

NEWS

SWISSAIR

Herausgeber:
Presse-Lini
Public Relations-Dienst, Zürich
Pour nos collaborateurs:
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève
For our Staff:
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zürich



NR.

8AUGUST 1961
JAHRGANG

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM JULI 1961

	Juli 1961 (in 1000 tkm)	Juli 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	29'427 + 22 %	24'116
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'226 + 7 %	15'194
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	13'366 + 12 %	11'946
Fracht-tkm	2'234 - 18 %	2'708
Post-tkm	626 + 16 %	540
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	55,1 %	63,8 %

Nachdem die Reisesaison enttäuschend begonnen hatte, wurden unsere Erwartungen leider auch im Berichtsmontat nicht erfüllt. Das gesamte Angebot von über 29 Millionen Tonnenkilometern war um 22 % höher als im Juli 1960 (statt ca. 30 % gemäss Voranschlag). Die Anzahl der ausgelasteten tkm stieg um nur 7 %; die schwächste monatliche Nachfrageveränderung dieses Jahres hatte bisher +22 % betragen. -

Im Passagierverkehr machte das Plus der verkauften Leistung 12 % aus. Dagegen vermochten die Warentransporte das Ergebnis der vorjährigen Vergleichsperiode, als wir im Auftrag des Bundes nach dem Kongo flogen, nicht zu erreichen.

Ueber dem Nordatlantik war die verfügbare Kapazität um 57 % höher; in den drei Vormonaten hatte sie jeweils rund einer Verdoppelung entsprochen. Die Nachfrage nahm um 16 % zu; das ist in diesem Verkehrsgebiet die geringste monatliche Zuwachsquote seit Jahresbeginn. Der Auslastungsgrad stellte sich auf 52,6 % (im Vorjahr: 71,2 %).

In Europa stand einer um 24 % erhöhten Offerte eine Vermehrung der ausgelasteten tkm um 12 % gegenüber. Der Ladefaktor sank von 58,8 % auf 53,2 %.

Die zu 63,9 % (Juli 1960: 56,2 %) ausgelasteten Mittelost-Flüge ergäben ein erfreulicherer Bild, hätten wir die Produktion nicht um 12 % reduzieren müssen.

Der Verkehr über dem Südatlantik (Auslastungskoeffizient 77,0 %; im Vorjahr: 77,5 %) und nach dem Fernen Osten (54,7 %; im Vorjahr: 55,1 %) hat sich nach den Umständen gut gehalten. Auf dem Südatlantik ist der Frachtanteil stark gestiegen, der Passagierverkehr dagegen zurückgegangen.

DIE FINANZERGEBNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 1961

Der volle Einsatz der neuen Strahlflugzeuge brachte uns im ersten Halbjahr im Vergleich zu den sechs ersten Monaten des vergangenen Jahres eine wesentliche Produktionserhöhung von 42 %. Die erreichte Leistung von 142,5 Mio tkm entspricht damit nahezu der Gesamtproduktion des Jahres 1957.

Gleichzeitig liess sich die zahlende Ladung in verschiedenen Gebieten erfreulich ausweiten. So wurden beispielsweise in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 35'700 Passagiere über den Nordatlantik befördert oder rund 14'400 d.h. 67 % mehr als vor Jahresfrist. Daneben hat sich der Verkehr auf unserer Fernost-Strecke trotz der Konkurrenz durch Strahlflugzeuge wider Erwarten günstig entwickelt. Nur im Südatlantik liessen sich die Vorjahreserträge nicht mehr erreichen.

Eine solche Vergrösserung der Flugleistung führt naturgemäss ebenfalls zu einem erheblichen Anstieg der Kosten. Es wurden allerdings alle Anstrengungen unternommen, die Steigerung bei allen beeinflussbaren Kostengruppen möglichst klein zu halten.

Gesamthaft zeigen nun unsere Kosten und Erträge im ersten Halbjahr folgende Entwicklung:

(in 1000)	Erstes Halbjahr 1961	Erstes Halbjahr 1960	% -Veränderung gegenüber dem Vorjahr
Off. tkm	142'500	100'100	+ 42 %
Total Kosten	182'300	142'400	+ 28 %
Total Erträge	171'500	137'900	+ 24 %

Die Gesamtkosten erhöhten sich somit gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode um rund 40 Mio Franken oder 28 %. Im Vergleich zu der Produktionszunahme von 42 % ergibt sich demnach ein bedeutend schwächerer Anstieg. Eine solche Entwicklung wäre eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Erzielung eines befriedigenden Resultates.

Leider zeigen aber die Erträge trotz der an sich beachtlichen Frequenzsteigerungen eine kleinere Erhöhung als die Kosten. Dies bedeutet für unsere Unternehmung eine Verschlechterung des Ergebnisses, die umso schwerer wiegt, da bereits das Vorjahresresultat nicht befriedigend ausfiel.

Auf der Ertragsseite ist es insbesondere die Einnahmenentwicklung im Nordatlantik-Sektor, die uns Sorgen bereitet. Der Beschäftigungsrückgang, die unsichere Weltlage und Währungsschwierigkeiten führen dazu, dass im laufenden Jahr bedeutend weniger Amerikaner als erwartet Europa besuchen. Gleichzeitig erhöhten alle am Nordatlantik-Geschäft beteiligten Gesellschaften das Angebot wesentlich. Zwangsläufig werden daher die Ertragserwartungen der einzelnen Gesellschaften nicht erfüllt. Da im laufenden Jahr rund 40 % unserer Produktion auf den Nordatlantik entfallen, trifft diese Entwicklung unsere Gesellschaft besonders hart. Bei einer 111 %-igen Erhöhung der angebotenen Sitzplätze genügte die erwähnte Passagierzunahme von 67 % nicht, um das erwartete gute Ergebnis zu erzielen.

Allerdings hatten wir insgesamt für das 1. Halbjahr ein schlechteres Ergebnis erwartet. Die verspätete CV-990-Ablieferung brachte uns aber vorübergehend bedeutende Einsparungen, indem vor allem die Kosten für Schulung, Ueberflüge, Bezüge des technischen Materials erst im Herbst anfallen werden. Das zweite Halbjahr wird dadurch doppelt belastet. Einerseits müssen diese Kosten zusätzlich getragen werden und andererseits können die Ertragsbudgets im Fernen Osten und Südatlantik infolge des verlängerten Einsatzes der Kolbenflugzeuge nicht erreicht werden. Wohl wird der CV-880 wiederum eine Verbesserung bringen. Sie genügt aber nicht, um die Ausfälle voll zu decken.

An diesen Tatsachen dürfen wir nicht vorbeisehen. Es liegt aber in der Hand von uns allen, jegliche Möglichkeit auszuschöpfen, die unser Resultat in den künftigen Monaten günstig beeinflusst. Dabei müssen wir in erster Linie versuchen, alle nicht unbedingt betriebsnotwendigen Ausgaben zu vermeiden. Auch die kleinsten Einsparungen summieren sich bei der Grösse unserer Unter-

DIE CV 880-M SIND DA

Am Samstag, den 12. August, landete um 13.35 Uhr der erste unserer beiden Convair 880-M in Kloten. Die HB-ICL war uns am 10. August in San Diego übergeben und anschliessend in 4 Std. 37 Min. nach New York überflogen worden. Die Distanz von Idlewild über Gander nach Zürich wurde in 7 Std. 45 Min. reiner Flugzeit bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 990 km/h bewältigt. Am Sonntag um 11.00 Uhr startet die Einheit zum Flug nach Arlanda, wo Convair-Jetpiloten ihre fliegerische Ausbildung erhalten.



BESSERE VERKEHRSVERBINDUNGEN ZWISCHEN ZÜRICH UND KLOTEN

Die ständige Zunahme der Zahl unserer Mitarbeiter mit Dienstort Kloten, zum Teil auch die Verlegung von einzelnen Dienststellen aus dem Gebiet der Stadt Zürich nach dem Flughafenareal, veranlasste die Geschäftsleitung, sich neuerdings mit der Frage der Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Zürich und Kloten zu befassen. Auf Antrag des Zentralen Personaldienstes und des Departements I wurde beschlossen, vorläufig in den Monaten September - November 1961 ei-

nen zusätzlichen VBZ-Bus für täglich zwei Fahrten in der Verkehrsspitze zwischen Zürich und Kloten einzusetzen.

Der VBZ-Bus, der auf Charterbasis zwischen Zürich-HB und Kloten-Frachtgebäude geführt wird, steht ausschliesslich dem Swissair-Personal zu Verfügung. Die persönliche Wochenkarte wird vorläufig zu Fr. 1.50 abgegeben, womit dem Benutzer in allfälliger Kombination mit der gewöhnlichen Tramnetz-Wochenkarte der VBZ keine zu-

sätzliche Kosten erwachsen. Ueber Fahrplan, Streckenführung, und Kartenausgabestellen wird unser Personal in Kloten vor Ende August noch ausführlich orientiert.

Der Zusatzbus wird im Sinne eines Versuchs eingesetzt. Wir hoffen, dass unsere Mitarbeiter in Kloten von dieser zusätzlichen Transportmöglichkeit, die ein angenehmeres und schnelleres Erreichen des Arbeitsplatzes bzw. des Wohnortes zum Ziel hat, regen Gebrauch machen werden.

(Schluss "Seite der Geschäftsleitung")

nehmung zu erheblichen Beträgen. Ebenso wichtig ist die Verbesserung der Erträge. Eine nochmalige Verstärkung unserer Verkaufsanstrengungen führt aber nur zum Ziel, wenn wir trotz gekürzten Krediten stets eine einwandfreie Betreuung der Passagiere anstreben. Jeder zusätzlich gewonnene Passagier verbessert unser Resultat annähernd um den einkassierten Betrag des Flug-scheines, da uns fast keine zusätzlichen Kosten anfallen.

Es gilt deshalb, durch vereinigte und äusserste Anstrengungen einerseits die Erträge zu steigern und andererseits die Kosten auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Wir fordern Sie daher auf, in Ihrem Arbeitsbereich unermüdlich alle Möglichkeiten der Kostensenkung und der Leistungssteigerung in die Tat umzusetzen. Nur so lassen sich die unbefriedigenden Ergebnisse noch etwas verbessern.

E. Groh
Chef Dept. I

7500 VERKÄUFER

KANN SIE IHRE ARBEITSLEISTUNG BEFRIEDIGEN, solange einzelne SWR-Flugzeuge mit nur halb besetzten Kabinen auf Kurs gehen ?

58 DC-8 Jetflugzeuge könnten bis auf den letzten Sitzplatz gefüllt werden, wenn jeder einzelne der 7500 SWR-Mitarbeiter eine zusätzliche Flugpassage über den Nordatlantik vermitteln würde. Dieser Beitrag aus den eigenen Reihen würde einer zusätzlichen Einnahme von 8 1/2 Millionen Franken entsprechen.

Luftverkehr ist eines der häufigsten aktuellen Gesprächsthemen geworden. Ihre Begegnung mit Familienangehörigen, Freunden und Bekannten mündet doch vielfach in ein Gespräch über Freuden und Probleme Ihres Berufes aus. Sie werden über unsere Flugzeuge, unser Liniennetz, die Aufgaben unserer Piloten, Ingenieure, Techniker, Mechaniker, Hostessen, Stewards und tausend andere Dinge ausgefragt.

Gibt es eine bessere Gelegenheit, um für unser gemeinsames Werk zu werben ? Wie wäre es, wenn Sie Ihrer eigenen beruflichen Aufgabe ein besonders dankbares Hobby zufügen würden: die Werbung von neuen Swissair-Kunden ?

Im Laufe der nächsten Wochen und Monate werden wir Ihnen verschiedene praktische Hinweise vermitteln, die es Ihnen gestatten sollten, einen aktiven Beitrag zur Förderung des Fluggedankens und zur Gewinnung neuer Kunden zu leisten. Wenn wir uns alle einsetzen, verfügt die Swissair mit einem Schlag über 7500 Verkäufer, die uns mit Sachkenntnis und Begeisterung neue Passagiere und Frachtkunden - und damit auch zusätzliche Einnahmen - zuführen.

H. Scherrer, Verkaufschef

MIT 192 PERSONEN ÜBER DEN ATLANTIK

Am 3. August startete unser DC-8 HB-IDA in Frankfurt mit maximaler Besetzung zu einem der seit einiger Zeit praktisch jeden Monat durchgeführten Charterflüge für Angehörige amerikanischer Militärpersonen nach New York. An Bord befanden sich 192 Personen, nämlich 111 erwachsene Passagiere, 17 Kinder, 53 Babies unter zwei Jahren und 11 Besatzungsmitglieder.



Die "Schweizer Lehrlingszeitung" setzt über einen Swissair-Beitrag den Titel "Swissair - unser Nationalstolz". Die Einleitung lautet: "Mit Begeisterung besucht jung und alt den Flughafen

Der nebenstehend reproduzierte Appell richtet sich an alle unsere Mitarbeiter in der Schweiz und wurde im Laufe des Monats August - zusammen mit der "Open List" für Flugvergünstigungen unseres Personals - verteilt.

Viele unserer Mitarbeiter werden sich die Frage stellen, welches die Gründe und Ziele dieser etwas ungewohnten Aktion sind.

Die im ersten Halbjahr 1961 ausgewiesenen Verkehrserträge sind leider hinter der Zielsetzung zurückgeblieben. Diesem enttäuschenden Resultat liegen verschiedene Ursachen zugrunde, die ausserhalb unseres Einflussbereiches liegen. Wir erwähnen nur die Vielen bereits bekannte Tatsache, dass der Strom amerikanischer Besucher in Europa nicht jenen Umfang angenommen hat, den er unter normalen Bedingungen erreicht hätte.

Unsere Verkaufsorganisation versucht mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, diese unbefriedigende Ertragslage zu korrigieren. Diesen Anstrengungen sind jedoch bestimmte Grenzen gesetzt. Die berechtigte Forderung nach einer haushälterischen Verwendung unserer Mittel zwingt uns, eine Verkaufswerbung zu treiben, die auf kostspielige Inseratenfeldzüge oder den Einsatz zusätzlicher Verkaufskräfte verzichtet.

Und doch lässt sich eine weitaus stärkere Wirkung unserer Bemühungen zur Steigerung der Einnahmen erzielen, wenn die ausserhalb der Verkaufsorganisation tätigen Mitarbeiter diese Bestrebungen unterstützen. Die imponierende Summe persönlicher Beziehungen und Kontaktmöglichkeiten von 7500 Mitarbeitern lässt sich bestimmt zum Wohle und Nutzen unserer Unternehmung einsetzen. Wie sich diese Unterstützung im Einzelnen auswirken soll, werden Sie in einer Serie von periodisch erscheinenden Mitteilungen erfahren.

im Spiegel der Presse

Kloten, mit ebenso grosser Begeisterung erzählen sie daheim vom Gesehenen und mit echtem patriotischem Stolz wird die Swissair hervorgehoben, die in allen Ländern den Begriff 'Schweiz = Zuverlässigkeit, Tüchtigkeit' unter Beweis stellt. Die imponierenden Leistungen unserer nationalen Fluggesellschaft packt die Jungen. "Solche Stimmen tun nicht nur wohl - sie verpflichten."

FLUGKAPITÄN E.W. BORNER TRITT ZURÜCK

Wenn jeweils unserem Personal höchste Dienstjahr-Jubiläen und höchste Flug-Ehrungen zur Kenntnis gebracht wurden, so konnten wir immer wieder den Namen unseres Flugkapitäns E.W. Borner lesen.

Nach fast 28 Jahren und mit annähernd 20'400 Flugstunden hat sich unser Piloten-Nestor nun entschlossen, in seinem 60. Altersjahr den Rücktritt vom Flugdienst zu nehmen. Mitte September wird er das letzte Mal das Steuer einer geliebten Swissair-Maschine führen und damit eine Karriere beschliessen, die sich würdevoll derjenigen anderer Fluggpioniere anschliesst.

Flugkapitän Borner trat am 1. Dezember 1933 in die Swissair ein, nachdem er vorher bereits ein Flugtransportunternehmen in Genf führte. Was er alsdann in den Anfangsstadien der Swissair, im eingeschränkten Betrieb während des Krieges, in der nachfolgenden Expansion und in Sondereinsätzen alles erlebte, würde wohl eine Monographie unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ergeben. Mit Eifer, Freude und voller Hingabe diente Herr Borner seinem Berufe, der ihn erfüllte und befriedigte.

Der Dank der Swissair ist gross. Ein treuer Mitarbeiter tritt zurück; ein Mitarbeiter, der mit seinem Einsatz mithalf, das Ansehen und die Entwicklung unserer Gesellschaft zu fördern. Viele guten Wünsche begleiten ihn und seine Familie in die Zukunft. Wir glauben nicht, dass Herr Borner nach diesem wechselvollen Piloten-Leben die Hände in den Schoss legen wird. Möge es ihm deshalb noch lange vergönnt sein, in anderer Weise für seine geliebte Fliegerei zu wirken.

Gesucht...

Unter diesem Titel führen wir in den "News" probeweise eine neue Rubrik ein. Sie soll auf offene Stellen hinweisen, die trotz Ausschreibung an den Swissair-Anschlagbrettern immer noch unbesetzt sind. Wer an der einen oder andern Vakanz interessiert ist, erhält bei der Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) jede gewünschte Auskunft. Gegenwärtig werden zum Beispiel gesucht

kaufmännische Angestellte als Mitarbeiter

- des Fracht-Reservationsdienstes (Dept. II);
- für die Behandlung von Frachtschadenfällen (Dept. II);
- im Abschluss- und Anlagekartebüro (Dept. I);
- für das Rückerstattungswesen (Dept. II);
- für Passagebestimmungen, IATA & Tarife (Dept. II);

Stenodaktylo-Sekretärinnen im Zentralen Personaldienst

- für das Bodenpersonal Schweiz;
- für das Bodenpersonal Ausland;
- für die Personalbeschaffung und -schulung;

ein kaufmännisch-technischer Angestellter

- als Mitarbeiter im Materialverkauf und Kundendienst (Dept. IV);

ein HF-Mechaniker oder Elektrotechniker

- für Unterhalts- und Modifikationsarbeiten an den Flugsimulatoren (Dept. III);

ein Spediteur oder Frachtbetriebspraktiker

- als Mitarbeiter der Güterabfertigung, Ground Ops. (Dept. III);



Happy Landings

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung gratulieren zu dürfen:

Dept. I:

29.5. Emil Koch, Betriebswirtschaft, mit Frä. Nelly Küng, Hostess; 16.6. Frä. Brigitte Willi (jetzt: Frau Biscotto), Dept.-Sekretariat.

Dept. III:

27.3. Max Haller, Terminus; 29.4. Frä. Helen Bühler (jetzt: Frau Stähli), Wäscherei; 4.5. Jean-Claude Retach, Piloten-Asp.; 6.5. Frä. Gertrud Braun (jetzt: Frau Lange), Kabinenbereitstellung; 15.5. Edwin Riffel, Traffic; 3.6. Walter Weber, Passagierdienst; 17.6. Jürg Sidler, Kabinenpersonal.

sowie Kandidaten für die Einführungskurse der Traffic School und des Umschulungskurses für Steward-Aspiranten.

DRITTER TOKIO-KURS BEWILLIGT

Gegen Ende Juli konnten in Tokio die von Vertretern der Bundesbehörden und der Swissair mit den japanischen Behörden geführten Verhandlungen über unsern dritten wöchentlichen Tokio-Kurs erfolgreich abgeschlossen werden. Der dritte Kurs nach der japanischen Hauptstadt wird erstmals im September mit CV 880-M und ab nächsten Jahr mit Coronados befliegen werden (bisher war Hongkong der Endpunkt dieses Kurses).

FLUGHAFEN EUROPAS 1960

Die nach dem Passagieraufkommen des Jahres 1960 erstellte Liste der zehn führenden europäischen Flughäfenstädte ergibt die nachstehende Reihenfolge:

1. London _____ 5'381'735
2. Paris _____ 3'488'661
3. Frankfurt _____ 2'172'494
4. Rom _____ 1'972'112
5. Kopenhagen _____ 1'782'720
6. Berlin _____ 1'532'035
7. Amsterdam _____ 1'375'339
8. Zürich _____ 1'330'733
9. Stockholm _____ 1'052'033
10. Madrid _____ 987'093

NEUE IATA- UND ICAO-MITGLIEDER

Die nationalen Fluggesellschaften der jungen afrikanischen Republiken Mali (die Air Mali) und Guinea (die Air Guinée) sowie die Trans Atlantica Argentina sind der IATA beigetreten. Damit hat sich der Bestand an Mitgliedsgesellschaften auf 92 erhöht.

Die beiden afrikanischen Republiken Dahomey und Niger sind der ICAO, die nunmehr 86 Mitgliedstaaten zählt, beigetreten.

KLOTEN IM 1. HALBJAHR

Gewerbmässiger Verkehr

	1. Halbjahr 1961	1. Halbjahr 1960	Zunahme
Flugzeugbewegungen	25'584	22'808	+ 12,2 %
Passagiere	720'823	593'267	+ 21,5 %
Fracht in Tonnen	8'447	7'414	+ 14,0 %
Post in Tonnen	1'770	1'540	+ 15,0 %



Treffter

Ein Passagier, der trotz wiederholter Lautsprecheransagen seinen Anschlussflug verpasst hatte, gestand in einem Brief, dass er zum erstenmal geflogen sei. Seinem Schreiben dürfen wir entnehmen, dass er trotz seinem Missgeschick wieder Flugreisen unternehmen wird. Wir zitieren aus dem Brief zwei besonders nette

Abschnitte: "Die von Mal zu Mal dringender werdenden Mahnungen vernahm ich sehr wohl, gestattete mir innerlich sogar einige Glossen über den Holzbock, der sich so viel verantwortungslose Säumigkeit zuschulden kommen liesse, bis es am Ende herauskam, dass ich höchstselbst dieser Holzbock sei ..." Und: "Bleibt nur noch dankend zu vermerken, was mir alsdann widerfuhr: keine Irritation nämlich, kein unfreundliches, gar unwirliches Wort, wie es gewiss verständlich und berechtigt gewesen wäre. Vielmehr ein verhalten schmunzelndes Verständnis für meine peinliche Panne und ein wohlwollend hilfsberechtigtes Erwägen und Beraten, wie ich nun dennoch ohne allzuviel Zeitverlust ans Ziel gelänge, das beglückte und beschämte in einem."



Nuller

Herr A., ein häufiger Swissair-Kunde, schreibt der Geschäftsleitung: "Als unser Flugzeug am letzten Mittwoch in X. nach dem Start infolge eines Motorendefekts wieder landen musste, stieg ich als letzter Passagier aus der Maschine. Dabei überhörte ich ein kurzes Gespräch zwischen zwei Swissair-Mitarbeitern. Der eine fragte, was jetzt nun wieder los sei, worauf ihm sein Gegenüber erklärte, das hätte er schon gestern voraussagen können, aber es sei halt wieder nichts gemacht worden an dem Motor!" Herr A. ist, und nicht zu Unrecht, ungehalten und enttäuscht über das Vernommene. Er führt Zeugen an und meint dann: "Sie werden bestimmt mit mir einig gehen, dass solche Sachen bei unserer Swissair, die einen guten Namen genießt, nicht vorkommen sollten ..." Wir gehen mit Herrn A. einig.

Die von ihm beanstandete Aeusserung ist eine Unbesonnenheit, die an Dummheit grenzt. Leider lassen sich Swissair-Angestellte nicht selten ähnliche Fachsimpeleien in Anwesenheit von Drittpersonen zuschulden kommen.

Convair

Am 27. Juli bestellten die Delta Air Lines vier weitere CV 880. Damit wird die Gesellschaft über einen Park von 16 Einheiten dieses Typs verfügen. Die gesamte Auftragsziffer für Convair-Jets ist auf 114 angestiegen.

Douglas

Zusammen mit den vier CV 880 bestellten die Delta Air Lines drei zusätzliche DC-8 der Serie 50 (mit Pratt & Whitney JT3D-Doppelstromtriebwerken). Bis jetzt sind bei Douglas total 170 DC-8 bestellt worden.

Sud Aviation

Mitte Juli wurde bekannt, dass die Sud Aviation-Werke bei der französischen Regierung darum nachsuche, die Caravelle-Produktion auf 250 Einheiten auszudehnen. Das ursprüngliche Produktionsprogramm sah die Fertigung von 150 Caravelles vor. Bis jetzt sind 118 Flugzeuge dieses Typs fest bestellt: für 28 Einheiten bestehen Optionen. Zur Deckung der Entwicklungskosten müssten 225 Caravelles verkauft werden.

NORDATLANTIK-WETTERSCHIFFE 1960

Die neun im Nordatlantik operierenden ICAO-Wetterschiffe legten 1960 auf Such- und Rettungsfahrten insgesamt 11'951 Seemeilen (22'147 km) zurück. Sie leisteten im Berichtsjahr andern Schiffen in sieben Fällen ärztlichen Beistand und nahmen von Flugzeugen 75, von Schiffen 423 SOS-Meldungen auf. Radiokontakte wurden mit 57'511 Flugzeugen und mit 18'214 Schiffen hergestellt, was gegenüber 1959 eine Zunahme von 12 % bzw. 23 % darstellt. Drei Menschen verdanken den schwimmenden Wetterstationen ihre Errettung aus Seenot.

Der Rapport über die Bergung zweier Opfer ist besonders dramatisch. Wir geben ihn nachfolgend leicht gekürzt wieder: "Am 4. September 1960 fing das norwegische Schiff 'Polarfront II' die Notmeldung eines zweimotorigen Flugzeugs 'N 5280 Victor' auf. Sie be-

sagte, dass der Kompass nicht funktioniere, dass es unmöglich sei, mit Island eine Radioverbindung herzustellen, und dass die Brennstoffvorräte für eine Landung auf der Insel nicht ausreichten. Das von zwei Piloten gesteuerte Flugzeug, das eine Ladung Dynamit (!) führte, sollte in der Nähe der 'Polarfront II' auf den Ozean niedergehen. Rettungsboote und -netze waren zur Hand. Schwimmende Lichtsignale bezeichneten in Abständen von 150 Yards auf einer dreiviertel Meilen langen

CV 880-M LUFTTÜCHTIG

Am 25. Juli meldete Convair, dass die Flugerprobung des CV 880-M nach neun Monaten beendet sei. Das neue Flugzeug hat in der Folge von der zuständigen amerikanischen Behörde das Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten.

Am 19. August 1939 trat Walter Rüetschi als Zwanzigjähriger eine Buchhalterstelle bei der Swissair an. Während der Kriegsjahre blieb er unser Angestellter, wurde jedoch zweimal für längere Zeit zur Sektion Kraft und Wärme des Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamtes detachiert, um Ende Oktober 1945 endgültig zur Erledigung wichtiger Organisations- und Kontrollarbeiten zurückgerufen zu werden. Diese Spezialtätigkeit nahm rasch grossen Umfang an, sodass Herr Rüetschi noch im gleichen Jahr zwei Mitarbeiter erhielt. Auf diese Weise entstand die Abteilung Inspektorat. Ihr Chef erhielt am 1. August 1946 die Handlungsvollmacht und am 18. Juni 1948 die Prokura. Heute wie damals leitet Herr Rüetschi mit nie erlöschendem Schwung und Eifer das Inspektorat mit kleinem, seit Jahren unverändertem Personalstand. Wir gratulieren ihm herzlich und wünschen ihm auch in Zukunft vollen Erfolg in seinem für unsere Swissair so wertvollen Wirken !

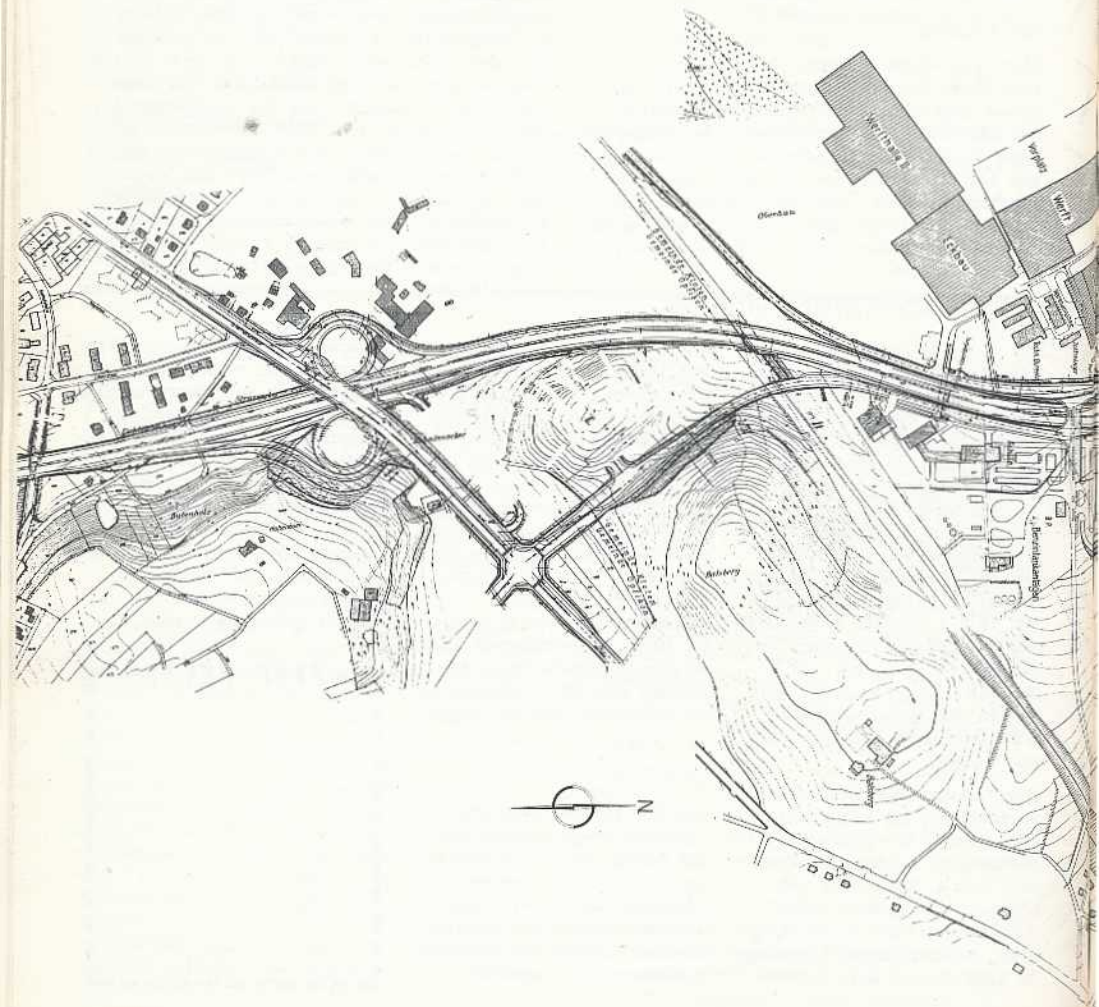


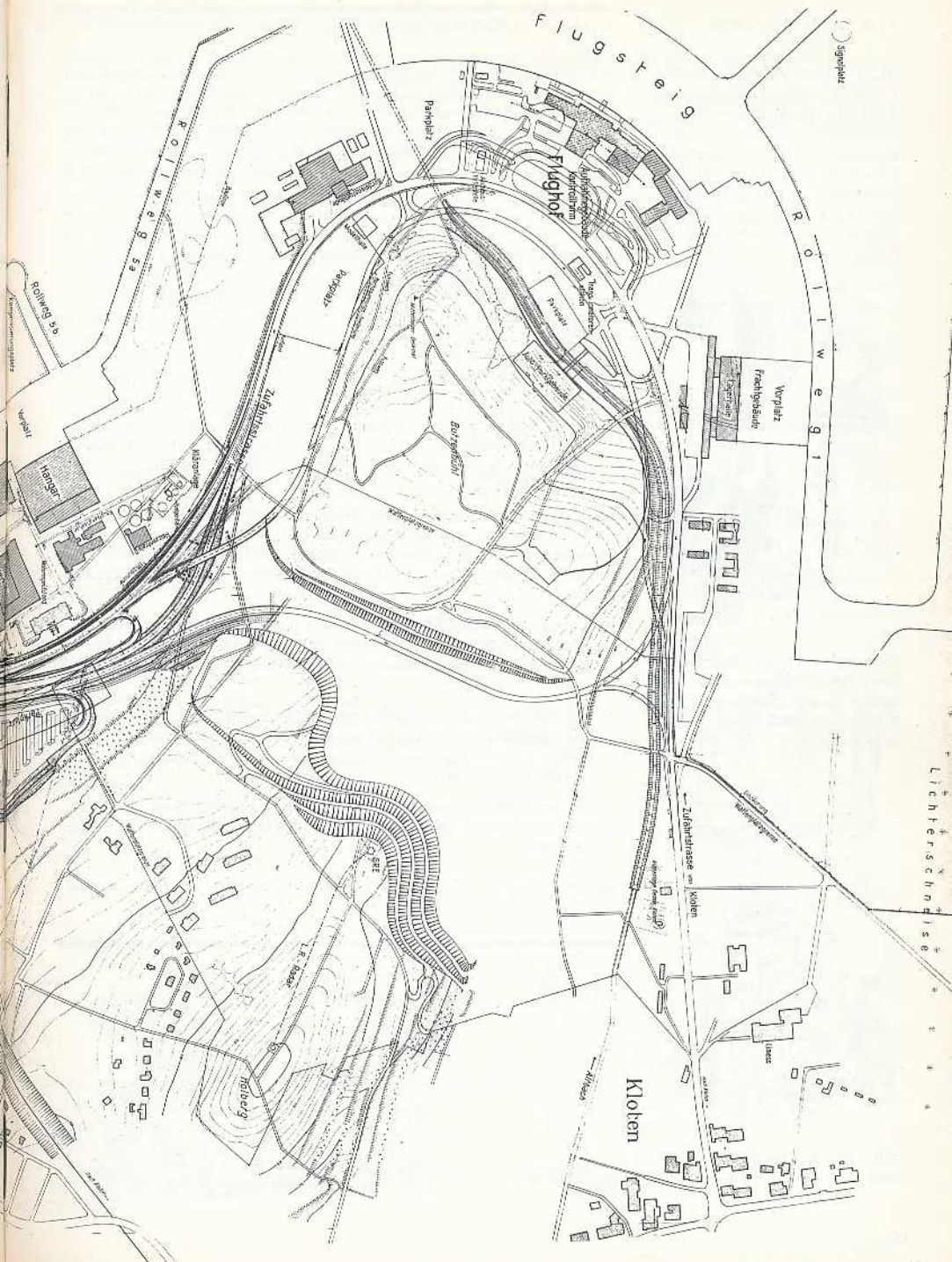
Strecke den vorgesehenen Wasserungsplatz, wobei man versuchte, mit ausgepumptem Oel die Wogen zu glätten. Das Motorrettungsboot wurde ausgesetzt und die 'N 5280 Victor' mit Funk und Radar herangelotet. Obwohl durch starken Regen, Dunkelheit und rauhen Seegang behindert, gelang die Wasserung, und die beiden Flugzeuginsassen konnten unverletzt geborgen werden."



FÜHRUNG DER NATIONALSTRASSE IM FLUGHAFENGEBIET

Die Firma LOCHER & Co AG hat uns den hier wiedergegebenen Plan der gegenwärtig im Bau befindlichen Nationalstrasse 1 b zur Verfügung gestellt. Er zeigt, wie die Strasse im Flughafen-gebiet geführt werden soll.





Stapelplatz

Flugsteig

Kohlweg 91

Kohlweg 93

Flughof

Verpflanzungsgebäude

Pankplatz

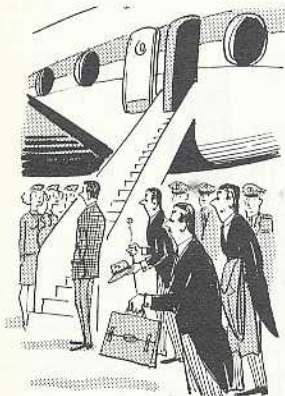
Butterflied

Zufahrtstrasse

Kloten

Lichterschindisse

Einer amerikanischen Presse-meldung zufolge offeriert nun auch die TWA den Erstklass-passagieren auf ihren sogenannten "Royal Ambassador"-Transatlantikdiensten ein Vorwahlmenu. Ideen sind dann besonders gut, wenn die Konkurrenz sie nachahmenswert findet.



So stellt sich ein Zeichner den "Royal Ambassador"-Service vor. Er unterbreitet der Konkurrenz gleich zwei weitere Vorschläge:



z.B. den "Chinese Emperor"-oder ...

Mit einem von den Vorstehern des Dept. II und des Zentralen Personaldienstes unterzeichneten Rundschreiben vom 27. Juli sind alle Swissair-Mitarbeiter auf weitere, temporäre Flugvergünstigungen aufmerksam gemacht worden, die das Gegenstück zu erhöhten Verkaufsanstrengungen des Personals bilden sollen. Bei diesem Anlass müssen wir auch einmal von der Frage des Benehmens auf Freiflügen sprechen. Leider hat das Verhalten von Swissair-Angestellten auf Ferien- oder Dienstreisen wiederholt zu Klagen Anlass gegeben. (Uebrigens offenbar nicht nur bei der Swissair. Andere Fluggesellschaften haben sich aus ähnlichen Gründen schon veranlasst gesehen, die Erste Klasse für Mitarbeiter zu sperren ...) Wer sich an Bord eines Swissair-Flugzeuges nicht diskret und bescheiden benimmt, erregt Aergernis und fügt der Gesellschaft Schaden zu. Eine Kontrolle ist deshalb unumgänglich. Sie ist dem Kabinenpersonal übertragen worden, dessen Handbuch die folgenden Vorschriften enthält:

- i Frei- und Service-Passagiere sind wie vollzahlende Fluggäste zu behandeln. (Nicht im Handbuch steht, dass als selbstverständlich vorausgesetzt wird, sie hätten sich entsprechend aufzuführen ...)
- ii Sollte das Betragen eines Frei- oder Service-Passagiers zur Beanstandung Anlass geben, ist der Steward oder gegebenenfalls die Hostess gehalten, jeden notwendigen Schritt - von der Warnung bis zu drastischeren Massnahmen - zu unternehmen.
- iii Ist das schlechte Betragen eines Frei- oder Service-Passagiers auf übermässigen Alkoholgenuß zurückzuführen, dürfen ihm keine alkoholischen Getränke mehr verabreicht werden.
- iv Sollten die vom Steward oder der Hostess gegen den Passagier gemäss ii) und iii) unternommenen Schritte erfolglos sein, ist der Flugzeugkommandant zu unterrichten, der nötigenfalls einschreitet.
- v Zwischenfälle, wie unter ii) und iii) erwähnt, sind direkt und vertraulich dem Chef des Zentralen Personaldienstes zu melden.

Billiger fliegen ? Ja gerne ! 'Billige' Fluggäste ? Nein, danke !

den "Monarchic Pasha"-Service.



UNSERE BERATUNGS- UND FÜRSORGESTELLE

Unsere beiden Fürsorgerinnen, Fräulein Trudy Vogel und Fräulein Maria Scheurer, schildern ihre Aufgabe wie folgt:

"Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Personaldienste wurde die Beratungs- und Fürsorgestelle mit einer zweiten Fürsorgerin besetzt. Wir möchten Sie bei dieser Gelegenheit kurz über unsere Tätigkeit und Arbeitsteilung orientieren.

Die Beratungs- und Fürsorgestelle erfüllt - in Ergänzung der Personaldienste - Aufgaben, in deren Mittelpunkt der Mensch, der Mitarbeiter und seine Familie, stehen. Der Mitarbeiter, der ja nicht nur an seinem Arbeitsplatz erscheint und seine Aufgaben erledigt, sondern der bis zu einem gewissen Grade auch seine persönlichen Probleme mit in den Betrieb bringt und der, je nachdem, ein unbeschwerter, stabiler oder ein belasteter, abgelenkter und vielleicht auch reizbarer Angestellter sein kann.

Oft dürfte es möglich sein, durch geeignete Massnahmen erschwerende Momente zu beheben oder in ihren Auswirkungen zu mildern. Durch Besprechungen, Beratungen, Vermittlungen an zuständige Stellen, durch Sanierungen und Beschaffung von finanziellen Mitteln versuchen wir, mit den betreffenden Angestellten gemeinsam Lösungen zu finden, handle es sich um ganz einfache Fragen im Zusammenhang mit Ferienplanung, Erholungskuren, um günstige Anschaffungen, Aussteuereinkäufe usw., oder handle es sich um schwerwiegende Probleme, wie Schwierigkeiten am Arbeitsplatz, bleibende Schäden aus Erkrankungen oder Unfällen, Ehescheidungen, Erziehungsschwierigkeiten, Verschuldungen usw.

Die weitgehend unabhängige Stellung der Fürsorgerinnen im Rahmen des Personalwesens der Swissair und ihre direkte Unterstellung unter den Chef des Zentralen Personaldienstes erlauben uns, die nötige Diskretion zu wahren und jedem Angestellten die Gewissheit zu geben, dass bei uns besprochene Angelegenheiten nicht mit seiner beruflichen Stellung im Unternehmen in Berührung kommen, abgesehen von Problemen, die unmittelbar mit dem Arbeitsplatz im Zusammenhang stehen. In unsere Aufgaben teilen wir uns wie folgt:

Frl. T. Vogel - Tel.int. 3243 - Büro Baracke Personalabteilung
Dept. III, Flughafen:

alle Dienststellen Zürich
und Kloten (auf Wunsch
Basel und Genf), ausser
Dept. IV.

Frl. M. Scheurer - Tel.int. 3082 - Büro Baracke Personalabteilung
Dept. IV, Kloten:

ganzes Dept. Technik.

Unsere Dienste kann jeder Mitarbeiter beanspruchen. Sofern Sie ein Problem mit uns besprechen möchten, zögern Sie bitte nicht zu lange; eine frühzeitige Kontaktnahme ermöglicht in vielen Fällen eine Hilfeleistung, die in einem späteren Zeitpunkt vielleicht weit weniger wirksam wäre".

NEUER PIC

Flugkapitän Morten Henningsmoen ist zum DC-7C-Kommandanten auf dem Südatlantik vorgerückt. Wir wünschen ihm alles Gute.

EIN SIEG AN DER PAPIERKRIEG-FRONT

Brasilien hat als erster südamerikanischer Staat auf die Ausfertigung der kostspieligen Passagiermanifeste des Luftverkehrs verzichtet und als erstes Land der Erde die Frachtmanifeste abgeschafft.

AUS FRITZLIS LUFTFAHRT-LEXIKON

Luftpost ist, wenn man ...



DIE GUTEN IDEEN

SWISSAIR

Herausgegeben
vom
Organisationsdienst



Nr. 91

August 1961

Die vielen Ferienabsenzen haben sich auch auf die Bearbeitung der Vorschläge ausgewirkt. Deshalb ist diese Nummer der Guten IDEE bescheidener ausgefallen als vorgesehen war. Dafür können wir aber als Kompensation die höchste Prämie des laufenden Jahres publizieren. Der glückliche Gewinner dieser Prämie ist

Herr OSWALD RIPPSTEIN, Sektion Triebwerk, Dept. IV,

der für seinen Vorschlag Fr. 1'000.-- erhält.

Gleichzeitig dürfen wir

Herr HENRI BOLLIGER, Section Technique, Genève,

für seine gute Idee Fr. 80.-- zusprechen

Wir gratulieren beiden Herren recht herzlich und hoffen, dass diese Anerkennung sie und auch alle andern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur weiteren aktiven Mitarbeit an unserem Unternehmen anspornen werde.

7157

Um das Achsial-Spiel der Laderwelle an den R-2800-Motoren einzuhalten, wurden bis anhin die Oelringbüchsen entsprechend dem verlangten Spiel abgeschliffen. Nach dem Erreichen des Minimal-Längenmasses mussten diese Büchsen jedoch ausgeschossen werden.

Um aber eine weitere Verwendung dieser teuren Motorteile zu ermöglichen, machte Herr Oswald Rippstein den Vorschlag, zur Einregulierung des Spiels der Laderwelle Distanzringe zu verwenden, die aus alten Oelringbüchsen herzustellen sind. Damit können zukünftig diese Büchsen unabhängig vom Achsialspiel der Laderwelle verwendet werden.

820

Der grosse Verbrauch an Taschenlampenbatterien veranlasste Herrn Henri Bolliger, die Methode der Batterieprüfung zu verbessern. Zu diesem Zweck fabrizierte er aus Alt-Material ein Prüfgerät, das eine zuverlässige Prüfung der einzelnen Batterien unter Belastung erlaubt.

Die Erfahrung ergab, dass mit der Anwendung dieses Gerätes der Verbrauch an Batterien gegenüber früher, als diese anhand der reinen Sichtintensität beurteilt wurden, (eine Methode, der offensichtliche Mängel anhaften), um ca. die Hälfte gesenkt werden konnte. Auf Grund dieses Ergebnisses ist vorgesehen, für alle techn. Betriebe, wo sich dies als notwendig erweist, analoge Prüfgeräte herzustellen, versehen mit Umschalter und Adapter für die diversen Batterie-Typen sowie mit einem Instrument mit der Markierung "GUT/AUSSCHUSS".

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden

7032

Waschen der Küchenschürzen. Die heutige Art der Küchenschürzen ist die zweckmässigste und wird in jedem Betrieb in der gleichen Ausführung verwendet. Eine Aenderung der Ausführung, um beim Waschprozess eine Erleichterung zu schaffen, die an einem andern Ort wieder

Komplikationen mit sich bringt (Einschlaufen der Bänder), kommt nicht in Frage. Das Verwickeln der an den Schürzen angehängten Bänder mit der anderen Wäsche kann weitgehend vermieden werden, wenn die Bänder vor dem Einlegen in die Maschine richtig geschlauft werden. Das gleiche Problem stellt sich übrigens auch allen übrigen Wäschereien und wird auf diese Weise gelöst.

7205

Organisation Kassawesen. In jedem Grossbetrieb ergibt es sich nun einmal, dass Arbeitsgebiete irgendwo voneinander abgetrennt werden müssen. Die Versicherung einer solchen Abgrenzung ist aber nur zweckmässig, wenn dabei eine wesentliche Arbeitserleichterung und -Einsparung entsteht. Der vorliegende Vorschlag bringt bei näherer Betrachtung aber keinen Gewinn.

7209

Minderverbrauch budgetierter Summen. Der Einsender schlägt vor, denjenigen "Budgethaltern", die das ihnen zugesprochene Budget am Jahresende nicht voll aufgebraucht haben, eine Barprämie auszurichten. Bei seiner Begründung geht er aber von einer falschen Voraussetzung aus. Wir müssen nämlich unterscheiden zwischen Kosten- und Anschaffungsbudgets. Bei den Anschaffungsbudgets z. B. ist es gar nicht etwa so, dass die bewilligten Kredite ohne weiteres beansprucht werden dürfen. Im Gegenteil, jede Anschaffung, die einen bestimmten Betrag überschreitet, muss vorgängig von der Abt. Betriebswirtschaft sanktioniert werden. Ein rasches Aufbrauchen von "vorigen" Betragen an Jahresende kommt also bei den Anschaffungsbudgets gar nicht in Frage.

Bei den Kostenbudgets sollte es als selbstverständliche Pflicht betrachtet werden dürfen, dass jede Budget-Kostenstelle mit den ihr zugewiesenen Geldern so sparsam als möglich haushaltet. Die Erfüllung dieser Pflicht noch speziell zu belohnen, ginge doch etwas zu weit. Zudem wollen wir niemanden dazu verleiten, erhoffte Belohnungen bereits bei der Budgetierung einzukalkulieren.

7227

"Der Satz der Woche". Dieser Vorschlag konnte zwischen dem Einsender und seinem Vorgesetzten persönlich und zu beidseitigem Nutzen erledigt werden.

7399

Reduktion der Fernmeldekosten. Der Vorschlag, Meldungen "zweiten Dringlichkeitsgrades" nach oder von Plätzen mit mehreren täglichen SR-eigenen Flugverbindungen, statt durch Telex-Uebermittlung wie bisher, mittels Flugzeug und lokalen Telex-Centers zu spedieren würde wohl die Fernmeldekosten reduzieren, jedoch anderorts zusätzliche Kosten entstehen lassen. Deshalb nämlich, wenn wie vorgeschlagen, die Company-Meldungen am Bestimmungsort dem Empfänger durch neu einzustellende Telegrammboten der Fernmeldedienste zu gestellt werden sollten, was gleichzeitig auch einer Doppelspurigkeit des Dienstpost-Kuriersystems gleichkäme.

Eine Kosteneinsparung kann viel einfacher und wirksamer erzielt werden, wenn sich jeder Absender vor einer Telex-Aufgabe überlegt, ob es zeitlich nicht auch genügen würde, seine Meldung mit der kostenlosen Dienstpost zu übermitteln, und nur in den wirklich dringenden Fällen zum Mittel des Fernschreibers greift.

4441

Aktionär-Flugbons. Der Vorschlag, die Aktionär-Flugbons durch ein Kreditbrief-System zu ersetzen, muss abgelehnt werden, da ein solches System jede Kontrolle ausschliessen würde, ja sogar damit Missbrauch getrieben werden könnte. Es darf nicht ausseracht gelassen werden, dass immer wieder Rückvergütungen gemacht werden müssen, bei welcher Gelegenheit die an Zahlung gegebenen Flugbons, sofern sie nicht verfallen sind, durch neue ersetzt werden müssen. Damit festgestellt werden kann, auf welchen Namen die Ersatzbons ausgestellt werden müssen, sind Serie (Verfall) und die Nummern auf den Flugscheinen einzutragen.

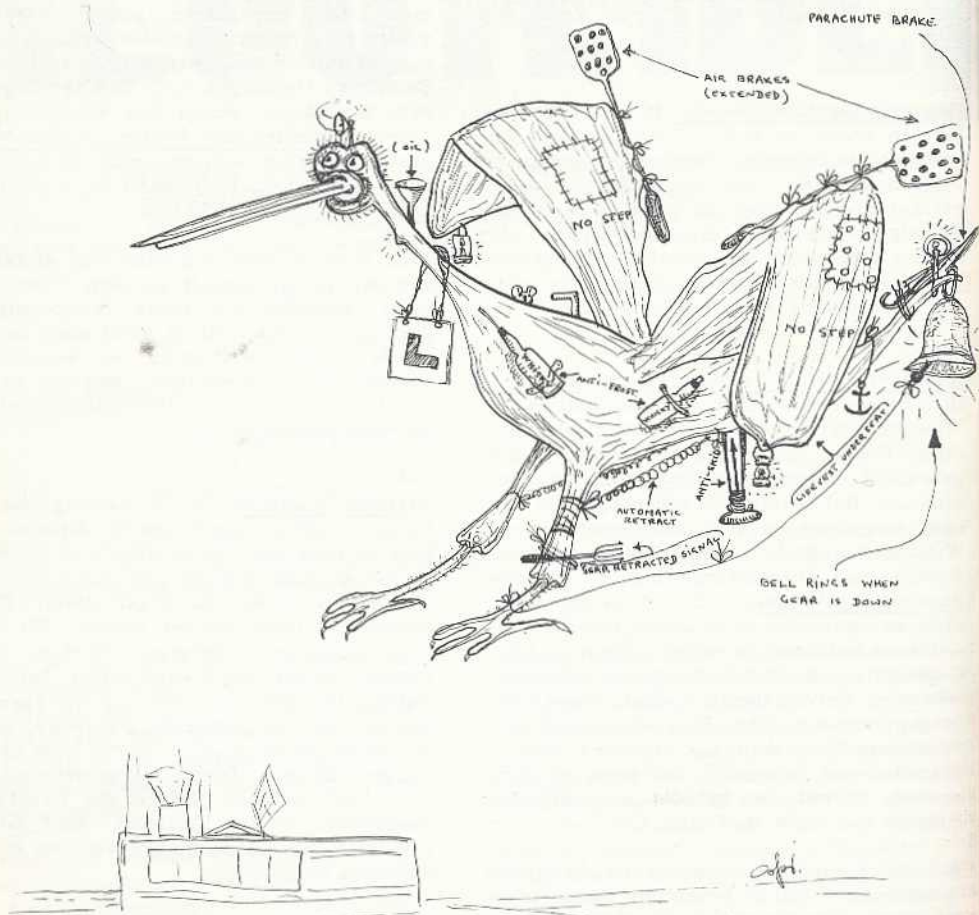
Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

6721	Garantie-Angelegenheiten
7537	Telefonkosten

Folgender Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

6071	Salärauszahlung
------	-----------------

Folgender Vorschlag für ein BIOLOGICAL LANDING GEAR SYSTEM musste abgewiesen werden weil er keine Nummer trug.:



(Zuchtergebnis eines von der Fliegerei angefressenen Hühnerstallbesitzers ?)

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818, 1464, 2564, 4407, 4625, 4954, 5111, 5861, 6078, 6124, 6234, 6254, 6369, 6463,
 6639, 6702, 6725, 6730, 6735, 6741, 6747, 6749, 6839, 6860, 6874, 6894, 6895, 7058,
 7103, 7105, 7107, 7108, 7125, 7129, 7133, 7156, 7158, 7159, 7175, 7180, 7184, 7185,
 7186, 7212, 7230, 7285, 7327, 7335, 7370, 7371, 7382, 7383, 7400, 7405, 7406, 7407,
 7410, 7437, 7439, 7440, 7458, 7471, 7473, 7496, 7498, 7499, 7541, 7542, 7582, 7590,
 7625, 7676, 7665, 7682, 7700, 7776, 7780, 7797, 7798, 7812, 7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334



ZENTRALVORSTAND

Parkplatz für die FPS-Anlage

Der Stadtrat hat, wie vor kurzem der Presse zu entnehmen war, eine Anfrage wie folgt beantwortet:

"..... als einzige öffentliche Zufahrt (zur FPS-Anlage) dient der durch die Kolonie der Baugenossenschaft Schönau führende Schönauring. Es trifft zu, dass die meist motorisierten Benutzer der Sportplätze diese Quartierstrasse verstopfen und die Bewohner gefährden. Das Hochbauamt arbeitet zur Zeit ein Vorprojekt für das künftige Schulhaus Köschenrütli aus. Im Sinne einer Gesamtplanung dürfte dabei die dringend notwendige Parkplatzfrage günstig gelöst werden können. Um bis dahin bessere Verhältnisse zu schaffen, ist die Direktion der Swissair eingeladen worden, ihr sporttreibendes Personal aufzufordern, die Fahrzeuge auf der Köschenrütlistrasse abzustellen und den kurzen Weg durch den Schönauring zu Fuss zurückzulegen. Eine solche Rücksichtnahme auf die Anwohner erscheint durchaus zumutbar bis die notwendigen Parkplätze geschaffen sind."

Ein entsprechendes Schreiben hat der Stadtrat an die Direktion der Swissair gerichtet. Mit der Ankündigung einer Lösung des Parkplatz-Problems verbindet er darin den Wunsch, die Benutzer der FPS-Anlage möchten vorläufig ihre Fahrzeuge nicht auf dem Schönauring sondern auf der Köschenrütlistrasse abstellen. Die Direktion und der FPS-Vorstand erwarten, dass diesem berechtigten Wunsch nachgelebt und dadurch

den Bedürfnissen der Anwohner Rechnung getragen wird.

Dr. A. Hodel

Resultate der ASIA-Wettkämpfe 1960/61

1. TISCHTENNIS (Damen)

Halbfinal:

Air France - Swissair Zch. Forfait (für SWR)

Lufthansa - BEA 7 : 2

Final:

Lufthansa - Swissair Zch. 8 : 1

2. TISCHTENNIS (Herren)

Halbfinal:

Lufthansa - BEA 5 : 4

Air France - Sabena 7 : 2

Final:

Air France - Lufthansa 8 : 1

3. HOCKEY

Halbfinal:

BEA - Sabena 0 : 1

Final:

Sabena - Aer Lingus 0 : 4

4. BASKET BALL

Halbfinal:

Swissair Zch. - Aer Lingus 29 : 46

Air France - Sabena 43 : 54

Final:

Aer Lingus - Sabena 33 : 36

H. Zuberbühler
ASIA-Delegierter der FPS

SWISSAIR MADRID

Unsere Vertretung meldet, dass die Herren don Antonio Hernandez, señor Salazar und don José Antonio Landeira vor kurzem für die Swissair an einem regionalen Schachturnier zwischen verschiedenen Fluggesellschaften den dritten Rang erkämpft haben.

BOCCIA-CLUB

An der laufenden Gruppenmeisterschaft nehmen 7 Mannschaften teil. Es wird um jeden Punkt hart gekämpft. So verläuft diese Meisterschaft recht spannend. Der Sieger wird etwa Mitte September feststehen. Am 4. September und 2. Oktober jeweils 20⁰⁰ Uhr werden die nächsten Kegelabende im Bahnhöfli Glattbrugg abgehalten werden.

F. Nünlist

Oktoberfest

organisiert von der FPS

7. Oktober, Kantine Dep. IV

Für alle Angestellten der Swissair, sowie Ihre Angehörigen und Freunde.

ATTRAKTIONEN

TANZ

Bescheidene Preise!

Der Säugling der das Leintuch nässt,
darf noch nicht zum Oktoberfest.

Die Sonne geht von Ost nach West:
wer geht nicht zum Oktoberfest!

Der Papagei sitzt im Geäst
und plaudert vom Oktoberfest.