



Unsere Verkehrsleistungen im Oktober 1961

	Oktober 1961 (in 1000 tkm)	Oktober 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	28'752 + 8 %	26'578
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'502 + 12 %	14'753
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	13'346 + 16 %	11'521
Fracht-tkm	2'512 - / 5 %	2'658
Post-tkm	644 + 12 %	574
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	57,4 %	55,5 %

Der Oktober ist seit Februar der erste Monat dieses Jahres, in dem unsere Kurzflugzeuge besser ausgelastet waren als im entsprechenden Vorjahresmonat. Der Ladekoeffizient des Streckenverkehrs von 57,4 % (im Oktober 1960: 55,5 %) vermochte auch das auf rund 52 % veranschlagte Ziel zu übertreffen. Dieser erfreuliche Fall wäre allerdings kaum eingetreten, wenn wir das Produktionsbudget erfüllt hätten; wir sind um 16 % hinter der im Budget geplanten Produktion zurückgeblieben.

Keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr wiesen die Mittelost-Flüge auf, die zu 57,9 % ausgelastet waren.

Von allen Verkehrsgebieten ergab indes seit langem erstmals wieder der Nordatlantik den besten Auslastungsgrad. Mit 59,2 % stellte er sich bei praktisch gleichem Angebot um 6 %-Punkte besser als in der letztjährigen Betriebsperiode. Zudem ist dieser Durchschnitt höher als in allen sechs vorherigen Berichtsmonaten. Die auf 17 Tage beschränkten Exkursionstarife haben zweifellos zur willkommenen Verkehrsbelebung beigetragen.

In Europa vermehrten wir die Offerte um 10 %, während die Verkäufe um 6 % anstiegen. Der Ladefaktor ging von 57,3 % auf 55,2 % zurück.

Die Fernost-Kurse steuern mit 13 % der total offerierten Tonnenkilometer bereits den drittgrössten Anteil zum Gesamtverkehr bei. Sie zeigten (trotz der kräftig, d.h. um 63 %, gesteigerten Produktion ein positives Ergebnis. 57,8 % der angebotenen Leistung konnten verkauft werden (im Vorjahr 56,7 %). Der Eindruck, dass wir den unter dem langanhaltenden Druck der Jet-Konkurrenz verlorenen Boden wieder aufholen, ist kaum verfehlt.

Dagegen sind wir diesem Druck nun in zunehmendem Masse über dem Südatlantik ausgesetzt, wo der Ladefaktor mit 52,5 % um 6,8 %-Punkte hinter dem Oktoberresultat 1960 zurückblieb.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

DIENT AM KUNDEN

Die Swissair lebt weitgehend vom Ruf ihres guten Kundendienstes. Der Kundendienst soll uns von der Konkurrenz abheben, er soll unsere besondere Qualität sein. Sie wissen, dass auch die anderen Fluggesellschaften ihre Propaganda weitgehend auf der Anpreisung der Passagierbetreuung aufbauen, - was aber wirklich zählt, ist nicht der Inhalt von Inseraten und Broschüren, sondern die täglichen Beobachtungen unserer vielen tausend Fluggäste. Was der Passagier wirklich erlebt, bleibt ihm in Erinnerung, erzählt er seinen Bekannten weiter, beeinflusst ihn bei künftigen Entscheidungen über die Wahl der Fluggesellschaft. Das Inserat, welches ihn ursprünglich verlockte, hat er dann längst vergessen, und ein neues Inserat kann nur positiv auf ihn wirken, wenn seine persönlichen Erfahrungen gut waren.

Wir sind im allgemeinen stolz auf unseren Kundendienst und haben, das wollen wir anerkennen, im Grossen und Ganzen ein Recht dazu. Allein in letzter Zeit haben wir doch mit grosser Sorgfältigkeit verschiedene Anzeichen dafür gespürt, dass der Ruf unseres Service, vor allem am Boden, in Gefahr geraten könnte. Wir sind durch das Anwachsen der Anzahl von Beschwerden beunruhigt, die auf Gleichgültigkeit, Oberflächlichkeit, mangelnde Dienstbereitschaft und fehlendes Eingehen auf den Kunden schliessen lassen. Gerade in der jetzigen schwierigen Zeit ist das sehr bedenklich. Wer den Kunden vernachlässigt, oder ihn geradezu vor den Kopf stösst, schadet in unverantwortlicher Weise der Swissair und schliesslich sich selber. Wir möchten hier nicht untersuchen, woher ein gewisses Erschlaffen kommt, - das übrigens, wie wiederholt sei, immerhin nicht allgemein ist. Die Anstrengungen dieses Sommers waren sicher gross, an einigen Orten die räumlichen Voraussetzungen nicht ideal, die Zahl der Mitarbeiter wegen der harten Notwendigkeit zum Sparen eher knapp bemessen. Das ist uns bekannt. Umso mehr müssen wir Sie zu unvermindertem weiteren Einsatz aufrufen. Denn in fast allen Fällen berechtigter Reklamationen wäre mit genau gleich viel, manchmal auch mit etwas mehr persönlichem Aufwand die Sache richtig zu erledigen gewesen. Warum soll man eine Arbeit nicht gut tun, die man ohnehin verrichten muss? Die eigene Befriedigung an sauberen Resultaten ist, das wissen wir doch alle, eine der grössten Genugtuungen, ein selbst verschuldeter Mangel immer Grund zu Unlust. Häufig fehlt es bloss ein wenig an Phantasie, etwas Vorstellungsvermögen. Wenn zum Beispiel, weil kein Gepäckzettel vorhanden ist, ein Koffer zwei Wochen liegen bleibt, trotzdem eine Anhängetikette mit genauer Adresse dranhängt, dann sollte man sich doch denken können, wie ein Passagier auf diesen Routine-Erzess reagieren wird und darf!

Wie wirklich guter Kundendienst wirkt, zeigt das Beispiel eines erfreulichen Kundenbriefs:

" Da ich geschäftlich gezwungen bin, laufend Weltreisen zu unternehmen, kenne ich den Unterschied zwischen den Kundendiensten der einzelnen Fluggesellschaften; ich weiss was es bedeutet, wenn ein Kunde persönlich und mit wachem Interesse bedient wird.

Bei einem Besuch in XY hatten meine Frau und ich das Gefühl, dass Ihr Angestellter, Herr XY, uns auf eine Art und Weise bediente, die wohl weit über das hinausging, was seine unmittelbare Pflicht gewesen wäre. Wir werden uns seiner aufmerksamen, zuverlässigen und zuvorkommenden Art gerne erinnern und stets daran denken, dass die Swissair über solch fähiges Personal verfügt, um ihre Kunden zu betreuen. "

Durch diese entscheidende Begegnung konnte ein Kunde gewonnen werden, der in der Folge unserem Unternehmen wichtige Geschäfte zuhilt.

Der Angestellte, den dieses Schreiben betraf, hat allen Grund zur Befriedigung, und wir sind überzeugt, dass er echte Freude empfunden hat, als er den Brief las. Nicht allein, weil er etwas Tüchtiges geleistet, sondern vor allem, weil er dem Passagier und der Swissair einen echten Dienst erwiesen hat. Aus der Summe solcher Dienstleistungen stammt schliesslich unser Ansehen und unser Erfolg.

WO STEHEN WIR MIT UNSEREN CONVAIR-JETS ?

In den "Swissair - News" vom März 1961 haben wir unsere Mitarbeiter orientiert, dass die Ablieferung unserer "Coronados" um vier Monate verzögert werde. Die Produktionschwierigkeiten bei General Dynamics/Convair, die zu dieser Verspätung geführt hatten, sind inzwischen überwunden worden. Probenflüge haben ergeben, dass das dynamische Verhalten des "Coronado" - der mehrmals Mach 0,97 erreichte - im ganzen Geschwindigkeitsbereich nun einwandfrei ist. Sie haben indessen gezeigt, dass das Flugzeug die unseren Spezifikationen zu Grunde gelegten Reichweiten- und Geschwindigkeitswerte nicht erreicht.

American Airlines, welche mit einem ursprünglichen Auftrag von 25 Einheiten als wichtigste "Coronado"-Besteller galten, haben mit General Dynamics/Convair einen neuen Vertrag abgeschlossen. Dieser sieht die Übernahme von 15 Flugzeugen im heftigen Zustand ab Ende dieses Jahres und von fünf weiteren Einheiten bei genauer Einhaltung der den AAL zugesicherten Geschwindigkeitsgarantie vor.

Im Gegensatz zu American Airlines sind für die Swissair nicht die hohen Reisegeschwindigkeiten ausschlaggebend, sondern die Höhe der Nutzlast, welche bei günstigen Betriebskosten über das für diese Flugzeuge vorgesehene Streckennetz transportiert werden kann. Die neu eingetretene Lage zwingt uns, die aerodynamischen Leistungen des Flugzeuges vor allem in dieser Hinsicht peinlich genau und unvoreingenommen zu untersuchen.

Dieser Aufgabe haben sich in den letzten Wochen verschiedene unserer Mitarbeiter gewidmet. Sie haben den "Coronado" fliegerisch geprüft und zahlreiche Arbeitsstunden aufgewendet, um die Wirksamkeit der von General



MIGROS-GENOSSENSCHAFTER IN IDLEWILD

Unser Bild zeigt die Ankunft von 138 Migros-Genossenschaftlern auf dem New Yorker Flughafen in der Nacht auf den 21. Oktober. Insgesamt besuchten rund 400 Mitglieder dieser Organisation die USA - und zwar in drei Gruppen, von denen die Swissair zwei und die Air India eine über den Nordatlantik beförderte.

Dynamics/Convair vorgeschlagenen Verbesserungen zu beurteilen. Die Ergebnisse dieser Studien werden gegenwärtig ausgewertet. Mitte November haben wir die Verhandlungen mit General Dynamics/Convair erneut aufgenommen, mit dem Ziel, diese Angelegenheit bis Ende dieses Jahres endgültig zu bereinigen.

Wir haben schon früher an dieser Stelle betont, dass die viermotorigen Strahlflugzeuge ihren Dienst bis zur Ablösung durch Uberschallflugzeuge, d.h. während zehn bis fünfzehn Jahren versehen werden. Es ist deshalb besonders wichtig, diese Flugzeuge nach Möglichkeit vor der Ablieferung so fertigstellen zu lassen, dass sie uns vollständig befriedigen. Das können wir uns heute umso mehr gestatten, als wir mit dem CV-880-M eine gute Alternativlösung gefunden haben.

A. Baltensweiler, Stv. Direktionspräsident

(Fortsetzung von Seite 9)

In der Swissair ist jeder, wo immer er tätig sei, sehr nah am Kunden. Wir müssen uns das immer wieder vor Augen halten. Ein Mangel an Aufmerksamkeit, eine falsche Reservation, ein fehlgeleiteter Koffer können uns einen Passagier verlieren lassen. Ein nettes Wort, ein höflicher Brief, ein unerwartetes Beilichtsein

können uns Freunde auf lange Zeit einbringen. Denken Sie bitte daran. Der zufriedengestellte, für die Swissair eingenommene Kunde macht uns allen die Arbeit schöner und leichter.

H. Aepli, Chef Dept. II

NEUE PIC'S

Zu CV-880-M Kommandanten konnten folgende Flugkapitäne ernannt werden: Otto Rentsch auf den Sektoren Europa, Mittlerer und Ferner Osten, sowie Willi Stierli und Niklaus Wiedmer für den Mittleren Osten. Wir gratulieren!

UNSERE FLOTTE

Folgende Einheiten unserer Flotte sind kürzlich verkauft worden oder wechseln noch vor Jahresende ihre Besitzer: der DC-7C HB-IBP und der DC-6B HB-IBZ. Unser Flugzeugpark wird demnach für die nächste Zukunft folgende Einheiten umfassen:

Jets

3 DC-8, 4 Caravelles,
2 CV-880-M.

Kolbenflugzeuge

2 DC-7C, 5 DC-6B, 11 Metropolitan, 4 DC-3 (inkl. Fracht).

Schulflugzeuge

1 Pilatus P-3, 2 Piaggio



"CAFETERIA" IM HAUPTBAHNHOF ZÜRICH -

KUNDENDIENST FÜR NACHTFLUGGÄSTE

Am Freitag, den 3. November, wurde als neue Abteilung des Bahnhofbuffets Zürich ein modernes Selbstbedienungsrestaurant mit Snackbar dem Betrieb übergeben. Die "Cafeteria" - so heisst die neue Gaststätte - ist in der Eintrittshalle zum Hauptbahnhof untergebracht, dort, wo sich früher abwechselungsweise unsere Abfertigung und unser Luftreisebüro befanden. Sie ist jeweils von sechs Uhr früh bis Mitternacht für das Publikum geöffnet. Anschliessend, d.h. bis vier Uhr morgens, dürfen sich in der "Cafeteria" nur noch Bahn- und Flugreisende aufhalten. Die wartenden Nachtfluggäste werden durch den Lautsprecher vom Termin aus auf die Busfahrten für ihre Kurse aufmerksam gemacht. Die Swissair ist dem Bahnhofbuffetwirt Rudolf Candrian für diese weitere Möglichkeit des Dienstes am Kunden dankbar.

ERFOLGREICHE TAX-FREE SHOPS

Seit ihrer Eröffnung am 4. September können sich die beiden Swissair-Zollfreiläden in Kloten und Cointrin eines stetig steigenden Zuspruchs erfreuen. An Umsätzen wurden in runden Zahlen erzielt:

	im September	im Oktober
Zürich	Fr. 130'000.-	Fr. 180'000.-
Genf	Fr. 64'000.-	Fr. 83'000.-

Das Warensortiment, das bei der Eröffnung 111 Artikel umfasste, ist seither auf 150 Artikel (Spirituosen, Rauchwaren und Parfums) ausgedehnt worden. Rund die Hälfte aller Umsätze wird durch den Verkauf von Whisky - der in unseren Tax-free-shops billiger ist als in Shannon - erzielt.

Unsere Fluggäste sind sicher dafür dankbar, wenn sie auf diese für uns lohnenden Nebenbetriebe aufmerksam gemacht werden. Nähere Auskünfte zur Information der Passagiere sind über Telefon int. 9/3026 zu erfahren.

Gesucht ...

... werden in allen Departementen und zu jeder Zeit fähige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die neu zu besetzenden Stellen sind an den Anschlagbrettern ausgeschrieben.

RADIOAKTIVITÄTSKONTROLLE UNSERER FLUGZEUGE

Nach jeder Rückkehr von einem Langstreckenflug werden unsere DC-8 und CV-880-M mit Geigerzählern einer eingehenden Kontrolle auf Radioaktivität unterworfen. Im Kabineninnern registriert zudem während des Fluges ein unauffällig angebrachtes Dosimeter von der Grösse einer Füllfeder den allfälligen Strahlungsgehalt. Bis jetzt war das Ergebnis der Kontrollen in keiner Weise beunruhigend. So hat eine kürzlich durchgeführte Ueberprüfung eines DC-8 ergeben, dass das Flugzeug wesentlich weniger Strahlen abgab als die Leuchtziffern der Armbanduhr des Kontrolleurs.

ZUSAMMENKUNFT DER SWISSAIR - MITARBEITER IM RUHESTAND

Von der zahlenmässig immer noch bescheidenen Gruppe von Swissair-Mitarbeitern im Ruhestand fanden sich am 24. Oktober 1961 deren 20 zu einem Treffen in Kloten ein. Die Eingeladenen erschienen fast vollzählig und aus allen Teilen der Schweiz; in einem Fall hielt ein zu weiter Weg den Betroffenen vom Kommen ab, während zwei Pensionierte nicht zu erreichen waren.



Alte Bekannte freuten sich des Wiedersehens, und auch zwischen bisher nicht Bekannten wurden bald Brücken geschlagen.

Es war erfreulich, wie unsere rüstigen "Ehemaligen" mit Begeisterung an ihren alten Arbeitsort zurückkehrten; empfänglich und aufgeschlossen den Neuerungen gegenüber, und doch mit sichtlichem Stolz auf "ihre Zeit".

Einigen interessanten Besichtigungen im Schul- und im neuen Borddienstgebäude folgte ein gemeinsames Mittagessen im Personalbuffet Flughafen, bei dem die Swissair-Jodlergruppe mit gehörten Beiträgen aufwartete.

Erinnerungen an die Anfangsjahre unserer Gesellschaft, an damalige Mitarbeiter und an die verschiedenen Entwicklungsstadien bis heute wurden aufgefrischt. Herr Schuler begrüßte die ehemaligen Mitarbeiter im Namen des Personalchefs und übermittelte ihnen den Dank der Geschäftsleitung für ihre Mithilfe am Aufbau des Unternehmens und für ihre Treue zum ehemaligen Arbeitgeber. Die Pensionierten ihrerseits gaben der Genugtuung Ausdruck, dass auch ein so schnelllebiges Unternehmen wie die Swissair sich Zeit nehme, der Aelteren zu gedenken, und wünschten der Swissair eine erfolgreiche Zukunft.

Der Tag, der grossen Anklang gefunden hatte, war schnell vorüber, und beim Abschied hörte man immer wieder: "Wir freuen uns aufs nächste Mal..."

Allen Dienststellen und Angestellten, die so bereitwillig zum guten Gelingen der Zusammenkunft beigetragen haben, sei auf diesem Weg der Dank der Organisatoren und Ehemaligen ausgesprochen.

SWISSAIR-VERTRETUNG NIZZA DURCH BOMBENANSCHLAG BESCHÄDIGT

In der Morgenfrühe des 27. Oktobers explodierte an der Avenue Gustave V in Nizza eine Plastikbombe, die u.a. das Schaufenster unserer dortigen Vertretung zerrümmerte und beträchtliche Mobiliarschäden verursachte. Die Wiederinstandstellung dürfte bis Anfang Dezember beendet sein.

20 DIENSTJAHRE

Am 1. November konnte Herr Arnold Schilling, Werkführer Wartung Kolbenflugzeuge, auf zwei Jahrzehnte seiner Anstellung bei der Swissair zurückblicken. Der Jubilar hatte sich allerdings schon elf Jahre vor dem errechneten Eintrittsdatum dazu entschlossen, seine berufliche Laufbahn in den Dienst der schweizerischen Luftfahrt zu stellen: 1930 fing er als Mechaniker bei der Balair in Genf an, um 1934 erstmals der Swissair beizutreten. Nach zweijährigem Unterbruch kam Herr Schilling 1937 wieder zur Swissair, zunächst nach Dübendorf und ab 1938 als Stationsmechaniker nach Basel. 1939 verliess er uns, um 1946 in Dübendorf erneut zu beginnen. 1947 kam er als Boden- und Bordmechaniker nach Genf. 1949 wurde er zum Meister im Flugbetrieb Dübendorf, zehn Jahre später zum Obermeister der Kolbenflugzeugwartung und in seinem Jubiläumsjahr zum Werkführer Wartung Kolbenflugzeuge ernannt. Wir wünschen Herrn Schilling herzlich, dass er wie bis anhin auch in Zukunft stets Ursache finden möge, seine Begeisterung für die Fliegerei zu nähren und sie seinen Mitarbeitern mitzuteilen.



An der 17. Generalversammlung der IATA in Sydney, Australien, wandte sich Generaldirektor Sir William P. Hildred am 23. Oktober an die Vertreter von 70 Mitgliedsgesellschaften. Wir entnehmen seinem Jahresbericht die folgenden interessanten Gedanken und Hinweise:

- Die wünschbare Einführung niedrigerer Tarife werde erschwert durch die von den Regierungen innerhalb dreier Jahre um über 50 Prozent erhöhten Taxen für Landungen und Benützung von Navigationshilfen.
- Die Betriebseinnahmen der IATA-Gesellschaften bezifferten sich 1960 auf 5'505 Millionen Dollar; ihnen standen Kosten in der Höhe von 5'448 Millionen Dollar gegenüber. Die Gewinnmarge von einem Prozent sei angesichts der Bedürfnisse einer wachsenden Industrie oder des Drucks zunehmender Kosten geradezu lächerlich gering. Die Finanzsituation im Luftverkehr sei im gesamten als prekär zu betrachten.
- Zu Ende dieses Jahres werden die Fluggesellschaften über insgesamt 620 Strahlflugzeuge verfügen; ungefähr 300 weitere "Jets" sind bestellt.
- Obwohl der normale Wachstumsrhythmus im Verkehr über den Nordatlantik und auf einigen anderen Routen im Berichtsjahr stockte, bestehe kein Grund zum Pessimismus. Es sei ein ironischer Gedanke, dass - wenn die verfügbare Kapazität der Flugzeuge ausgenützt worden wäre - nicht genug Hotelbetten zur Verfügung gestanden hätten, um alle Touristen aufzunehmen.
- Die Preise für Uberschallflugzeuge überstiegen jedes bis jetzt in der Luftfahrt bekannte Ausmass. Die Entwicklungskosten lägen weit jenseits der Finanzkraft von Flugzeugherstellern oder Luftverkehrsunternehmen. Der Ankaufspreis würde den enormen Herstellungskosten entsprechen. Auf Grund normaler Kostenberechnungen müssten deshalb übersetzte Tarife gefordert werden, was die Gesellschaften - sofern sie sich vom ersten Schock überhaupt erholten - dazu zwänge, bei den Regierungen erneut um Subventionen nachzusuchen. Jede Regierung, die sich zum Uberschallflugzeug entschliesse, sollte die Tragweite dieses Entschlusses frühzeitig erkennen. Wer Prestige wünsche, müsse bereit sein, dafür zu bezahlen.



Die Panair do Brasil hat vier Caravelles 6 R zur Auslieferung im April, Mai und Juni des kommenden Jahres in Auftrag gegeben. Die Gesellschaft hat zudem die Bestellung von zwei weiteren Einheiten dieses Typs in Aussicht genommen; sie gab ferner ihre Absicht bekannt, später drei mit Uberschallgeschwindigkeit fliegende Supercaravelles zu erwerben.

Am 19. Oktober gaben die amerikanischen Braniff International Airways als erste überseeische Gesellschaft sechs Strahlflugzeuge des Typs "One-Eleven" der British Aircraft Corporation in Auftrag. Die Besteller nahmen eine Option für sechs weitere Einheiten dieses mit zwei Hecktriebwerken ausgerüsteten Modells auf. Braniff ist das erste Luftfahrtunternehmen der USA, das ein europäisches Verkehrsflugzeug "vom Zeichenbrett weg" bestellt. Der Jungfernflug eines BAC 111 wird nicht vor 1963 erwartet.

Die spanische Luftverkehrsgesellschaft Iberia hat am 6. November ihrer wöchentlich einmal bedienten Linie von Madrid nach Rio und Buenos Aires eine neue bis Santiago de Chile führende Etappe angefügt. Die Strecke wird mit DC-8 beflogen.

Die Deutsche Lufthansa plant, im Jahre 1963 eine Linie von Frankfurt über Indien nach Sydney zu eröffnen.

GEBÜHREN IN SCHIPHOL

Seit 15. November erhebt nun auch die Verwaltung des Amsterdamer Flughafens Schiphol von den abfliegenden Passagieren eine Gebühr. Diese beläuft sich auf 2 Gulden für Flüge nach Luxemburg, Brüssel, Düsseldorf und Köln, 4 Gulden für andere europäische und 6 Gulden für überseeische Destinationen.

LONG BEACH - ROM: 10h 43

Außerdies des Ablieferungsfluges eines neuen mit Rolls-Royce-Fantriebwerken ausgerüsteten DC-8 der Alitalia wurde die Strecke von Long Beach nach Rom Anfang November ohne Zwischenhalt in 10 Stunden und 43 Minuten zurückgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 977 km/h; die Spitze lag bei 1112 km/h.

ICAO UND LUFTRECHT

Am 18. September haben die Vertreter der ICAO-Staaten an einer Konferenz in Guadalajara, Mexiko, einer neuen internationalen Luftrechts-Vereinbarung zugestimmt. Diese schliesst eine Lücke im Warschauer Abkommen, das die Frage der Haftung des Lufttransportführers gegenüber Passagieren und Absendern von Fracht im internationalen Luftverkehr regelt. Es hat sich nämlich immer wieder gezeigt, dass oft Zweifel darüber bestehen können, wer als Lufttransportführer den Haftungsregeln des Warschauer Abkommens untersteht, wenn die Beförderung tatsächlich von einer andern Person oder Gesellschaft ausgeführt wird als von derjenigen, die den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Sie tritt in Kraft, sobald sie von fünf Staaten ratifiziert ist.

NORDATLANTIKVERKEHR IM 3. QUARTAL

In der nachfolgenden Aufstellung werden die Ergebnisse aller am Nordatlantikverkehr beteiligten IATA-Gesellschaften für die Zeit von Juli bis September 1961 mit denjenigen der Swissair verglichen. Die Tabelle gibt ferner die Veränderung gegenüber der Parallelperiode des Vorjahres an. Da weder die IATA- noch die Swissair-Zahlen den Charterverkehr berücksichtigen, ergibt sich für uns insofern ein weniger günstiges Bild, als wir in der Berichtsperiode zahlreiche Kurscharterflüge durchführten. Für die Berechnung der Zuwachsraten im Güter- und Postverkehr wurden die letztjährigen DC-6A-Frachterflüge berücksichtigt.

	IATA-Gesellschaften	Zu-/Abnahme	Swissair	Zu-/Abnahme
Sitzplatzangebot	1'313'897	+ 34,8 %	50'880	+ 62,7 %
Beförderte, zahlende Passagiere	690'722	+ 3,1 %	24'663	+ 11,1 %
Sitzplatzauslastung	52,6 %	- 16,1	48,5 %	- 22,5
Fracht in kg	16'668'598	+ 42,9 %	578'503	+ 19,6 %
Post in kg	4'602'958	+ 14,6 %	87'741	+ 10,6 %



Happy Landings

Den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wünschen wir herzlich viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. II:

16.9. Frl. Hanny Berweger (jetzt: Frau Mrowietz) Reservation Zürich; 18.9. Urs Meier, Adm. Aussenvertretungen; 5.10. Frl. Jareslava Prochazkova, jetzt: Frau Schlatter, Reservation Zürich.

Dept. III:

22.6. Sylvain Maquignaz, Piloten-Asp.; 2.9.

Frl. Maya Schleidt, jetzt: Frau Gurtner, Hostess; 8.9. Frl. Elisabeth Tobler, jetzt: Frau Tinti, Passagierdienst; 16.9. Rizzardo Pezzotta, Stationsleitung; 22.9. Roland Pokorny, Buffetbereitstellung; 29.9. Frl. Gertrud Hänni, Hostess, mit Melarad Hüster, Personaldienst Bodenpersonal.

Dept. IV:

18.9. Jules Hollinger, Einbauwerkstatt; 29.9. Hans Staudenmann, Wartung Kolbenflugzeuge; 30.9. Franz Süess, Instrumenten-Werkstatt; 6.10. Walter Spring, Schlosserei.

STOP PRESS

Zubringerbus hat Probe bestanden.

An der Direktionskonferenz vom 14. November wurde beschlossen, den Betrieb des VBZ-Zubringerbus für Swissair-Personal in Kloten nach Ablauf der Probezeit voraussichtlich bis Ende Mai 1962 zu den bisherigen Bedingungen weiterzuführen.

IATA-Spezialisten haben ausgerechnet, dass im Verkehr auf der Strecke London-Paris die Einsparung von je 10 Min. Bodenzeit an beiden Destinationen einen Zeitgewinn zur Folge hätte, wie er bei der Steigerung der Fluggeschwindigkeit von 640 auf 1600 km/h entstünde.

Wir helfen den Tibetern

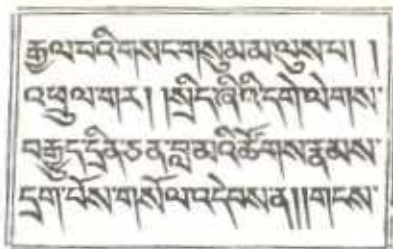
Das Flüchtlingselend ist vielerorts zum Dauerzustand geworden. Heute noch werden ganze Völker von ihrem angestammten Stück Erde vertrieben - in ein schweres, unbestimmtes Schicksal.

Von besonderer Grausamkeit und Härte ist das Los vieler Tausender von Flüchtlingen aus Tibet. Ihr uralter Freiheitsglaube, ihre saubere, seelisch und körperlich gesunde Lebensart vermochte die friedliebenden Tibeter nicht vor dem Zugriff ihrer schrecklich entschlossenen Eroberer zu retten. Nicht genug damit, sind ihrer allzuvielen in der neu gewonnenen Unabhängigkeit einem ungewohnten Klima zum Opfer gefallen..

Unlängst haben nun einige zur wirksamen Hilfe Entschlossene ein gemeinsames "Schweizerisches Hilfswerk für die Tibet-Flüchtlinge" aufgebaut. Wir von der Swissair sind aufgerufen, unser Scherflein beizutragen.

Der Anfang ist gemacht. Allmonatlich fließen die Spenden einiger Mitarbeiter in die Kasse des Pestalozzi-Kinderdorfes, wo wir Ungarnkinder bis heute unterstützen halfen. Das Kinderdorf hat aber jetzt erweiterte Pflichten übernommen und beheimatet eine ganze Schulklasse junger Tibeter.

Rasche Hilfe ist doppelte Hilfe. Wir möchten dem tibetischen Lehrer ein Photokopiergerät schenken, mit dem er Lesebücher für seine



Tibetische Schrift

Schüler anfertigen möchte. (Die Verfolger sind in Tibet bei der Vernichtung aller Kultur mit zynischer Gründlichkeit vorgegangen; es existiert im ganzen Hochland kein Druckzeugnis mit den den Vertriebenen heimischen Schriftzeichen mehr...)

Liebe Swissair-Mitarbeiter! Wir bitten Sie, das untenstehende Formular auszufüllen und zu unterschreiben. Sie haben auf dreifache Art Gelegenheit, da zu helfen, wo Hilfe wirklich nottut - sei es, dass Sie

- der Hilfsaktion des Personals der Swissair beitreten;
- Ihren bisherigen Monatsbeitrag erhöhen;
- einen einmaligen Beitrag von beliebiger Höhe leisten.

Allen lieben Helfern herzlichen Dank zum voraus!

Für das Stifungskomitee:

- L. Bollhalder, Zentralbuchhaltung
- Frl. H. Brack, Finanzplanung
- K. Gurtner, Kontrolle Wareneingang
- K. Linsi, Luftreisebüro
- K. Meister, Stationsleitung Kloten
- B. Mühlbach, Kostenbuchhaltung
- M. Schuler, Personalbeschaffung und -Schulung
- Frl. T. Vogel, Besatzungs- und Führergestelle
- R. Waelli, Luftreisebüro, Genf



hier abtrennen und einsenden an:

Hilfsaktion Pestalozzidorf des Personals der Swissair (früher Ungarnhilfe), Hirschengraben 84, PZ

Ich trete ab sofort der Hilfsaktion bei mit monatlich Fr.
 Ich erhöhe meinen Monatsbeitrag auf Fr.
 Ich leiste einen einmaligen Beitrag von Fr.

Die Swissair ist ermächtigt, diesen Betrag von meinem Monatslohn abzuziehen.

Name: Vorname: Angest.-Nr.:
 (soweit möglich)

Dienststelle:

Unterschrift:



Das Schwergewicht dieser "Guten Idee" liegt eindeutig bei den abgelehnten Vorschlägen. Trotzdem fallen die beiden "Prämiierten" keineswegs ab, übersteigt doch ihre "Belohnung" den Durchschnitt der üblichen Prämienhöhe recht bedeutend. Die Einsender dieser verworrenen Vorschläge sind:

Herrn WILHELM KNECHT,	Zentralbuchhaltung, Dept. I	
	Fr. 120.--	6071
Herrn PETER HAUSER,	Zentralbuchhaltung, Dept. I	
	Fr. 120.--	7537

6071

Herr Wilhelm Knecht, Zentralbuchhaltung, machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass heute alle Voraussetzungen geschaffen sind, welche die Auszahlung des Salärs in auf Fr. 10.-- genauen Beträgen rechtfertigen.

Die aus diesem Auszahlungssystem resultierende Einsparung betrifft vor allem die Hauptkasse. Durch den Wegfall von 7 Geldeinheiten (alle Münzeinheiten) kann die für das Einfüllen der Zahltagstischchen bisher aufgewendete Zeit auf 2 Tage reduziert werden. Dies ist besonders wertvoll, da sich erstens diese Zeitersparnis auf die durch die monatlichen Abschlussarbeiten ohnehin schon stark ausgelasteten Arbeitsspitzen entfällt und zweitens, weil dadurch der Termin für die Entgegennahme und Verarbeitung der Personal- und Salärmutationen verlängert wird. Zahltag und Kostenrechnung würden überdies genauer abgerechnet werden. Ein weiterer Vorteil liegt aber auch darin, dass durch die Verkürzung der Einfüllzeit die Lohnsumme von etlichen Mio. Franken 2-3 Tage später von der Bank abgehoben werden muss, was bei einer event. Bankkreditbeanspruchung eine beträchtliche Verminderung der Passivzinsen mitsichbringen dürfte. Die Vortelle, die der Vorschlag mit sich bringt, fand denn auch die Zustimmung der Personalverbände und der Personalkommission, so-

dass der Einführung des neuen Salärzahlungsmodus, der dem Personal mit der PM-6112 vom 20.9.1961 mitgeteilt wurde, nichts mehr im Wege stand.

7537

Herr Peter Hauser, Zentralbuchhaltung, regte an, dass die Swissair für ihre Telefonkosten normale Rechnungen verlangen und diese auf dem üblichen Weg sollte bezahlen, anstatt sie direkt dem Postcheckkonto belasten zu lassen. Der Vorteil dieses Vorgehens liegt in der Ausnützung der Zahlungsfrist, was für die Swissair laufend einen Gewinn an Zinskosten bedeutet.

Obwohl das bisherige System einfacher und in bezug auf den Arbeitsablauf rationeller ist, lassen sich dank der empfohlenen Zahlungsart monatlich doch bedeutende Summen einsparen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

5111

Reparatur des Kabinenbodens durch Aufschrauben ganzer Felder. Der Reparaturvorgang wird von Fall zu Fall je nach der Umfang der Beschädigung des Kabinenbodens festgelegt. Wo es notwendig erscheint, werden auch ganze Bodenfelder ersetzt.

was jedoch nur ganz selten vorkommt. Diese Ausnahmefälle bilden keinen stichhaltigen Grund, an sämtlichen Bodenblechen die Nieten durch Schrauben zu ersetzen.

5861
Radbremzen DC-7C. Die Ursache der Rissbildung an den Bremslamellen ist vom Hersteller selbst frühzeitig erkannt worden. In der Folge wurde die Art der Ausführung der Entlastungs-Schlitz- und -bohrungen geändert sowie das für die Herstellung der Lamellen geeignete Material verwendet. Gleichzeitig beschränkte man auch die Laufzeit der besagten Teile. Diese Massnahmen haben dazu geführt, dass die Bremsen zu keinen Beanstandungen mehr Anlass geben. Mit der im Vorschlag vorgesehenen Nacharbeit wäre nur ein geringer Teil der Defekt-Ursachen erfasst, die Troubles könnten also nicht gänzlich eliminiert werden.

6124
Abgabe von Lunchgutscheinen an Stelle der Bargeldvergütung. Wie die Erfahrung bezeugt, bringt das vorgeschlagene System grössere administrative Umtriebe mit sich als die Bargeldvergütung. Die Abgabe von Lunchgutscheinen wurde deshalb nicht fortgeführt.

6234
Lagerbare Lagergestelle für Kabinenbestuhung. In den Vorbereitungsarbeiten für die Einführung der DC-7C-Flugzeuge war auch die Projektierung einer zweckmässigen Kabinenstuhl-Lagerung eingeschlossen. Beim Studium dieser Aufgabe wurden verschiedene Möglichkeiten ins Auge gefasst, darunter auch die Lagerung der Kabinenbestuhung auf fahrbaren Gestellen, ähnlich wie sie der Einsender dieses Vorschlages vorschlug. Trotz allen Vorteilen, die diese Idee bot, wurde das Projekt vor allem der hohen Kosten wegen - aber auch aus Platzgründen - fallengelassen.

6371
Vorrichtung zum Ausblasen der elektrischen Rasierapparate. Die von den Langstrecken-Flugzeugen zurückkommenden Rasierapparate müssen jeweils nicht nur sauber gereinigt, sondern auch desinfiziert werden. Durch Ausblasen liessen sich nicht alle Rückstände entfernen. Auf das Zerlegen der Scherköpfe und die Reinigung mit einer Bürste kann deshalb nicht verzichtet werden.

6373

Reparatur der Kühlboxen für die DC-8- und Caravelle-Flugzeuge. Der Vorschlag ist gut gemeint, kommt aber leider zu spät. Damit die Tablare inskünftig nicht mehr abgleiten können, werden bei den Umanfertigungen die Trägerwinkel verbreitert. Von einer Aenderung der bestehenden Kühlboxen wird der grossen Kosten wegen abgesehen.

7058

Geldüberweisungen von den Aussenstellen-Kassen an den Hauptsitz. Der Vorschlag zielt darauf, in Kloten, Genf, Basel und Bern besondere Postcheckkontos zu eröffnen, durch die dann Geldüberweisungen an den Hauptsitz kostenlos erfolgen könnten. Die Ablehnung der Idee erfolgt, weil die Geldeingänge verzögert würden, das könnte zu Zinsverlusten führen, welche die Einsparungen illusorisch machten. Zu diesen Überlegungen führte übrigens eine Untersuchung der selben Frage, die bereits vor Eintreffen des Vorschlages beendet war.

7186

Erweiterte Abgabe des SR-Dienst-Flugplans
Der Zeitpunkt für eine erweiterte Abgabe des SR-Dienst-Flugplans ist schlecht gewählt. Jede über das erforderliche Minimum hinausgehende Verteilung dieses Flugplans bedeutet nichts anderes, als die von der Geschäftsleitung ausgegebene Spar-Parole mit Füüssen zu treten.

7208

Salärauszahlungen im Dezember. Gegen eine Salärauszahlung zum normalen monatlichen Auszahlungsdatum auch im Dezember sprechen folgende Gründe:

1. Ein Grossteil des Personals benötigt nun einmal eine gewisse zusätzliche Geldsumme für Weihnachtsgeschenke, Haushalt, Ferien usw. einige Tage vor den Festtagen.
2. Das berüchtigte "Januar-Loch" im Haushalts-Budget würde zweifellos auch bei einer Salärauszahlung nach Weihnachten entstehen, da Ende Dezember jeweils Steuern, Versicherungsprämien aller Art, Abonnements etc. fällig sind und auch die Sylvester- und Neujahrstage das Portemonnaie zusätzlich belasten.
3. Die grosse Mehrheit der Arbeitgeber auf dem Platz Zürich, darunter auch die Städtische und Kantonale Verwaltung, zahlen des Dezember-Salar vor Weihnachten aus. Ohne zwingende Gründe

kann sich die Swissair als ein bedeutendes Unternehmen im Einzugsgebiet der Stadt, nicht in Gegensatz zur üblichen Gepflogenheit setzen.

Dem legitimen Bedürfnis der Lohnbuchhaltung nach genügend Spielraum für die Bereitstellung der Dezember-Saläre wird insofern entgegengekommen, als der Zahltag nicht weiter als rund eine Woche vor Weihnachten vorverschoben wird.

7382

Vereinfachung der Frachttarif-Prospekte für Deutschland. Da ab nächstem Jahr die Frachttarif-Prospekte zusammen mit sieben andern europäischen Fluggesellschaften in neutraler Ausgabe herausgegeben werden, lässt sich die vorgeschlagene Vereinfachung leider nicht durchführen.

7470

Film-Vorführungen über das Sparen. Der Gedanke, den Sinn zum Sparen durch Vorführen geeigneter Filme zu intensivieren, entspringt einer gesunden Überlegung. Leider scheitert diese Aktion an der Auswahl der vorhandenen Filme. Alle verfügbaren Produktivitäts- oder Rationalisierungsfilme behandeln leider nur Themen über Arbeitsvereinfachung ganz bestimmter Fabrikationsverfahren und Betriebsabläufe. Sie sind so spezifisch auf einen Arbeitsprozess oder ein Arbeitsgebiet ausgerichtet, dass sie nur für ganz bestimmte Fabrikationsbetriebe wertvoll und lehrreich sind.

7488

Telefonverzeichnis. Die Gründe für die Ablehnung der vorgeschlagenen Ergänzung der Telefonliste mit Referenzzeichen, Dienststellen- und Departements-Bezeichnung sind folgende :

1. Die in der Telefonliste aufgeführten Angaben, d. h. Name, Kurzzeichen und Tel.-Nummer werden auf Grund der zusätzlich gelochten Salärkarten direkt von der IBM-Anlage geschrieben. Da weitere Angaben lochkartenmässig nicht mehr verarbeitet werden können, müssten diese nachträglich eingesetzt werden. Die Folgen davon sind, dass neben den dadurch entstehenden Mehrkosten auch auf die periodisch erscheinenden, rektifizierten Neuausgaben verzichtet werden müsste.
2. Da jedes Visum grundsätzlich mit vollem Namenszug anzubringen ist, hat das persönliche Referenzzeichen weitgehend an Bedeutung verloren. Die vorgeschla-

genen Ergänzungen hinsichtlich Departement und Dienststelle sind zudem aus den Kurzzeichen ersichtlich.

Es liegt somit kein vertretbares Bedürfnis nach einer Erweiterung im Sinne des Vorschlages vor.

7496

Fremdsprachlicher Text auf Weisungen und Zirkularen. Weisungen und Mitteilungen von allgemeinem Interesse, d. h. Publikationen, die für das gesamte SR-Personal zur Verteilung gelangen, werden mindestens zwei- und wenn notwendig dreisprachig gedruckt.

Anders verhält es sich mit Zirkularen oder Instruktionsblättern, die nur bestimmten Empfängern zugeordnet sind. In diesem Fall richtet sich die Sprache nach dem Empfängerkreis oder nach der Fachdienstsprache. Dabei lässt es sich leider nicht vermeiden, dass einige von diesen in der Original- oder Fachsprache abgefassten Mitteilungen zur Kenntnisnahme einem weiteren Kreis zugestellt werden. Für diese Ausnahmen lohnt sich eine zweisprachige Abfassung nicht.

7497

Veranstaltungen für sich im Ruhestand befindende bzw. pensionierte Mitarbeiter der Swissair. Das Problem des vermehrten Kontaktes zwischen Unternehmen und den ehemaligen Mitarbeitern im Ruhestand ist dem Zentralen Personaldienst nicht unbekannt. Diese Aufgabe wurde deshalb auch in das Pflichtenblatt der Fürsorgerinnen aufgenommen.

Das Schwergewicht der anfallenden Aufgaben in dieser Beziehung liegt jedoch vor allem in der Unterstützung für einen reibungslosen Übergang an die veränderten Verhältnisse im Ruhestand.

Die Frage von Pensionierten-Zusammenkünften wurde schon wiederholt behandelt und eine erste Zusammenkunft hat mittlerweile bereits stattgefunden (s. News). Der Grund, warum bis anhin solche Pensionierten-Tagungen, wie sie z. B. andere Unternehmen pflegen, nicht gefördert wurden, liegt einzig in der geringen Anzahl von Mitarbeitern, die sich bereits im Ruhestand befinden.

7499

Zusätzlicher Eingang zum Werftareal. Die Forderung nach einem zweiten Eingang zum Werftareal nördlich des Motorenprüfstandes ist zweifellos berechtigt. Ein bei

Schichtwechsel und durch Kantinebesucher zu benötigter zusätzlicher Ein- und Ausgang ist vorgesehen. Er wird jedoch nur zu den erforderlichen Zeiten geöffnet sein.

7500

Abgabe illustrierter Broschüre bei Betriebsbesichtigungen. Die Dienststelle Betriebsführungen wird neu organisiert. Im Zusammenhang damit wird auch die Abgabe von Propaganda-Material an die Teilnehmer solcher Führungen studiert. Auf die Verteilung von teurem Propaganda-Material, wie z. B. von illustrierten Broschüren muss aber vorderhand der hohen Kosten wegen verzichtet werden. Der Verkauf solcher Broschüren ist nicht angebracht, würde doch das Interesse des Publikums an der Swissair schlecht belohnt, wenn es für Nebeneinnahmen ausgenützt würde.

7508

Torque-Welle der Höhensteuer von DC-6B- und DC-7C-Flugzeugen. Der vorgeschlagene Ersatz der durchgehenden Holzen an den Torquewellen-Fittingen durch solche, die nur durch Wandung und Mitnehmerstück führen, würde die Festigkeit der Verbindung erhöhen. Die mit dieser Aenderung verbundenen Kosten, die grösstenteils aus der Herstellung der hierfür notwendigen Spezialscheiben resultieren, sind, auf diesen einzigen Vorteil bezogen, aber zu hoch. Da den Bohrungen, deren Ausschlagen durch die beantragte Massnahme verhindert werden soll, eine "Lebensdauer" von mindestens acht Jahren zugestanden werden kann, liegt kein zwingender Grund vor, eine Modifikation durchzuführen. Bei ausgeschlagenen Bohrungen werden deshalb wie bisher Uebermassholzen eingebaut, entsprechend der Rep.-Vorschrift Publ. Nr. 53'626, FLB 382, 34.

7541

Abänderung des Formulars Déplacement-Bezüge für fliegendes Personal. Dieser Vorschlag stösst bei den mit der Verrechnung der Déplacement-Bezüge betrauten Stellen auf keine Gegenliebe. Die Gründe, die zur Ablehnung führten, sind folgende:

1. Die Umrechnung der Fremdwährung in Sfr. erfordert so wenig Zeit, dass hier keine ins Gewicht fallende Einsparung erzielt werden kann.
2. Der Zusammenzug von verschiedenen Kursen auf einem Blatt erhöht die Fehlerquellen und macht den Arbeitsablauf zufolge der nicht zu vermeidenden Aenderungen nur komplizierter.

3. Das Führen von drei verschiedenen Büchern kommt aus administrativen Gründen nicht in Frage.

7578

Kabinendienst. Dieser Vorschlag betrifft eine Beanstandung und entspricht somit nicht dem Sinne unseres Personal-Vorschlagswesen. Anselagenheiten dieser Art sind auf dem Dienstweg an die jeweils dafür zuständige Fachdienststelle weiterzuleiten.

Die Einsender der folgenden Vorschläge werden ersucht, ihren Talon dem Büro für Vorschlagswesen einzureichen:

1464 Entschädigung für Mittag- und Nachtessen.

7103 Befestigung des Three Axis Data Generator.

7515 Nachschleifen der Düsenadel-Sitze.

7542 Allg. Pensionskasse.

7682 Bedienungsvorschrift in SE-210 Toilette

Die folgenden, für eine Prämierung vorgesehenen Vorschläge können erst in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee" abgeschlossen werden:

7207 Auszahlung der Lohnergänzungszulage.

7354 Einstiegstreppe für Wartungsarbeiten.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge bitten wir, sich zwecks Erteilung näherer Angaben zu melden:

7486 Inserate-Werbung bei Herrn W. Weber, Propaganda-Abteilung, Dept. II, Tel. 763

7676 Berufsbezeichnung bei Herrn M. Schuler, Personalbeschaffung- und -schulung, Zentr. Personaldienst, Tel. 490.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818/2564/3511/4954/5500/6084/6254/6369/
6639/6725/6730/6860/6874/6894/6895/7125/
7129/7133/7152/7156/7158/7159/7175/7179/
7180/7184/7185/7191/7207/7212/7230/7285/
7327/7335/7350/7369/7370/7373/7377/7378/
7406/7440/7458/7475/7476/7477/7486/7487/
7513/7554/7555/7582/7590/7609/7625/7663/
7686/7700/7753/7773/7776/7760/7797/7798/
7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktions:
Dr. A. Hodel
GK, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

ASIA-Wettkämpfe 1961

In den vergangenen Sommermonaten haben sich einige Mannschaften unserer Clubs wiederum im Rahmen der ASIA-Wettkämpfe (Airlines Staff International Association) mit dem Personal verschiedener europäischer Luftverkehrs-Gesellschaften gemessen. Der gegenseitige Austausch von Gastfreundschaft, der mit solchen Treffen verbunden ist, gehört zu den schönsten Erlebnissen innerhalb der sportlichen Tätigkeit im Club. Schon manche Freundschaft hat sich auf diese Weise angebahnt. Aus den Berichten der Teilnehmer ergibt sich immer wieder, dass das persönliche Erlebnis wichtiger ist als das sportliche Ergebnis. Das ist gut, weil es beweist, dass die Wettkämpfe über der Sache stehen. Die diesjährigen Resultate lauten wie folgt:

Schach :	FINNAIR - SABENA	5 1/2 : 1/2
	LUFTHANSA - SWISSAIR ZÜRICH	4 : 2
Tennis :	BEA - SWISSAIR ZÜRICH	6 : 5
	AIR FRANCE - BEA	2 : 5
Fussball :	AUA - LUFTHANSA	3 : 2
	FINNAIR - BEA	4 : 2
	SABENA - SWISSAIR ZÜRICH	3 : 4

Dr. A. Hodel

SCHACH-CLUB

Nach dem etwas ruhigen Sommer hat unser Winterschachturnier begonnen. Für die Teilnehmer dürfte es dieses Jahr besonders interessant werden, da wir gemäss dem Beschluss der letzten Generalversammlung das Turnier erstmals nach "Schweizersystem" durchführen. Bedingung für eine gute Abwicklung des Turniers ist allerdings eine erstklassige Spieldisziplin.

Bericht über das ASIA-Turnier in Hamburg (27./28. Oktober 1961)

Ein Teil unserer Mannschaft machte sich bereits am Vortag, also am 26. Oktober, auf den Weg nach Hamburg. Allerhand Reise-Schwierigkeiten liessen sich durch die Bemühungen der DLH in Frankfurt und unserer dortigen Stationsleitung lösen, sodass diese Gruppe, via Düsseldorf, mit der Lufthansa noch am gleichen Tag die Hansestadt erreichen konnte.

Die beiden Turnkämpfer kamen am 28. Oktober vormittags programm-gemäss auf dem Flughafen Fühlsbötter an und wurden von Herrn Heinricke vom DLH Schach-Klub herzlich empfangen. Nach einem Drink und dem anschliessendem Mittagessen in der Kantine begann das Turnier um 14.30, mit einer Stunde Verspätung.

Unser Optimismus verlor sich leider mehr und mehr und bei jedem Spiel sank der Glaube an einen Sieg. Gegen 5 Uhr stand fest, dass die Reise nach Helsinki, wo die nächste Runde gespielt wird, für uns endgültig ins Wasser gefallen war. Um 6 Uhr war das Spiel mit einem eindeutigen 4 : 2-Sieg für die DLH beendet. Natürlich waren unsere Leute im ersten Moment von ihrer Niederlage nicht sehr erfreut. Unsere deutschen Kollegen halfen uns jedoch, über unser "Schach-Matt" hinwegzukommen: im Ratsweinkeller wurde uns von der DLH ein grandioses Nachessen serviert, das unsere gute Laune bald wieder herstellte. Der Sieg der DLH wurde gebührend gefeiert. Alle waren sich einig, dass wir zwar Punkte verloren hatten, dass wir aber, was viel wichtiger ist, neue Schachfreunde gefunden hatten. Unsere Kollegen der DLH fanden es grossartig, dass wir unsere Niederlage so schnell vergessen konnten. - Zum Abschluss besuchten wir noch Sankt Pauli. Das ist ja fast obligatorisch, wenn man sich schon einmal in Hamburg aufhält. Dann kam die Rückreise, die auch, wie der Hinweg, mit Schwierigkeiten verbunden war. Doch schliesslich sind wir alle in Zürich gut angekommen, bereichert mit einem schönen, unvergesslichen Erlebnis.

R. Fischbacher

FUSSBALL-CLUB

Spielbetrieb

Am 19. August 1961 hat die Zürcher Meisterschaftsaison 1961/62 begonnen. Erstmals konnte der FC Swissair 3 Mannschaften zu diesem Wettbewerb anmelden. Die 3. Mannschaft setzt sich vorwiegend aus "älteren" Spielern (Senioren) zusammen.

Das 1. Team hatte einen guten Saisonstart und ist inzwischen wieder Herbstmeister der Serie A geworden. Bei der 2. Mannschaft rollte es noch nicht so gut an und wir hoffen in der Rückrunde erfolgreicher zu sein. Ueber Erwarten gut hielten sich die Senioren, stehen doch auch sie an der Spitze in ihrer Gruppe.

Wir trauerten jeden Dienstag von 18.00 Uhr an in der Turnhalle "Buchwiesen" neben der Freizeitanlage Swissair. Neueintretende Spieler sind freundlich willkommen.

Spielbericht des ASIA-Fussball-Matches Swissair-Sabena in Zürich (25. Oktober 1961).

Unter der sehr guten Leitung Schiedsrichter Kambers entwickelte sich gleich von Anfang an ein sehr spannendes und rassistes Spiel. In der 6. Minute gelang dem Team der Sabena das Führungstor durch einen gut platzierten Schuss ihres Halbrechten. Die Swissair reagierte darauf mit einigen schönen Angriffen, die etliche Gefahren beim belgischen Tor hervorriefen. Mitten in dieser Druckperiode führte ein belgischer Gegenangriff zum 0 : 2 für die Sabena. Nun versuchten die Einheimischen alles um diesen Rückstand aufzuholen. Als in der 58. Minute der belgische Verteidiger ein Hands im Strafraum beging, verwertete A. Wiederkehr den Penalty sicher zum 1 : 2. Bis zur Pause änderte sich am Resultat nichts mehr. Beide Mannschaften versuchten durch rassistige Angriffe und weite Vorlagen zum Ziel zu kommen.

Nach der Pause ergriff die Swissair die Initiative. Die gutgemeinten Angriffe schel-terten jedoch an der aufmerksamen und starken belgischen Verteidigung. Die Angriffe der Sabena waren stets sehr gefährlich. So konnte die belgische Elf den Vorsprung in der 61. Min. auf 1 : 3 ausdehnen, indem ihr Halbrechter eine schöne Vorlage prächtig in die weite Torecke einschoss. Eine Minute später bezwang Strickler den belgischen Hüter mit einem hohen, unter die Latte gesetzten Schuss. Dieses 2 : 3 gab den Einheimischen Auftrieb und als in der 68. Min. Kuster einen Freistoss gegen die Sabena treten konnte, ahnte wohl niemand, dass dies der 3 : 3 Ausgleich bedeutete. Nun wurde beidseitig um das Führungstor und dem Sieg gekämpft. In der 73. Min. konnte Strickler eine Vorlage zum 4 : 3 verwandeln. Die Swissair hatte bis zum Schluss noch einige bange Minuten zu überstehen. Einen schon fast im Tor geglaubten Schuss vermochte der Swissairtorhüter noch um den Pfosten zu lenken. Die Swissair konnte das 4 : 3 bis zum Schluss halten. Es wurde hart aber fair gespielt und die Belgier waren gute Verlierer.

Mit diesem Sieg hat sich der FC Swissair für die nächste Runde gegen Air Lingus

Irland qualifiziert. Das Spiel findet im November in Zürich statt.

HR, Widmer

SKI-CLUB

Liebe Skikameraden!

Für die kommende Skisaison haben wir wiederum interessante und schöne Touren zusammengestellt und hoffen auf rege Beteiligung.

WINTERPROGRAMM 1961/62

Am 1. November jeden 2. Mittwoch auf den Uetliberg d.h. 1./15./29. November und 15. Dezember 1961.

Am 8. Dezember 1961 Klausurfeier auf Uto Staffel mit Tanz und Unterhaltungsspielen.

SKIKURSE UND TOUREN

<u>Datum</u>	<u>Veranstaltung</u>	<u>Tourenleiter oder Veranstalter</u>
17. 12. 61	Skikurs Ori unbestimmt	Sportkommission
7. 1. 62	Tanzboden (Toggenburg) auf Wunsch mit Skikurs	Sportkommission
14. 1. 62	Stöcklikreuz	Sportkommission
28. 1. 62	Hochstuckli	A. Zweifel Tel. 2821
3./4. 2. 62	ASIA Skirennen (Rietbad)	Sportkommission
11. 2. 62	Ibergerogg	F. Bortler Tel. 2883
24./25. 2. 62	Skirennen Rietbad mit separatem Programm	Sportkommission
4. 3. 62	Brienen	F. Scheiber Tel. 2843
11. 3. 62	Käserugg	K. Burgener Tel. 3256
18. 3. 62	Gamperney	F. Bortler Tel. 2883
1. 4. 62	Fellilücke (Andermatt)	W. Cajka Tel. 2949

TOUREN DER SENIORENGRUPPE

17. 12. 61	Skikurs	Senioren und Aktive; Ort je nach Schnee E. Bader
7. 1. 62	Tanzboden	E. Bader
27./28. 1. 62	Hochstuckli	A. Zweifel
11. 2. 62	Tisch	E. Bader
10./11. 3. 62	Blüemberg	Edl Affentranger
25. 3. 62	Bazola-Stock (Oberalp)	E. Bader

Ueber die Durchführung eines Oster-Lagers wird im Laufe des Winters Beschluss gefasst

Turnen: bis Weihnachten, dann Unterbruch bis Ostern.

für den Vorstand
K. Burgener

FUSSBALLCLUB SWISSAIR BASEL

Freundschaftstreffen AUSTRIAN AIRLINES
WIEN - SWISSAIR BASEL 28./29. Oktober
1961 in Basel.

Durch Vermittlung der Swissair-Freizeitorganisation in Zürich, konnte der noch junge Fussballclub Swissair Basel die Mannschaft der A. U. A. Wien zu einem Freundschaftsspiel in Basel empfangen.

Die Oesterreichischen Sportkameraden wurden in Kloten durch Herrn Schmid, als ASIA-Vertreter der FPS, empfangen und mit der Bahn nach Basel geführt.

Nach der Begrüssung durch unseren Präsidenten Gotty Jenni wurden unsere Gäste zu einer Rundfahrt durch unsere Stadt eingeladen. Grosses Interesse zeigten sie für

den Rheinhafen und erfreulicherweise auch für "d'Basler Mäss", sollte man doch annehmen, dass die Wiener durch ihren Praxer eher verwöhnt sind. Beim anschließenden Nachtessen konnte man von den Oesterreichern viel Interessantes erfahren, wovon der Sieg im ASIA-Cup gegen die Auswahl der Deutschen Luftbansa spezielle Erwähnung verdient.

Am Sonntagmorgen trafen sich die beiden Mannschaften bei herrlichem Sonnenschein auf der wunderschönen Freizeitanlage des Sportclub Ciba zum Freundschaftsspiel. Die Oesterreicher erteilten unserer Mannschaft eine Fussball-Lektion im wahren Sinne des Wortes. Durch schnelle und überlegte Musterangriffe erzielten sie Tor um Tor und lagen bei Halbzeit mit 0 : 0 im Vorsprung. Nach der Pause setzten die Wiener auch ihre Ersatzleute ein. Dadurch konnte sich auch unsere Mannschaft endlich auffangen und das Spiel verlief nun ausgeglichener. Dank den prachtvollen Abwehrparaden unseres Torhüters kamen wir mit dem Schlussresultat von 3 : 11 noch glimpflich davon.

Leider mussten unsere österreichischen Freunde gleich nach dem Spiel den Rückflug antreten, da einige der 10 Hergereisten bereits Sonntagabend in Wien wieder die Arbeit aufnehmen mussten. Man tauschte gegenseitig Geschenke aus und freute sich allseits auf das Rückspiel in Wien im nächsten Frühjahr.

H. Biedermann

BASKETBALL-CLUB

Freundschaftstreffen Aer Lingus - Swissair in Dublin (27. Oktober 1961).

Wir wussten, dass es nicht einfach ist, eine Mannschaft von 14 Spielern an einem Wochenende nach Dublin zu bringen. Deshalb flogen wir schon am Freitag früh mit der Swissair nach London. Vier Spieler konnten die Reise nach der grünen Insel fortsetzen, während das Gros bis nachts um 11 Uhr vergeblich auf eine Transportmöglichkeit wartete. Nachdem die Aussichten für den Samstagmorgen nicht günstig waren, mussten wir befürchten, den Match nicht spielen zu können. Nach einigen Stunden Schlaf fanden wir uns am Samstagfrüh wieder vor dem Schalter in London ein. Sechs Spieler hatten das Glück die Reise nach Dublin anzutreten. Ein weiterer folgte nach, während leider 3 Teilnehmer in der

Themsestadt zurückbleiben mussten.

Wer nicht nach Ankunft ein Schlafmanko auszugleichen hatte, schloss sich unsern Gastgebern zu einer kleinen Stadtbesichtigung an.

Nach einer Spielbesprechung mit unserem Trainer Erwin Michel wurden wir zum Match abgeholt. Es war ein schnelles Spiel. Angriff und Gegenangriff lösten einander ab. Die Spieler der Aer Lingus konnten Wertschüsse gut plazieren. Wir mussten unsere Verteidigung deshalb schon weit vorne aufbauen. Das Spiel war ausgeglichen. Die vielen "marché" der Gegner wurden leider nicht gepiffen. Dank einer besseren Treffsicherheit vermochte die Aer Lingus in Führung zu gelangen. Wir verloren das Spiel mit 23 zu 41 Punkten.

Unsere Gastgeber luden uns zu einer festlich gedeckten Tafel mit anschließendem Guinness ein. Im Metropol, wohin uns unsere Freunde führten, hatten wir etwas mehr Erfolg als im Spiel.....

Die empfangene Gastfreundschaft war beispielhaft. Die geschlossenen Freundschaften werden uns sicherlich wieder zusammenbringen.

H. Kuster

HANDBALL-CLUB

Ende der Feldmeisterschaft.

Mit ansprechenden Leistungen haben die Handballer des HCS Mitte Oktober ihre Punktspiele der diesjährigen Feldmeisterschaft abgeschlossen. Zu Beginn der Herbstrunde mussten sie zwar gegen die beiden Spitzenreiter ihrer 2. Liga-Gruppe, die mit deutlichen Abstand die Schlussrangliste anführen, wiederum kapitulieren. Dann aber rollte es ihnen vorzüglich und mit drei zum Teil eindrucklichen Siegen stiessen sie bis Meisterschaftsende gar noch auf den 3. Tabellenplatz vor. Dieser schöne Erfolg war eigentlich umso weniger zu erwarten, als unser Team zufolge von Ferien, Militärdienst usw. selten in seiner stärksten Formation antreten konnte. Schichtarbeit, Sonntagsdienst etc. sind nebst dem ein grosses Handicap, das einem geregelten Trainingsbetrieb und die taktische Schulung erschwert. Zuzufolge WK-Abwesenheit einer ganzen Reihe von Spielern musste leider auf die in der zweiten Oktoberhälfte geplante Auslandsreise - von welcher wir schon im Sommer eine Voranzeige machten - für diesmal verzichtet werden, doch aufgeschoben ist nicht aufgehoben!

M. Fessler