

UNSERE VERKEHRSRESULTATE IM MAI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Neuordnung der Frachttarife

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

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

Wie stellt sich das Problem ?

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

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

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

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

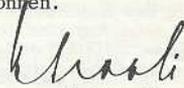
An der am 18. Mai in Montreal zu Ende gegangenen IATA-Frachtkonferenz konnte ein Kompromiss gefunden werden. Er besteht hauptsächlich in einer Senkung der Grundtarife bis zu 45 kg um rund 20 % und der Einführung einer Reihe neuer Gewichtsstufen (mit fortschreitend verringerten Raten), nämlich 100 kg,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

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

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

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

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



H. Aepli
Chef Dept. II

DIE JAHRESRECHNUNG 1960 DER BALAIR

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

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

ABLIEFERUNGSTERMINE FÜR DIE CONVAIR 880-M

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

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

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

Good luck

MUTATIONEN

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

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

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

Wir wünschen besten Erfolg!

DIE MODIFIZIERTEN DC-8

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

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

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

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

Das Resultat in einigen Zahlen:

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

Erhöhung der Reichweite

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

DER FLUGHAFEN ZÜRICH IM APRIL

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

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

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

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

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

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

Happy Landings!

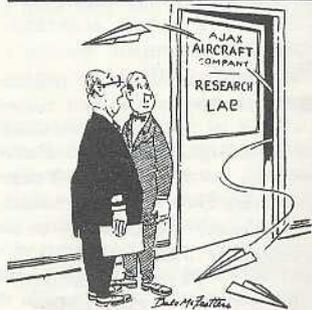
Dept. I: 7.4. Wüthrich Bruno, Pass. Verkehrsabrechnung; 29.4. Marino Hächler, Transportdienst; 5.5. Fr. Clara Boppart (jetzt: Frau Meyer), Post und Versand; 12.5. Fr. Elise Fährdrich (jetzt: Frau Keller), Pass. Verkaufsabrechn. Ausl.

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

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

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

Wir wünschen viel Glück!



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



Treffer

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

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

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



Nuller

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

der Swissair in den USA möchte ich oft good-will für 'unsere' Swissair schaffen.

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

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

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

EDUARD JUCKER †

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

MATHÄUS CONRAD †

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

WIR STELLEN VOR : DIE MITGLIEDER DES VERWALTUNGSRATSAUSSCHUSSES



1 Ernst Schmidheiny, Präsident
Industrieller, Céligny

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

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

4 Dr. Walter Bächtold, Direktionspräsident

5 Dr. Ernst R. Froelich, Küssnacht

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

7 Ing. Fritz Gugelmann, Industrieller, Langenthal



2



3



4



5



6



7

WAS IST EIN PASSAGIER ?

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

- Ein Passagier ist mehr als ein besetzter Platz.
- Eine Gruppe von Passagieren ist mehr als ein Sitzladefaktor. Mehr Passagiere in diesem als im letzten Jahr sind nicht bloss eine Zunahme in Prozenten. Was sind sie ? Sie sind alle menschliche Wesen, ein jedes von besonderer Identität. Sie können: lächeln, wenn wir sie glücklich machen; die Stirne runzeln, wenn wir sie verärgern; zu uns zurückkehren, wenn sie zufrieden sind; oder uns ignorieren, wenn wir sie verdrissen.
- Ein Passagier ist die wichtigste Person in unserm Leben, sobald er unser Büro betritt, mit uns telephoniert oder uns schreibt.
- Ein Passagier ist nicht auf uns, wir sind auf ihn angewiesen.
- Ein Passagier stört unsere Arbeit nie, er ist ihr Zweck und ihre Rechtfertigung. Wir erweisen ihm keine Gunst, wenn wir ihm dienen; er tut im Gegenteil uns einen Gefallen, wenn er unsere Dienste - und nicht diejenigen anderer - in Anspruch nimmt.
- Ein Passagier ist kein Aussenseiter in unserer Industrie; er ist ein Teil davon und eine Vielzahl von Fluggästen ihr Ganzes.
- Ein Passagier ist nicht jemand, mit dem wir uns auf Diskussionen einlassen sollen, um mit unserer Schlagfertigkeit zu glänzen; wir könnten die Diskussion gewinnen - und den Passagier verlieren.
- Ein verlorener Passagier ist jemand, den wir in die Lage versetzt haben, uns zu schaden; und eine Menge verlorener Kunden bedeutet das Ende unseres Geschäfts.
- Jeder Passagier, ob sauer und bitter oder fröhlich und nett, ist jemand, der zu unserm Erfolg beiträgt und dem wir um jeden Preis höflich und hilfreich zu begegnen haben.
- Achtung gebührt dem Passagier, welche Fehler er auch immer haben möge (und wer von uns wäre makellos ?); denn er befiehlt und zahlt !

AUS UNSERER PRAXIS

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

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

DER DC-6A VERKAUFT

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

89 IATA-MITGLIEDER

Das venezolanische Luftverkehrsunternehmen VIASA (Venezolana Internacional de Aviacion S.A.) ist als Aktivmitglied der IATA beigetreten. Dem internationalen Luftverkehrsverband gehören jetzt 89 Gesellschaften an, darunter elf lateinamerikanische.

IATA CLEARING HOUSE

Die Clearing-Stelle der IATA in London bewältigte 1960 einen Umsatz von 1'532'363'000 Dollar; das waren 51,1 % mehr als 1959. Dabei wurde der Bargeldverkehr zwischen den Mitgliedern zu 89,8 % eliminiert.

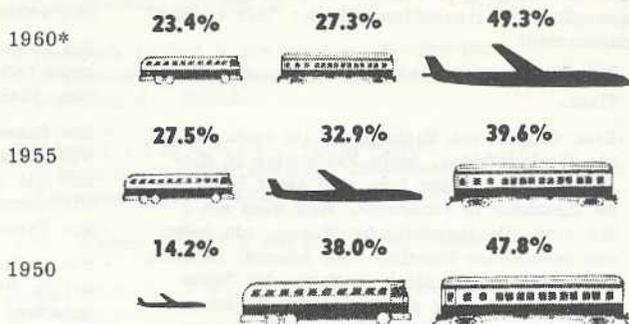
USA-LUFTFAHRT

Beim Luftamt der USA sind gegenwärtig rund 100'000 Zivilflugzeuge registriert. Davon stehen im Dienste von Luftverkehrsgesellschaften 1900 Einheiten; die übrigen 98'000 sind Privatflugzeuge. - In der Schweiz waren - vergleichsweise - Ende 1960 total 511 Motorflugzeuge immatrikuliert.

EINDRÜCKLICH !

Boeing-Ingenieure haben ausgerechnet, dass eine junge Dame im Federgewicht von 50 kg den Mittelgang eines B-707 mit über 150 kg per Quadratzentimeter zu "beeindrucken" vermag - sofern sie nämlich moderne Schuhe mit sogenannten Stiletto-Absätzen trägt. In der Tat war die ursprüngliche Bodenbeplankung der neuen Schuhmode nicht gewachsen. Man musste gewellte Aluminiumbleche zur Verstärkung einbauen !

FLUGZEUG ÜBERHOLT BAHN- UND ÜBERLANDBUS-VERKEHR IN USA



Der Vergleich basiert auf den Passagiermeilen, die von den Eisenbahnen, den zwischen Städten verkehrenden Autobussen und den Fluggesellschaften geleistet wurden. * 1960 Schätzung

(Quelle: Air Transport Association of America)

ZUNAHME DES LUFTVERKEHRS IN EUROPA

Die zwölf dem Air Research Bureau in Brüssel angeschlossenen IATA-Mitglieder - Aer Lingus, Air France, Alitalia, British European Airways, Deutsche Lufthansa, Finnair, Iberia, Icelandair, KLM, SAS, Sabena und Swissair - haben im Jahre 1960 auf den in Europa beginnenden oder endenden internationalen Routen 10'095'600 Etappenpassagiere befördert. Das entspricht einer Zunahme von 19,2 % gegenüber 1959. Gleichzeitig stieg der Luftfrachtverkehr - von 116'830 t auf 137'743 t - um 17,9 % und der Postverkehr - von 25'316 t auf 27'088 t - um 7 %.

Nahezu 93 % aller Passagiere oder 9'382'400 reisten in der Touristenklasse, während 713'200 die erste Klasse benutzten.

Die zwölf Gesellschaften boten im Berichtsjahr 17'729'000 Sitze an, 19,6 % mehr als 1959. Der Sitzladefaktor ging dadurch von 58,2 % im Vorjahr auf 57,9 % zurück.

In diesen Angaben sind die Verkehrsleistungen der genannten Unternehmen in ihrem Inland und der intereuropäische Verkehr anderer Fluggesellschaften nicht enthalten.

NORDATLANTIKVERKEHR IM 1. QUARTAL 1961

Nach einem Bericht der IATA hat der Passagierverkehr über den Nordatlantik im ersten Quartal 1961, verglichen mit dem ersten Vierteljahr 1960, um 28,8 % zugenommen. Die an diesem Verkehr beteiligten 18 IATA-Gesellschaften beförderten in der Berichtszeit 293'675 (+ 65'648) Passagiere, 13'495'724 Kilogramm Fracht (+ 34 %) und 4'543'697 kg Post (+ 45,6 %). Das Sitzplatzangebot war um 46,9 % höher als in den Monaten Januar, Februar und März des Vorjahres, obwohl die Zahl der Flüge nur um 1,4 % zunahm. Etwas mehr als 83 % oder 245'049 Fluggäste flogen in der Economy-Klasse; die 48'626 Erstklasspassagiere stellten 16,6 % des Totals.

DER WELTLUFTVERKEHR IM JAHRE 1960

Gemäss einem Bericht der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) stand das Jahr 1960 im Zeichen der Umstellung auf Strahlbetrieb im Langstreckenverkehr. Dem Rapport entnehmen wir folgende Feststellungen:

- Anfang 1960 hatten die Luftverkehrsgesellschaften der Welt - ohne China und die Sowjetunion - 130 Turbinenflugzeuge im Einsatz. Ende Dezember waren es bereits deren 388, also dreimal mehr.
- Diese 388 Einheiten repräsentierten rund 60 % der 659 Strahlflugzeuge, die vor Ende 1962 zur Ablieferung gelangen.
- Am 31. Dezember 1960 setzte sich die Weltluftflotte wie folgt zusammen:

Turbo-jets	388
Turbo-props	723
Kolbenmotorflugzeuge (4-motorig)	1621
Kolbenmotorflugzeuge (2-motorig)	2282
Total	5014

- Der nach wie vor am stärksten vertretene Typ ist der DC-3; von diesem Muster stehen immer noch 1296 Stück im Einsatz.
- Obwohl die Strahlflugzeuge zahlenmässig nur 7,7 % des Gesamtbestandes stellen, sind sie an der Produktionskapazität bereits mit ca. 30 % beteiligt.
- Die Turboprops, die 14,4 % des totalen Flugzeugparks ausmachen, liefern etwa 20 % der Gesamtleistung.
- Mit 77,9 % stellen die Kolbenmotorflugzeuge das grösste Kontingent der Weltluftflotte; ihr Produktionsanteil beträgt aber nur noch 50 %.

STOP PRESS

ALLGEMEINE PENSIONSKASSE

Das neue Reglement der Allgemeinen Pensionskasse liegt nun vor. Ohne Mehrkosten für die Versicherten und die Swissair enthält es gegenüber früher wesentliche Verbesserungen. Es ist ein erfreuliches Werk des Zukunftsglaubens und der Verständigung. Deshalb gaben wir ihm auch ein schöneres Kleid.

Wir bitten Sie, folgende besonders wichtigen Neuerungen zu beachten:

- Die verheirateten Männer kommen schon 3 Monate nach erfolgter Anstellung in den Genuss der vollen Versicherung gegen Tod und Invalidität, ohne dass sie vorerst Prämien zu bezahlen haben (Art. 2, Ziff. 2). Für ausländische Angestellte gilt dies jedoch nur, wenn sie sich vorher zur dauernden Mitgliedschaft verpflichten.
- Nach wie vor können sich unterstützungspflichtige Angestellte besonders gegen Todesfall versichern lassen. Im Gegensatz zu früher braucht es jedoch dazu eine ausdrückliche schriftliche Anmeldung und den Nachweis der dauernden Unterhaltspflicht bei der Verwaltung der Pensionskasse (Art. 7, Ziff. 2). Dies gilt auch für bisherige Unterstützungspflichtige, deren bisherige Versicherung erlischt.
- Die Leistungen im Invaliditätsfall wurden präzisiert und wesentlich verbessert (Art. 11 und 13).
- Bei vorzeitigem Austritt wird von den ab 1. Januar 1961 einbezahlten Prämien an kein Abzug für das getragene Todesfall- und Invaliditätsrisiko mehr gemacht.
- Die individuelle Altersrente hängt nach wie vor von der Beitragsdauer und der Beitragshöhe ab, da wir das System der Einkaufsummen und des Einkaufs von Lohnerhöhungen nicht kennen. Das rentenbildende Alterskapital fällt jedoch künftig um 1/10 höher aus.
- Die Waisenrente wurde erhöht (Art. 15) und für die Witwenrente wurde ein - im Vergleich zu andern Pensionskassen - hohes Minimum festgesetzt (Art. 18, Ziff. 4).

Schliesslich seien alle Versicherten ausdrücklich auf Art. 4, Ziff. 4 des Reglements hingewiesen, welcher die Möglichkeit der Leistung einer einmaligen Einkaufssumme zur Erhöhung des Rentenanspruches bietet. Zuzufolge der Verzögerung im Erscheinen des neuen Reglements wird die Frist für die bisher Versicherten auf Ende 1961 erstreckt.

Der Geschäftsführer



Seitdem wir das letzte Mal über das "Wie" im Vorschlagswesen geschrieben haben sind beinahe vier Jahre verstrichen. In dieser Zeit aber sind viele neue Mitarbeiter bei der Swissair eingetreten, von denen wir annehmen dürfen, dass sie über unser Vorschlagswesen nicht eindeutig orientiert sind. Wir publizieren deshalb nachfolgend die Grundsätze, auf denen unser Vorschlagswesen aufgebaut und auch die Art und Weise, wie es organisiert ist.

1. DEFINITION

Unter "betrieblichen Vorschlagswesen" verstehen wir die Einrichtung, die den Arbeitnehmern die Möglichkeit gibt, über ihre eigentlichen Pflichten und Aufgaben hinaus Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsabläufe oder zur Steigerung der Qualität der Arbeit einzureichen, die je nach dem sich ergebenden ideellen oder materiellen Nutzen prämiert werden.

2. ZWECK

Durch das Vorschlagswesen soll jeder Mitarbeiter ermuntert werden, am ganzen Betriebsgeschehen direkten Anteil zu nehmen und seine wertvollen Kenntnisse, Gedanken und Beobachtungen an die Geschäftsleitung weiterzugeben. Dieses Mit-Denken- und Mit-Arbeiten-Können soll die Arbeitsfreudigkeit und Arbeitslust des gesamten Personals steigern und die Beziehungen zwischen der Direktion und dem Personal enger gestalten. Zudem soll das Vorschlagswesen auch einen ganz realen Zweck erfüllen: es soll mit-helfen die betriebswirtschaftliche Produktivität des Unternehmens zu steigern, dieses konkurrenzfähiger und damit den Arbeitsplatz eines jeden Arbeitnehmers sicherer zu gestalten.

Das Suchen nach Verbesserungsmöglichkeiten und die dabei gefundenen guten Ideen be-gründen den Fortschritt auf jedem Gebiet. Über den engsten Kreis hinaus kann eine gute Idee der ganzen Abteilung und damit dem ganzen Unternehmen nützlich sein.

3. RICHTLINIEN

Die Vorschläge sollen gut durchdacht und klar abgefasst sein, sowie alle notwendigen Angaben enthalten. Sie können sich beziehen auf: Produktions- und Leistungssteigerung, Arbeitsvereinfachung und Rationalisierung, Zeit- und Materialersparnis, organisatorische Hilfsmittel, Ausschaltung von Fehlerquellen, Verbesserung von Werkzeugen und Vor-richtungen, Sicherheits- und Schutzmassnahmen.

EINSCHRÄNKUNGEN : Wer für Planungs-, Entwicklungs- oder arbeitsvorbereitende Aufgaben eingesetzt ist, kann im Rahmen seines Arbeitsgebietes keine Personalvor-schläge einreichen. Vorschläge von Vorgesetzten können nur prämiert werden, wenn sie sich nicht auf die eigene Dienststelle oder ihr Fachgebiet beziehen.

Das fliegende Personal kann nur Verbesserungsvorschläge einreichen, soweit sich die-selben nicht auf die durch Manuals geregelte Arbeit im Cockpit beziehen.

Im Handel erhältliche, oder bereits in unserem Betrieb verwendete Hilfsmittel sind bei Bedarf auf dem Dienstweg und nicht über das Vorschlagswesen anzufordern.

4. ABWICKLUNG

Die Vorschläge sind, unter Verwendung des dafür geschaffenen Formulars, direkt an den Organisationsdienst zu senden. Diese neutrale Stelle ist für eine genaue Untersuchung jedes Vorschlages besorgt. Da alle Vorschläge anonym eingereicht werden sollen ist eine unparteiische Behandlung der eingesandten Ideen gewährleistet. Jeder Urheber einer guten Idee erhält für seinen brauchbaren Vorschlag eine Bar-Prämie, die sich nach dem Grad der aufgewendeten Arbeit, sowie nach dem sich ergebenden ideellen und materiellen Nutzen bemisst.

Zeigt es sich, dass ein Vorschlag prämiert werden kann, so wird der betreffende Einsender in einer Nummer der "Guten Idee" aufgefordert, seinen Talon dem Büro für Vorschlagswesen zuzustellen. Alsdann wird sein Name, die ihm zugesprochene Prämie sowie sein Vorschlag in einer der nächsten Ausgaben der "Guten Idee" veröffentlicht. Nebstdem erhält der Urheber eines prämierten Vorschlages eine Anerkennungskarte der Geschäftsleitung.

Bei Ablehnung eines Vorschlages werden dem Einsender in der "Guten Idee", unter der entsprechenden Vorschlagsnummer, die Gründe mitgeteilt warum sein Vorschlag nicht angenommen werden konnte.

Grundsätzlich wird somit jeder eingesandte Vorschlag, ob prämiert oder abgelehnt, in der "Guten Idee" kommentiert. Dieses Publikationsorgan gibt auch laufend Aufschluss über die sich noch in Bearbeitung oder Untersuchung befindlichen Vorschläge.

Wir erwarten nun mit Interesse Ihre Vorschläge und hoffen, dass viele davon zum Nutzen der Unternehmung und zum Vorteil jedes Einzelnen verwirklicht werden können.

Infolge anderweitiger, sehr dringender Arbeiten muss diesmal die Veröffentlichung der zur Prämierung und Ablehnung bestimmten Vorschläge auf die Juli-Nummer der "Guten Idee" verschoben werden. Wir bitten die davon betroffenen Einsender von Personalvorschlägen um ihr Verständnis und ihre Geduld.

Die Bearbeitung der noch pendenten Vorschläge erleidet jedoch keinen Unterbruch und wir ersuchen deshalb die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge

- ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 820 Taschenlampenbatterie-Prüfgerät
- 6071 Salärauszahlung
- 7294 Aufhängung für Motorhaube CV-440
- 7579 Sprengdorn für Demontage der Lagerdeckel an den Steuersäulenköpfen CV-440
- 7678 Lehre zum Messen des Zahnspiels vom Zündverstellgetriebe an den R-2800-Motoren

- sich zur Erteilung näherer Angaben beim Organisationsdienst (A. Oberli, Tel. int. 573) zu melden:

7205 Organisation des Kassawesens, Dept. I

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

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

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/819/821/1464/2564/4407/4441/4625/4954/5111/5861/6078/6124/6226/6234/6254/6329/6369/6463/6639/6702/6721/6735/6755/6839/6860/6874/6894/6895/7052/7103/7125/7129/7133/7156/7158/7159/7175/7105/7107/7108/7184/7185/7209/7212/7227/7230/7285/7327/7335/7336/7352/7382/7399/7400/7582/7590/7625/7676/7665/7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

Abschied von Hugo Zeller und Arnold Seiler

Wie bereits mitgeteilt, hat Herr Hugo Zeller sein Amt als Präsident der Freizeitorganisation niedergelegt, - er verlässt die Swissair. Für seine tatkräftige Führung, die massgeblich dazu beigetragen hat, die Freizeitorganisation zu dem zu machen, was sie heute ist, möchten wir ihm danken. Herr Zeller ist im Mai 1955 als Kassier dem Vorstand der Freizeitorganisation beigetreten. Im August 1957 wurde er zum Präsidenten gewählt. Er hat sein Amt mit Fleiss und Geschick versehen. Manche Schwierigkeit liess sich dank seinem diplomatischen, klugen Wesen reibunglos beheben. Die Zusammenarbeit mit ihm bedeutete uns allen ein Vergnügen.

Herr Arnold Seiler ist ebenfalls aus dem Vorstand zurückgetreten. Er gehörte zu den Veteranen. Als Delegierter des Tennis-Clubs hat er am 13. August 1952 das Gründungsprotokoll der Freizeitorganisation mitunterschieden. Seit dem Jahre 1953 hat er das Amt des ASIA-Delegierten ausgeübt. Auf diesem Posten hat Herr Seiler sein Bestes gegeben. Sein sicheres und angenehmes Auftreten, seine Sprachgewandtheit und seine Überzeugungskraft liessen ihn viele Erfolge erringen. Innerhalb des Vorstandes war er ein gerne gesehener Mitarbeiter, dessen ausgewogenes Urteil manche Situation klärte. Auch ihm möchten wir bei seinem Abschied von der FPS herzlich danken.

H. Forrer

Neuer Redaktor der FPS-Mitteilungen: Dr. A. Hodel, GR, Tel. 334

Liste der Clubs, die der Freizeitaktion des Personals der Swissair (FPS) angeschlossen sind.

Unter der Club-Bezeichnung sind Name, Dienststelle und interne Telephonnummer des Präsidenten, Jahres-Mitgliederbeitrag, Anzahl Aktiv-Mitglieder sowie Ort und Zeit der Zusammenkünfte notiert. Der Beitritt zu den Clubs steht jedem Swissair-Angestellten und unter Umständen auch seinen Angehörigen offen. Die Präsidenten nehmen Anmeldungen entgegen und erteilen gerne weitere Auskünfte.

ALPINE SEKTION

Albert Wilhelm, DO, Tel. 573
Aktiv: Fr. 8.-- Passiv: Fr. 5.--
28 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

FUSSBALL-CLUB

Anton Bollschweiler, OPWL, Tel. 2741
Aktiv: Fr. 15.-- Passiv: Fr. 5.--
65 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

AUTO UND MOTO-CLUB

August Wiederkehr, TGIA, Tel. 3359
Aktiv: Fr. 16.--
70 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

HANDBALL-CLUB

Ivan Imhof, FDOV, Tel. 571
Aktiv: Fr. 15.-- Passiv: Fr. 5.--
Junioren: Fr. 7, 50
68 Mitglieder
Training: Jeden Donnerstag 19 00 h.
Klubhaus; FPS-Anlage

BASKETBALL-CLUB

Jean P. Chételat, OGSP, Tel. 3160
Aktiv: Fr. 20.-- Betriebsasp. Fr. 10.--
30 Mitglieder
Training: Jeden Mittwoch 20 00 - 22 00 h.
Kolbenackerschulhaus.

JODLER-GRUPPE

Hans Graf, TEA, Tel. 2846
Aktiv: Fr. 24.-- Passiv: Fr. 5.--
18 Mitglieder
Proben: Jeden Freitag 19 30 h.
Primarschulhaus Kloten

BETRIEBSBESICHTIGUNGEN

Felix Fritschi, VFP, Tel. 519
Ohne Beitrag
Zusammenkünfte: Auf Einladung
(Siehe Anschlagbrett)

JUDO UND JIU-JITSU-CLUB

Ernst Peter, TUWT, Tel. 2606
Aktiv: Fr. 42.--
42 Mitglieder
Training: Jeden Montag / Donnerstag 20 00 h.
Schulhaus Kolbenacker ; Zürich-Seebach

BOCCIA-CLUB

Franz Nünlist, OGSF, Tel. 2909
Aktiv: Fr. 8.-- Passiv: Fr. 4.--
Ehepaar Fr. 10.--
48 Mitglieder
Training: Jeden schönen Abend auf der
Boccia-Bahn; FPS-Anlage

KUNSTZIRKEL

Eduard Schneider, XAB, Tel. 3152
Aktiv: Fr. 8.--
80 Mitglieder
Zusammenkünfte: Auf Einladung

DAMENKORBBALL-GRUPPE

Untersektion des Handball-Clubs
Frau Hanny Jenzer, OPK, Tel. 3114
Aktiv: Fr. 15.--
12 Mitglieder
Training: Jeden Dienstag 19 00 - 20 30 h.
Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

MUSIKVEREIN

Albert Stutz, TUFB, Tel. 3224
Aktiv: ohne Beitrag, Passiv: Fr. 5.--
30 Mitglieder
Proben: Alle 14 Tage am Mittwoch 17 15 h.
im Swissair-Schulhaus

ORIENTIERUNGSLAUF-GRUPPE

Ernst Rosser, FFVH, Tel. 380
Ohne Beitrag
35 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden Donnerstag 18 30 h.
Ort nach Vereinbarung

PHILATELISTEN-CLUB

Roland Schnetzer, Flugkapitän, Dept. III
Postfach 96
Aktiv: Fr. 10. --
72 Mitglieder
Zusammenkünfte: Letzter Freitag im Monat
20 00 h. Rest. Ziegelhütte; Zürich-Seebach

SCHACH-CLUB

Robert Brun, SZZ, Tel. 729
Aktiv: Fr. 6. -- Passiv: Fr. 2. --
57 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden Donnerstag 20 00 h.
Café Capitol b/Central

SCHMALFILM-CLUB

Fritz Clostermeyer, OAP, Tel. 3426
Aktiv: Fr. 20. -- Passiv: Fr. 10. --
60 Mitglieder
Zusammenkünfte: Alle 14 Tage am Mittwoch im Clubhaus; (FPS-Anlage)

SCHÜTZEN-GRUPPE

Hans Duetsch, TK, Tel. 2978
Ohne Beitrag
Anzahl Mitglieder: ad hoc gebildet
Zusammenkünfte: Auf Einladung

SKI-CLUB

Kurt Burgener, TMES, Tel. 3266
Aktiv: Fr. 12. --
310 Mitglieder
Training: Jeden Freitag 20 00 h. Turnhalle Buchwiesen (FPS-Anlage)

SPORTFLUG-GRUPPE

Walter Nussbaumer, TU, Tel. 3365
Aktiv: prov. Fr. 30. -- Passiv Fr. 10. --
130 Mitglieder
Zusammenkünfte: Jeden 1. Freitag im Monat, Rest. Landhus; Zürich-Seebach

TENNIS-CLUB

Pieter Bergsma, VPR, Tel. 598
Aktiv: Fr. 55. -- Passiv: Fr. 5. --
Ehepaar: Fr. 90. -- Junioren: Fr. 25. --
256 Mitglieder
Zusammenkünfte: Tagesbetrieb auf der FPS-Anlage

TISCHTENNIS-CLUB

Arnold Erb, FVPV, Tel. 3149
Aktiv: Fr. 15. --, Ehepaar: Fr. 20. --
22 Mitglieder
Training: Dienstag/Donnerstag 18 00 - 22 00 h.
FPS-Anlage

Weitere Clubs können nach Bedarf gegründet und an die FPS angeschlossen werden.
Beratung durch den FPS-Präsidenten, Hans Forrer, TMV, Tel. 2795

FREIZEITANLAGE-BUCHWIESEN, Schönauring, Zürich-Seebach

Die Freizeitanlage steht jedem Swissair-Angestellten und seinen Angehörigen offen.

Die Mitgliedschaft in einem Club ist nicht erforderlich.

Öffnungszeiten: täglich 06 00 - 22 00 Uhr.

SPORTFLUG-GRUPPE

Liebe Flugsportfreunde!

Die Schulung in Dällikon geht gut voran. Soeben hat ein zweiter Kurs für Grundschulung begonnen. Neue Schüler können sich noch beim Fluglehrer R. Gasser, Tel. 3313, melden.

Wir beabsichtigen, ab Mitte Juli für 2 Wochen in Bex (Rhone-Ebene) ein Segelfluglager durchzuführen. Zu diesem sind alle Piloten eingeladen. Je grösser die Beteiligung, desto grösser der zur Verfügung stehende Flugpark!

Interessenten wollen sich beim Lagerleiter R. Gasser, Tel. 3313, anmelden.

A. Diener

FUSSBALL-CLUB

Die Fussballsaison ist mit etlicher Verspätung zu Ende gegangen. Leider ist die Retour-Runde für uns nicht allzu glücklich verlaufen. Aus den restlichen 5 Spielen konnten nur noch 4 Punkte gutgeschrieben werden. Dazu kam noch ein Forfait-Sieg gegen SRO. Schliesslich mussten 3 Mannschaften zusammen die Spitze teilen. Zur Ermittlung des Regionalmeisters war demzufolge eine Finalrunde zu spielen wobei jeder gegen jeden anzutreten hatte. Die Swissair schlug im 1. Spiel die Hotelangestellten verdient 5 : 0 und acht Tage später in einem harten Spiel die Mannschaft von SRO 2 : 0. Der FC Swissair hat somit den Titel des Regionalmeisters erfolgreich verteidigt.

Vereinsleitung und Fussballfreunde gratulieren der ersten Mannschaft zu diesem schönen Erfolg und drücken ihnen beide Daumen für die kommenden Ausscheidungsspiele um die Schweizermeisterschaft.

Auch die zweite Mannschaft hat ihr Pensum beendet und den 3. Gruppenrang halten können. Es ist schade, dass in der 2. Mannschaft so viele Spieler eingesetzt werden mussten, denn dadurch liess sich nie eine geschlossene Mannschaftsleistung bewundern. Wir hoffen aber, diesem Uebel in der kommenden Saison abhelfen zu können, damit auch die 2. Mannschaft einmal einen Gruppensieg erringen wird. Die nächste Runde verlangt von den Aktiven wieder den vollen Einsatz, damit die schöne Erfolgsserie nicht abbricht.

Der Fussball-Club Swissair sucht für die

weiteren Spiele talentierte Fussballer. Sicher arbeiten im Betrieb Leute, die gewillt sind unsere Aktivmannschaft zu verstärken. Auskunft erteilt der Präsident A. Bollschweiler, Tel. 2741. (Uebertrittsgesuche müssen vor dem 15. Juli 1961 eingereicht werden).

Zudem hofft der Fussball-Club dieses Jahr erstmals eine Senioren-Mannschaft aufstellen zu können. Ihr Ziel soll nicht der Leistungssport sein. Es geht vielmehr darum, die eingerosteten Glieder wieder in Bewegung zu bringen. Interessenten des Jahrgangs 1928 und ältere wenden sich an Max Fischer (TMVM), der gerne nähere Auskunft erteilen wird.

W. Amberg

SCHACH-CLUB

Die Zürcher Firmenmeisterschaft ist wieder einmal beendet. Zurückblickend dürfen wir mit Genugtuung feststellen, dass sich unsere beiden Mannschaften ihrer Spielstärke entsprechend sehr gut geschlagen haben. Die erste Mannschaft konnte sich im 4. Rang klassieren und den Spielern von Swissair II gelang sogar der Vorstoss auf den 2. Rang. Wir möchten den Spielern beider Mannschaften für ihren Einsatz danken. Unser Winterturnier 1960/61 ist bei Redaktionsschluss leider noch nicht ganz beendet, sodass wir noch nicht in der Lage sind die Gruppensieger bekanntzugeben.

Für den laufenden Sommer sind in unserem Programm neben dem traditionellen Swissair-Cup u. a. vorgesehen: Theorieabende für Fortgeschrittene in Form von Beratungspartien am Demonstrationsbrett; zwei Freundschaftspartien gegen die Clubs der Firmen Rieter AG., Winterthur und Heberlein, Wattwil, sowie ein Blitzturnier.

Unsere Mitglieder erhalten noch ein ausführliches Programm.

R. Fischbacher

ALPINE SEKTION

Am 6. / 7. Mai eröffneten wir unser diesjähriges Sommerprogramm mit der als Trainingstour schon traditionell gewordenen Leventina-Wanderung. Diese führte uns bei teilweise regnerischen, teilweise aber schönstem Wetter von Airolo durch die wunderbar gelegenen Tessinerdörfer Altanca, Deccio, Lurengo, Osco, Tarnoiglo, Cari, Molare, Rassura, Calonico nach Lavorgo.

M. Bopp

TISCHTENNIS-CLUB

Nun ist er gespielt, der ASIA-Cup-Final der Damen. Am 29. April reiste unsere Damenequipe zu diesem wichtigen Treffen nach Hamburg, um gegen den Final-Partner, die Lufthansa, anzutreten. Wir hatten allerdings einige Besetzungsschwierigkeiten, weil sich das weibliche Personal der Swissair für den Tischtennissport leider nicht scheint begeistern zu können. Glücklicherweise konnte uns SR Stockholm aushelfen. Wir möchten nochmals dafür danken.

Und nun das spielerische Ergebnis. Wir haben verloren, was ja eigentlich auch zu erwarten war. Im "Sport" würde der Kommentar zu diesem Treffen ungefähr so aussehen:

DAMEN-ASIA-CUP-FINAL in HAMBURG

Deutsche Lufthansa - Swissair 8 : 1

Ausgezeichnete Lufthansa-Equipe gibt prächtig kämpfender SR-Vertretung deutlich das Nachsehen. - Die Damen der DLH würdige Cup-Sieger!

Wir gratulieren der Lufthansa zu ihrem Erfolg. Gleichzeitig aber danken wir unsern Damen für ihren prächtigen Kampfsgeist.

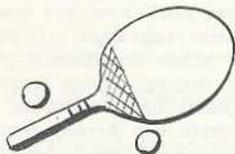
Das Wichtigste an diesem Treffen: Es hat unsern Damen gefallen. Ob Sieg oder Niederlage, eine solche "Expedition" ist immer ein Erlebnis.

Neue Mitglieder, auch Anfänger, sind im TTC immer willkommen. Wir legen grössern Wert auf gute Kameradschaft als auf spielerisches Können (das kommt von selbst). Besuchen Sie unverbindlich einen unserer Trainings-Abende (jeweils Dienstag und Donnerstag ab ca. 18 00 bis ca. 22 00 h.)

Weitere Auskünfte erteilen:

A. Erb, Präsident, FVPV, Tel. 3149 oder
T. Riesen, Aktuar, FAPA, Tel. 344

T. Riesen



BOCCIA-CLUB

Am 11. Mai spielten 2 Mannschaften am Turnier der Firma Durand & Huguenin in Basel und belegten dabei den 6. & 8. Platz. Vielen Dank für den guten Einsatz.

Am 16. Juli werden wir uns mit Viscose Emmenbrücke auf unserer Bahn im Freundschaftstreffen messen. Auch Zuschauer sind willkommen.

F. Nünlist

Redaktionsschluss für die Juli-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen :

4. Juli 1961