



## 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 Flughafentädten - 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 Ueberschallflugzeug) 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-Lärbroschüre.

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.

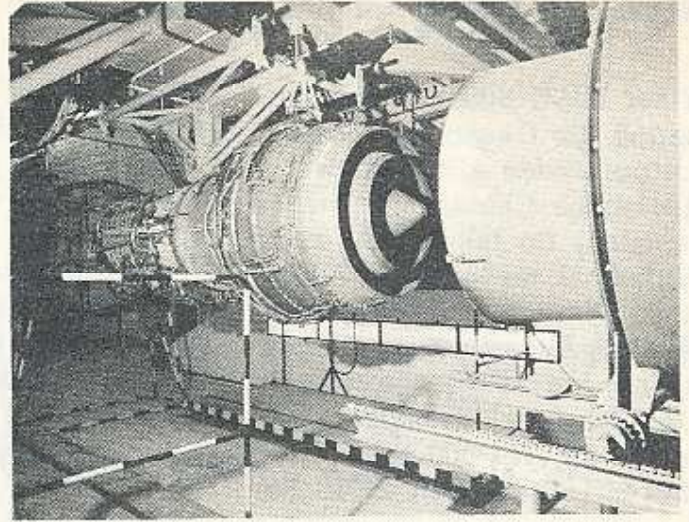
Zur Jahreswende beflog unsere "Dakota" HB-IRX zum letztenmal ihre angestammte Nachtpost- und Frachtstrecke Zürich-Basel-Amsterdam. Der Kurs wird seither - fünfmal wöchentlich - mit "Metropolitans" bedient, die natürlich nicht nur Güter und Postsäcke, sondern auch Passagiere befördern können.

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 winterüber 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 !

Die Redaktion.



## 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 Schiffahrtlinie.

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 Convaire "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
<b>T o t a l</b>	<b>7332</b>

## Happy Landings!

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

Planungsdienst: 4.8.60 Bernhard Reist, Flugzeugstudien.

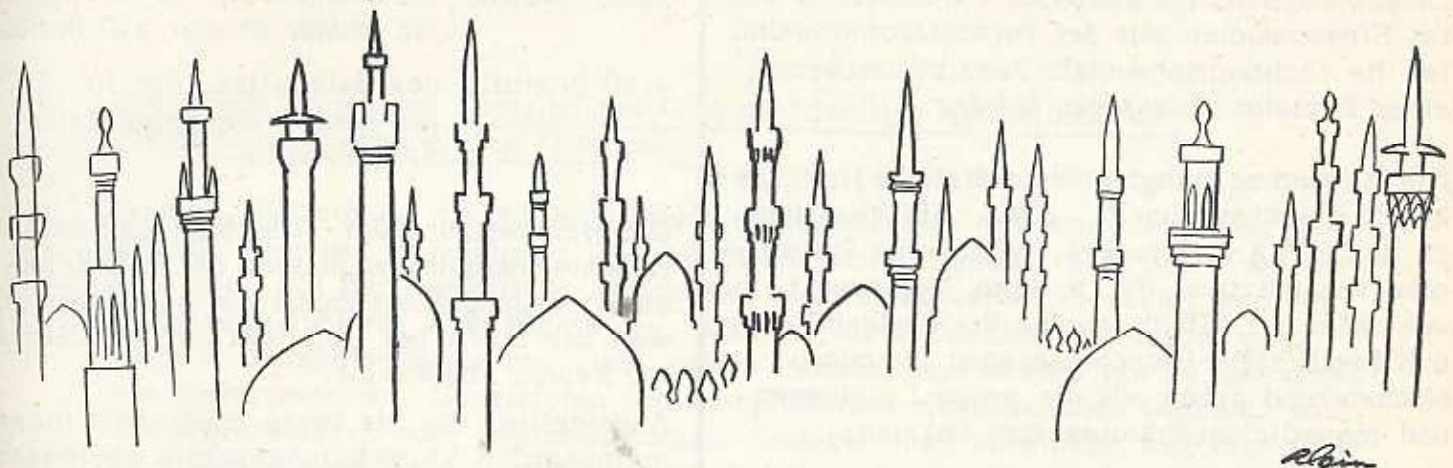
Dept. I: 4.11.60 Hermann Hirzel, Inspektorat. 12.11.60 Arnold Walter, Eingangsfakturenkontrolle, mit Fräulein Grety Beutler, Wirtschaftsdienst (Dept. III).

Dept. II: 25.11.60 Fräulein 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.





"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	_____

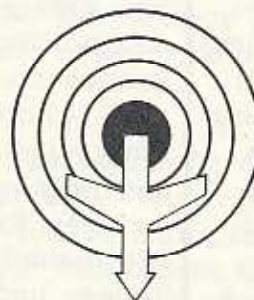
1960	1959
243'003 + 23 %	196'784
141'917 + 18 %	120'002
106'797 + 18 %	90'267
28'169 + 19 %	23'712
6'951 + 15 %	6'023
58,6 %	61,1 %



**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 einer guten Kundendienst noch lange nicht zu ersetzen. - Ein Angestellter trug beim Ausstellen des Flugschein 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 Prämiensätze bekannt:

Taggeld in der Höhe des vollen Verdienstaufalles 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.

Angestellte, 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 Glühbirne 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".

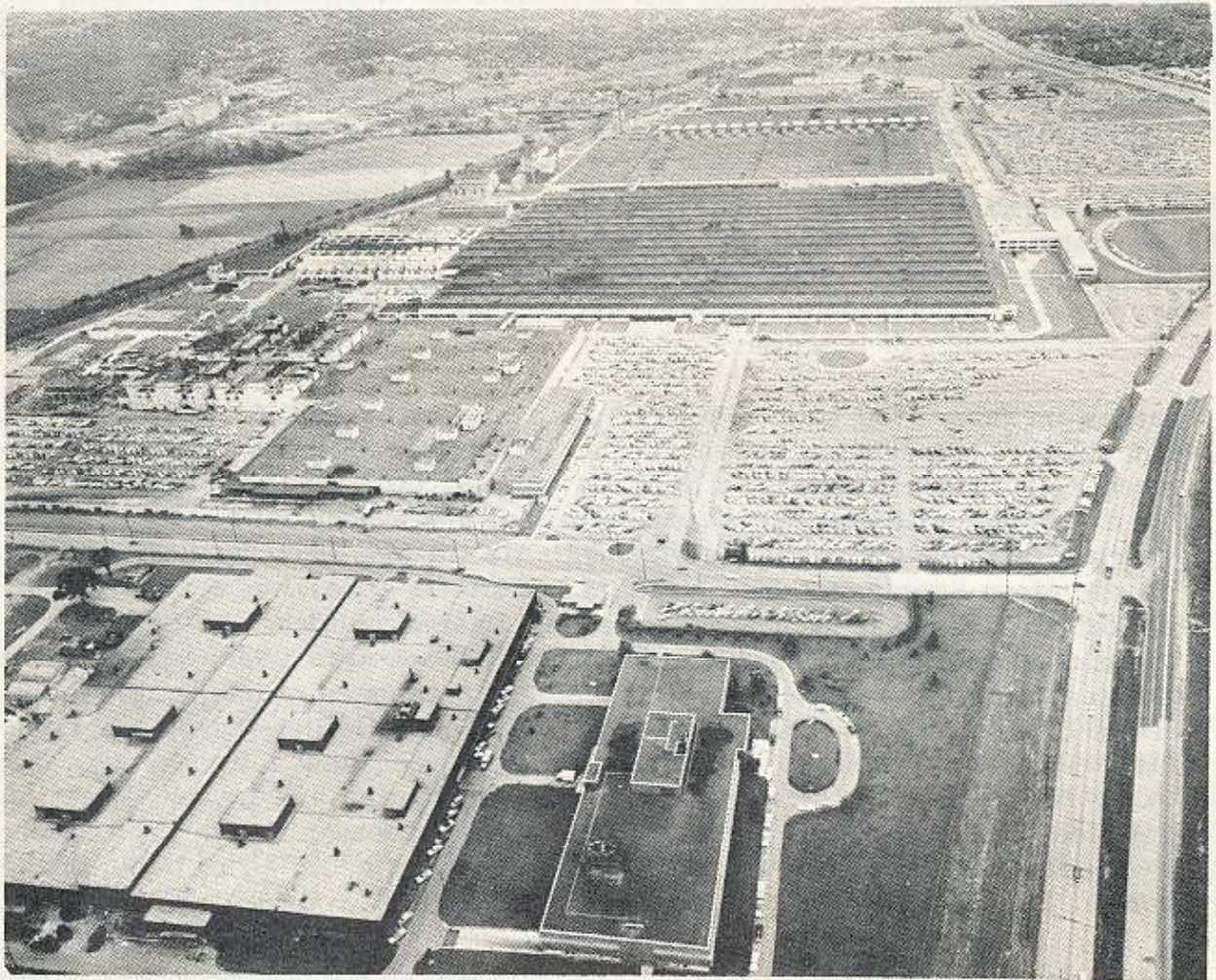
Bereits im Jahre 1900 hatte ein Ingenieur der GE, Dr. Sanford Moss, Versuche mit einem Turbinenmotor unternommen. 1918 gelang ihm der erste Flug mit einem Gasturbinen-Flugzeug. Allerdings mussten noch rund 20 Jahre vergehen, bis die neue Antriebsart das Versuchsstadium überwunden hatte. Militärische 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 Ueberschallbomber 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 den 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.



# SWISSAIR

Herausgegeben  
vom  
Organisationsdienst



Nr. 84

Januar 1961

## 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 Auspuffrohre
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.



# mitteilungen

## 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 unsanft 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