

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
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, Zurich



9. Jahrgang

Nr. 9

September 1960

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM AUGUST 1960

| | <u>August 1960</u> (in 1000 tkm) | <u>August 1959</u> (in 1000 tkm) |
|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Offerierte Tonnenkilometer | 25*065 + 32 % | 19*014 |
| Ausgelastete Tonnenkilometer | 15*035 + 21 % | 12*419 |
| davon: Passagier- und Gepäck-tkm | 12*142 + 19 % | 10*184 |
| Fracht-tkm | 2*386 + 33 % | 1*794 |
| Post-tkm | 507 + 15 % | 441 |
| Auslastungsgrad des Linienverkehrs | 60,5 % | 65,3 % |

Im vergangenen Monat nahm das Verkehrsangebot gegenüber August 1959 um 32 % zu. Die Nachfrage wuchs um 21 %. Infolgedessen sank der durchschnittliche Auslastungsgrad von 65,3 % auf 60,5 %. Budgetiert war ein Ladefaktor von 62 %; es wurden 6 % weniger tkm produziert als vorgesehen.

In Europa konnte das tkm-Angebot um 22 % erhöht werden. Die verkaufte Leistung stieg um 15 %. Der Auslastungsgrad ging um 3,3 %-Punkte auf 55,6 % zurück.

Bei den Passagierflügen über den Nordatlantik blieb die Zunahme der ausgelasteten tkm mit 35 % merklich unter der Angebotsvermehrung von 62 %. Die gesteigerte Produktion ist den DC-8 und der Einführung des Kurses 870/1 zuzuschreiben. Der Ladefaktor gab von 77,2 % auf 64,2 % nach. Mit Ausnahme eines Hinfluges fielen zufolge Revision und Einsatz des DC-6A im Kongo alle Frachtkurse aus.

Das südatlantische Verkehrsgebiet wies bei einem Mehrangebot von 9 % einen Nachfragezuwachs von 38 % auf, wodurch sich die Auslastung um 17 %-Punkte auf 79,9 % verbesserte.

Im Mittleren Osten boten wir 14 % mehr tkm an. Die Nachfrage wuchs mit 16 % etwas stärker, weshalb der Ladefaktor von 58 % auf 59,1 % vorrückte.

Im Fernen Osten stieg das tkm-Angebot um 34 %, während die Nachfrage um 6 % zunahm. Die Auslastung ging von 65,7 % auf 52 % zurück. Die Sonderflüge nach und innerhalb des Kongo führten zu einer Produktion von 745*000 tkm.

Scanned

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Wie können wir unsere Ertragslage verbessern?

In den "SWISSAIR NEWS" vom vergangenen August hat unser Direktionspräsident eine eindrückliche Schilderung des finanziellen Engpasses vermittelt, in welcher wir uns infolge der Umstellung auf den Strahlflugzeugbetrieb befinden.

Zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes bedarf es nicht nur einer konsequenten Disziplin auf der Kosten-
seite, sondern es müssen auch alle Anstrengungen unternommen werden, um die Verkehrserträge in dieser zweiten
Jahreshälfte zu steigern.

Wir glauben, dass es auch die nicht im Dept. II tätigen Mitarbeiter interessieren dürfte, welche Pläne zur Intensivierung
unserer Verkaufsanstrengungen bestehen und zum Teil bereits in Ausführung begriffen sind.

Im Jahreshaushalt einer Fluggesellschaft mit den bekanntlich schmalen Gewinnmargen können Ertragsdifferenzen von
wenigen Millionen Franken von ausschlaggebender Bedeutung sein. In der heutigen Lage ist es deshalb dringender denn je,
zusätzliche Einnahmequellen ausserhalb der traditionellen Geschäfte zu erschliessen. Mit andern Worten; wir folgen dem
Beispiel jedes vernünftigen Kaufmanns, der sich nach Möglichkeiten umsieht, das Interesse des Käufers an seinen Produkten
zu wecken oder sogar neue und attraktive Produkte auf den Markt zu bringen. Das will natürlich nicht heissen, dass wir uns
der Förderung des täglichen Routinegeschäftes - sei es nun der Verkauf individueller Flugpassagen oder sei es die Acquisition
von Frachtsendungen - in geringerem Masse widmen als bisher. Im Gegenteil; mit allen verfügbaren personellen und mat-
teriellen Mitteln wird auch die Ausdehnung dieses normalen Geschäftsvolumens angestrebt, das nach wie vor den Hauptteil
unserer Verkehrserträge darstellt.

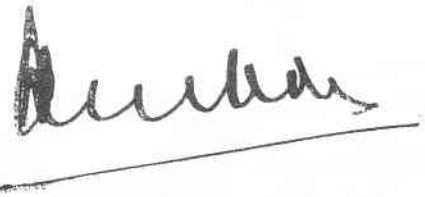
Viele unserer Mitarbeiter werden sich jedoch mit Recht die Frage stellen, ob es im Flugverkehr überhaupt denkbar ist,
zusätzliche Einnahmequellen sozusagen aus dem Boden zu stampfen. Wir werden versuchen, anhand einiger typischer
Beispiele aufzuzeigen, dass es mit Hilfe einer geschickten Auswertung latenter Bedürfnisse möglich ist, neue Ertrags-
quellen zu schaffen.

Im Fernen Osten sind wir dem erbarmungslosen Konkurrenzdruck des Strahlflugzeuges im besonderen Masse ausgesetzt. Es
wird zusehends schwieriger, Passagiere zur Benützung unserer langsameren DC-6B Flugzeuge zu bewegen, obwohl der gute
Ruf unseres Borddienstes anerkannt wird. Unsere Vertretung in Japan ist deshalb zur Ueberzeugung gelangt, dass anstelle der
DC-6B Kurse eine andere Dienstleistung verkauft werden muss, die trotzdem mit der Swissair identisch ist. Es handelt sich hier
um die Propagierung von Studienreisen in den industriellen Kreisen Japans. Durch eine intensive persönliche Werbung bei
Unternehmern und Berufsverbänden wird ihr Interesse an einem Besuch gleichgelagerter europäischer und amerikanischer
Unternehmen geweckt. Gleichzeitig wird ein in allen Details ausgefeiltes Reiseprogramm unterbreitet, mit welchem die
Swissair auch den Besuch der interessierenden Fabriken gewährleistet. Unsere Vertretung hat diese besondere Verkaufswerbung
zur Meisterschaft entwickelt und ist auf diesem Gebiet vielen andern Gesellschaften voraus. Entsprechend sind auch die Resul-
tate; für die nächsten Monate werden eine grosse Zahl von Passagiergruppen erwartet, die wir sonst kaum auf unseren DC-6B
Kursen gesehen hätten. Aehnliche erfolgreiche Aktionen sind auch in Deutschland, der Schweiz und andern Ländern im Gange,
wobei entweder der Ferne Osten oder die USA als Reiseziel bestimmt wurden. Bis Ende dieses Jahres erwarten wir mindestens
500 Teilnehmer an solchen beruflich orientierten Studienreisen, und die daraus resultierenden Passageeinnahmen sollten die
Millionengrenze überschreiten.

In der Schweiz und einigen angrenzenden Ländern wird in den kommenden Wochen eine neue Idee ins Publikum getragen,
die sich zum Ziel setzt, den vielverbreiteten Wunsch eines Amerikabesuches zu möglichst preisgünstigen Bedingungen ver-
wirklichen zu helfen. Anstelle der traditionellen und kostspieligen Amerikatouren versuchen wir nun, Amerika mit dem
Greyhound-Bus zu zeigen, wobei der Reisende sein Programm selbst bestimmen kann. Diese sogenannten Kombi-Reisen
stellen eine Neuerung für den Besucher aus Europa dar und wir rechnen fest damit, dass sie Anklang finden wird. Auch
diese Aktion sollte uns bis Jahresende noch einige Hunderttausend Franken zusätzlicher Erträge bringen.

Wir beschränken uns auf die Nennung dieser beiden Beispiele, obwohl noch viele andere Sonderaktionen zu erwähnen wären,
welche entweder den touristischen Interessen gelten oder von den vielfältigen Möglichkeiten Gebrauch machen, die im Ver-
kehr mit Entwicklungsländern, dem Besuch von Messen und Veranstaltungen oder in der Organisation von Charter- und
Sonderflügen liegen. Andere Projekte dürfen darum nicht an die grosse Glocke gehängt werden, weil dies sonst andere
Gesellschaften in Versuchung bringen könnte, diesen lukrativen Geschäften ebenfalls nachzugehen.

Mit dieser Schilderung einiger Verkaufsaktionen verbinden wir die Absicht, das Interesse aller Swissair-Mitarbeiter an den Aufgaben unserer Verkaufsstellen im In- und Ausland zu wecken in der Hoffnung, dass viele von Ihnen nicht nur im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit, sondern auch im privaten Kreis mithelfen, unserem Verkaufsprogramm einen vollen Erfolg zu sichern. Den vereinten Anstrengungen von uns allen muss es gelingen, die gegenwärtigen Schwierigkeiten zu überbrücken.



L.L. Ambord

EINE VIERTE OBLIGATIONENANLEIHE

In der Zeit vom 4. bis 11. Oktober 1960 legt die Swissair eine vierte, zu 4 % verzinsliche Obligationenanleihe im Betrage von 50 Millionen Franken zur Zeichnung auf. Sie wird eine Laufzeit von höchstens 16 Jahren haben. Die Anleihe verteilt sich auf 50'000 Inhaberobligationen zum Nennwert von je 1'000.-- Franken. Die neuen Mittel werden für die teilweise Finanzierung der Strahlflugzeuge benötigt. Alle vier bisher angegebenen Anleihen ergeben eine totale Obligationenschuld von 160 Millionen Franken.

VOM STAND DER WELTLUFTFAHRT

Der Generaldirektor der IATA, Sir William P. Hildred, hat am 12. September an der Generalversammlung dieser Organisation in Kopenhagen ein ausführliches Referat über die Lage der Luftfahrtindustrie gehalten. Seinem Vortrag entnehmen wir die folgenden Angaben :

Nach Berechnungen der ICAO haben die Fluggesellschaften der Welt - ausgenommen die Sowjetunion und China - im Jahre 1959 total 97'000 Millionen Passagierkilometer (+ 14 % gegenüber 1958), 1'920 Millionen Frachtkilometer (+ 16 %) und 520 Millionen Posttonnenkilometer (+ 11 %) erbracht.

Transportiert wurden im letzten Jahr in der westlichen Welt von den am flugplanmässigen Verkehr beteiligten Unternehmen insgesamt 97 Millionen Passagiere (+ 11 %), wovon 51 Millionen (das sind 53 %) in den USA. Pro 1960 dürfte die Zahl der Fluggäste erstmals 100 Millionen übersteigen.

Die 89 Mitglieder der IATA hatten im Jahre 1959 zusammen 3'479 Flugzeuge im Betrieb, mit denen sie 88 % des flugplanmässigen Weltluftverkehrs bewältigten.

Während Ende 1958 bei den IATA-Gesellschaften erst 14 Strahlflugzeuge im Dienst standen, dürfte sich deren Zahl bis Ende September 1960 auf 290 und bis Ende 1962 auf rund 600 erhöhen.

Nach einer Schätzung der ICAO wird die durchschnittliche Betriebs-Gewinnmarge bei allen am flugplanmässigen Verkehr beteiligten Gesellschaften pro 1959 nur etwa 3,1 % betragen.

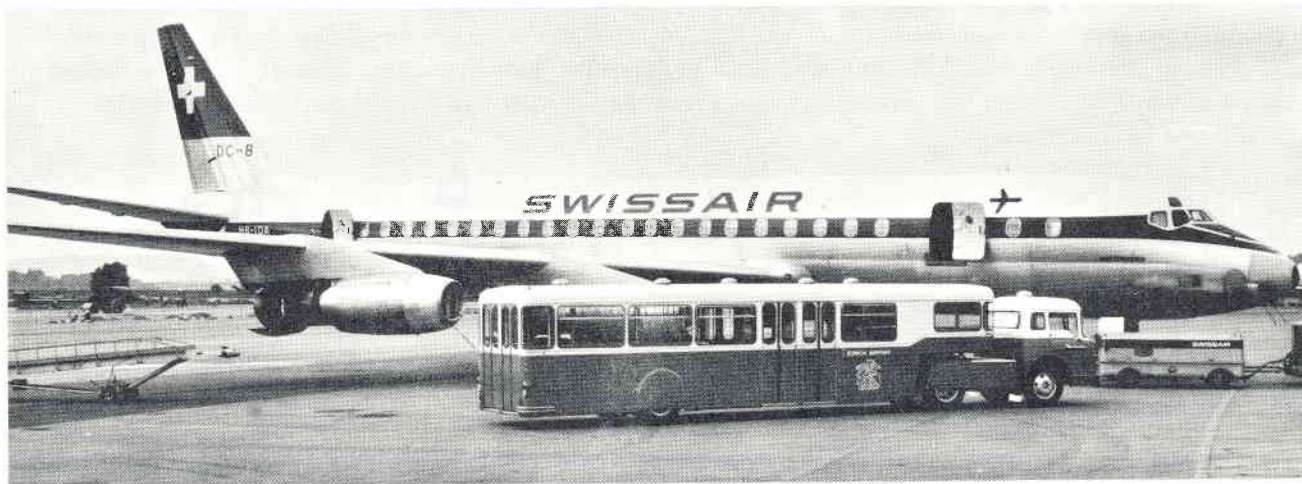
Für Entwicklung und Installation von Schalldämpfern hat die Industrie bisher über 50 Millionen Dollar aufgewendet.

REKORDTAG IN KLOTEN

Am meisten Fluggäste wurden dieses Jahr in Kloten am Sonntag, den 4. September, mit 5880 gezählt. 390 entfielen auf zwei Starts und Landungen von zwei DC-8 der Swissair, 438 auf Charterflüge. Der letztjährige Rekordtag war der 30. August mit 5036 Passagieren.

DRITTER SCHALLDÄMPFER FÜR JET-STANDLÄUFE EINGETROFFEN

Am 5. September traf in Kloten das dritte und letzte mobile Schalldämpferrohr aus London ein. Es dient der Herabsetzung des Lärms bei DC-8-Standläufen. Das Rohr wiegt 5,6 Tonnen, ist also rund 600 kg schwerer als die beiden Caravelle-Detuner. Da beim DC-8 jedes Triebwerk einzeln geprüft werden kann - im Gegensatz zu den Caravelle-Motoren, die simultan laufen -, konnten wir uns mit der Anschaffung eines einzigen DC-8-Rohres begnügen.



EIN WEITERES SPEZIALFAHRZEUG AUF DEM KLOTENER TARMAC

Gegen Ende August wurde von der Flughafenbehörde in Kloten ein Spezialbus für die Beförderung von Passagieren über den Flugsteig in Betrieb genommen. Das Fahrzeug ist als Sattelschlepper konstruiert. Es bietet 70 Personen Platz und kostet rund 100'000 Franken. Ein zweiter Bus der gleichen Bauart soll in einigen Wochen abgeliefert werden.

DC-8-FLOTTE KOMPLETT

Nachdem wir am 31. August nun auch den dritten, im September 1956 bestellten DC-8 - die HB-IDC "Piz Bernina" - erhalten haben, ist unsere Jet-Flotte für 1960 komplett.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-8-Kommandanten wurden die Flugkapitäne Ernst Bill, Armin Borner, Hugo Muser und Fritz Schreiber ernannt. Den Rang von Pilots-in-Command auf Caravelle erhielten die Flugkapitäne Manfred Bayer, Heinrich Büchi, Max Düben-dorfer, James Fuger, Josef Ghirardello, Ruedi Meier, Jeffrey Pelletier, Roland Schnetzer und Alfred Zuberbühler. Als Metropolitan-Kommandanten zeichnen Flugkapitäne David Lampard und Pilot Walter Eichenberger und als DC-3-Pilot-in-Command Flugkapitän John Greenland.

Wir gratulieren !

ÄNDERUNGEN IM DEPT. III

Die Sektion "Operationelle Fernmeldedienste" der Abteilung Fernmeldewesen wird neu als "Flugfernmeldedienste" (Flight Communications), Chef Herr H. Müller, bezeichnet. Gleichzeitig heisst der "Communications Inspector" neuerdings "Route Communications Supervisor". Herr H.G. Evison, Navigator, welcher dieses Amt für den Nord-atlantik seit zwei Jahren innehatte, wird durch Herrn Anton A. Bosch, Navigator, abgelöst.

DIE IMMATRIKULATIONEN UNSERER CORONADOS

Die fünf nächstes Jahr eintreffenden Convair Coronados erhalten folgende Immatriculationen :

HB-ICA, - ICB, - ICC, - ICD und - ICE.

EINE ENGLISCHE SCHULE IN ZÜRICH

Nicht nur in Genf, sondern auch in Zürich und Umgebung siedeln sich immer mehr Familien aus dem angelsächsischen Sprachgebiet an. Um ihnen die Akklimatisierung in unserm Land zu erleichtern, wird Ende September eine Schule - vorerst mit Kindergarten- und sechs Primarklassen - eröffnet. An dieser "Inter-Community School" genannten Institution wird nach Grundsätzen und Lehrplänen britischer und amerikanischer Schulen unterrichtet. Diesen Herbst treten 100 Mädchen und Buben in die Inter-Community School ein; 34 davon sind Kinder von Swissair-Besatzungsmitgliedern.

AB 1961 EIDGENÖSSISCHES LUFTFAHRBUCH

Die Vollzugsverordnung zum Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch vom 7. Oktober 1959 wird auf Neujahr 1961 in Kraft gesetzt. Das Luftfahrzeugbuch wird über die an einem Luftfahrzeug bestehenden oder beschränkten dringlichen Rechte Aufschluss geben. In Uebereinstimmung mit einem gleichzeitig ratifizierten internationalen Abkommen können künftig Flugzeuge, die im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, verpfändet werden, ohne in den Besitz des Gläubigers überzugehen.



Treffer

unsern Aufenthalt so bequem wie nur irgend möglich zu gestalten. Er hielt uns über den Fortschritt der Reparaturen auf dem laufenden, bestellte in einem Stadthotel ein Nachtessen, dessen Service er persönlich überwachte, und entschuldigte sich kurz vor dem Abflug für das Vorkommnis. Mehr hätte niemand verlangen können. ... Dies war mein erster Swissairflug, aber ... ich werde dafür sorgen, dass es nicht mein letzter sein wird."

Verspätungen sind Situationen, die uns "Nuller" eintragen könnten - und zweifelsohne würden, wenn unser Bodenpersonal achselzuckend die Hände in Unschuld zu waschen begänne. Dass aber geschicktes Verhalten eine peinliche Situation ins Gegenteil wandeln kann, bewies uns der Brief eines Texaners, worin unter anderem stand : "... die Verspätung störte mich weiter nicht, da man uns den Grund erklärte. Ich war aber sehr beeindruckt vom Wunsch Ihres Stationsleiters X,



Nuller

Ich habe nur einen Vorschlag anzubringen, der übrigens-mit Ausnahme der Luft-hansa - alle andern Gesellschaften ebenso betrifft: Es handelt sich darum, dass das Kabinenpersonal während eines Nachtflugs in der Küche nicht schwatzen sollte. Auf allen Nachtflügen ... bleibe ich deswegen wach. Schlaf ist aber wichtig, wenn man reist. Es ist bedauerlich, wenn man frohe Freunde zügeln muss, aber mir scheint, dass nachts Ruhe nottut."

Kleine Unaufmerksamkeiten können den guten Eindruck, den man sich teuer genug zu erkaufen bemüht, beeinträchtigen. Das ist sehr schade, denn es ist nicht eine Frage des guten oder schlechten Willens, sondern einfach eine Sache des gesunden Menschenverstands. Aus dem Schreiben einer Kundin geht deutlich hervor, dass eine andere Gesellschaft gegebenenfalls gerade wegen solcher Lappalien bevorzugt wird. Der Brief besagte: "Ihre Gesellschaft ist hervorragend, und die Verpflegung unübertroffen.

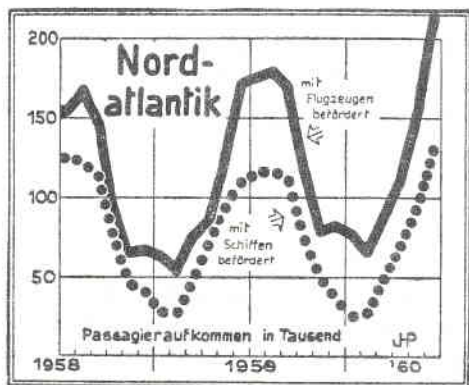
VOR 50 JAHREN: BESTE ALPEN TRAVERSIERUNG IM FLUGZEUG

Am 23. September 1910 bezwang der peruanische Pilot Geo Chavez zum erstmalig die Alpenbarriere im Flugzeug. Er bezahlte seine kühne Simplonüberquerung von Brig nach Domodossola, wo ein Zwischenhalt vorgesehen war, mit dem Leben; sein Flugzeug zerschellte kurz vor der Landung.

VOR 30 JAHREN ERSTER NONSTOP-FLUG PARIS - NEW YORK

Am 1. September 1930 starteten Dieudonné Costes und Maurice Bellonte an Bord eines Breguet-"Superbidon"-Anderthalbdeckers zum ersten Nonstopflug von Paris nach New York, wo sie am nächsten Tag landeten. Sie setzten ihre Reise nach Dallas fort und gewannen den mit 25'000 Dollar ausgeschriebenen Eastwood-Preis für die Aufnahme der ersten Luftverbindung Paris-Dallas.

ÜBER 200'000 NORDATLANTIK PASSAGIERE IN EINEM MONAT



Im Juni dieses Jahres - also vor Anbruch der eigentlichen Hochsaison im Reiseverkehr - wurden insgesamt 214'028 Fluggäste über den Nordatlantik befördert. Das bisher beste Monatsergebnis vom August 1959 (179'930 Passagiere) ist damit um 19 % übertroffen. Das Sitzplatzangebot war zu 72,2 % ausgenutzt. Auch auf der Seeroute hat, wie unsere, dem "Industriekurier" Düsseldorf entnommene Darstellung zeigt, die Nachfrage nach Passagen zwischen Europa und Nordamerika beträchtlich zugenommen.

NORDATLANTIK VERKEHR IM 2. QUARTAL 1960

Einer IATA-Statistik entnehmen wir folgende interessanten Angaben über den Nordatlantikverkehr in den Monaten April, Mai und Juni 1960 im Vergleich zu den Ergebnissen des zweiten Vierteljahres 1959 :

- Das Sitzplatzangebot hat um 20,7 % auf 675*298 zugenommen. Davon wurden 478*751 Plätze oder 70,9 % verkauft. Die Nachfrage stieg um 26,8 %.
- 80,9 % der Passagiere reisten in der Economy-, 18,9 % in der ersten und nur 0,9 % in der Ende Juni offiziell aufgehobenen Touristen-Klasse.
- An Luftfracht wurden 10*659*710 kg (+ 37,9 %) und an Post 3*322*315 kg (+ 15,2 %) über den Atlantik transportiert.

AUS DEM ICAO-JAHRESBERICHT 1959

- 1959 überschritt die gesamte Transportleistung aller Luftverkehrsgesellschaften zum erstenmal die Marke von 10 Milliarden Tonnenkilometern.
- An diesem Volumen war der Passagierverkehr zu 78 % beteiligt.
- Die mittlere Reiselänge für einen Passagier betrug rund 1000 Kilometer, 100 km mehr als fünf Jahre vorher.

AIR AFRIQUE GEGRÜNDET

Die Air France und die UAT haben ein Abkommen zur besseren Koordinierung ihrer Dienste in Afrika abgeschlossen und eine neue Flugesellschaft, die Air Afrique, gegründet, die den Bedürfnissen der afrikanischen Staaten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt nachkommen soll.

JETGESINNTE SCHWEIZER POST

Dass die PTT-Verwaltung eine bis Ende des Jahres gültige Gedenkmarke zum Eintritt der Swissair ins Zeitalter des Strahlverkehrs herausgegeben hat, dürfte allgemein bekannt sein. Wird die Marke aber auf dem Postamt Zürich 58 Flughafen entwertet, so ergibt sich auf dem Briefumschlag ein dichter Jet-Verkehr - trägt doch der dort verwendete Stempel, wie Figura zeigt, ebenfalls das Bild eines Strahlflugzeugs.



ILLEGALER SCHIRMEXPORT ?

An Stelle der von den Zürcher Stimmbürgern seinerzeit abgelehnten Fingerdocks behüten grosse Swissair-Schirme die Passagiere auf dem Tarmac vor himmlischem Nass. Aber auch dieses Idyll im Zeitalter der Flughafengebäude aus Glas und Aluminium ist nur möglich, wenn bei Regengüssen genügend Schirme zur Verfügung stehen. Und da wird die Lage nun buchstäblich gespannt!

Platzregen haben oft zur Folge, dass sich Flughafenpersonal, wo es auch immer beschäftigt sei, bei den Groundhostessen mit dem begehrten Wetterschutz versieht, um zum parkierten Wagen, zum entfernter liegenden Büro, zum Schulhaus oder zur Werft zu gelangen. Gelegentlich werden sogar Schirme von verständigen Auslandstationen zurückgeschickt!

Trotz massiven Bestellungen (und entsprechenden Kosten) stehen für Schlechtwettertage nicht genügend Schirme zur Verfügung. Bevor strengere Massnahmen ergriffen werden müssen, sind alle Hüter von Swissair-Schirmen gebeten, dieselben sofort an ihren Standort bei den Groundhostessen zurückzubringen. Das Swissair-Personal sollte selber zum Rechten sehen und jeder "Ausfuhr" von Schirmen entgegenreten.

1'000 DOLLAR BUSSE FÜR SCHLECHTEN SCHERZ

Das Appellationsgericht von Cincinnati bestätigte das Urteil eines lokalen Gerichts, das einen 31jährigen Mann zu 1000 Dollar Busse verurteilt hatte, weil er am 22. Mai 1959 den Kontrollturm des Flughafens von Cincinnati anrief und sagte, es befände sich eine Bombe an Bord eines Flugzeugs. Seine Angabe stimmte nicht.

DONALD W. DOUGLAS AUSGEZEICHNET

König Gustav VI. von Schweden hat am 18. August Donald W. Douglas, dem Begründer der Douglas-Flugzeugwerke, für seine Verdienste um die Zivilluftfahrt in Schweden und anderswo den Vasa-Orden verliehen.

HAPPY LANDING

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen :

Zentraler Personaldienst: 11.6. Frl. Arlette Kummer (jetzt: Frau Naegeli), Personalbeschaffung

Dept. I: 15.7. Armin Fehr, Programmierung Technik

Dept. II: 29.7. Frl. Doris Knabenhans (jetzt: Frau Gasser), Luftreisebüro
30.7. Marcel Rau, Rückerstattungen

Dept. III: 11.3. Rudolf Salzmann, Flight OPS, Bordmechanik
25.3. Heinz Morgenthaler, Flight OPS, Pilot
9.7. Kurt Koch, Traffic
14.7. Albert Altorfer, Flugküche
23.7. Friedrich Emil Iselin, Kabinenpersonal, Steward
27.7. Frl. M. Steiger (jetzt: Frau Turcsanyi), Büro für Uniformierung
30.7. René Kallmann, Frachtdienst

Dept. IV: 11.6. Kurt Heiniger, Flugzeugwartung
1.7. Hanspeter Loosli, Werft
2.7. Johann Dittli, Wartung Kolbenflugzeuge
9.7. Paul Haldner, Wartung Kolbenflugzeuge
9.7. Heinz Käser, Techn. Kontrollabt.
30.7. Kurt Meier, Triebwerkgruppe

LEDIGBLEIBEN WIRD PRÄMIERT

BEA- und BOAC-Hostessen scheinen sich als Ehepartnerinnen in Grossbritannien grosser Beliebtheit zu erfreuen - zum Leidwesen allerdings der beiden Gesellschaften. Es wurde deshalb beschlossen, Hostessen nach fünf Dienstjahren mit einem Bonus von 250 Pfund Sterling und für jedes weitere Jahr mit 50 Pfund für das Ausharren zu belohnen. - Ob sie das abhalten wird ?

SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

Die ICAO veröffentlichte die nachfolgende Statistik über Unfälle im Luftverkehr mit tödlichen Folgen :

| Jahr | Unfälle mit tödlichen Folgen | Anzahl tödlich verunfallter Passagiere | Todesfallzahl je 100 Mio Passagierkilometer |
|------|------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1950 | 27 | 551 | 1.97 |
| 1951 | 20 | 443 | 1.27 |
| 1952 | 21 | 386 | 0.97 |
| 1953 | 28 | 356 | 0.77 |
| 1954 | 28 | 447 | 0.86 |
| 1955 | 26 | 407 | 0.67 |
| 1956 | 27 | 552 | 0.78 |
| 1957 | 31 | 507 | 0.63 |
| 1958 | 30 | 629 | 0.74 |
| 1959 | 28 | 625 | 0.66 |

SWISSAIR

Nr. 80

September 1960

Herausgegeben durch:

Büro für

Organisations-

Manual-

und Vorschlagwesen



Wir können heute erfreulicherweise wieder einmal eine grössere Liste von Prämiengewinnern publizieren: Sie umfasst diesmal sieben Personen, nämlich

| | | | |
|-------------------------------------------------------|----------|------------|------|
| Herr Bruno Römer, | Dept. IV | Fr. 120.-- | 7722 |
| Herr Martin Kunz, Section technique, Genève, | | Fr. 50.-- | 802 |
| Herr Paul Volke, Vertretung Diesseldorf, | | Fr. 40.-- | 1327 |
| Herr Franz Candreia, Abt. Zentralbuchhaltung | Dept. I | Fr. 40.-- | 7711 |
| Herr Lucien Fries, Abt. Administration, | Dept. I | Fr. 40.-- | 7811 |
| Fräulein Rosemarie Meier, Beschwerdewesen, | Dept. II | Fr. 20.-- | 5974 |
| Herr Peter Wild, Abt. Tarife und Passagebestimmungen, | Dept. II | Fr. 20.-- | 7004 |

Was uns an dieser Ehrentafel besonders freut ist die Tatsache, dass auf ihr wieder einmal ein Mitarbeiter einer Aussenvertretung figuriert. Allen sieben danken wir für ihre Mitarbeit und gratulieren ihnen zu ihrem Erfolg.

Prämierte Vorschläge

7722 Herr Bruno Römer vervollständigte den bereits vorhandenen Prüfstand mit einer Vorrichtung, die zum Abpressen der Ueberdruckventile der R-2800 Frontölpumpe dient. Aus dieser dadurch geschaffenen Möglichkeit, die Torquemeterpumpe zu prüfen, resultieren folgende Vorteile:

Torquedruckschwankungen beim Prüflauf der Motoren, die auf Störungen an der Frontölpumpe zurückzuführen sind, können weitgehend verhindert werden, wodurch ein Unterbruch im Prüflauf vermieden werden kann.

Bei aufgetretenem BMEP-Abfall kann mit dieser Prüfvorrichtung der fehlerhafte Teil des Systems eingegrenzt werden, wodurch für die Behebung solcher Störungen schneller disponiert und ein unnötiges Wechseln der Frontölpumpe verhütet werden kann.

Die direkten Folgen davon sind: Verbesserung der Qualität der revidierten Motoren, schnelleres Diagnostizieren bei Störungen und damit schnelleres Beheben derselben, was einer bedeutenden Arbeitszeiteinsparung gleichkommt.

- 802 Herr Martin Kunz entwickelte ein fahrbares Gestell, das für verschiedene Zwecke (Schweissanlage, Sauerstoffanlage, Feuerlöschanlage etc.) verwendet werden kann und durch seine praktische Konstruktion ausserordentliche Zeiteinsparungen ermöglicht. Es steht im technischen Betrieb in Genf seit längerer Zeit in ständigem Einsatz. Nur durch den Umstand, dass Herr Kunz für die Ausführung seines Planes Arbeitszeit und Material der Swissair verwenden musste, konnte die Prämie nicht höher angesetzt werden. So honoriert sie lediglich seine Idee.
- 1327 Herr Paul Volke machte den Vorschlag, bei der Verbuchung der Agentenabrechnungen die Kontokorrent-Buchungen einzusparen, indem nur noch Kassa/Bank-Soll und Flugscheinverkauf-Haben gebucht werden sollen. Der Grund hiezu liegt darin, dass es in Westdeutschland üblich ist, dass die Reisebüros zugleich mit ihren monatlichen Flugscheinabrechnungen einen Verrechnungsscheck in der Höhe des Abrechnungsbetrages einsenden. Im Falle Deutschland hat dieses Verfahren nachweisbar eine Zeiteinsparung gebracht. Die unterschiedlichen Zahlungs- und Abrechnungsmodalitäten der einzelnen Länder lassen aber eine universelle Anwendung dieses Verfahrens nicht zu.
- 7711 Herr Franz Candreia schlug vor, den Arbeits- und Materialaufwand in Verbindung mit der Rechnungsstellung und Verbuchung von Eigenfabrikationsaufträgen zu vereinfachen. Wenn auch sein Vorschlag in der ausgearbeiteten Form nicht verwirklicht werden kann, so hat er doch die Grundlagen für eine Verbesserung der bisherigen Methoden gegeben.
- 7811 Herr Lucien Fries machte die Anregung, die bisher verwendeten grünen Material-Anforderungen zur Nachbestellung der Lagerbestände durch ein von ihm gestaltetes Formular zu ersetzen. Dieses neue Formular ist so aufgestellt und mit Daten ergänzt, dass auf verschiedene interne Meldungen, die bisher beigelegt werden mussten, verzichtet werden kann und eine übersichtlichere Kontrolle möglich ist.
- 5974 Fräulein Rosemarie Meier machte mit ihrem Vorschlag darauf aufmerksam, dass der Briefkopf des normalen externen Briefpapiers mit demjenigen des Luftpostpapiers nicht übereinstimmt. Da aber beide Briefformulare oft zusammen verwendet werden, sollte der Satz analog sein. Gleichzeitig regte sie an, das Adressfeld wiederum mit zwei Punkten zu markieren.
- Für ihre Aufmerksamkeit danken wir Fräulein Rosemarie Meier bestens und können ihr mitteilen, dass ihre Anregungen bei der Bestellung der nächsten Auflagen berücksichtigt werden.
- 7004 Herr Peter Wild regte an, dass sämtliche, für externen Gebrauch verwendeten Gummistempel vereinheitlicht werden. Da damit bei der Kundschaft der Eindruck eines gut organisierten Unternehmens unterstrichen wird und diese Vereinheitlichung praktisch ohne Kosten durchgeführt werden kann, wird bei neuen Bestellungen seinem Vorschlag entsprochen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

- 2558 Anbringen von Abfallbehältern an den DC-8-Passagiertreppen. Was für den DC-8 gilt, gilt ebenso sehr auch für die anderen Jetflugzeugtypen, sodass mit dem Anbringen von Abfallbehältern an den DC-8-Passagiertreppen das Problem bei weitem nicht gelöst wäre. Um die Triebwerke vor den auf dem Tarmac liegenden Fremdkörpern zu schützen werden vor dem Laufenlassen der Aggregate die im Bereich des Luftsofes liegenden Zonen jeweils gewischt.

4449 Gummierung der Couverts. Der Vorschlag, die internen Briefumschläge der Reservation in Zukunft ohne Gummierung der Klappe zu bestellen, entspringt der an sich löblichen Einstellung, alle vorhandenen Sparmöglichkeiten auszuschöpfen. Leider sind nun aber diese Möglichkeiten gerade bei dem Artikel äusserst gering. Der Bedarf der verschiedenen Reservationsstellen an der zur Diskussion stehenden Art von Couverts beträgt im Jahr ca. 8'000 Stück. Die bisher angebrachte Gummierung an der Klappe verteuert diese Umschläge um 1/10 Rappen pro Stück, d.h. um Fr. 8.-- pro Jahresbedarf. Es liegt auf der Hand, dass diese an sich mögliche Einsparung rasch und erheblich kompensiert würde, wenn von diesem Artikel zwei verschiedene Sorten angeschafft und gelagert werden müssten, um der Eventualität, die Couverts doch verschliessbar zu liefern, begegnen zu können. Dieses gilt im übrigen nicht nur für dieses, sondern für die internen Couverts überhaupt.

Anders lag der Fall beim Vorschlag Nr. 6340, den wir in der letzten Guten Idee als prämiert publiziert haben. Hier handelte es sich um relativ teure, mehrmals verwendbare Umschläge, die eindeutig nicht verschlossen werden müssen.

4685 Der Einbau eines Zählwerkes auf dem Instrumenten-Panel zur Einstellung der Airspeed-Daten wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Das Festhalten dieser Daten wird von den Piloten individuell gehandhabt, so dass ein Zahleneinstellwerk die bisher verwendeten Notizblöcke kaum wird ersetzen können.
2. Der hauptsächlichste Nachteil des vorgeschlagenen Zahleneinstellwerkes liegt aber darin, dass dieses ausserhalb der direkten Blickrichtung zum Geschwindigkeitsanzeigergerät angebracht werden müsste und somit die Beobachtung des Instrumentes beim Ablesen der Airspeed-Daten gestört würde.

Es wird aber angestrebt, ein Anzeigesystem zu schaffen, das erlaubt, die Airspeed-Daten mit direkter Markierung auf dem Instrument einstellen zu können.

4848 Weisse Overalls für die Flugbetriebs-Mechaniker. Die Abgabe von weissen Overalls an die Mechaniker des Flugbetriebes ist ein Postulat, das immer und immer wieder gestellt wird. Zur Zeit wird dieses Problem im Zusammenhang mit ähnlichen, in dieser Richtung liegenden Fragen von der Personalabteilung des Dept. IV studiert.

6324 Flexiblere Handhabung der Ausstellung der Personal-Freiflugscheine. Der Vorschlag würde wohl die Verkaufsstellen entlasten, jedoch eine Mehrbelastung bringen für die ohnehin unter Zeitnot arbeitenden Abfertigungsstellen und ferner der Buchhaltung neue Komplikationen verursachen. Ausserdem würde er das Problem nicht lösen, das sich bei austretendem Personal stellt. Ist es nicht vorzuziehen, hin und wieder Umschreibungen und Rückerstattungen in Kauf zu nehmen, als ein neues System einzuführen, das wohl gewisse Schwierigkeiten beseitigt, gleichzeitig aber andere, zum Teil noch schwerwiegendere schafft?

6378 Zähler für Passagier-Einsteigekarten. Die Idee, für das Auszählen der Passagier-Einsteigekarten elektrische Zählapparate zu verwenden scheint auf den ersten Anblick gut zu sein, verliert aber an Ueberzeugungskraft bei näherer Betrachtung.

Wohl liessen sich an den vorhandenen Passagier-Einsteigetreppen solche photo-elektrische Zählanlagen anbringen, komplizierter würde die Sache jedoch dort, wo die Flugzeuge mit Integral-Treppen ausgerüstet sind. In diesen Fällen müssten die Zählanlagen auf irgend ein Fahrzeug montiert und zum Flugzeug gefahren werden - was mindestens auf den Plätzen Zürich und Genf den Vorteil der Integral-Treppen beim Einstieg wieder illusorisch machen würde.

Ob die ausgerechneten Kosten von Fr. 950.-- pro Zählanlage im heutigen Zeitpunkt tragbar sind möchten wir dem Einsender selbst zur Beurteilung überlassen.

Immerhin können wir verraten, dass die Stationsleitung Klotten demnächst ausgedehnte Versuche mit Kontrollzangen unternommen wird, die die gleichen Erleichterungen bringen sollen, jedoch kaum 1/5 der vorgeschlagenen Einrichtung kosten werden und unabhängig sind von der Witterung, dem Vorhandensein elektrischer Anschlüsse und praktisch keine Wartung benötigen.

- 6534 Leckbenzinleitung am R-2800-Motor. Die Leckbenzinleitung kann leider nicht in der vorgeschlagenen Art abgeändert werden. Besonders motorseitig, wo Vibrationen und die Materialdehnungen durch Temperaturschwankungen äusserst gross sind eignet sich eine solche beidseitig angebrachte Gummiabdichtung nicht. Ausserdem haben Gummidichtungen unter diesen gegebenen Umständen die unerwünschte Eigenschaft, nach kurzer Zeit ihre Dehnungsfähigkeit, resp. Elastizität weitgehend zu verlieren.
- 7010 Augmentor-Feuerwarnung. Bei den, wegen ihrer komplizierten Befestigungsart beanstandeten Adapterbriden, handelt es sich um eine Swissair-Ausführung, die notwendig wurde, weil sich die Originalteile von Convair funktionell nicht bewährt haben. Nun sind aber von Convair neue, verbesserte Connectors (Stecker und Briden) entwickelt worden. Diese werden, entsprechend dem Werkauftrag FLB 765 Publ.-Nr. 32339, auch an unseren Flugzeugen demnächst montiert, wodurch die Montage vereinfacht und somit die angeführten Mängel behoben werden.
- 7070 Halterung der Frachtraumtüren der DC-6- und DC-7-Flugzeuge. Das Anbringen einer weiteren Frachtraumtorstütze würde das Einstellen der Torriegel bei den Revisionen nicht erleichtern oder gar überflüssig machen. Die vorhandene Frachtraumtorstütze scheint richtig dimensioniert und am richtigen Ort angebracht zu sein. Mindestens ist bis heute noch kein Fall von verzogener Tor konstruktion aufgetreten.
- 7071 Blüromaterial-Einkauf. Wie Vorschlag Nr. 4449 entspringt auch diese Anregung der erfreulichen Einstellung, die Unkosten der Unternehmung so tief wie möglich zu halten. In diesem Sinne sei der Vorschlag auch bestens verdankt. Es darf nun aber nicht ausser acht gelassen werden, dass auch unser Einkaufsdienst stets bemüht ist, alle Gebrauchsartikel zu möglichst günstigen Konditionen zu beschaffen und zu diesem Zweck die Entwicklung auf dem Markt ständig verfolgt. So hat auch er bereits entdeckt, dass die vorgeschlagenen Filzschreiber in verschiedenen Fabrikaten angeboten werden.
- 7095 Shed u Graph für Jet-AVOR. Die Beschaffung eines Shed u Graphs für das Jet-AVOR ist nicht die Aufgabe des Vorschlagswesens, selbst dann nicht, wenn derselbe dringend benötigt wird. Für solche Anforderungen ist der normale Dienstweg zu benützen.
- 7101 Spezielles Werkzeug zum Lösen von randrierten Ueberwurfmuttern an Steckern. Der Einsender hat recht mit seiner Feststellung, dass durch die Verwendung der Polygripzange die Stecker oftmals beschädigt werden. Der Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Werkzeuges, mit welchem solche Schäden vermieden werden könnten, ist aber leider äusserst beschränkt. Zudem kann es dort, wo die Stecker am ehesten beschädigt werden, nicht oder nur auf umständliche Art gebraucht werden.
- 7713 INCA-Fräse mit Schmirgelvorrichtung. Der Aufwand für das Anbringen einer Absaugvorrichtung an der Schmirgeleinrichtung der INCA-Fräse lohnt sich nicht. Die Schmirgeleinrichtung wird nur selten gebraucht und ist auch nur für kleinere und kurzfristige Arbeiten gedacht. Für grössere und längere Zeit inanspruchnehmende Arbeiten sind die Einrichtungen in der Schreinerei zu benützen.
- 7726 Plasticbesteck auf den Flugzeugen. Die Entwicklung in der Flugzeugindustrie hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass jede Fluggesellschaft ihren Passagieren weitgehend gleichwertiges Flugmaterial offerieren kann. So bleibt den Gesellschaften nur noch ein kleines Gebiet, in dem sie dem Fluggast mehr bieten kann als die Konkurrenz. Ein solches Gebiet ist zum Beispiel der Service an Bord.

Darauf hat sich die Swissair speziell konzentriert und ist ständig bemüht, ihren Passagieren nur das Beste zu bieten und sie ihre Flugreise in einer Atmosphäre erleben zu lassen, die den höchsten Ansprüchen genügt. Dazu gehört aber eben auch die Pflege der Details. Mit andern Worten: wenn wir unserem Grundsatz treu bleiben und den hohen Standard der schweizerischen Hotellerie in alle Welt hinaustragen wollen, so können wir nicht wie andere Luftfahrtsgesellschaften, unseren Passagieren die Mahlzeiten auf Bakelitgeschirr und mit Stahlbesteck servieren. Wir müssen, mit allen Nachteilen, die dies mit sich bringt, auf den Flugzeugen Porzellan, Glas und Silber verwenden. Der Vorschlag, Besteck und Geschirr aus billigem Kunststoff einzuführen kann einfach nicht diskutiert werden.

7800 Reinigen der Kerzenlöcher. Auf das Ausätzen der Kerzenlöcher der R-3350-Motor-Zylinder, eine Reinigungsart, die für die Rissprüfung erforderlich ist, kann in dem vorgeschriebenen Umfang nicht verzichtet werden. Die WAD-Vorschrift verlangt eine genaue Kontrolle in den Vertiefungen der Kerzenbüchsen. Die in diesen Vertiefungen eingebrannten Fettrückstände können mit einem "Fumler" nicht entfernt werden, so dass die Reinigung weiterhin durch Aetzen erfolgen muss.

7810 Auszahlung der Spesenabrechnungen. Damit zukünftig die Spesenabrechnungen hauptsächlich für Mittag- und Nachtessen bei Ueberstundenleistung speditiver erledigt werden können wurde kürzlich ein vereinfachtes Procedere besprochen. Dieses wird erlauben, die während eines Monats anfallenden Entschädigungen auf einer Globalliste pro Dienststelle zusammenzufassen und mit je einem Visum für alle Bezüger zur Auszahlung freizugeben.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden:

- 7081 Säurebad in der Werft.
- 7506 Sitzplan-Halter.
- 7618 Zusätzliche Beschriftung der Caravelle-Flugzeuge.
- 7621 Schutzvorrichtung für Gummidichtung.
- 7732 Reparatur der Luftleitbleche.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 6652 Aufgummierung der Nylonsäcke mit EC-801.
- 7794 Beinschiene.

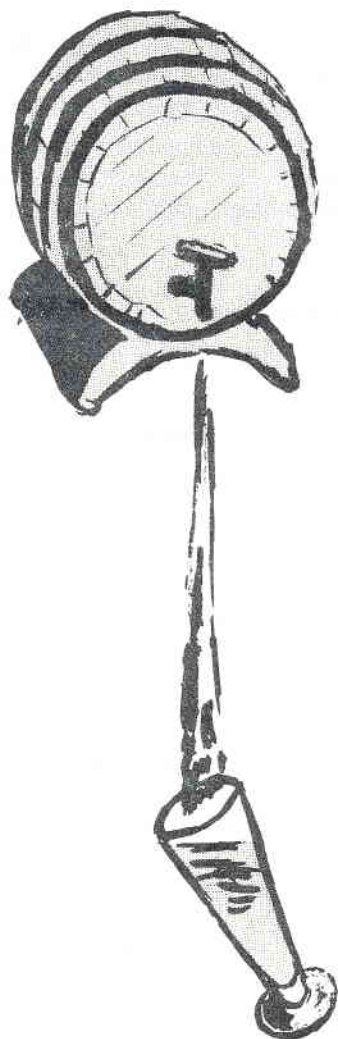
Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

815/1464/1585/2528/4247/4407/4447/4625/4748/4847/4954/5111/5627/5795/5861/6052/6071/6087/6124/6226/6234/
6254/6311/6502/6639/6702/6801/6814/6839/6860/6871/6874/6894/6895/7005/77006/7007/7009/7011/7018/7024/7025/
7069/7074/7075/7080/7085/7100/7105/7112/7113/7530/7536/7566/7579/7590/7625/7700/7734/7737/7758/7765/7773/
7774/7776/7780/7797/7798/7812/7825/7840/7846/7847/7850.

SWISSAIR

**Freizeit-
Organisation**

Redaktion: O. Ritter
AVOR, Dept. IV
Redaktionsschluss
jeweils am 8. des Monats



ktoberfest

Das gesamte SWISSAIR - PERSONAL mit
seinen Angehörigen und Freunden trifft
sich am

Samstag 1. Okt 20 00 Uhr

in der Kantine Dept. IV, Kloten zum
traditionellen Oktoberfest der FPS

Eintrittspreis Fr. 2.--

Kassaöffnung 19.30

Taxibetrieb ab 19.30 Zch. Seebach - Kloten Fr. -.50

Und ab 24 Uhr Richtung Zürich, Fahrpreis Fr. -.50 bis 2.--

BUDENBETRIEB

HUMOR

TANZ MUSIK

SHOW

VIEL VERGNÜGEN

Tennis-Club

Interclub-Meisterschaften der Damen

An den Interclub-Meisterschaften der vergangenen Tennissaison beteiligte sich der Tennisclub Swissair mit zwei Damenmannschaften der Serie D. Die erste Mannschaft setzte sich aus folgenden Spielerinnen zusammen: Frau Barth, Fräulein Mariys Hürzeler und Fräulein Suzanne Siegfried.

Der erhoffte Erfolg blieb besonders in der ersten Runde nicht aus, indem unsere Damen gegen den vielversprechenden Belvoir Club sich mit einem entscheidenden Sieg von 2 : 1 behaupteten.

Auch in der zweiten Runde gegen Glarus zeigten sich Frau Barth und Fräulein Suzanne Siegfried in einer Glanzform. Die kampftüchtigen Glarnerinnen wurden mit einer Niederlage von 1 : 2 nach Hause geschickt.

Weniger glorreich kehrten hingegen unsere Damen von Küsnacht/ZH zurück, wo sie leider in der dritten Runde durch den Sieg der Gastgeber von der Weiterbeteiligung an der Ostschweizerischen Interclub-Meisterschaft ausgeschieden wurden. Immerhin vermochte Frau Barth durch einen harten Kampf von 10 : 8 und 6 : 4 wenigstens einen ehrenhaften Punkt für die Swissair zu gewinnen.

Ebenfalls einen erfreulichen Verlauf nahm das Turnier der zweiten Damenmannschaft, die sich zusammensetzte aus den Damen: Ilona Meyer, Dora Mohr, Miriam Reichstein und Leni Uhr. Bereits in der ersten Runde wurden wir mit einem Sieg von 2 : 1 gegen Uitikon II überrascht. In der zweiten Runde gegen Thalwil war das Glück unseren Damen nicht hold, denn sie mussten eine enttäuschende Niederlage von 3 : 0 in Kauf nehmen. Deswegen wurde aber die Flinte nicht ins Korn geworfen, sondern in der dritten Runde folgte die Revanche mit einem knappen Sieg von 2 : 1 gegen Bankgesellschaft II. Ilona Meyer zeichnete sich bei diesem Treffen besonders aus mit einem Dreisatz-Sieg von 12 : 10, 3 : 6, 7 : 5.

Obwohl unsere Damen nicht als Gruppensieger aus der Interclub-Meisterschaft hervorgingen, verdienen sie mit Recht unsere volle Anerkennung für ihre ansehnliche sportliche Leistung. Sie haben sich ausgezeichnet verteidigt.

J. Casutt

Schach-Club

Am 3. September fand in Kilchberg ein weiteres Freundschaftsspiel gegen den Schachklub der Firma Lindt & Sprüngli statt. Wir spielten an 12 Brettern und konnten das Treffen mit dem sehr guten Resultat von 8 1/2 : 3 1/2 Punkten zu unseren Gunsten entscheiden.

R. Fischbacher

Alpine Sektion

Die September-Tour der Alpinen Sektion führte diesmal in's Lukmanier-Gebiet. Nach einer ausserordentlich schönen Fahrt durch das Rhein- und Vorder-Rheintal erreichte die kleine Gruppe ca. um 1600 h Santa Maria, wo Quartier bezogen wurde. Ungewohnt, am Samstag nichts zu leisten, stiegen die Teilnehmer noch am Abend auf den 2'662 m hohen P. dell' Uomo und erlebten dort oben, angesichts eines herrlichen Panoramas, den Einbruch der Nacht. Der Sonntag war dem Aufstieg auf den Passo Corombe und Kletterübungen am Pizzo Corombe gewidmet, und erst spät in der Nacht kehrte die Gruppe nach Zürich zurück. Unvergesslich schön lautete einmütig das Urteil über diese Bergfahrt.

H. Zeller