsache aber ist, es wurde gekämpft und kein Spiel von Anfang an verloren gegeben.

T. Riesen

### Tennis-Club

#### Freundschaftstreffen SWISSAIR - KLM

Am 10./11. September war eine Mannschaft der KLM Amsterdam bei uns zu Gast, um ein schon lange fälliges Freundschaftstreffen gegen unseren Klub auszutragen.

Eine Delegation unseres Klubs erwartete die 2 Spielerinnen und 4 Spieler des KLM-Teams auf dem Flugplatz. Die Fahrt ins Hotel und anschliessend in die Stadt zum "shopping" bot Gelegenheit zur ersten Kontaktnahme, wobei sich unsere Gäste als äusserst liebenswürdige Menschen zeigten.

Am frühen Nachmittag trafen wir uns dann wieder zum

gemeinsamen Bummel auf die Freizeitanlage, wo alsbald mit den Spielen begonnen wurde.

Die Holländer machten gleich ernst und zogen gegen K. Gerhard und F. Steiner 2 : 0 in Führung, wobei K. Gerhard seinem Gegner nach knapp 20 Minuten mit 6 : 0 das bessere Ende überlassen musste.

Frl. H. Zufferey wehrte sich tapfer gegen die ausgezeichnet spielende Mrs. V. Berskamp, konnte aber auf die Dauer nicht verhindern, dass die Holländerin sie immer und immer wieder mit ihrem kräftigen Forehand Drive ausplazierte und das Resultat auf 3 : 0 verbesserte. Inzwischen erkämpfte Frl. Ilona Meyer auf Platz 2 den ersten Satz und einen Matchball im 2. Satz beim Stand von 5 : 4. Die Entscheidung war aber noch keineswegs gefallen. Das KLM-girl holte auf und sicherte sich unter Aufbietung aller Kräfte sogar den Satz mit 7 : 5. Das erste Game im dritten Satz dauerte volle 10 Minuten. Hin und her ging der Ball, auf und ab wogte der Kampf, beide Spielerinnen abwechselungsweise in Führung bringend, bis Frl. Meyer zum x-ten Mal "Vorteil" hatte und endlich den entscheidenden Punkt machen konnte. Die Holländerin war vollständig ausser Atem und vielleicht auch etwas deprimiert, sodass Ilona Meyer ohne grosse Mühe die nächsten 5 Games und damit den Satz und den ersten Sieg für die SR buchte !

Die Hoffnung auf eine weitere Resultatverbesserung lag auf U. Bergsma der für unser Team Nr. 1 spielte. Leider war die Rechnung aber ohne den Wirt gemacht. U. Bergsma spielte zwar zeitweise hervorragend und führte in jedem Satz 5 : 3, doch konnte sein Gegner beide Male mit 7 : 0 obenausschwingen. F. Imobersteg hätte seine Partie mit etwas mehr Glück und in Normalform auch gewinnen können, doch auch ihm war Fortuna nicht hold. Damit erhöhte die KLM auf 5 : 1 und stellte den Endsieg sicher, denn die 3 restlichen Doppel konnten keine Wendung zu unseren Gunsten mehr bringen.

Nichts desto trotz wurde in diesem Doppel mit vollem Einsatz gekämpft. Das Herrendoppel spielte unser Klubmeisterpaar W. Blatter/P. Bergsma. Im ersten Satz siegten sie gegen das KLM-Paar Hartogh-Heys/J. Hiskes glatt 6 : 4, doch ging der 2. Satz ebensorash und widerstandslos an die Holländer verloren. Im 3. Satz gelang P. Bergsma alles nach Wunsch, während die Gegner wieder etwas

nachliessen, sodass der Sieg schliesslich doch für die SR gebucht werden konnte. Von den Mixed-Doubles gewann je eines die KLM und eines die SR, wobei in beiden Spielen der Kampf recht lange unentschieden hin und her wogte, bis ein Team schliesslich den Sieg an seine Fahne heften konnte.

Endresultat 6 : 3, Sieg für unsere Gäste !

#### Resultate:

##### Herren Einzel :

1. U. Bergsma	- H. Hartogh	5:7	5:7
2. K. Gerhard	- T. Bastiaenen	0:6	0:6
3. F. Steiner	- J. Hiskes	3:6	3:6
4. F. Imobersteg	- J. van Rijn	4:6	2:6

##### Herren Doppel

1. P. Bergsma / W. Blatter	6:4	2:6	6:1
H. Hartogh / J. Hiskes			

##### Damen Einzel

1. H. Zufferey	- V. Berskamp	2:6	2:6
2. I. Meyer	- T. de Laater	6:4	4:6 6:0

##### Mixed Doppel

1. T. Barth / D. Schmid	4:6	5:7	
V. Berskamp / T. Bastiaenen			
2. D. Caflisch / Ch. Bücheler	6:1	2:6	6:4
T. de Laater / J. van Rijn			

Am Abend traf sich die ganze Gesellschaft, verstärkt durch eine ansehnliche Zahl von Schlachtenbummlern, im Rest. Morgensonne zu einem gemeinsamen, fröhlichen Nachtessen. Zu unserer freudigen Ueberraschung überreichte uns Herr Hiskes, Captain der KLM-Mannschaft, ein speziell für dieses Treffen angefertigtes, schönes Fanion, das jetzt mit den Unterschriften der Teilnehmer versehen, unser Klubhaus schmückt und uns das Freundschaftstreffen KLM-Swissair stets in Erinnerung halten wird.

P. Bergsma