

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSE- &
PUBLIC-RELATIONS-DIENST
84, HIRSCHENGABEN
ZÜRICH 1

5. Jahrgang

Nr. 9

September 1956

Unsere Verkehrsleistungen im August 1956

| | <u>August 1956</u> | <u>August 1955</u> |
|--|----------------------|--------------------|
| Offerierte Tonnenkilometer | 11'262'197 + 12 % | 10'087'504 |
| Ausgelastete Tonnenkilometer | 7'744'501 + 10 % | 7'028'892 |
| Etappenpassagiere | 87'966 + 12 % | 78'303 |
| Fracht in kg | 781'496 + 25 % | 623'663 |
| Post in kg | 283'913 + 5 % | 269'934 |
| Durchschnittlicher Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | 68,8 % | 69,8 % |

Einem um 11,3% gestiegenen Verkehrsangebot stand in der Berichtszeit eine um nur 9,6% grössere Nachfrage gegenüber. Als Folge davon sank die Auslastung im Vergleich zum August 1955 um einen Punkt auf 68,8% und kam damit um volle vier Punkte unter den budgetierten Koeffizienten zu liegen. Die rückläufige Bewegung ist vor allem den Verkehrsgebieten Europa und Naher Osten zuzuschreiben. Insgesamt betrachtet hat uns der abgelaufene Monat eher eine Enttäuschung gebracht.

In Europa stieg die tkm-Produktion um 22,2%. Die Nachfrage nahm jedoch lediglich um 18,2% zu. Die mittlere Auslastung ging auf 66,4% zurück, verglichen mit 68,7% in der Parallelfrikt des Vorjahres. Dieses Verkehrsgebiet nahm 54% der totalen Produktion in Anspruch.

Das Verkehrsangebot auf unseren Linien nach Athen, Istanbul, Kairo, Tel Aviv, Beirut und Damaskus erfuhr eine Steigerung um 8,8%, derweil die Nachfrage nur um 0,7% anstieg. Der mittlere Auslastungsgrad gab auf 75,3% nach, gegenüber 81,3% im gleichen Monat des Jahres 1955. An der gesamten tkm-Leistung waren diese Strecken mit 12% beteiligt.

Im Nord-Atlantik-Dienst, wo unser Angebot um 2,3% geringer war, ergab sich eine um 0,5% kleinere Nachfrage. Der Auslastungsgrad stellte sich auf 69,7%, im Vergleich zu 68,4% im letztjährigen August. Der Verkehrsanteil lag bei 30%.

Der Südatlantik brachte bei weitem das erfreulichste Resultat. Bei praktisch unverändertem Angebot gelang es, eine um 19,3% höhere Nachfrage zu befriedigen. Entsprechend erhöhte sich der Auslastungsgrad von 62,0% auf 73,7%.

Neue Funktion im Departement III - Im Zuge unserer Vorbereitungen für die Aera des Düsenverkehrs konnte sich die Swissair per 1. September 1956 die Dienste eines qualifizierten Fachmannes mit praktischer Erfahrung auf dem gesamten Operationsgebiet der Strahl-turbinen sichern. Dieser Fachmann ist Captain Peter Bois, der als Test- & technischer Pilot für die De Havilland-Werke über 1500 Stunden auf Comet-Flugzeugen geflogen hat. Vordem war er bis 1950 als DC-6-Captain bei SAS tätig. Peter Bois wird als beratender Pilot vornehmlich mit dem Chef unseres Planungsdienstes, Ing. A. Baltensweiler, im Hinblick auf die Einführung der Turbinenflugzeuge zusammenarbeiten. In einem beschränkten Ausmass wird er als Captain auf unsern DC-6B und DC-7C Flugdienst leisten. In dieser Eigenschaft ist er dem Chef der Abteilung Flight Operations, im übrigen jedoch dem Chef des Departement III unterstellt. - We extend a hearty welcome to Captain Bois and wish him a successful career with our Company!

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Armand Etienne und Kurt Liljequist sind zu Pilots-in-Command auf DC-6B avanciert und können in dieser Eigenschaft in Europa und nach dem Nahen Osten eingesetzt werden. Ferner stiegen die Flugkapitäne Keith Johnson und Michael Maas zu Pilots-in-Command auf DC-4 für Nordatlantikflüge auf. Pilot Charles Ott erreichte den Grad eines Pilot-in-Command auf Convair. Wir gratulieren!

Flugplatz Genf - Die ständerätliche Kommission zur Prüfung des Bundesbeschlusses über die Genehmigung des schweizerisch-französischen Abkommens über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin beschloss einstimmig, dem Ständerat Annahme des Bundesbeschlusses zu empfehlen. Der Beschluss bezieht sich auf die Erhebung Cointrins in den Rang eines Interkontinentalflughafens vor, womit eine Gleichstellung mit dem Flughafen Zürich erzielt wird.

Die Winterflugpläne 1956/57 - Laut einer Mitteilung der IATA wird diesen Winter das Platzangebot im europäischen Verkehrsgebiet gegenüber der Vergleichsperiode 1955/56 eine Erhöhung um 12% erfahren. Die Häufigkeit der Flüge dürfte um 7% gesteigert werden. Im Verlaufe der kommenden Winterflugperiode setzen die europäischen Luftverkehrsgesellschaften neue Flugzeuge im Gesamtwert von etwa 215 Millionen Dollar in Betrieb.

12. IATA-Generalversammlung - Vom 17. bis 21. September fand in Edinburgh (Schottland) die zwölfte Generalversammlung der International Air Transport Association statt. An ihr nahmen Vertreter von 74 Mitgliedsgesellschaften aus fünfzig Ländern teil. Eines der Haupttraktanden stellten die vielfältigen Probleme, die mit dem bevorstehenden Uebergang zum Düsenzeitalter zusammenhängen.

Der Generaldirektor der IATA, Sir William P. Hildred, machte in seiner Eröffnungsansprache folgende interessante Angaben:

Die IATA-Mitglieder befördern heute 23mal mehr Passagiere, 70mal mehr Fracht und 13mal mehr Post als 1946.

Gegenüber 1954 haben der Passagierverkehr um 16%, das Frachtvolumen um 18% und die Postbeförderung um 14% zugenommen.

Im Nordatlantikverkehr betrug die Wachstumsrate beim Personentransport 19%, verglichen mit 11% von 1953 auf 1954. Im vergangenen Jahr überquerten nahezu 700'000 Personen den nordatlantischen Ozean im Flugzeug.

Die wichtigsten Neuerungen des Winterflugplanes

Der diesjährige Winterflugplan tritt am 7. Oktober 1956 in Kraft und ist gültig bis zum 13. April 1957.

- Im Verkehr mit New York gilt bis zum 27. Oktober noch der gegenwärtige Sommerflugplan. Vom 30. Oktober bis 19. Dezember wird mit DC-4 ein zweiter wöchentlicher Frachtkurs geführt. Ab ca. 20. Dezember gelangen auf unserer Nord-Atlantik-Strecke erstmals DC-7C zum Einsatz.
- Auf den Linien Zürich-London, Zürich-Manchester, Basel-London und Genf-London, kommen ausschliesslich DC-6B oder Metro-politans zur Verwendung.
- Zürich-Basel-Paris und Genf-Paris behalten bis zum 27. Oktober den Sommerflugplan und werden nachher ausnahmslos mit Metro-politans bedient.
- Der bisherige Morgenkurs Zürich-Stuttgart erfährt ab 29. Oktober eine Verlängerung bis Köln.
- Swissair und Sabena befliegen Zürich-Brüssel und Genf-Brüssel gemeinsam mit Metro-politans.
- Während im letzten Winter die Swissair die Tageskurse Zürich-Amsterdam allein durchführte, schaltet sich nunmehr die KLM mit vier Kursen pro Woche ein.
- Die Swissair befliegt Zürich-Kopenhagen bis zum 27. Oktober und wiederum ab 1. Januar 1957. SAS besorgt die Flüge vom 28. Oktober bis 31. Dezember.
- Der Flugdienst von Genf nach Palma de Mallorca wird vorläufig von der Swissair bis zum 27. Oktober verlängert.
- Zwischen Genf und Nizza werden durchgehend zwei tägliche Swissair-Flüge stattfinden.



Nach vorläufigen Angaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) betrugen die Einnahmen der Fluggesellschaften pro 1955 etwas mehr als drei Milliarden Dollar oder 18% mehr als 1954. Von diesem Total stammten 78% aus dem Passagierverkehr, 11% aus dem Frachtgeschäft, knapp 7% aus dem Posttransport und der Rest aus Charterflügen und Nebeneinkünften.

Die Gewinnmarge erreichte im Gesamtdurchschnitt lediglich 1,1% oder 33'000'000 Dollar.

Von unserm Flugzeugpark - Am 1. September 1956 ist der vierte der elf von uns bestellten Convair Metropolitans in der Schweiz eingetroffen. Er trägt die Immatriculation HB-IMG "Appenzell" und steht bereits im Einsatz. Der fünfte Metropolitan HB-IMH "Grisons" wird auf Ende dieses Monats erwartet. Die ersten zwei der sieben an die Mohawk Airlines verkauften Convair 240 haben am 26. August (IRY) und am 30. August (IMA) die Schweiz verlassen.

Die vier DC-7C werden uns voraussichtlich an den folgenden Daten in Santa Monica übergeben: Nr. 1: am 2. November 1956; Nr. 2: am 3. Dezember 1956; Nr. 3: am 5. Juni 1957 und Nr. 4: am 13. August 1957.

Die Klima-Anlage im Flugzeug - Mit dem Begriff Klima fassen wir die Wirkung von Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit der Luft in einem Wort zusammen. Diese drei Luftzustände werden in der Flugzeugkabine zum Wohle der Passagiere und der Besatzungen mittels einer Klima-Anlage innerhalb behaglicher Grenzen gehalten. Hieraus folgert man öfters, die Klima-Anlage diene ausschliesslich dem Komfort. Diese Ansicht ist aber längst überholt. Der Luftverkehr verdankt seine Bedeutung nicht zuletzt den Anstrengungen, "schneller und höher" zu fliegen. Warum? Einmal ist es der Zeitgewinn - time is money - und damit die Verkürzung der Sitzzeit, was die Bequemlichkeit einer Luftreise erhöht. Sodann finden wir die Antwort bei der Eigenart des Flugzeuges selbst und seinem "Lebensraum", d.h. der Erdatmosphäre. Einerseits bietet die Lufthülle unseres Planeten den Vorteil, Flugzeuge zu tragen und ihre Motoren mit dem nötigen Verbrennungssauerstoff zu versorgen. Andererseits hat sie den Nachteil, schnellfliegenden Flugzeugen starken Widerstand entgegenzusetzen. Je schneller die Flugzeuge werden, desto grössere Höhen und dünnere Luftschichten müssen sie aufsuchen, damit das schnelle Fliegen auch wirtschaftlich bleibt. Ähnlich wie ein Reisender in der Sandwüste, ist auch jener von manchen Gefahren bedroht, der sich in höhere Schichten der Atmosphäre begibt. Dem Wüstenfahrer kann der Wassermangel lebensgefährlich werden, dem Luftfahrer der Mangel an Sauerstoff. Schon in 3'000 m Höhe erhalten wir bei jedem Atemzug nur noch drei Viertel der gewohnten Luft- und Sauerstoffmenge. Dies ist eine Folge der geringeren Luftdichte. Ab etwa 7'500 m Höhe kommt noch der verminderte Luftdruck als nachteilige Wirkung hinzu. Er führt zu einer Ausdehnung der im Körper eingeschlossenen Gase, zum Ausscheiden von im Blut gelösten Stickstoffes und äussert sich in Blähungen, Gelenk- und Muskelschmerzen. Äusserste Druckgrenze für den Menschen ist die Höhe von 19'250 m, in der das Blut bei Körpertemperatur zu kochen beginnt. Die Unannehmlichkeiten und Gefahren der tiefen Temperaturen, wie in grossen Höhen herrschen, sind leicht auszudenken. Weniger augenfällig ist indessen, dass damit auch eine ungewöhnliche Trockenheit der Luft zusammenhängt. Die Luftwüste! Schnell fliegende Flugzeuge steigen und sinken auch viel rascher, was zu rapiden Druckänderungen führt, die dem Passagier nicht zugemutet werden können. Konstante Lufttemperatur, ein erträgliches Minimum an Luftfeuchtigkeit, stetiger Luftwechsel in der Kabine, langsame Druckdifferenzen und eine maximale Druckhöhe von 2'400 m müssen von einer Klima-Grossanlage in allen Flugphasen, also auch im Bereich der Luftwüste, unbedingt eingehalten werden. Vor gut zehn Jahren wies die Constellation C-69 als erstes Verkehrsflugzeug eine Klima-Grossanlage auf. Seither sind die Anforderungen des Höhenfluges bedeutend gestiegen und werden beim Düsenverkehrsflugzeug nochmals gewaltig zunehmen. Die sechs erstrebenswerten Hauptziele des Luftverkehrs - Sicherheit, Geschwindigkeit, Ökonomie, Verlässlichkeit, Komfort und Reichweite - können zum guten Teil nur über den Höhenflug und die ihn ermöglichende Klima-Anlage erreicht werden.

Mehr als 1'000 Fr. haben die Angestellten unserer Endbuchung in Zürich in der Zeit vom November 1954 bis anfangs September 1956 in Form von Patenschaften dem Pestalozzi-Kinderdorf überwiesen.

Dies und das aus der Luftfahrt

Die PAA hat im Monat August 1956 rund 20'000 Passagiere zwischen Europa und den USA - zumeist heimkehrende Amerikaner - befördert. Gegenüber August 1955 ist diese Zahl um 23% und verglichen mit August 1954 sogar um 58% höher.

Die BOAC wies für das im letzten März zu Ende gegangene Geschäftsjahr einen Reingewinn von 118'000 Pfund aus, verglichen mit einem solchen von 262'000 pro 1954/55.

St. Bürokratismus am Pranger

Bei einer sehr bekannten Fluggesellschaft trug sich vor kurzem folgende, leider wahre Geschichte zu:

Ein Passagier bezahlte seine Reise mit 4'800 baren Franken. Nach Erlegung des Betrages bat er den Mann am Schalter um zwei Briefumschläge. Der Angestellte händigte ihm das Gewünschte aus und verlangte dafür noch extra zwanzig Rappen!

P.S. Es bestehen gute Gründe, den Namen der Gesellschaft lieber nicht zu nennen. Jedermann darf indessen dreimal raten

Die Air India International bestellte drei Boeing 707, die sie ab 1960 auf ihren interkontinentalen Linien, u.a. von der Schweiz nach Indien und dem Fernen Osten, einzusetzen gedenkt.

Die Quantas Empire Airways Ltd. ist vom australischen Luftfahrtministerium zum Ankauf von sieben Boeing 707 Düsenverkehrsflugzeugen ermächtigt worden.

Die Air France schloss ihre Betriebsrechnung 1955 unter Berücksichtigung des Staatszuschusses von 2'908 Millionen fFr. ab. Die eigentliche Erfolgsrechnung, die verschiedene Sondereinkünfte, wie insbesondere eine zusätzliche Regierungs-subvention sowie Gewinne aus dem Verkauf von Flugzeugen und Beteiligungen, berücksichtigt, ergab einen Gewinn von 21 Millionen fFr., der im wesentlichen zur Verminderung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1953 von 1'507 Mio. fFr. verwendet wird.

Die ärztliche Ecke hat sich diesmal fast zu einer vollen Seite ausgewachsen. Der Arzt beantwortet uns die Frage:

Was leisten Röntgenstrahlen?

Unsere Zeit hat, neben dem Fliegen, noch einen anderen phantastischen Traum früherer Generationen verwirklicht: Das Hindurchsehen durch feste Gegenstände und - Menschen.

Röntgenstrahlen, in einer besonderen Röhre unter hoher elektrischer Spannung erzeugt (erstmal 1895 durch Wilhelm C. Röntgen in Würzburg) durchdringen feste Körper und bringen deren Strukturen direkt auf dem Leuchtschirm (oder auf der photographischen Platte) zur Darstellung. Das Bild, das so entsteht, ist eigentlich ein Schattenbild, in dem die Strukturen je nach ihrer Schichtdicke und je nach dem Material, aus dem sie bestehen, die Röntgenstrahlen mehr oder weniger stark absorbieren, d.h. im Bild als hellere oder dunklere Schatten erscheinen. Der Knochen z.B. in einem gebrochenen Bein, wird also sichtbar, weil er mehr Röntgenstrahlen absorbiert, - einen tieferen Schatten ergibt, als die umgebenden Weichteile.

Dies ist nicht selbstverständlich. Beständen unsere Knochen z.B. aus Holz und wäre es das beste Eichenholz, so blieben sie beim Röntgen unsichtbar, weil Holz die Strahlen nicht stärker absorbiert als irgendwelche Weichteile. Verantwortlich für die stärkere Absorption durch den Knochen ist sein Gehalt an Kalk. Es gilt die wichtige Regel, dass Materialien mit höherem spezifischen Gewicht (genau gesagt: Atomgewicht) mehr Röntgenstrahlen absorbieren. Es ergibt sich also beispielsweise folgende Reihe: Ein Holzsplitter in einer Hand bleibt unsichtbar, ein Aluminiumsplitter ist gerade eben, ein Eisensplitter dagegen gut sichtbar, während ein Fremdkörper aus Blei praktisch alle Röntgenstrahlen absorbiert und daher z.B. eine Gewehr-kugel in irgend einem Körperteil sich fast wie ein aus dem Röntgenfilm herausgestanztes Loch darstellt.

Das luftthaltige Lungengewebe ist für die Röntgenuntersuchung sehr geeignet, weil sich irgendwelche Verdichtungen oder Einlagerungen (Kalkherde) gut darstellen, während die einfache Durchleuchtung des Unterleibes wegen der mangelnden Kontraste praktisch nichts ergibt. Zur Darstellung von Magen und Darm lässt man daher den Patienten vorher einen Barium-Brei schlucken (hohes Atomgewicht von Barium) dessen Konturen dann sozusagen ein Negativ-Bild der Innenwandung dieser Hohlorgane ergeben.

Es mag interessieren, dass auch in der Technik die Röntgenstrahlen zur Aufdeckung verborgener Materialschäden und zur Sichtbarmachung von Konstruktionseinzelheiten dienen. Gerade auch in unserm Dept. IV kommt dieses wichtige Verfahren in zunehmendem Masse zur Anwendung.

Neben der Diagnostik, wo eine praktisch völlig unschädliche Röntgendosis verwendet wird, haben die Röntgenstrahlen grosse Bedeutung bei der Behandlung bösartiger Geschwülste (Krebs) erlangt. Die Strahlen haben die Eigenschaft, das junge undifferenzierte, in raschem Wachstum begriffene Gewebe dieser Geschwülste dosiert zu vernichten, die hochdifferenzierten, "alten" Körpergewebe wie es z.B. das Nervengewebe darstellt, nicht anzugreifen. Dies setzt uns in die relativ glückliche Lage, z.B. einen Gehirntumor ohne Schaden für das Gehirn wirksam zu bestrahlen.

Aber leider bildet auch die Röntgenbehandlung nicht die letzte Antwort auf das grosse, mit so viel Tragik verbundene Krebsproblem.

Dr. Bernhard Hässig

Neueintritte - im Verlaufe des August 1956 traten die nachstehenden Personen, die wir als neue Mitarbeiter bestens willkommen heissen, in unsere Dienste ein :

Personaldienst

Boenzli Heidi-Lotti

Departement I

Zahlungsbüro

Rieker Heinrich

Kontierungs- & Fakturenkontrollbüro

Kundert Esajas

Kontrollbüro Fracht

Egli Max

Kontrollbüro/Passage Verkauf

Bärlocher Kurt

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen

Meyer Ilona

Fracht - Verkaufsbeziehungen

Brunner Manfred

Abt. Verkehr, Flugplanbüro

Hofstetter Annemarie

Luftreisebüro Zürich

Weber Hanspeter

Departement III

Sektion Schule & Training

Delarageaz Christiane

Piloten

Danielsson Johan August Börje

Dixon John Septimus

Jackson Thomas Sidney

Mc Callum Michael

Terraneau Montague Arthur

Withers Jeffrey James

Piloten-Aspiranten Kurs I/56

Bührer Heini

Rüesch Walter

Piloten-Aspiranten Kurs II/56

Ritter Peter Paul

Crew Assignment

Edelmann Albert

Rosenberger Hanny

Weber Hugo

Feste Fernmeldedienste

Kocher Robert

Startdienst

Kern Fritz

Rietmann Walter

Traffic

De Perini Arno

Hugentobler Ernst

Hürlimann Georg

Meili Ernst

Frachtdienst

Angehrn Erika

Fischbacher Rudolf

Oberholzer Arthur

Frachtbuchhaltung

Oeschger Josef

Passagierdienst

Wild Hans-Peter

Ground Hostess

Déglon Lilian

Stadtabfertigung Zürich

Epp Anton

Kabinen-Ausrüstungsdienst

Trittbach Fritz

Departement IV

Ingenieur-Abt., Flugzeugausrüstung

Hüppi Hans

Vorschriften & Bestellung

Schori Hans Alfred

Chemiker

Wiedmer Peter

Sekt. Bestellung IERA & Verbrauchsmaterial

Willi Ernst

Sekt. Bestellung, Budget

Luck Alice

Sekt. Technischer Einkauf, Verkauf

Jucker Roland

Sekt. Flugzeugunterhalt

Blattner Hans-Jörg

Born Kurt

Faller Rageth

Fuchs Peter

Meier Josef

Müller Rudolf

Rhyner Kaspar

Rusterholz Albert

Signer Ernst

Suter Karl

Schlatter Rodolphe

Waldvogel Alfred

Zeier Jakob

Spenglerei

Flückiger Heinrich

Schlosserei

Nüsperli Karl

Instrumentenwerkstatt

Abderhalden Ulrich

Klaus Erich

Schärer Kurt

Elektrowerkstatt

Hasler Kurt

Leu Ferdinand

Schlagenhauf Karl

Radiowerkstatt

Spiess Richard

Triebwerkgruppe I, Revision

Vomsattel Emil

Triebwerkgruppe II, Magnetwerkstatt

Schlatter Jakob

Mechanische Werkstatt

Lienhard Georges

Bauabteilung

Assirati Erio
Bernetta Aldo

Auslandvertretungen

London

Williams Freda Florence

Paris

Popik Jacques

Brüssel

Deffontaine Norbert J. C. M.

Amsterdam

Wiegersma Sjoerd

Frankfurt Regionalvertretung

Fuchs Elisabeth

Stein Ilse

Frankfurt Station

Alm Bert

Löw

Wien

Oettel Alfred

New York

Hassell Courtney E.

Kahl Richard

Whittier Antony

New York, Abfertigung

Boyd Richard E.

Collard Jacques E.

Den Boer Walter E.

Pittluck Harvey

New York, Verpflegungsbetrieb

Grillo Michael

Philadelphia

Kilian Ruth A.G.

Rio de Janeiro

Colas Jussura Dutervil

Recife

Lopes Albuquerque Maria Luisa

Buenos Aires

Wachner Susanne

Allg. Personalausbildungsreserve

Crelrier Raymond

Enz Paul

Ruoss Hugo

Steiner Fernand

DIE SEPTEMBER-AUSGABE "DIE GUTE IDEE"

MUSS AUS TECHNISCHEN GRUENDEN AUSFALLEN!

Da in der Oktober-Nummer möglichst viele Vorschläge behandelt werden sollen, sind die Einsender nachstehender, zur Prämiierung vorgesehener Vorschläge, gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden:

Nr. 3070, 3792, 3967, 4075, 4166, 4508, 4510,
4572, 4810.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigungslisten - Wir teilen unsern Lesern mit, dass ab jetzt die Listen jener Geschäfte, die dem Swissair-Personal bei Einkäufen Vergünstigungen gewähren, bei den Personalassistenten der Departemente bezogen werden können.

Die Firma Möbel Keller, Lagerverkauf, Badenerstrasse 310/Stierliweg 12, Telefon 23 83 26, räumt SR-Angestellten gegen Vorweisung der Personalkarte Rabatte von 10% (Aussteuerrabatt) auf Käufe von Einzel-Möbeln und Polster-Möbeln, die im Ladengeschäft, Neugasse 50, Zürich 5, getätigt werden, ein.

Das Möbelhaus B. Biasiutti, Löwenstrasse 55-57, Zürich 1, gewährt Rabatte von 5%.

Fussball-Club -

Zum Auftakt der Spielsaison 1956/57 trugen unsere 1. & 2. Mannschaft am 18. August 1956 je ein Freundschaftsspiel gegen den Sportclub Maschinenfabrik Oerlikon aus.

Das Spiel MFO II (Serie B) - Swissair II (Serie C) zeigte deutlich, dass unsere Spieler noch zu wenig trainiert sind. Sie verloren das Spiel hoch mit 8 : 0 Toren. Mit etwas mehr Training und grösserem Einsatz wird aber auch unsere 2. Mannschaft ein harter Gegner werden.

Im 2. Spiel MFO I (Serie A) - Swissair I (Serie Promotion) besiegte unsere 1. Mannschaft die eine Klasse höher spielenden MFO klar mit 1 : 4 Toren.

Um für die neue Saison gut vorbereitet starten zu können, erwarten wir immer alle Aktiven zum Training.

Trainingsabend : jeden Mittwoch 18.00 h auf dem Sportplatz Neudorf, Platz V, Oerlikon (Hinter Hallenstadion).

Neue Mitglieder sind herzlich willkommen !

Alpine Sektion -

Auf unseren Aufruf in der Juni-Nummer der Swissair-News hin hat sich erfreulicherweise eine genügend grosse Zahl von Interessenten gemeldet, um ohne langen Verzug die Sektion gründen zu können. So fand schon am 9. Juli 1956 die Gründungsversammlung statt, an der 13 Interessenten teilnahmen. In den Vorstand für das erste Vereinsjahr wurden gewählt : H. Zeller (FFPL) Obmann, A. Wilhelm (FD SA) Bibliothekar, J. Blank (FRVF) Kassier.

Seit der Gründung der Sektion liessen sich bereits zwei Touren durchführen : eine Bergwanderung über die Pörtli-Lücke ins Felli-Tal und eine eigentliche Bergtour auf die Cristallina. Die frohe Stimmung und die gute Kameradschaft, die beide Touren für alle Teilnehmer (13 bzw. 12 Personen) zu einem schönen Erlebnis machten, ermutigen uns, das angestrebte Ziel, nämlich die alpine Ertüchtigung aller Mitglieder der Sektion, ohne Bedenken weiter zu verfolgen.

Die nächste Tour wird Mitte Oktober stattfinden und den Teilnehmern Gelegenheit bieten, sich unter kundiger Leitung mit den Grundbegriffen der Klettertechnik vertraut zu machen und sich Kenntnisse im richtigen Verhalten im Fels anzueignen.

Die Sektion zählt heute bereits 18 Mitglieder (7 Damen und 11 Herren). Tourenprogramme und Einladungen zu Zusammenkünften werden ausschliesslich an die Mitglieder der Sektion versandt. Auch ist die Teilnahme an Touren grundsätzlich nur Mitgliedern möglich, um zu vermeiden, dass sich bergungewohnte Leute Gefahren aussetzen, denen sie nicht gewachsen sind. Die Alpine Sektion steht jedoch allen Freunden des Bergsportes offen und alle, denen es Freude bereitet, im Kreise guter Kameraden die Schönheit unserer Berge zu erleben, seien hiermit eingeladen, sich zwecks Aufnahme in die Sektion mit einem der Vorstandsmitglieder in Verbindung zu setzen.

H. Zeller

