

SWISSAIR

Par ailleurs disponible
Herausgeber:
Presse (inkl.
Public Relations-Dienst), Zürich
Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève

Für our Blatt
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zürich



NO. 12

DEZEMBER
DECEMBRE 1961
DECEMBER

FRÖHLICHE WEIHNACHTEN
UND EIN
GLÜCKLICHES NEUES JAHR !



JOYEUX NOËL ET UNE BONNE
ET HEUREUSE ANNÉE !



MERRY CHRISTMAS
AND A HAPPY NEW YEAR !

SWISSAIR NEWS

ZUM JAHRESWECHSEL

Seit der denkwürdigen Jahresversammlung der IATA vom Herbst 1955 in New York steht die Entwicklung des zivilen Luftverkehrs auf der ganzen Welt im Zeichen des Strahlflugzeugs. Die grossen Gesellschaften, allen voran die Pan American Airways, hatten durch gewaltige Bestellungen des neuartigen Flugmaterials das Signal zu einem Wettlauf gegeben, der die Konkurrenzfähigkeit kleinerer Fluggesellschaften für die umworbenen Strecken des Weltluftverkehrs auf eine harte Probe stellen sollte.

Die Swissair hat sich damals nicht von der Entwicklung überrumpeln lassen. Dank der erfolgreichen Konsolidierung unseres Flugbetriebes über den Nordatlantik sah sich unsere Gesellschaft in die Lage versetzt, die nachteiligen Folgen einer ersten schweren Entwicklungskrise zu überwinden, ihr Netz nach jenen Weltteilen auszudehnen, an denen die schweizerische Volkswirtschaft am meisten interessiert ist, und die finanzielle Basis für eine erfolgreiche Bewältigung aller kommenden grossen Zukunftsaufgaben zu legen.

Der Uebergang zum modernen Strahltriebwerk hat sich etwas anders abgewickelt, als die Optimisten seinerzeit voraussahen. Man hatte erwartet, dass die grössten und schwierigsten Aufgaben in der Finanzierung des neuen, kostspieligen Flugmaterials sowie in der gründlichen Vorbereitung seines technischen und operationellen Einsatzes bestehen würden. Noch an der Schwelle des sogenannten Jet-Zeitalters sah die Lage der Swissair sehr günstig aus. Die Zusammenarbeit mit der skandinavischen SAS hatte unsere Gesellschaft in die Lage versetzt, Bestellungen für eine Flotte von Strahlflugzeugen aufzugeben, die mit drei wirtschaftlichen Typen für Lang-, Mittel- und Kurzstrecken unsere Konkurrenzfähigkeit auf allen Gebieten zu wahren versprach. Dank dem Zusammenwirken mit unserem Vertragspartner waren wir auch in der Lage, die technischen und operationellen Vorbereitungen gründlich und zeitgerecht durchzuführen.

Schon das Jahr 1960 brachte uns die ersten Ueberbrachungen. Da sich die Ablieferung der Caravelle und besonders des DC-8 verspätete, waren wir mit den hohen Kosten der Einführung belastet, konnten aber erst gegen das Ende der Sommersaison die Konkurrenz- und Ertragskraft der neuen Flugzeuge ausnützen. Das hatte eine

empfindliche Anspannung unserer Finanzlage zur Folge; nur mit Mühe konnten wir unsere Ertragsrechnung zum Ausgleich bringen und unseren Aktionären eine reduzierte Verzinsung des anvertrauten Kapitals gewähren. Wir besaßen aber die Genugtuung, dass wir die technischen Einführungsschwierigkeiten der ersten beiden Strahlflugzeugtypen rasch und erfolgreich gemeistert hatten.

Das nun zu Ende gehende Jahr 1961 brachte uns neue Schwierigkeiten in einem Ausmass, wie wir sie noch vor einem Jahr nicht erwartet hatten. Zunächst einmal blieben die Verkehrserträge in jenen Gebieten, in denen wir infolge des Einsatzes unserer modernen Strahlflugzeuge besonders gute Resultate erwartet hatten, ganz erheblich hinter den Erwartungen zurück. Politische Ursachen haben die Verkehrsentwicklung gehemmt, sodass die zahlreichen Strahlflugzeuge, die von allen Gesellschaften in Betrieb gesetzt worden waren, eine deutliche Ueberkapazität verursachten.

Diese Entwicklung hat manche bedeutende Luftverkehrsgesellschaft in eine schwierige Lage gebracht. Auch unser skandinavischer Vertragspartner wurde empfindlich davon betroffen. Dazu gesellte sich der Umstand, dass die Ablieferung unseres Mittelstrecken-Strahlflugzeuges des Typs Convair "Coronado" infolge technischer Entwicklungsschwierigkeiten eine grosse Verzögerung erfuhr. Um deren für uns sehr nachteilige Folgen wenigstens teilweise auszugleichen, hat uns die Firma Convair zwei Strahlflugzeuge des Typs Convair 880-M zur Verfügung gestellt, die wir ab Mitte September mit gutem Erfolg auf unserer Fernoststrecke einsetzen konnten. Heute bestehen wohl begründete Aussichten, dass das am "Coronado" durchgeführte Verbesserungsprogramm befriedigende Resultate erreichen wird.

Voraussichtlich werden wir zu Beginn des kommenden Jahres vier Maschinen dieses Typs übernehmen können. Die noch notwendigen Modifikationsarbeiten werden in den Unterhalt eingebaut, und dann wird der "Coronado" mit Bezug auf Leistung und Oekonomie ein ausgezeichnetes, für unsere Zwecke gut geeignetes Mittelstreckenstrahlflugzeug sein.

Unter dem Einfluss der geschilderten Entwicklung hat sich die Ertragslage unserer Unternehmung im laufenden Jahre nochmals empfindlich

verschlechtert. Wenn wir auch im Vergleich zu den bekanntgewordenen Zahlen gewisser führender Auslandsgesellschaften noch verhältnismässig günstig dastehen, so wird unser Betrieb im Jahre 1961 doch defizitär bleiben. Das hat uns veranlasst, in den letzten Monaten ein rigoroses Sparprogramm durchzuführen, dessen Resultate sich bereits auszuwirken beginnen.

Wir konnten uns nämlich der Erkenntnis nicht verschliessen, dass die Kostenentwicklung unseres Unternehmens in den letzten Jahren eine Richtung genommen hat, die zur Besorgnis Anlass geben musste. Ich bin überzeugt, dass das erfolgreiche Wachstum unseres Unternehmens seit der Ueberwindung seiner Entwicklungskrise zu Beginn des letzten Jahrzehnts, zusammen mit ganz unrealistischen Erwartungen, die an den kommenden Strahlbetrieb geknüpft worden, einem kostspieligen Perfektionismus und einer Begehrlichkeit Vorschub leisteten, die sich mit dem harten Existenzkampf der Swissair schlecht vertrugen.

Tatsache ist, dass es Unternehmungen gibt, die eine analoge Produktionsleistung mit geringerem Aufwand und mit weniger Personal bewältigen, als die Swissair sie heute aufweist. Vergleichen wir das Verhältnis zwischen Personalbestand und Produktionsleistung mit anderen Gesellschaften, so ist die Swissair in den letzten Jahren zurückgesunken.

Diese Feststellung gibt uns einen Hinweis, wo in erster Linie der Hebel anzusetzen ist: Parallel mit der Umstellung auf Strahlflugzeuge müssen wir sparen und rationalisieren. Die Reduktion unserer Flugzeugtypen durch die Ausschaltung der viermotorigen Kolbenflugzeuge gibt uns die eine bedeutende Möglichkeit dazu. Daneben aber müssen wir beharrlich das Ziel verfolgen, jeden unnützen Leerlauf auszuschalten und aus den eingesetzten Arbeitskräften das Optimum an Leistung herauszubringen.

Auch im abgelaufenen Jahre hat die Swissair ihren Ruf als erstklassige und fortschrittliche Fluggesellschaft bewahrt. Diese Tatsache darf uns mit berechtigter Genugtuung erfüllen, und ich möchte allen unseren Mitarbeitern, die zu diesem Resultat unter schwierigen Verhältnissen beigetragen haben, den aufrichtigen Dank der Geschäftsleitung aussprechen. Wir haben, auch wenn unsere Finanzlage angespannt ist, nicht die Absicht, auf die Arbeitsbedingungen zu drücken. Das würde uns schon die Lage auf dem Arbeitsmarkt verbieten. Bei guten Löhnen mit weniger Personal mehr produktive Arbeit zu leisten, das muss unsere Devise sein. Das Ziel,



Diese Schaufenster-Auslage des Swissair-Büros Barcelona trug uns anlässlich eines Wettbewerbs im Oktober eine Bronzemedaille ein.

das wir uns setzen, ist nicht unerreichbar, und wenn wir unentwegt an ihm arbeiten, dann kann die Swissair ihre gegenwärtigen Schwierigkeiten überwinden. Wer gewillt ist, diesen Grundsätzen zu folgen, dem bedeutet die Mitarbeit bei der Swissair eine ehrenvolle, stolze Herausforderung.

Geben wir deshalb mit Mut und Zuversicht an die Arbeit des kommenden Jahres, für das ich Ihnen und Ihren Angehörigen die herzlichsten Glückwünsche anbiete.

W. Berchtold

Dr. W. Berchtold
Direktionspräsident



17. Januar - Eröffnung des Swissair-Personalbuffets im Flughafen Kloten.

21. Januar - IATA beschliesst in Paris, auf der Südatlantikroute die Economy-Klasse einzuführen.

27./28. Januar - DC-8-Bestzeit auf der Strecke New York-Genf: 6 Stunden 16 Minuten (HB-IDC "Piz Bernina").

1. Februar - Der Verwaltungsrat der Swissair beschliesst die Übernahme von 4 weiteren Caravelles des SAS im Jahre 1962.

3. Februar - Die Swissair übernimmt die Pacht des Flughafen-Restaurants in Basel.

7. März - Der Swissair Verwaltungsrat genehmigt die Jahresrechnung 1960 und beschliesst unter anderem die Ausrichtung einer Dividende von 4 Prozent.

15. März - Inbetriebnahme der auf 3700 Meter verlängerten Blindlandepiste in Kloten.

17. März - Die deutschen Behörden genehmigen unsere Linie Zürich-Köln-Rottendam; sie gestehen uns auch die fünfte Freiheit für den Abschnitt Köln-Rottendam zu.

26. März - 30. Geburtstag der Swissair.

1. April - Eröffnung der neuen Direktstrecke Zürich-Nizza.

17. April - Die Swissair beginnt erstmals seit dem Krieg mit der Ausbildung eigener Mechaniker.

18. April - Eröffnungsflug Zürich-Köln-Rottendam

20. April - Vertragsunterzeichnung betreffend Übernahme von 2 Convair 880-M.

20. April - Der modifizierte

Coronado beginnt eine neue Testflug-Serie.

21. April - Eröffnung des neuen Bördienst-Gebäudes.

2. Mai - Eröffnungsflug Zürich-Genf-Aizen-Kairo-Khartum.

17. Juli - Beginn schweizerisch-japanischer Luftverkehrsverhandlungen in Japan, die zur Bewilligung des dritten Tokio-

Kurses der Swissair führen.

25. Juli - Convair meldet, dass der CV-880-M das amerikanische Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten hat.

12. August - Der erste Convair 880-M trifft in Zürich ein.

21. August - Ankauf des zweiten CV-880-M.

4. September - Eröffnung der Tax-free shops in Kloten und Coarzin.

10. September - Start des CV-880-M HB-ICM zum Erstflug nach Tokio.

23. September - Die Präsidenten der dem ARB (Air Research Bureau) angeschlossenen europäischen Luftverkehrsgesellschaften tagen in Zürich.

26. September - Unsere Caravelle HB-ICW wird in Basel beschädigt und muss in Genf notlanden.

2. Oktober - Aufnahme des Unterrichts an einer Schule in Bellinzona zur Förderung des Personalwuchses für die Swissair aus dem Tessin.

23. Oktober - 17. Generalversammlung der IATA in Sydney, Australien.

15. November - der OC-7 HB-IDA "Matterhorn" stellt neuen Streckenrekord im Direktflug Genf-New York mit 7 Stunden 9 Minuten auf.



Im Uberschalltempo

"Bitte langsamer, Heiri - ich habe in meinem Kopfhörer bereits das morgige Beromünsterprogramm..."

GRÜNES LICHT FÜR SUPERSONICS

Der französische Ministerrat stimmte am 22. November im Rahmen eines neuen Wirtschafts- und Sozialprogramms dem Plan zum Bau der "Super-Caravelle", eines 2-Mach-Mittelstreckenflugzeugs, zu. Das Projekt wurde den Gesellschaften Sud-Aviation und Marcel Dassault anvertraut, die mit der British Aircraft Corporation einen Vertrag zur Zusammenarbeit abgeschlossen haben.



AKTION "7500 VERKÄUFER"

Der Aufruf an das Personal, im Bekanntenkreis für die Swissair zu werben, hat bereits Früchte getragen. Durch ein "Zwischenklassement" der bei den zuständigen Personalhelfern eingegangenen Verkaufsmeldungen konnten die vorläufigen ersten drei Preisträger ermittelt werden, die für ihre Erfolge mit je einem Freiflug belohnt wurden. Die glücklichen Gewinner sind:

Herr Franz Bertolini, FZKA, der sich bereits seit 1959 als Amateurvedeiler betätigt und der Swissair an seinem Wohnort Passagen im Wert von rund 23'000 Franken vermittelt hat; Herr Werner Loritz, OGST, der zwei Erstklassen-Passagen von Zürich nach Montevideo und zurück für über 12'000 Franken verkaufen konnte; Herr Eugen Fraefel, TKI, der dank seiner Werbetätigkeit für zusätzliche Einnahmen von 4000 Franken besorgt war. BRAVO

IATA WÄHLT SWISSAIR-MITARBEITER

An der 17. Generalversammlung der IATA in Sydney wurden die folgenden Vertreter der Swissair in ständige Kommissionen dieser Organisation gewählt:

Herr Hans Aepli, Chef Dept. II, zum Präsidenten der Verkehrskonferenz Nr. 2; Herr Anton von Tscharnor, Chef OP, zum Präsidenten des Technischen Komitees; Herr Dr. Armin Schweickhardt, Chef GR, zum ersten Vizepräsidenten des Rechts-Ausschusses.

Herr Dr. Heinrich Gartmann, Chef GA, wurde als Mitglied des Ärztlichen Komitees bis 1963 bestätigt.



im Spiegel der Presse

In der Novembernummer der "Schweizerischen Zeitschrift für Obst- & Weinbau", Wäfenwil, lesen wir:

Seit dem 10. September führt unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft Swissair auf der Linie Kloten-Bombay-Tokio als Besonderheit Blausachsaft der Mosterei Scherzingen. Wenn jemand unserer Leser in nächster Zeit mit dem modernsten, stolzen Strahlflugzeug vom Typ Convair 880-M in

den Fernen Osten fliegt, vergesse er nicht, Scherzinger Blausacher zu verlangen. Er wird ihm aus einem eigens hierfür bereitgestellten hübschen Eichenfässchen, eisgekühlt, serviert werden!

Der Kabinendienst der Swissair ist immer bestrebt, den Passagieren typische Schweizer Getränke und Speisen zu empfehlen, und wir freuen uns, dass mit dem Scherzinger Blausacher ein vergorener Apfelsaft würdig befunden wurde, auf die Getränkekarte der Swissair genommen zu werden.

"Fabelhaft ist Apfelsaft" wird man nun hoffentlich recht bald auch in Bombay und Tokio sagen.

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM NOVEMBER

	November 1961	November 1960
Offertierte Tonnenkilometer	22'489'000 + 1 %	22'240'000
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'074'000 + 11 %	10'882'000
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	8'570'000 + 13 %	7'616'000
Fracht-tkm	2'678'000 + 3 %	2'590'000
Post-tkm	826'000 + 22 %	676'000
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	53,7 %	49,1 %

Weil die vorliegende Nummer der "News" noch vor Weihnachten verteilt wird, mussten wir aus Zeitgründen auf einen Kommentar zu den November-Ergebnissen verzichten.



Treffer

Der Direktor eines bekannten Unternehmens tief unsere Vertretung in X. an und erkundigte sich nach der für das Bescheidewesen zuständigen Stelle. Dem verantwortlichen Angestellten, der auf das Schlimmste gefasst war, erklärte er spontan, er wolle nicht reklamieren, sondern der Swissair zu der muatergültigen Art und Weise gratulieren, mit der man ihm am Telefon eine Auskunft erteilt und eine Buchung entgegengenommen habe. - Der gute Service beginnt nicht erst in der Kabine, sondern bei der ersten Kontaktnahme mit einem Kunden, auch wenn sie nicht persönlich, sondern über den Telephondraht erfolgt.



Nuller

Einen Geschäftsmann, der telefonisch eine Reservation vornahm, versicherte der Buchungsangestellte leichtfertig, die Entgegennahme der privaten Telefonnummer für den Fall einer Abflugverlegung sei unnötig. Am Morgen der Abreise betraute Nebel in A.; der Start erfolgte in B. Der Kunde konnte nicht mehr benachrichtigt werden. Mit seinem Auto erreichte er B. - verärgert, aber zeitig genug. Wir mussten ihm die Fahrt bezahlen, was indessen nicht genigte, den schlechten Eindruck wetzumachen. - Das Telefon dient dazu, die Distanz zwischen den Gesprächspartnern, nicht aber Höflichkeit oder Überlegung zu kürzen.

20 DIENSTJAHRE

Am 1. Dezember 1941 trat Herr Ernst Bosshard im Alter von achtzehn Jahren als Hilfsmechaniker der Swissair bei. Seine stete Bereitwilligkeit und sein Geschick in handwerklichen Belangen fiel schon in der Dübendorfer Werft angenehm auf. Im Laufe der Jahre lernte Herr Bosshard eine ansehnliche Reihe verschiedenster Flugzeugtypen kennen. Am 1. Mai 1955 wurde er zum Instruktionsgehilfen für Seenotübungen ernannt. In diesem Spezialgebiet entwickelte er sich zum angesehenen Fachmann. Ab Neujahr 1957 wurde Herr Bosshard darüber hinaus auch mit den Aufgaben eines Modellmechanikers betraut. Seit Bestehen des Schulgebäudes in Kloten ist Herr Bosshard dort der immer hilfsbereite "gute Geist" bei der Instruktion, in der Modellwerkstatt oder als Filmopérateur. Es bleibt zu hoffen, dass die Swissair noch viele Jahre auf seinen geschätzten Einsatz zählen darf.

Am 16. Dezember jährte sich zum zwanzigsten Mal der Tag, an dem Herr Heinrich Widler im 28. Altersjahr als Mechaniker in die Dienste der Swissair trat. Eigentlich handelte es sich damals um einen Wiedereintritt, war Herr Widler doch bereits von Ende Februar bis Ende November 1939 bei uns tätig gewesen. 1946 wurde er zum Kontrolleur II, ein Jahr später zum Kontrolleur I und 1951 zum Kontrolleur-Gruppenchef befördert. Hohes Pflichtbewusstsein und vorbildlicher Einsatz zeichneten den still und bescheiden gebliebenen Jubilaren seit jeher aus. 1953 wurde er in Anerkennung seiner guten Leistungen zum Assistenten des Chefs der Abteilung Technische Inspektion ernannt, in welcher Eigenschaft ihm die Koordinierung der IERA mit den Flugzeugwartungs-Kontrollen obliegt. Wir wünschen Herrn Widler noch viele erfreuliche Jahre befriedigender Tätigkeit in unserem Technischen Betrieb.

BALAIR ERHÄLT DC-6B

Die Ankunft in Basel des ersten der beiden DC-6B, welche die Balair von der Swissair übernimmt, wurde am 1. Dezember offiziell gefeiert. 85 Schulkinder im Alter von sieben bis 14 Jahren wurden als glückliche Gewinner eines Wettbewerbs von der Balair zu einem Stadtrundflug an Bord der HB-IBZ eingeladen. Balair-Besatzungen werden unter der Leitung von Swissair-Flugkapitän Schwärzler auf DC-6B umgeschult.

Happy Landings

Wir entbieten den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unsere besten Glückwünsche zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Planungsdienst: 6.11. Dr. Werner Praxmarer, Marktforschung; 3.11. Robert Sandor, Bauteilung.

Dept. I: 5.10. Frä. Heidi Steiger, jetzt Frau Keiser, Empfang/Telephonzentrale.

Dept. II: 29.9. Frä. Maria-L. Weiss, jetzt Frau Burkhard, Luftreisebüro; 14.10. Frä. Vera Vogler, jetzt Frau Saner, Sekretariat.

Dept. III: 15.7. Heinz Ebner, Drucksachenzentrale; 1.9. Erwin Haitz, Flugunterlagen; 2.9. Frä. Martha Müller, jetzt Frau Dörig, Hostess; 9.9. Dev Pratap Sing, Traffic; 28.9. Max Süss, Navigator; 30.9. Frä. Pia Arnold, Hostess, mit Ulrich Reifler, Navigator; 2.10. Tony Gut, Steward; 14.10. Frä. Rosemarie Melcher, jetzt Frau Gribi, Hostess; 14.10. Frä. Ruth Pfäffli, Uebermittlungszentrale, mit Hans Zwicky, Passagierdienst, 20.10. Frä. Marlène Sordet, jetzt Frau Negrini, Hostess.

Dept. IV: 15.9. Paul Strauch, IERA-Flugzeugwartung; 12.10. Karl Fassbind, Triebwerk-Engineering; 13.10. Frä. Nesa Schmid, jetzt Frau Bischof, Personalabt.; 14.10. Frä. Adelheid Schärer, jetzt Frau Hausheer, Graph. Atelier; 16.10. Heinrich Wiedmer, Triebwerk.

NEUER PIC

Wir gratulieren Flugkapitän Hans Jäckle zu seiner Ernennung zum CV-880-Kommandanten auf dem Sektor Mittlerer Osten.

MEISTER UND GESELLEN

Im Spätherbst dieses Jahres erwarb Herr Eduard Fehr von unserer Bordküche das Konditormeisterdiplom, während Herr Fritz Kuhn der Titel eines Diplom-Küchenchefs zuerkannt wurde. Erstmals haben auch zwei Kochlehrlinge der Swissair - Hansjörg Keller und Peter Schmid - ihre Lehre beendet und mit einer guten Abschlussprüfung Ehre für den Swissair-Borddienst eingelegt. Wir gratulieren den erfolgreichen Jüngern der Gastronomie!

Gesucht

... werden immer wieder und in den verschiedensten Dienststellen gut ausgewiesene Arbeitskräfte. Die Vakanzen werden regelmässig an unseren Anschlagbrettern bekanntgegeben. Wer über Versetzungsmöglichkeiten Auskunft erhalten möchte, wende sich an den Personaldienst seines Departements.



In der letzten diesjährigen Ausgabe der "Guten Idee" können wir nochmals eine ganz ansprechende Liste prämiierter Vorschläge präsentieren. Den erfolgreichen Einsendern gratulieren wir bestens und wünschen ihnen, sowie allen andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Swissair, frohe Festtage und alles Gute im kommenden Jahr.

Prämiert werden konnten die Vorschläge von:

Herrn	KARL MORDASINI, Aerztlicher Dienst, GA	mit Fr. 250.--	7152
Fräulein	COSETTA INVERNIZZI, Datenverarbeitung, Dept. I	mit Fr. 60.--	7207
Herrn	ARTHUR HEFTI, Flugzeugwartung, Dept. IV	mit Fr. 50.--	7103
Herrn	FRITZ RENOLD, Flugzeugwartung, Dept. IV	mit Fr. 40.--	7354
Herrn	HANSPETER ROHRER, Zentralbuchhaltung, Dept. I	mit Fr. 30.--	7542

7152

Die vielen Krankentransporte, die von der Swissair mit ihren Flugzeugen durchgeführt werden, veranlassten Herrn Karl Mordasini, für liegend zu transportierende Patienten einen Behälter zur Aufnahme der Exkremente herzustellen, das in hygienischer, zweckentsprechender und praktischer Hinsicht allen Anforderungen genügt. Es besteht aus einem Gummiring, der mit Kohlen-säure aufgeblasen werden kann, und einem wegwerfbaren Kunststoff-Einsatz. Das ganze ist in einem Spezial-Kartonbehälter untergebracht, der zugleich als Abfallgefäss benutzt werden kann. Dieser neuartige Aus-

rüstungsgegenstand hat die Bewährungsprobe bereits mit bestem Erfolg bestanden. Eine Anzahl solcher Behälter wurden bereits bestellt und die Handhabung wird in den Kursen des Kabinenpersonals instruiert.

7207

Als Beitrag zu den Sparmassnahmen schlug Fräulein Cosetta Invernizzi vor, die Lohn-ergänzungszulage jeweils mit dem September - oder Oktobersalär auszuzahlen. Wenn auch in den vergangenen Jahren Wert auf eine separate Auszahlung der LEZ gelegt wurde, um dadurch den Lohn-Ergänzungs-

Charakter der Zahlung deutlich zum Ausdruck zu bringen, drängte sich - mindestens für dieses Jahr - die vorgeschlagene Abwicklung von der bisherigen "Gewohnheit" gebieterisch auf. Die Kosteneinsparungen ergeben sich vor allem aus der Zusammenlegung von Arbeitsabläufen und machen einen Betrag aus, der dieses Auszahlungsvorgehen rechtfertigt.

7103

Befestigung des zusätzlichen Three Axis Data Generators (TADG) in den SE-210-Flugzeugen. Gemäss Vorschrift ist in den SE-210-Flugzeugen stets ein zweiter TADG als Ersatz mitzuführen. Bisher wurde dieses Ersatz-Kreiselgerät, in einer Transportkiste verpackt, zwischen Kisten und andern Transportgütern, in einem Fracht Compartment verstaut. Da es sich beim TADG um ein kostspieliges und störungsanfälliges Gerät handelt, das durch Kippen und Herumstossen leicht Schaden nehmen könnte und dadurch im Bedarfsfalle nutzlos wäre, hatte Herr Arthur Hefti recht, als er vorschlug, den Ersatz-TADG im Radio-Rack zu befestigen. Das IERA-Engineering teilte die Ansicht des Einsenders und hat den Vorschlag zur Ausführung übernommen.

7354

Herr Fritz Renold hat die Konstruktion der Stützrollen-Verriegelung an den Arbeitstreppe, die bei den Jet-Flugzeugen verwendet werden, vereinfacht. Dadurch konnten die Kosten für die Herstellung der Treppen gesenkt werden.

7542

Herr Hanspeter Rohrer reichte einen Vorschlag ein, der sich mit der Vereinfachung des Arbeitsablaufes bei der Verarbeitung der Ausgangsbelege für Austrittsabfindungen der Allg. Pensionskasse befasste. Wenn auch die vorgeschlagene Methode in der eingereichten Fassung nicht ausgeführt werden kann, konnte das Ziel des Vorschlages durch ein abgeändertes Vorgehen dennoch erreicht werden.

Zur Realisierung der Arbeitseinsparung wird - statt des vorgesehenen Hilfskassabuches - zukünftig während der Hauptauszahlungsperioden täglich ein Sammelbeleg über alle stattgefundenen Auszahlungen erstellt. Auf diese Weise können die Einzelbuchungen über das arbeitsintensive Monatsende umgangen werden, ohne dass der Kassenbetrieb ungebührlich belastet wird.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

3511

Offizielles Zürcher Wochenbulletin. Auf die Veröffentlichung eines Swissair-Flugplanes im Zürcher Wochenbulletin wird verzichtet, weil

1. die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen und die Werbewirkung zu gering ist ;
2. die Abgabe dieser Broschüre der Information über Veranstaltungen in Zürich und als Reklame der Zürcher Spezialgeschäfte dienen soll ;
3. der Swissair-Flugplan nur auszugsweise oder stark reduziert aufgeführt werden kann, was jedoch die Vielfalt der Swissair-Flugverbindungen nicht genügend dokumentiert.

Im weiteren ist vorgesehen, den Aufdruck "With the compliments of Swissair" durch einen Werbetext zu ergänzen.

4847

Druckverfahren für Flugpläne. Der Vorschlag, die Flugpläne im Offset-Verfahren statt im Buchdruck herzustellen, ist deshalb nicht angebracht, weil sie im Tiefdruck hergestellt werden. Dieses Verfahren hat sich als das günstigste erwiesen.

5500

Velostand im Technischen Areal. Das Projekt der Ueberbauung des Technischen Areals sieht eine Verlegung der Velo-Abstellplätze vom bisherigen Standort nach dem neuen Werft-Eingang vor.

7263

Aufschrift auf Jet-Hangar. Für das Anbringen einer Aufschrift auf den Jet-Hangar ist der Kanton zuständig. Da jedoch die Zweckmässigkeit der Aufschrift "SWISSAIR" auf diesem Objekt nicht erkannt wird und zudem die Lesbarkeit der Schrift auf dem Glasdach bei Sonnenschein oder beleuchtetem Innenraum äusserst mangelhaft ist, wird auf das Einholen der erforderlichen Bewilligung verzichtet.

7370

Regenschutz für Tür-Eingänge an den DC-8 Flugzeugen. Das Anbringen eines Regenschutzes am Tür-Eingang der DC-8-Flugzeuge, sei es in Form einer dachartigen Abschirmung oder eines Vorhanges, wird aus folgenden Gründen abgelehnt :

1. Das Montieren und Entfernen einer solchen Abdeckung erfordert einen bestimmten Arbeitsaufwand, der jeweils auf den ungünstigsten Zeitpunkt fällt. Unmittelbar dann nämlich, wenn die Passagiere bereitstehen, das Flugzeug zu verlassen, oder in der letzten Phase der Abfertigung.
2. Bei längeren Standzeiten, wie es z.B. die Wartungsarbeiten erfordern, erübrigt sich aber das Montieren einer entsprechenden Einrichtung, da in solchen Fällen die Türen geschlossen werden können.

7401

Bordverpflegung / Hostess Uniform. Dass zu den kalten Platten, wie sie auf den Flugzeugen serviert werden, der Senf nicht in Portionen-Tuben verabreicht wird, hat seinen ganz bestimmten Grund. Bei der Abgabe von kleiner Senftuben würde die zur Verteilung gelangende Quantität den tatsächlichen Verbrauch weit übersteigen. Eine solche Verschwendung wollen und können wir uns nicht leisten. Die Meinung, dass solche eventuell mit der Aufschrift Swissair versehene Tuben als Andenken mitgenommen würden, hat die Praxis längst widerlegt. Dem Bedürfnis entsprechend wird der Senf in der Bordküche mitgeführt und auf Verlangen abgegeben.

Der Schnitt der sicher sehr kleidsamen und schmucken Uniform unserer Hostessen ist so gewählt, dass die Bluse im Jupe getragen werden muss. Die Möglichkeit eines "Hinauf-rutschens" ist kein stichhaltiger Grund, die Uniformstücke so abzuändern, dass die Bluse über dem Jupe getragen werden kann.

7476

Volksflüge / Berücksichtigung von Swissair-Kunden. Eine grosse Anzahl Reisebüros organisieren in Zusammenarbeit mit der Swissair billige Flugreisen nach den beliebtesten Ferienorten und Städten im Ausland. Da sich diese Reisen auf der Basis von Charterflügen oder Inclusive Tours abwickeln, kommen die dafür bewilligten stark reduzierten Preise in Anwendung. Mit organisierten Volksflügen, wie es der Vorschlag vorsieht, würden wir nun über die Reisebüros, die seit Jahren solche Reisen durchführen und für uns Flugpassagen nach aller Herren Länder verkaufen, um die Früchte der für uns geleisteten Arbeit bringen. Abgesehen davon würde das vorgeschlagene Vorgehen nicht im Einklang mit den Bestimmungen der IATA stehen.

Nicht in allen Fällen kann eine Auftragserteilung davon abhängig gemacht werden, ob der Lieferant auch ein Swissair-Kunde ist. Die Bestellausführung, der Preis und die Lieferfrist sind Faktoren, die mehrheitlich die Auftragsvergebung bestimmen. Wo immer es aber möglich ist, werden selbstverständlich die Swissair-Kunden berücksichtigt. Einen Druck auf die Lieferanten auszuüben, in einer Zeit, wo wir froh sein müssen, solche überhaupt zu finden, würde mehr schaden als nützen.

7487

Werbung für das Fliegen. Auf dem Wege über die Tageszeitungen, Rundflug-Plakate in Trams und Autobussen sowie durch Vorträge in Vereinen und Schulen wurde danach getrachtet, das Fliegen in möglichst weiten Bevölkerungskreisen populär zu machen. Neben Vereinen, Verbänden und Firmen konnten im vergangenen Sommer auch eine ganze Anzahl Schulklassen für Rundflüge gewonnen werden. Die Werbung wird, gestützt auf den bisherigen Erfolg, in der eingeschlagenen Richtung systematisch fortgesetzt.

7513

Es ist richtig, dass die Empfänger der Parts-Kataloge wissen müssen, wie diese zu gebrauchen sind. Deshalb enthalten sie eine Anleitung, die allerdings wie das ganze Dokument in englischer Sprache abgefasst ist. Wenn nun aber ein Benutzer eines solchen Handbuchs über zu wenig Englischkenntnisse verfügt, um dieses ohne Schwierigkeiten handhaben zu können, ist er verpflichtet, seinen Vorgesetzten darauf aufmerksam zu machen und evtl. eine Gebrauchsanleitung in deutscher Sprache zu verlangen. Es ist Aufgabe jedes Dienststellen-Chefs, dafür zu sorgen, dass sämtliche Werkzeuge und Mittel, die seine Mitarbeiter für ihre Arbeit benötigen, in anwendbarer Form zur Verfügung stehen. Wo die Kenntnisse für die Erledigung einer Aufgabe fehlen, ist der Vorgesetzte für die Behebung solcher Mängel verpflichtet, sei es durch zusätzliche Ausbildung oder mittels entsprechender Arbeitsanleitung. Der Einsender des Vorschlages hätte seine berechtigten Ansprüche auf dem Dienstweg geltend machen müssen. Seine Forderungen können nicht als Vorschlag bewertet werden.

Leistungsanalyse und Kapazitätsplanung im Büro. Dieser Vorschlag ist zu allgemein um über den Weg des Vorschlagswesens eingehend behandelt zu werden. Zudem ist er sehr einfach, einen Zeitungsartikel einzureichen und die darin enthaltenen Ideen zu befürworten. Beim materielle ist dazu zu sagen, dass sich der erwähnte Artikel mit keinen neuen Ideen auseinandersetzt. Seit langem werden solche Fragen behandelt und geprüft. Namentlich im Zusammenhang mit der Arbeitsplatzbewertung beschäftigt man sich immer wieder damit. Die Erfahrung hat aber ergeben, dass das vorgeschlagene Vorgehen äusserst problematisch ist, sosehr es vorerst theoretisch zu überzeugen vermag, jedenfalls ist man von einer praktischen Anwendung eines solchen Systems noch weit entfernt.

Im übrigen ist es die Aufgabe jedes Chefs, für einen rationellen Einsatz und eine rationelle Arbeitsweise zu sorgen. Es dürfte nur in den seltensten Fällen zweckmässig sein, dafür ein Instrument wie die vorgeschlagene Arbeitsrapport-Analyse zu benutzen.

7590

Befestigung der Begleitkarten mit Fokkernadeln. Einer solchen Befestigungsart steht im Prinzip nichts im Wege. Der Grund dass sämtliche Karten mit Schnüren versehen sind, liegt darin, dass

1. die Möglichkeit einer Befestigung auf jeden Fall vorhanden sein muss,
2. die Kosten für das Anbringen der Schnüre an allen oder nur an einem Teil der Karten praktisch dieselben sind.

Wo es aber zweckmässig erscheint, die Begleitkarten mit einer Fokkernadel statt mit der Schnur zu befestigen, sollte diese vorteilbringende Befestigungsart auch angewandt werden. Die Beschaffung solcher Nadeln ist aber Sache der Dienststellen, die sie benötigen.

7609

Firstclass-Kabinenpersonal auf Atlantikflügen. Der Vorschlag betreffend die Reduzierung des Firstclass-Kabinenpersonals auf Atlantikflügen kommt zu spät.

- Seit dem 1. November wird der Bord-Service in der ersten Klasse der DC-8-Flugzeuge im Nordatlantikverkehr nur noch von 1 Purser und 1 Hostess bewältigt. Aus organisatorischen Gründen

zwingt uns diese Massnahme jedoch dazu, in wünschbaren Fällen auf den Einsatz einer zusätzlichen Hostess zu verzichten, sofern eine solche Disposition nicht auf lange Sicht getroffen werden kann.

7665

Finanzielle Anerkennung der Seniority. Der Vorschlag, der sich mit einer vermehrten Anerkennung der langjährigen Mitarbeit befasst, ist lobenswert und wohlbegründet. Die ihm zugrundeliegenden Gedanken sind auch dem Personaldienst bekannt. Dieser setzt sich deshalb immer wieder dafür ein, dass für ausserordentliche Lohnerhöhungen die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden, welche es erlauben, besonders den langjährigen und tüchtigsten Mitarbeitern gegebenenfalls eine Erhöhung um mehrere Lohnstufen zu gewähren. Obschon sich diese Praxis bewährt hat und somit kein Grund vorliegt, davon abzugehen, verfolgt und prüft der Personaldienst auch andere Möglichkeiten, die der Anerkennung der Seniority gebührend Rechnung trägt.

7686

Kinderportionen für Mahlzeiten in Flugzeug. Die Bereitstellung und Abgabe von speziell bemessenen Portionen für Kinder bringen mehr Nach- als Vorteile mit sich. Einige dieser Nachteile lassen sich wie folgt begründen :

- Um die Kinderportionen richtig zu bemessen, wäre bei der Buchung die Angabe des Alters notwendig, was jedoch die Buchungsmeldung komplizieren würde.
- Diese Essen müssten speziell angerichtet und bezeichnet, an Bord separat versorgt und mit einer Gruppe der normalen Mahlzeiten serviert werden. Auf Langstreckenflügen würde dies das Aufwärmen so komplizieren, dass ein speditiver Service nicht mehr möglich wäre. Im besonderen, wenn sich mehrere Kinder auf dem Flugzeug befinden.
- Der Appetit der Kinder ist unterschiedlich. Es gibt zehn bis elf-jährige Kinder, deren Appetit demjenigen einer erwachsenen Person nicht nachsteht.
- Die meisten Kinder werden von erwachsenen Personen begleitet, die, wenn nötig, die Quantität des Essens beschränken. Ist keine Begleitperson vorhanden, so wird die Hostess von sich aus gerne die notwendige Betreuung übernehmen.
- Der minimalen Einsparung bezüglich der Quantität stehen die vermehrten Umtriebe gegenüber.

Briefkopien. Der Einkauf führt gemäss Büromaterialkatalog 1961 Artikel Nr. 676-681 Durchschlagpapier Format A-5 in verschiedenen Farben als Lagerartikel. Damit ist dem Vorschlag, der auf die Verwendung von solchem Durchschlagpapier für Memokopien hinzielt, bereits Rechnung getragen. Ob von der Möglichkeit des Bezuges Gebrauch gemacht werden will, liegt im Ermessens der Verbraucher. Für Dienststellen, von denen nur hier und da Briefe in Memogrösse ausgehen, lohnt sich eine besondere Lagerhaltung von solchem Papier bestimmt nicht.

7775

Passagier-Service. Das Anbringen zusätzlicher Aschenbecher an den Fensterrahmen in der Passagierkabine der Langstreckenflugzeuge ist weder notwendig, noch könnte dies in der vorgeschlagenen Art ausgeführt werden.

- Notwendig ist dies insofern nicht, da normalerweise die in den Stuhllehnen angebrachten Aschenbecher genügen. Wo dies nicht der Fall ist - und das sind Ausnahmen - können die festmontierten Aschenbecher durch die faltbaren Karton-Ascher ergänzt werden. Von diesen befindet sich ein ganzes Sortiment an Bord und können beim Kabinenpersonal verlangt werden, sollte aus Versehen ein solches Bedürfnis der Hostess entgangen sein.
- Der Vorschlag, Aschenbecher einzuführen, die mittels magnetischer Plättchen an den Fensterrahmen zu befestigen wären, muss strikte abgelehnt werden. Der Grund hierfür liegt in der zwangsläufigen Beeinflussung der Kompassanlage durch das Kraftfeld der Magnete, was nun gerade bei den Flugzeugen verheerende Folgen haben könnte.

7776

Abschaffen des Personalabzeichens. Der Vorschlag 7184 behandelt das gleiche Problem. Dieser befindet sich zur Zeit im Studium, eine definitive Stellungnahme liegt jedoch noch nicht vor.

7776

Motorhauben-Profile. Die zu ersetzenden Profilstücke in zwei Teilen anzufertigen, würde nur die Fabrikation vereinfachen, festigkeitsmässig jedoch keine genügende

Verbesserung bringen, die als rissverhindernd betrachtet werden kann. Da ausserdem diese Herstellungsart das Drücken von Sicken in der Normlänge verunmöglich, was einem Verlust der Steifigkeit des Profils gleichkommt, muss der Vorschlag abgelehnt werden.

7780

Motorhauben-Verstärkung. Der Vorschlag, Rissbildungen durch Aufnieten eines Stahldoublers auf das Tragring-Auflageblechprofil zu verhüten, kann nicht ausgeführt werden, da dieses Vorgehen zu Kontaktkorrosionen führen würde. Die notwendigen Reparaturen sind nach dem Douglas-Original-Overhaul Manual auszuführen.

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

- 1464 Entschädigung für Mittag- u. Nachtessen
- 6366 Bordausrüstung
- 7129 Pilot-Valve u. W/A Filtergehäuse
- 7158 Radschutz für Methanol- u. Wasserwagen
- 7682 Bedienungsanweisung in SE-210 Toilette

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

- 7179 Ausbildung der Stationspersonals - bei Herr K. Meyer Instruktion Bodendienst Dept. III, Tel. 3129
- 7843 Gummischlauchstück an Verschlussgelenken - bei Herr H. Hess, Struktur & Systeme, Dept. IV, Tel. 3258.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

- 818/2564/4954/6084/6254/6369/6639/6725/6730/6860/6874/6894/6895/7125/7133/7152/7156/7159/7179/7180/7184/7185/7191/7207/7212/7230/7285/7327/7335/7356/7369/7373/7377/7378/7406/7440/7458/7473/7477/7486/7554/7555/7625/7700/7773/7774/7776/7777/7797/7798/7812/7843/8016.

Der zur Prämierung vorgesehene Vorschlag Nr. 7515 muss noch einmal zurückgestellt werden.

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:
Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



SPORTFLUG-GRUPPE

Am 4. November konnten wir die im Sommer bestellte Röhlerche in Empfang nehmen. Man rechnet damit, dass dieses zweisitzige Schulflugzeug am Samstag, den 11. November einsatzbereit sein wird. Wie es sich für ein neues Flugzeug gehört, wird auch dieses vorerst von den Profis des Dept. IV in die Finger genommen; Instrumente und ähnliche zum Fliegen nützliche Dinge werden eingebaut und das Flugzeug für den First Flight aufpoliert. Damit hat unsere Sportfluggruppe ein eigenes Flugzeug für die Segelflug-Grundsicherung am Doppelsteuer und kann Samstag und Sonntag schulen, was besonders für alle Flugschüler mit unregelmässiger Arbeitszeit zusätzliche Möglichkeiten schaffen wird.

Vom neuen Super Cub mit 150 PS Motor vernimmt man, dass er Ende dieses Monats abgeliefert werden soll. Bis dann hat uns die Lieferfirma leihweise einen 90 PS Piper als Lückenbüsser zur Verfügung gestellt, womit den Motorisierten wie den Nichtmotorisierten geholfen ist.

An der Ziellandekonkurrenz in Spreitenbach vom 7. Oktober hat unsere Segelfluggruppe dank einiger schöner Einzelleistungen im dritten Rang abgeschlossen. Die genaue Anzahl der Konkurrenten war bei dem dauerhaften und dichten Landregen ausserhalb, und der grossen Ueberschwemmung innerhalb des Hangars, nämlich beim anschliessenden Fest, nicht mehr so genau festzustellen. Verschiedene, ausdauernde Piloten sollen anderntags Schwimmhäute an ihren "Flossen" entdeckt haben.

Alles in allem lauter erfreuliche Nachrichten und ebensolche Aussichten für die alten Fische wie für die Neulinge.

Neue Mitglieder wollen sich anmelden bei
B. Bollmann, TUB Tel. 2805 für Motorflug,
H. Angst, AS " 3436 für Segelflug.

R. Kocher

PISTOLEN-GRUPPE

Pistolenmatch SAS - SWISSAIR

Am 14. Oktober fand auf den Klotener Schiessplatz Bettensee der entscheidende Pistolenmatch zwischen den Mannschaften der SAS und der Swissair um den Douglas-Wanderpreis statt.

Gemäss den geltenden Bestimmungen geht der Preis, ein DC-6B-Modell, in den endgültigen Besitz derjenigen Mannschaft über, die ihm fünfmal gewonnen hat. - Mit den letztjährigen Wettkampf waren die Chancen ausgeglichen: Beide Teams hatten den Wanderpreis je viermal gewonnen (SAS: 1953, 1956, 1957, 1958; SWR: 1952, 1955, 1959, 1960). - Beim diesjährigen Treffen musste also die Entscheidung fallen, und das Glück war eindeutig auf der Seite der Swissair-Pistolen-gruppe.

Das Programm wurde in der bisher üblichen Form durchgeführt: Grosskalibrige Pistole, Distanz 25 Meter, 30 Schüsse auf Match- und 30 Schüsse auf Olympia-Scheibe. Beide Gruppen gingen mit je sechs Schützen ins Feuer; die fünf besten Resultate zählten für das Mannschaft-Klassement.

Ergebnisse :

Mannschaftswertung Total :	1. SWR, 2550 Pt.
	2. SAS, 2383 Pt.
Match-Scheibe :	1. SWR, 1310 Pt.
	2. SAS, 1227 Pt.
Olympia-Scheibe :	1. SWR, 1231 Pt.
	2. SAS, 1156 Pt.

Einzelwertung :

1. Schaltenbrand (SWR)	539 Pt.
2. Lüthi (SWR)	526 Pt.
3. Gatzl (SWR)	504 Pt.
4. Holmberg (SWR)	502 Pt.
5. Hassmén (SAS)	498 Pt.
6. Lündh (SAS)	494 Pt.
7. Hugentobler (SWR)	479 Pt.
8. Holmquist (SAS)	475 Pt.
9. Helderud (SAS)	469 Pt.
10. Helm (SAS)	447 Pt.

Somit ging der Douglas-Wanderpreis endgültig an die Pistolengruppe der Swissair über.

Nächstes Jahr wird das traditionelle Schiessen in Stockholm weitergeführt. Wir wollen hoffen, dass bis dann ein neuer Wanderpreis gefunden sein wird.

H. Hugentobler

FUSSBALL-CLUB

ASIA-CUP

Viertelfinal SWISSAIR - AER LINGUS

Am 25. November 1961, vier Wochen nach dem Sieg über die Sabena, wurde auf der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen der Viertelfinal um den ASIA-CUP gegen die AER LINGUS ausgetragen.

Kurz vor 14.15 Uhr betraten die Mannschaften das Spielfeld und wurden von Hr. H. Forrer, Präsident der EPS begrüsst.

Die Swissair spielte in folgender Aufstellung:

Koller, Wiederkehr, Gerhard, Huber, Kuster, Huber, Steiner, Selva, Oehninger, Wydler, Jaksetich.

Schon nach 5 Minuten setzte Wydler einen Flankenball mit dem Kopf an den Pfosten und bald darauf schoss der gleiche Spieler das erste Tor. Die Irländer wollten mit langen Vorlagen zum Ziele gelangen, doch unsere Riegelverteidigung klappte ausgezeichnet. Eine sauber herausgespielte Kombination über Oehninger - Steiner - Selva

führte in der 10. Minute zum 2:0. Die Spieler der Aer Lingus hatten Mühe mit dem taktischen Spielaufbau der Swissairleute. Bald stand das Spiel 3:0 für die Swissair. 5 Minuten vor der Pause gelang schliesslich den Iren ein erstes Tor, sodass die erste Halbzeit mit 3:1 endete.

Die Irländer gaben sich nicht geschlagen und stürmten nach der Pause mit fünf bis sechs Mann. Zudem versuchten sie jetzt den Zweikampf und hatten damit teilweisen Erfolg, da sich unsere Leute zu dieser Spielweise verleiten liessen. Die Iren stürmten heftig vor und versuchten mit allen Mitteln das Resultat zu verbessern. Dies gelang ihnen schliesslich 8 Minuten vor Schluss als sie mit bitterer Energie doch noch einen Treffer erzielten. Die Partie ging mit 3:2 für die Swissair zu Ende.

Das ganze Spiel stand auf beachtlichem Niveau und legte für den Firmensport ein gutes Zeugnis ab.

Beim anschliessenden Apéritiv konnte unser Präsident, A. Bollschweiler Herrn Dr. Haas und Herrn O. Troxler, Präsident der TK Fussball, Region Zürich sowie verschiedene TK Mitglieder begrüssen, welche es sich nicht hatten nehmen lassen, dem kleinen Länderspiel beizuwohnen.

Nach dem gemeinsamen Nachtessen wurden kleine Geschenke ausgetauscht. Das von uns gesungene Lied "Vo Lozärn gege Wäggis zue" imponierte den Iren dermassen, dass es noch zweimal wiederholt werden musste. Nur zu schnell verfloss der gemütliche Abend, doch die Erinnerungen werden in uns bleiben.

Der Halbfinal muss bis Ende April 1962 gegen den Gewinner aus Alitalia - Air France gespielt sein.

W. Amberg

TENNIS-CLUB

Club-Turnier 1961

Das bisher wohl überraschungsreichste Club-Turnier wurde am 29. Juli gestartet und fand im Laufe des Oktobers mit den Herren-Doppel Final seinen Abschluss. Gekennzeichnet war dieses Turnier vor allem durch eine grössere Ausgeglichenheit der Kräfte.

Wenn heute unsere jungen Spieler wie U. Bergsma, K. Gerhard und G. Böniger erfahrene und spielstarke Gegner über drei Gewinnsätze schlagen können, so sind sie keine "Eintagsfliegen" mehr.

Sowohl bei den Damen wie bei den Herren wurden die letztjährigen Sieger entthront. Einzig im Herren-Doppel ging der Sieg wiederum und zwar zum dritten aufeinanderfolgenden Mal an die letztjährigen Titelverteidiger.

Erstmals wurden die Herren-Einzelspiele in zwei Stärke-Klassen (A und B) ausgetragen. In der Klasse A waren nur die 16 spielstärksten Herren zugelassen. Durch diese Neuregelung konnte auf die Durchführung eines Trost-Turniers verzichtet werden. Die Gesamtteilnehmerzahl ist gegenüber dem letzten Jahr etwas zurückgegangen.

Damen-Einzel :

Bis in die Viertelfinals gelangten die Damen T. Barth, B. Ruf, D. Caflisch und U. Pöll. Im Halbfinal siegten Frl. Pöll mit 6:4, 6:1 über Frl. Caflisch und Frl. Ruf mit 4:6, 7:5, 2:6 gegen Frau Barth. Den Final gewann Frl. Pöll sicher mit 6:2, 6:4 gegen Frl. Ruf. Frl. Pöll spielt einen hübschen Stil, besitzt eine gute Spielübersicht, läuft ausgezeichnet und ist physisch erstaunlich widerstandsfähig, was sie bereits im Spiel gegen die KLM in Amsterdam bewiesen hatte.

Herren-Einzel B :

Die Vorrunden dieser Stärke-Klasse waren teilweise stark umstritten und ergaben interessante Resultate. Der Final wurde von zwei Piloten, den Herren T. Jackson und M. Hiple ausgetragen. Jackson gewann als der bedeutend sicherere und routiniertere Spieler mit 6:2 und 6:1.

Herren-Einzel A :

Diese auf 16 Teilnehmer beschränkte Klasse war reich an Ueberraschungen. Vorerst ist festzustellen, dass die beiden letztjährigen Finalisten Max Bötschi und Pieter Bergsma nicht bis in die Endrunde vorstossen konnten. Unsere Nachwuchsspieler haben sich gut geschlagen und drängen immer mehr stark nach vorne. In die Viertelfinals gelangten: Ulrich Bergsma, Max Bötschi, Kurt Gerhard und Giancarlo Böniger. Die Halbfinals gewannen U. Bergsma mit 8:6, 6:4 gegen M. Bötschi und K. Gerhard mit 6:2, 6:0 gegen G. Böniger.

Zum Endspiel traten somit U. Bergsma und K. Gerhard an. Der gut disponierte Ulrich Bergsma gewann in einem hart umstrittenen Kampf in drei Sätzen mit 6:3, 3:6, 6:3.

Herren-Doppel :

Im Feld der 16 Paare konnte sich in der oberen Hälfte die Kombination M. Bötschi / D. Schmid nach einem prächtigen und interessanten Match gegen W. Brown / T. Jackson mit 8:6, 4:6, 6:3 in den Final durchsetzen. In der unteren Hälfte gelangte die Paarung P. Bergsma / W. Blatter mit einem Sieg von 6:3, 6:4 über U. Bergsma / G. Böniger in das Endspiel. Den Final gewannen die Titelverteidiger Pieter Bergsma / Willy Blatter in einem Dreisatzkampf mit 6:4, 5:7, 6:3. Die Sieger benötigten ihre ganze Erfahrung als langjährige Doppelspieler um schlussendlich ihren Gegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Rangliste :

Zusammenfassend ergeben sich für die Saison 1961 folgende Clubmeister :

Damen-Einzel: Frl. Ursula Pöll

Herren-Einzel Klasse A: Ulrich Bergsma

Herren-Einzel Klasse B: Thomas Jackson

Herren-Doppel: Pieter Bergsma / Willy Blatter.

Die Preisverteilung findet anlässlich des Abschlussabends statt.

W. Blatter



SKI-CLUB

Liebe Skikameraden!

Am 18. November konnten wir unsere, bereits zur Tradition gewordene Orientierungsfahrt, bei trübem, jedoch trockenem Wetter in der näheren Umgebung von Zürich durchführen. Dank den vortrefflichen Vorarbeiten von Fritz Bortler konnte alles einwandfrei abgewickelt werden und die 14 am Start erschienenen Equipen nahmen die interessante Strecke mit Elan und Freude unter die Räder. Auf dem 8 Posten gab es köstliche Einlagen und die Teilnehmer lösten die gestellten Aufgaben mit unterschiedlichen Glück.

Dem Anlass war wiederum voller Erfolg beschieden. Ueberall wurde einstimmig bemerkt: "das nächste Mal bin ich wieder dabei".

Bei der einfachen Preisverteilung im Restaurant "Waidhof" konnte folgende Rangliste bekanntgegeben werden:

		Strafpunkte
1. Rang	Trüeb Albert	164
2. "	Bliggenstorfer Max	172
3. "	Barchet Thedy	175
4. "	Breitenstein Othmar	184
5. "	Boller Kerl	198
6. "	Nägel Alfred	199
7. "	Gerber Alfred	203
8. "	Andres Helen	207
9. "	Oetiker Konrad	210
10. "	Halter Paul	215
11. "	Ess Edy	233
12. "	Isler Jakob	227
13. "	Müller	239,5
14. "	Werner Hans	242

ACHTUNG: Als Voranzeige möchten wir bei dieser Gelegenheit mitteilen, dass für die kommende Ski-Saison ein Gross-Anlass bevorsteht, nämlich das ASIA-Rennen. Dieses findet am 3./4. Februar 1962 im Rietbad (Toggenburg) statt und wird von der FPS und vom SCS organisiert. Am Samstag wird der Riesenslalom und am Sonntag-Morgen der Slalom ausgetragen.

Sofern es die Platz-Verhältnisse im Hotel erlauben, sind Schlachtenbummler herzlich willkommen.

N.B. Treffpunkt für die Tourenbesprechung: jeden Freitag vor der entsprechenden Tour im Restaurant Bahnhof Glattbrugg.

K. Burgener



???

SWISSAIR STOCKHOLM

Tischtennis weiterhin populär!

Nach einigem Hin und Her über ein passendes Datum trafen sich am 11./12. November die Tischtennis-Teams der Luftwasa Frankfurt und der Swissair Stockholm in Stockholm.

Schon vor dem Spiel war uns Stockholmern klar, dass diese Begegnung eine andere Art Tischtennis darstellen würde, als wir es von früheren Spielen gegen Interline-Partner wie gewohnt waren. Leider wurden unsere pessimistischen Vorahnungen durch das Treffen mehr als bestätigt. Wenn auch die eine oder die andere Partie mit besserem Training hätte gewonnen werden können, so wäre die drückende Überlegenheit der sympatischen Gäste aus Deutschland trotzdem geblieben. Das Swissair-Team (Frl. von der Wense, Herren Lognelius, Wahlström, Blattner) verlor 18 von 20 Spielen und 38 von 45 Sätzen gegen die Herren Dettki, Kemmler, Brendel und Beier. Wir hoffen immerhin an der auf Januar oder Februar 1962 vereinbarten Revanche in Frankfurt besser abzuschneiden.

Frank Blattner

HANDBALL-CLUB

Hallenmeisterschaft

Hier werden die Swissair Handballer eine schwere Aufgabe vor sich haben. Bekanntlich stiegen sie letztes Jahr in die 1. Liga auf, wo die Anforderungen erheblich höher sind. Zudem sollen diesen Winter die 1. Liga-Gruppen (mit je 8 - 9 Mannschaften) stark reduziert werden, sodass - dem Vernehmen nach - aus jeder Gruppe die zwei Letzten absteigen müssen. Wir wünschen unserer Mannschaft, dass sie die zu erwartenden harten Kämpfe erfolgreich überstehen kann.

Als Vorbereitung darauf war vorgesehen, das Zürcher Eröffnungs-Turnier (19. Nov.) und das bekannte Magglinger Turnier (25./26. Nov.) zu beschicken, wo unsere Leute Gelegenheit erhielten, sich auf die Meisterschaft einzuspielen.

Die Hallenmeisterschaft wird in der neuen ZUESPA-Halle (beim Hallenstadion) durchgeführt (nur für Nat. Liga A/B und 1. Liga), in welcher die Zürcher Hallenhandballer nun endlich auch über eine Spielhalle mit normalen Feld-Ausmassen verfügen. (Die untern Ligen spielen nach wie vor in der Sihlhölzli-Turnhalle).

M. Fessler

Redaktionsschluss für die Januar-
Ausgabe der FPS-Mitteilungen:
5. Januar 1962
