

# SWISSAIR

Presse- und  
 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

# NEWS



Nr.

# 9

SEPTEMBER 1961  
10. JAHRGANG

## UNSERE VERKEHRSLAISTUNGEN IM AUGUST 1961

	August 1961 (in 1000 tkm)	August 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	29'822 + 19 %	25'065
Ausgelastete Tonnenkilometer	16'069 + 7 %	15'035
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	12'625 + 4 %	12'142
Fracht-tkm	2'865 + 20 %	2'386
Post-tkm	579 + 14 %	507
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	53,8 %	60,5 %

Gegenüber dem Parallelmonat des Vorjahres stieg unser gesamtes Verkehrsangebot im August um 19 % an. Dies ist die kleinste in diesem Jahr je festgestellte monatliche Zuwachsrates an offerierten Tonnenkilometern. Dabei blieb das Produktionsbudget, das den Einsatz der "Coronados" vorgesehen hatte, um rund 10 % nicht erreicht. Die Nachfrage nahm total um 7 % zu, eine sehr bescheidene Zahl, die vom Passagierverkehr (+ 4 %) noch unterschritten wurde. Fracht und Post (+ 20 % bzw. + 14 %) vermochten das enttäuschende Ergebnis etwas aufzupolieren. Der Ladefaktor des Streckenverkehrs sank von 60,5 % auf 53,8 % - die tiefste August-Auslastung seit Kriegsende ...

Ueber dem Nordatlantik boten wir 44 % mehr Kapazität an. Die verkaufte Leistung vermochten wir um 21 % zu steigern. Die Kurse waren mit 54,4 % (im Vorjahr 64,3 %) etwas besser ausgelastet als in den vier Vormonaten.

Von allen Verkehrsgebieten wies der stüdatlantische Sektor mit 60,3 % (August 1960: 79,9 %) zwar noch den höchsten Ladekoeffizienten aus, doch darf diese Tatsache nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Nachfrage bei unveränderter Offerte um 25 % geringer war als im letztjährigen Berichtsmonat.

In Europa ging die Auslastung, bei einer Zunahme des Angebots um 17 %, von 55,6 % auf 51,9 % zurück.

Verhältnismässig kleinen Veränderungen war der Verkehr nach dem Mittleren und Fernen Osten unterworfen. Die Zahl der offerierten tkm ging im mittelöstlichen Raum um 4 %, der Ladefaktor um 1,2 %-Punkte auf 57,9 % zurück. Auf unsern Fernostflügen boten wir 2 % mehr Kapazität an, mussten aber bei der Auslastung von 50,3 % eine Einbusse von 1,7 %-Punkten in Kauf nehmen.

SWISSAIR - JET-AUSBILDUNG IN ARLANDA

Am 23. März 1960 startete in Arlanda ein Swissair-Pilot auf einer SAS-Caravelle zu seinem ersten Trainingsflug auf einem Verkehrsflugzeug mit Strahltrieb. Dieser Start war der Beginn einer Ausbildungsaktion, die in der Geschichte der Swissair einzig dasteht: die Umschulung unserer Piloten auf die Jet-Flotte ! Seither sind in 149 Trainingstagen 137 Swissair-Piloten und 40 Bordmechaniker auf SE-210, DC-8 oder CV-880-M umgeschult worden. Es wurden hier für insgesamt 1'210 Flugstunden und 3'988 Landungen benötigt.

Wie kam es dazu, dass die Swissair mit ihrem hervorragend eingerichteten Ausbildungszentrum in Kloten ihre grösste und bisher heikelste Schulungsaufgabe ausgerechnet im schwedischen Upland lösen wollte ? Vielleicht möchten Sie überhaupt zuerst wissen, wo und was Arlanda ist ?

Arlanda ist der Name eines neuen Flughafens, bereit, im Laufe des nächsten Jahres den gesamten zivilen Jet-Verkehr von Stockholm aufzunehmen. Er liegt ungefähr in der Mitte zwischen Stockholm und der alten Universitätsstadt Uppsala - von beiden eine knappe Autostunde entfernt - rings umgeben von Wäldern, Seen und Aeckern. Obwohl geschichtlich die älteste Landschaft Schwedens, ist dieses Gebiet heute noch recht dünn besiedelt. Arlanda kennt vorläufig noch kein Lärmproblem !

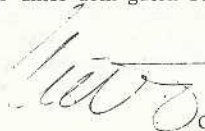
Diese Tatsache allein war zwar wichtig, jedoch nicht ausschlaggebend für unsere Wahl. Bei der Planung unserer Jet-Schulungen waren u.a. die folgenden Bedürfnisse begleitend:

- die Umschulungsperiode sollte im Interesse einer frühzeitigen Produktionsaufnahme so kurz wie möglich sein;
- während der Schulung auftretende technische Störungen am Flugzeug sollten unverzüglich behoben werden können;
- aus flugtechnischen und aus Sicherheitsgründen war für die Jet-Schulung eine 3 km-Piste erwünscht;
- im Interesse grösster Flexibilität bei kurzfristigen Umstellungen im Flugprogramm sollten Besatzungen und technische Belegschaft in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes untergebracht werden können.

Alle diese Bedürfnisse konnten am idealsten in Arlanda gedeckt werden. Ausserdem sprach die Zusammenarbeit zwischen Swissair und SAS für die Wahl von Arlanda - mindestens im Hinblick auf die Caravelle- und DC-8-Schulungen. Die beiden Gesellschaften hatten ja bereits bei der Bestellung ihrer Jet-Flotten beschlossen, dass SAS für den technischen Unterhalt und die Ersatzteilhaltung für DC-8 und SE-210 verantwortlich sein sollte, während die Swissair dieselben Aufgaben für den CV-990 übernahm.

Unter der Leitung unseres Cheffluglehrers, Flugkapitän Hugo Muser, hat eine kleine Gruppe begeisterter und arbeitsfreudiger Fluglehrer und technischer Spezialisten eine Leistung vollbracht, die nur in Arlanda und nur bei vollem Einsatz aller Beteiligten möglich war: die Verwirklichung eines 24-stündigen Schulbetriebes, mit täglich 19 Stunden Flugbetrieb und 5 Stunden für technischen Unterhalt und technische Ausbildung. In allen bisherigen Kursen waren weder Unfälle noch nennenswerte technische Störungen zu verzeichnen.

Dieses Resultat hat uns gezeigt, dass die Wahl von Arlanda richtig war, und wir hoffen alle, dass auch die bevorstehende Umschulung auf CV-990 unter dem guten Stern stehen möge, der bisher über unseren Arlanda-Kursen geleuchtet hat.

  
R. Fretz  
Chef Dept. III



## TAX-FREE SHOPS NUN AUCH IN DER SCHWEIZ

Die beiden Zollfreiläden in Genf-Cointrin und Zürich-Kloten, deren Führung der Swissair anvertraut wurde, konnten am 4. September eröffnet werden. Sie sind - wie die ersten Betriebstage bewiesen - beim reisenden Publikum sehr beliebt. Das Warensortiment umfasst Spirituosen, Parfums und Tabakwaren.

### ERSTER SWISSAIR-JET-FLUG NACH JAPAN

Am Sonntag, den 10. September, startete einer unserer beiden Convair 880-M - die HB-ICM - erstmals zu einem flugplanmässigen Einsatz nach Tokio. Die Addition der Blockzeiten auf dem Hin- und Rückweg ergab ein Total von 40 Stunden und 12 Minuten, also ungefähr gleichviel, wie man bisher für die Reise in einer Richtung rechnen musste.

### KLOTEN: EIN DRITTEL JETS

Im Juli erfolgten 33,2 % der Abflüge und Landungen des Linienverkehrs in Kloten mit Strahlflugzeugen, was gegenüber dem Monatsmittel des ersten Semesters dieses Jahres ein Plus von 52,4 % bedeutet.

### NEUE PIC'S

Zu Pilots-in-Command auf CV 880-M wurden die Flugkapitäne Robert Staubli, Karl Schärer, Hugo und Alfred Muser, Hans Jäckle, Willy Stierli, Niklaus Wiedmer, Kurt Ris, Aage Schaaning und Emil Schefer ernannt. Flugkapitän Montague Terraneau rückte zum DC-7C-Kommandanten für den südatlantischen Sektor vor.

Wir gratulieren !



Zollfreiladen Zürich

Swissair Photo AG.



Boutique hors-taxes Genève

Photo Ecran Swissair

### TELEX-MELDUNGEN AUF EIGENEN NETZEN

Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, zu glauben, dass auf eigenen Fernschreibnetzen übermittelte Meldungen kein Geld kosten. In diesen Fällen wird die Swissair zwar nicht für die einzelnen Durchgaben, sondern mit einer festen Monatsmiete für die Leitung belastet. Ist die Kapazität dieser eigenen Netze voll ausgenützt, müssten neue dazu gemietet werden. Auch hier gilt daher, dass man sich kurz und präzise zu fassen hat. Eine wichtige Hilfe bieten die im "Teletype Shorthand"-Verzeichnis aufgeführten Abkürzungen.

Nicht-eilige Mitteilungen sind per Dienstpost und nicht per Telex zu übermitteln. Es wird durch Stichproben überwacht, ob alle Stellen diesen Regeln nachkommen.

# Gesucht...

Interessieren Sie sich für eine der nachfolgend genannten offenen Stellen? Gegenwärtig werden gesucht:

## kaufmännische Angestellte als Mitarbeiter

- des Studienbüros, für Marktforschung und Wirtschaftlichkeitsberechnungen (Dept. II);
- und Stellvertreter des Chefs Postbeziehungen (Dept. II);
- und Verkaufsdelegierter für Fracht bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);
- für Studien- und Gruppenreisen bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);
- der Sektion Verkaufsbeziehungen (Dept. II);

## Sekretärinnen für

- den Chef des Zentralen Personaldienstes;
- den Presse- und Public Relations-Dienst (G);
- die Abt. Verkehr des Dept. II;
- die Dienststelle Postbeziehungen (Dept. II);

## ein Fernschreibmechaniker

- für die Telexzentrale (Dept. III);

## ein Spediteur oder Frachtbetriebspraktiker

- als Mitarbeiter der Fracht- und Postabfertigung, Ground Ops. (Dept. III).

Die Dienststelle Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) erteilt jede nähere Auskunft.

## DC-8 BESTELLUNGEN IM 1. HALBJAHR 1961

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden bei den Douglas-Werken 16 DC-8 in

Auftrag gegeben. Das ist die höchste in irgendeiner vergleichbaren Periode seit 1956 je bestellte Zahl von Douglas-Strahlflugzeugen.

## DC-8 FLIEGT MIT ÜBERSCHALLGESCHWINDIGKEIT

Am 21. August erreichte ein vom Edward-Militärstützpunkt in Kalifornien aufgestiegener DC-8 im Stechflug während eines Tests Uberschallgeschwindigkeit. Zum erstenmal hat damit ein Verkehrsflugzeug die Mach 1-Grenze überschritten. Douglas hat damit nicht nur die Qualität des Jet-Flugzeugs bewiesen, sondern dieses seltene Ereignis auch propagandistisch auszuwerten gewusst.

## CARAVELLE-VERKÄUFE

Am 30. August meldeten die Douglas-Flugzeugwerke in ihrer Eigenschaft als amerikanische Agenten der Sud Aviation den Verkauf von drei Caravelles VI an die Aerolineas Argentinas. - Am 7. September wurde sodann der Verkauf von 20 Caravelles des vergrößerten Typs Xa an die TWA bekannt, die auf weitere 15 Einheiten optiert.

Der gesamte Caravelle-Auftragsbestand ist damit bei 142 Flugzeugen angelangt; davon sind bis Ende Juli 78 Einheiten abgeliefert worden.

## NEUES ICAO-MITGLIED

Die Zentralafrikanische Republik ist im August der ICAO als 87. Mitgliedstaat beigetreten.



Treffler

Ein Erstklasspassagier drückte sich sehr lobend über einen Steward aus, nicht weil dieser das Essen oder den Whisky besonders freundlich serviert hatte -, sondern weil er einen Fluggast aus der Economy-Klasse, der zum genannten Erstklasspassagier "auf Besuch" gekommen war, mit tadellosem

Takt in sein Abteil zurückbeordnete. Wer sich in heiklen Dingen geschickt zu helfen weiss, hat den Sinn vom guten Service ganz begriffen.



Nuller

Das sture Festklammern an Geschriebenem ist eine billige Ausflucht aus heiklen Lagen. So hat sich ein Passagier nicht zu Unrecht über jenen Steward beschwert, der nach einem ungemütlichen Schlechtwetterflug - es konnte kein Service durchgeführt werden, und einige Gäste waren luftkrank - über den

Lautsprecher den üblichen Abschiedspruch ("... wir hoffen, dass Ihnen dieser Flug gefallen hat ...") herunterleierte.



## STOP PRESS

Spezialbus nach Kloten.

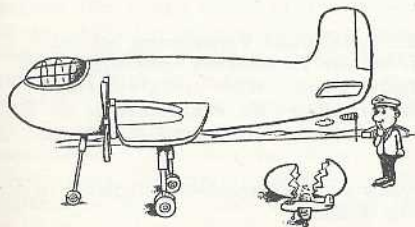
Auf vielfachen Wunsch des Personals, wird der VBZ-Spezialbus ab 2. Oktober am Schaffhauserplatz, und nicht mehr am Milchbuck anhalten. Der Fahrplan bleibt im übrigen unverändert.

### EIN IATA-FRACHTSYMPOSIUM IN DER SCHWEIZ

Sir William P. Hildred, Generaldirektor der IATA, kündigte an, dass der internationale Luftverkehrsverband seine Mitglieder auf den 30. April 1962 zu einem mindestens einwöchigen Symposium über Gütertransportfragen nach Luzern anbieten werde.

### WERBEFILM FÜR DEN PILOTENBERUF

Der Berner Produzent Charles Zbinden hat im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes einen 16 mm-Farbfilm hergestellt, der für den Pilotenberuf wirbt. Der den Titel "Ziel: Pilot" tragende und unter Mitwirkung der Armee, des Aero-Clubs und der Swissair entstandene Film kann von Schulen beim Schweizer Schul- und Volkskino in Bern in deutscher oder französischer Version kostenlos bezogen werden.



### NORDATLANTIKVERKEHR IM ZWEITEN QUARTAL

Die Kommentare über die Ergebnisse des Nordatlantikverkehrs in diesem Sommer liessen da und dort die Meinung aufkommen, die Passagierzahlen sowie das Fracht- und Postaufkommen seien im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Demgegenüber stellt die IATA fest, dass ihre 19 diese Strecken bedienenden Mitgliedergesellschaften im regelmässigen Verkehr in den Monaten April, Mai und Juni 4,5 % mehr zahlende Fluggäste - insgesamt 500'277 -, gewichtsmässig 35,2 % mehr Fracht und 38,4 %

mehr Post transportierten als im zweiten Quartal 1960. Die offerierte Sitzplatzkapazität ist indessen um 47,3 % gestiegen; der zu diesem bedeutenden Mehrangebot in keinem Verhältnis stehende, bescheidene Nachfragezuwachs hat zum Rückgang des durchschnittlichen Sitzladefaktors um 20,6 % - Punkte auf 50,3 %, geführt. Einen absoluten Rückgang weist leider die Zahl der amerikanischen Passagiere im Nordatlantikverkehr auf. Dies hat auch die Hotellerie in Europa zu spüren bekommen.

## Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich viel Gutes zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

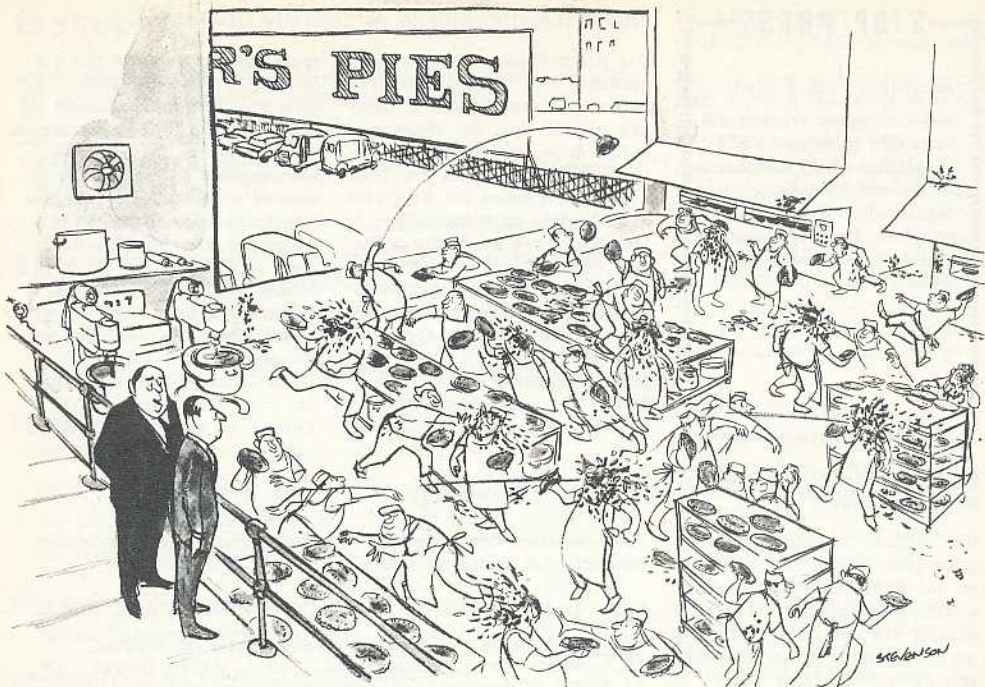
Dept. I: 28.7. Fr. Ilse Bosshard, jetzt: Frau Frick, FDZZ

Dept. II: 14.7. Fr. Sylvia Hediger, jetzt: Frau Wagner, SZ; 16.7. Walter Stutz, Luftreisebüro; 29.7. Alfred Conrad, VF; 31.7. Fr. Gerda de Searcles, jetzt: Frau Gisler, Reservation.

Dept. III: 2.5. Fr. Ruth Forster, jetzt: Frau Zell, Hostess; 3.6. Heinz Weiersmüller, Startdienst; 9.6. François Baehler, Pilot; 14.6. Eugen Brem, OGSZ; 23.6. Armin Lüthy, Terminus; 5.7. Fr. Doris Krähen, jetzt: Frau Frech, Hostess; 15.7. Fr. Margrit Meierhofer, jetzt: Frau Stubenbaum, Hostess; 17.7. Fr. Suzanne Käsermann, jetzt: Frau Wildi, Sekretariat Chef-Navro; 20.7. Hanspeter Schultheiss, Traffic; 29.7. Fr. Irma Köppel, jetzt: Frau Brauch, Uebermittlungszentrale; 29.7. Fr. Elisabeth Rutishauser, jetzt: Frau Schumacher, Einsatzleitstelle; 5.8. Mario Stutz, Frachtdienst; 10.8. Fr. Astrid Harzenmoser, jetzt: Frau Rodel, Hostess; 14.8. Erwin Fink, Crew Assignment.

Dept. IV: 18.5. Johann Hoffmann, Nebenbetriebe; 19.5. Hans Moor, Jet-Wartung; 4.7. Fr. Elsbeth Vogt, jetzt: Frau Brandenberger, Materialplanung; 8.7. Günther Heubi, Werft; 14.7. Rolf Julian, Kolbenflugzeugwartung; 15.7. Fr. Anita Zollinger, jetzt: Frau Cirolli, Flugzeugwartung; 15.7. Hans Thoma, Mech. Werkstatt; 5.8. Josef Baechler, Werft; 11.8. Anton Müller, Wartung Jet-Flugzeuge; 12.8. Hans Merki, Wartung Kolbenflugzeuge; 18.8. Hans Funk, Elektroinstallation; 22.8. Harry Meile, Flugzeug-Engineering.

Wunder der Technik



▲ Borddienst-Psychologie in den USA:

"Einmal im Jahr ermutigen wir unsere Mitarbeiter, ihren Gefühlen freien Lauf zu lassen ..."

**KRANKENKASSE  
VERBESSERT LEISTUNG**

Die Krankenkasse Helvetia hat sich erfreulicherweise bereit erklärt, die Kosten für Medikamente, die nicht oder noch nicht auf der zur Rezeptur für die Krankenkassen herausgegebenen Spezialitätenliste figurieren, bei ihrer Abrechnung nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Wer vom Apotheker eine separate Rechnung für ein solches Medikament erhält, kann diese der Dienststelle Personalversicherungen zur Weiterleitung an die Krankenkasse Helvetia zustellen.

**KOLLEKTIVVERTRAG MIT DER KRANKENKASSE HELVETIA**

Die IBM-Anlage 7070 bedingt einige Umstellungen hinsichtlich der Berechnung der Kostenbeiträge an die Krankenkasse Helvetia. Vom September 1961 an werden dem Zahltag keine grünen Kostenbeitragsrechnungen der Krankenkasse mehr beigelegt.

Wer mit einem Kostenbeitrag (Selbstbehalt) belastet wird, findet auf der Salärabrechnung eine Zeile, die den behandelnden Arzt, das Ausstellungsdatum des Krankenscheines und den belasteten Kostenbeitrag angibt. Wer im Einzelfall unbedingt nähere Angaben über seinen Kostenbeitrag wünscht, ist gebeten, sich beim Sekretariat der Abt. Personalversicherungswesen (Tel. int. 586) zu erkundigen.

Alle schweizerischen Krankenkassen-Mitglieder im Ausland zahlen ihre Arzt- und Apothekerrechnungen wie bis anhin persönlich und senden uns die quittierten Belege. Die Uebernahmebeiträge der Krankenkasse werden zusammen mit einem künftigen Salär gutgeschrieben. An dieser bestehenden Praxis wird weiterhin festgehalten.

Auch die Berechnung der Spitalzusatz-Versicherung bei der Krankenkasse Helvetia, die ein zusätzliches Spitaltaggeld sowie Spitalbehandlungskosten deckt, erfährt eine Aenderung. Vom Oktober-Salär 1961 an erfolgen die Prämienabzüge für die Spitalzusatzversicherung monatlich, statt vierteljährlich wie bisher.

Diese Umstellungen treffen die Krankenkassen-Mitglieder in der Schweiz wie auch im Ausland.



# mitteilungen

## SWISSAIR

Freizeit-  
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel  
GR, Tel. 334



### Zentralvorstand

Wiederum steht das bereits zur Tradition gewordene Oktoberfest vor der Türe. Der Anlass ist seinerzeit geschaffen worden, weil sich nirgends als bei einem gemeinsamen Fest besser erleben lässt, dass wir alle am gleichen Strick ziehen. An dieser Zielsetzung hat sich nichts geändert. Das Swissair-Personal jeden Ranges und aus allen Dienststellen in Zürich und Kloten soll einmal im Jahr ungezwungen zusammen kommen, und die Angehörigen sollen auch dabei sein können.

Aus diesem Grund hat die FPS wiederum die umfangreichen Vorbereitungen nicht gescheut, um das Fest durchzuführen. Viele Schwierigkeiten liessen sich überwinden, weil uns die Geschäftsleitung in jeder Hinsicht entgegengekommen ist. Wir sind ihr dafür dankbar und hoffen, dass dies auch in einem regen Besuch des Festes am 7. Oktober zum Ausdruck kommt.

Dr. A. Hodel

### Schmalfilm-Club

Zur Eröffnung unserer Herbstprogramms waren wir am 2. September die Gäste des Amateurfilm-Clubs Olten (AFO). Nachdem uns der AFO im letzten Frühling anlässlich eines Clubabends im Swissair-Schulhaus Kloten mit einigen ausgezeichneten Streifen ein paar frohe Stunden geboten hatte, folgten wir seiner freundlichen Einladung zu einem Gegenbesuch mit Vergnügen. Ein ansehnliches Trüpplein fand sich am Samstagabend in Seebach zum Start nach Olten ein. Kurz nach 19.00 Uhr erreichten wir das Ziel, wo unsere Gastgeber im Hotel

"Aarauerhof" ein vorzüglich geeignetes Lokal reserviert hatten.

Trotz den in Anbetracht der Grösse des Saales und der Platzzahl anfänglich aufgetretenen Zweifeln war gegen 20.00 Uhr der letzte Stuhl besetzt, als die beiden Club-Präsidenten mit humorvollen Worten die über 70 Anwesenden begrüßten. Anschliessend starteten unsere Amateur-Operateure ein 3-stündiges Programm, das sich aus Streifen der verschiedensten Richtungen zusammensetzte. Sie waren alle von unseren Mitgliedern mit viel Begeisterung, Fantasie und Können geschaffen worden.

Die vielseitigen Vorführungen fanden ungeteilte Anerkennung. Gewiss fühlte mancher Zuschauer neuen Auftrieb um Ähnliches zu versuchen. Als Ueberraschung durfte jeder der Autoren unter fröhlicher Anteilnahme aller Anwesenden ein originelles Diplom des AFO's entgegennehmen. In gewohnt herzlicher Art dankte der AFO-Vorsitzende dann für ein kleines, dem AFO vom Swissair-Schmalfilm-Club überreichtes Geschenk.

Zum Schluss richteten die beiden Präsidenten, unsere gemeinsamen Interessen betonend, einige Worte an Gastgeber und Gäste. Mit einer vom AFO offerierten Stärkung und unter gemütlichen, ungezwungenem Geplauder fand der in jeder Beziehung gelungene Abend seinen Abschluss.

A. Lüscher

### Tischtennis bei der Vertretung Stockholm

Nachdem schon im Frühjahr verschiedene Begegnungen ausgetragen (und gewonnen) worden waren, mass sich das Personal unsere Verteilung am 8. August mit dem



wurde in Form eines Cup-Wettbewerbsergebnisses aufgezogen. Es gelang der Swissair, sowohl bei den Damen wie bei den Herren die Sieger zu stellen. Bereits wurde für den Herbst ein Retourtreffen in Aussicht genommen.

Unser nächster Gegner wird die Lufthansa Frankfurt sein. Die Verhandlungen über einen Termin stehen vor dem Abschluss.

Frank C. Blattner  
Swissair-Stockholm

### Boccia-Club

Am 27. August konnten wir bei schönstem Wetter das Freundschaftstreffen gegen VISCOSE Emmenbrücke austragen. Der friedliche Kampf um die Punkte begann um 09.00 Uhr. Bis zum Mittagessen hatten wir schon 28 Punkte Vorsprung herausgeschwitzt. Ein kühler Trunk und ein ausgezeichnetes Mittagessen in der Kantine Taubenried stärkten uns für die Nachmittagskämpfe. Bald führte VISCOSE, bald waren unsere Mannen voraus. Um 18.00 Uhr war unser Sieg mit 121 : 94 Punkten sichergestellt.

Dem allgemeinen Drang nach Bier folgend zügelten wir anschliessend ins Landhaus und sassen dort noch eine zeitlang in fröhlicher Kameradschaft zusammen. Dieser Sonntag war für uns alle ein schönes Erlebnis. Sicher freut sich jeder Aktive auf das Retourtreffen 1962. Besonderer Dank gebührt den Zuschauern für ihr Erscheinen, denn stimmliche Unterstützung tut oft gut.

Sondermeldung - An den am 3. September abgehaltenen Meisterschaften der Region Zürich gewannen Swissair I und II je die Gruppenvorrunde. Im Final erkämpfte Swissair II den zweiten und Swissair I den dritten Platz von insgesamt 15 Mannschaften.

F. Nünlist

### Tennis-Club

ASIA-Cup BEA : SWISSAIR in London.

Die erste Mannschaft des TC Swissair, begleitet von 6 Schlachtenbummlern, hat am 19. August das ASIA-Cup-Spiel gegen BEA ausgetragen. Das Treffen fand auf der erst kürzlich ausserhalb London eröffneten, grosszügig angelegten Freizeitanlage unseres Gegners statt.

Starker Wind und, wie könnte es anders

kurrenz, die aus 2 Damen- und 5 Herren-Singles sowie je einem Doppel, somit insgesamt 9 Spielen bestand. Um es gleich vorweg zu nehmen; wir haben mit 3 zu 6 Spielen verloren, obwohl es für uns im Bereiche des Möglichen gelegen hätte, den Platz als Sieger zu verlassen. Von den Herren, die in stärkster Besetzung antraten, haben uns ausgerechnet Nr. 1 und Nr. 2 enttäuscht. Mit etwas mehr Einsatz hätten sie ihre Spiele und damit auch den ganzen Cup-Match für die Swissair entscheiden können. Die Damen kämpften von vornherein auf verlorenem Posten, denn ihre Gegnerinnen gehörten zur guten B-Klasse.

### Resultate Damen:

- |                       |                           |             |
|-----------------------|---------------------------|-------------|
| 1. Miss S. Morris     | - Miss S. Siegfried       | 6 : 1 6 : 1 |
| 2. Miss P. Terry      | - Miss D. Vilella         | 6 : 1 6 : 0 |
| 3. S. Morris/P. Terry | - S. Siegfried/D. Vilella | 6 : 1 6 : 1 |

### Herren:

- |                    |                        |                   |
|--------------------|------------------------|-------------------|
| 1. Mr. D. Stoton   | - Mr. H. U. Gutzwiller | 4 : 6 7 : 5 6 : 2 |
| 2. Mr. R. Dickins  | - Mr. M. Eötschi       | 6 : 3 6 : 3       |
| 3. Mr. J. Bowman   | - Mr. P. Bergsma       | 5 : 7 3 : 6       |
| 4. Mr. J. Miller   | - Mr. U. Bergsma       | 4 : 6 2 : 6       |
| 5. Mr. E. Christie | - Mr. K. Gerhard       | 3 : 6 4 : 6       |
| 6. Stoton/Dickins  | - Bergsma/Bergsma      | 6 : 1 6 : 2       |

Am Abend genossen wir die sprichwörtliche englische Gastfreundschaft in vollen Zügen. Dem ausgezeichneten Nachtessen folgte eine Einladung ins Clubhaus unserer Spielgegner wo sich etwa 200 Personen trafen. Dort entstand bald eine gutgelaunte Stimmung. Wem es beim Tanz zu heiss wurde (es kam ziemlich oft vor), kühlte sich an der Par wieder ab oder spielte mit seinen englischen Kollegen eine Partie Eillard. Im Nu war die Zeit verstrichen; die Polizeistunde gab das Signal zum Aufbruch.

Am Sonntag Vormittag führte uns ein Pummel bei herrlichstem Wetter durch die Stadt und zum Abschluss des Wochenendes in London besuchten wir am Nachmittag das Windsor Castle

Es war ein herrliches Weekend und wir sind allen unseren Kollegen von der BEA dankbar, dass sie uns zu einem unvergesslichen Aufenthalt verholfen haben.

K. Gerhard



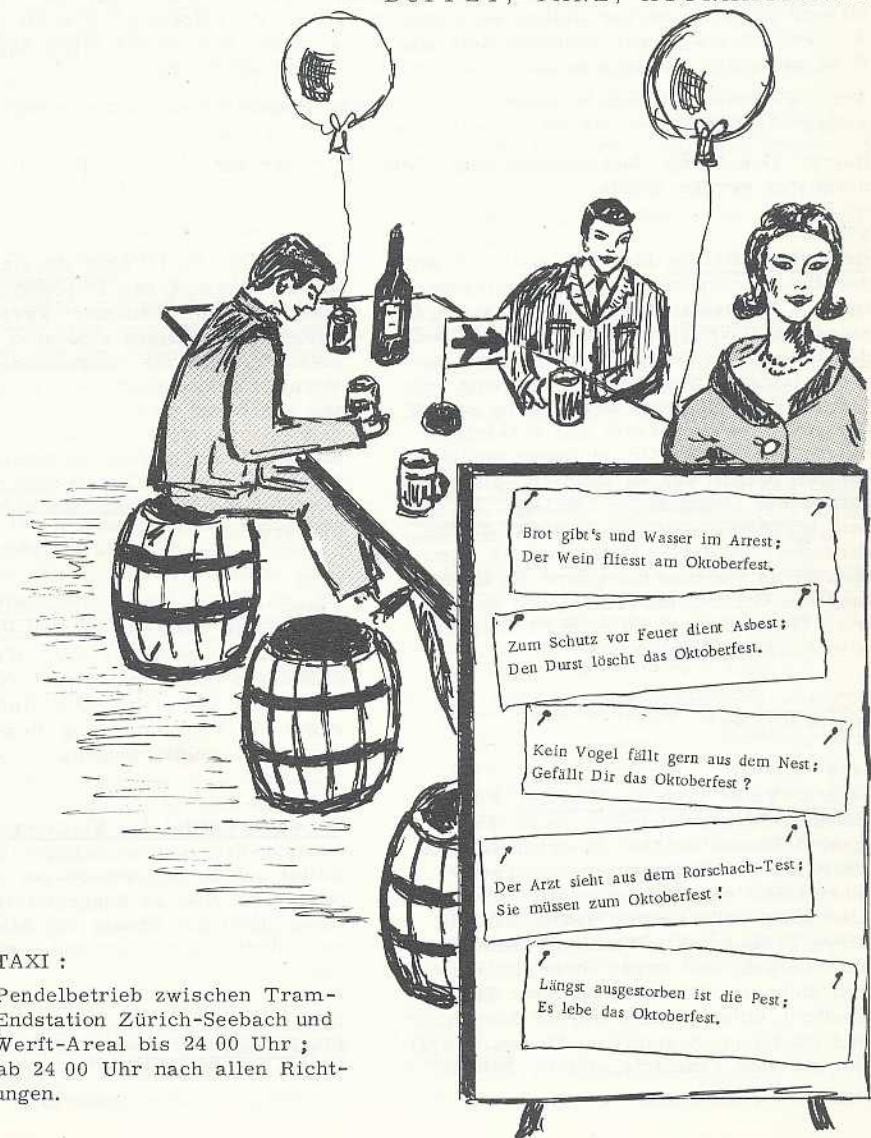
# OKTOBERFEST

Samstag 7. Oktober 1961

für alle Swissair-Angestellten,  
ihre Angehörigen und Freunde  
in der Kantine "TAUBENRIED" Kloten  
Beginn 20.00 Uhr

Kassa-Oeffnung 19.30 Uhr

EINTRITT FR. 2.-  
BUFFET, TANZ, ATTRAKTIONEN



TAXI :

Pendelbetrieb zwischen Tram-  
Endstation Zürich-Seebach und  
Werft-Areal bis 24 00 Uhr ;  
ab 24 00 Uhr nach allen Richt-  
ungen.



No.

September 1961

Die Ferienabwesenheit verschiedener Mitarbeiter hinderte uns daran, mehr als die nachstehend publizierten Vorschläge zu erledigen. Doch ist "aufgeschoben nicht aufgehoben". Wir werden uns in der nächsten Zeit alle Mühe geben, den wieder stark angewachsenen Berg pendenter Vorschläge auf ein akzeptables Mass abzutragen.

Trotz all dieser Umstände können wir in dieser Nummer doch einen verwertbaren Vorschlag veröffentlichen; es ist derjenige von

Herrn Hans MEIER, Materialabteilung, Dept. IV, der mit Fr. 100.-- prämiert werden konnte.

6721

Herr Hans Meiers Idee befasste sich mit der Bearbeitung von Garantieangelegenheiten von Flugmaterial und Einrichtungen. In seinem ausführlichen Bericht wies er auf die Mängel des bestehenden Systems hin und erläuterte gleichzeitig, wie nach seiner Ansicht die ganze Bearbeitung solcher Garantiefälle verbessert und vereinfacht werden könnte. Auf Grund dieser wohlüberdachten Arbeit war es möglich, die entsprechende Organisation im Dept. IV, in ert kürzester Zeit den heutigen Anforderungen anzupassen, was in der administrativen Weisung betreffend die Behandlung von Garantiematerial durch den Betrieb (Publ. Nr. 12016 vom 27. 7. 1961) zum Ausdruck kommt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6463

Eigener Telex Code für Fracht. Für die Standard-Frachtmeldungen, z.B. Frachtreservationsmeldungen, bestehen bereits unter den Frachtdiensten der verschiedenen Gesellschaften Vorschriften über die Anwendung codifizierter Texte (AIRIMP Cargo Procedures). Weitere Frachtdienst-Abkürzungen, die wegen ihrer grossen Anzahl nicht ins COM-Manual oder Teletype Handbook aufgenommen werden können, sind im Cargo Regulations Manual (CRM), welches jede Frachtdienststelle besitzt,

ersichtlich. Es ist klar, dass zur möglichst kurzen Fassung des Meldetexts tunlichst viele Begriffe codifiziert werden sollten. Solche Abkürzungen sind aber nur dann nützlich, wenn sie international, d.h. im Verkehr mit ausländischen Fluggesellschaften angewandt werden können, was bedingt, dass sie verbindlich festgelegt werden. Zu diesem Zweck besteht im Rahmen der IATA-Organisation eine Arbeitsgruppe, die diese Codifikationen laufend revidiert, verbessert und ergänzt.

6735

Plastic-Hüllen für Rotating-Etiketten. Alle im Betrieb verwendeten Etiketten werden zur Zeit neu gestaltet, bzw. denjenigen des SAS angeglichen. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Frage nach einem Schutz gegen die Verschmutzung dieser Betriebsdokumente gelöst werden.

6749

Reinigungsmittel für Flugzeuge. Die Untersuchung der vorgeschlagenen Reinigungsmittel auf die Verwendbarkeit hat ergeben, dass diese viel zu konzentriert sind und daher nicht als Ersatz für AC-Reiniger oder White Spirit verwendet werden können.

7405

Flugfunk-Mithörrautomat. Ueber das Aufstellen von Automaten im Flughafen, die



gegen eine entsprechende Gebühr das Mithören der Funkgespräche zwischen dem Kontrollturm und dem Flugzeug erlauben, wurde schon verschiedentlich diskutiert. Doch zeigte sich dabei, dass die Voraussetzungen für die Realisierung dieses Projektes vorläufig noch nicht vorhanden sind.

Gründe, die dagegen sprechen, sind z. B. dass

- der Flugsprechverkehr sich in englischer Sprache und unter Verwendung von speziellen Fachausdrücken abwickelt. In den weitaus meisten Fällen würde daher die Uebersetzung überhaupt nicht verstanden, oder aber, was noch schlimmer wäre, nicht richtig ausgelegt werden. Eine falsche Interpretation des Gehörten könnte jedoch in Emergency-Fällen zu Gerüchtemacherei und somit zu unliebsamen Schwierigkeiten führen. Deshalb wäre es auch schwierig, von der PTT eine Konzession für den Betrieb einer solchen Anlage zu erhalten;
- die Kosten für die Installation, den Unterhalt und die für den Betrieb solcher Flugfunkmithörautomaten notwendige Konzession einen solch grossen Betrag ausmachen würden, dass man darin gemeinhin nicht mehr eine Einnahmequelle erblicken könnte.

7410

Aenderung des Ladeplanes der Standard Unit B8 auf den Caravelle-Flugzeugen, um die Beschädigungen der Schubladen zu vermeiden. Die vorgeschlagene Aenderung des Ladeplanes würde in diesem Falle nichts nützen. Es konnte einwandfrei festgestellt werden, dass die Ursache der Beschädigungen vor allem beim Material und in der zu wenig sorgfältigen Behandlung der Schubladen zu suchen ist. Als Gegenmassnahme werden diese Teile nun verstärkt.

Im weiteren ist zu sagen, dass der Ladeplan nur als Richtlinie und Inventarliste betrachtet werden kann. Die unterschiedlichen Masse der Flaschen erlauben einfach nicht, einen in jedem Fall verbindlichen Ladeplan zu schaffen. Daher muss das Auffüllen der Schubladen weitgehend dem damit beauftragten Personal überlassen werden.

7471/7498

Zündhölzer als Reklame und Werbeartikel sind für die Propagierung von Genussmitteln und kleineren Verbrauchsartikeln geeignet. Für Flugreisen sind sie bestimmt

nicht das richtige Werbemittel, sende Publikum ist heute anspruchsvoll und das bedingt auch eine ansprechende und den vorhandenen Verhältnissen angepasste Werbung. Eine solche Zündholz-Reklame würde neben derjenigen der Schweiz. Verkehrszentrale, die in jeder Grossstadt der Welt für die Schweiz und die Swissair werben, kaum beachtet werden.

7474

Transportvergünstigungen. Die Ausweitung von Transportvergünstigungen auf die Schwiegereltern der SWR-Angestellten scheitert an den Vorschriften der IATA, die solche Vergünstigungen im internationalen Verkehr nicht erlauben. Die Geschäftsleitung ist hingegen vorübergehend bereit, für schweiz. Strecken (Zürich-Bern bzw. Basel bzw. Genf und umgekehrt) auch Schwiegereltern Pers. 50/I-Flugscheine (d. h. 50 % des Tarifes und mit fester Buchung) für Kurse der "Openlist" abzugeben.

7479

Markierung auf dem Flughafen-Areal. Das Anbringen zweckentsprechender Markierungs- und Hinweistafeln wird zusammen mit der FIG und den dafür zuständigen Instanzen des Kantons bereits vorbereitet.

7482

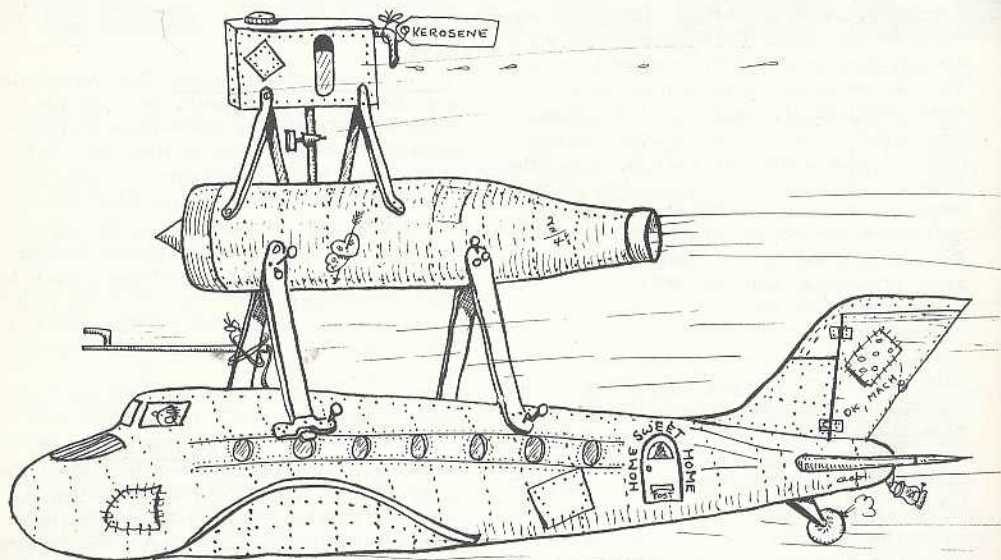
Abgabe von Miscellaneous Charges Orders anstelle von Bar-Rückerstattungen. Zu diesem Vorschlag ist folgendes zu sagen:

1. Es liegt sicher nicht im Interesse unseres Unternehmens, einem Kunden, der aus irgendeinem Grund nicht fliegen kann, ein Dokument aufzuzwingen, für das er keine Verwendung hat.
2. Ein MCO mit dem Vermerk "Transportation on Swissair only" würde von vielen Passagieren als eine nicht zumutbare Einschränkung empfunden.
3. Die Abgabe von MCO's statt Bar-Rückerstattungen würde den Ausgabestellen, dem Rechnungswesen und dem Rückerstattungsdienst nur vermehrte Arbeit verursachen. Diese ergibt sich aus einer komplizierteren Verbuchung, Endossierung auf andere Fluggesellschaften und zusätzlichen Kontrollen etc..

7552

Night Bag. Dem Wunsch nach grösseren Night Bags ist bereits entsprochen worden. Das neue Modell ist bedeutend geräumiger

Ebenfalls nicht prämiert .....  
 ..... wurde der Vorschlag, die noch vorhandenen DC-3 Flugzeuge mit einem Düsen-Aggregat zu versehen. Der damit erreichbaren Verbesserung des Auslastungsgrades stehen die zu hohen Kosten einer neuerlichen Umschulung der Besatzungen entgegen.



How to convert a DC-3 into a JET

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6071 Salärauszahlung.
- 7537 Telefonkosten.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages

7544 Passagier- und Gepäckabfertigung, sich zur Erteilung näherer Angaben mit Herrn Eugen Weder, Passagier- und Gepäckabfertigung, Dept. III, in Verbindung zu setzen.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/1464/2564/4407/4625/4954/5111/5861/6078/6124/6234/6254/6369/6639/6702/6725/6730/6741/6747/6839/6860/6874/6894/6895/7058/7103/7105/7107/7108/7125/7129/7133/7156/7158/7159/7175/7180/7184/7185/7186/7212/7230/7285/7327/7335/7354/7370/7371/7373/7382/7383/7400/7406/7407/7439/7440/7458/7473/7476/7477/7480/7483/7486/7496/7497/7499/7508/7515/7541/7542/7544/7567/7582/7590/7625/7665/7676/7677/7682/7700/7776/7780/7797/7798/7812/7843.