



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM FEBRUAR 1959

	<u>Februar 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Februar 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	13'756 + 12 %	12'273
Ausgelastete Tonnenkilometer	6'821 + 4 %	6'554
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	4'618 ./. 5 %	4'838
Fracht-tkm	1'749 + 38 %	1'264
Post-tkm	454 + 1 %	452
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	49,6%	53,3 %

Unsere Verkehrsergebnisse lassen im Februar, wie schon im Vormonat, leider zu wünschen übrig. So wurde die budgetierte Produktion wieder nicht erreicht; das Manko von rund 608'000 tkm ist teils dem schlechten Wetter (Ausfall von 86 Kursflügen in Europa) und teils dem Verzicht auf einen Retourkurs New York - Schweiz (Motorendefekt in USA und Mangel an Ladung ab Zürich) zuzuschreiben. Weitere gewichtige Gründe sind die Abtretung einer Anzahl Kurse zwischen Zürich und Wien an die AUA und die Tatsache, dass der geplante zweite Wochenkurs nach Buenos Aires nach wie vor nicht bewilligt wurde.

Auffallend ist die erneute, erfreuliche Zunahme des Frachtverkehrs. Die prozentualen Anteile der einzelnen Ladekategorien an der gesamten Nachfrage haben sich, wie die folgende Aufstellung zeigt, deutlich auf die Seite der Gütertransporte verschoben:

	<u>Februar 1959</u>	<u>Februar 1958</u>
Passagier- und Gepäck-tkm	68 %	74 %
Fracht-tkm	26 %	19 %
Post-tkm	6 %	7 %

Die Auslastung von 49,6 % entsprach nicht ganz unsern Erwartungen.

Von den einzelnen Verkehrsgebieten - mit Ausnahme der zu 58,2 % ausgelasteten Frachtkurse über den Nordatlantik - weisen der Ferne Osten mit 57,6 % den besten, der Südatlantik mit 37,0 % den weitaus schlechtesten Ladekoeffizienten auf.

DIE SEITE DER GESCHAEFTSLEITUNG

Im vergangenen Jahr haben wir Sie bereits verschiedentlich über die Geschäftsergebnisse orientiert. Nun liegt der Jahresabschluss 1958 vor, der, um es gleich vorwegzunehmen, wirklich gut ausgefallen ist.

Der Jahresabschluss bedeutet für jede Unternehmung einen Markstein, da sich in der Bilanz und der Betriebsrechnung der Geschäftsgang widerspiegelt. Während die Bilanz das Verhältnis zwischen dem Unternehmungsvermögen (Aktiven) und den Schulden (Passiven) am Jahresende aufzeigt, sind in der Betriebs- oder Gewinn- und Verlustrechnung den im Verlaufe des Jahres entstandenen Kosten die Einnahmen gegenübergestellt, wobei die Differenz zwischen Kosten und Erträgen den Geschäftsergebnis entspricht.

Wenn wir nun die Bilanz per 31. Dezember 1958 mit derjenigen des Vorjahres vergleichen, so können wir zunächst einmal feststellen, dass die Bilanzsumme von 182 Millionen Franken auf 225 Millionen Franken, also um 24 % zugenommen hat.

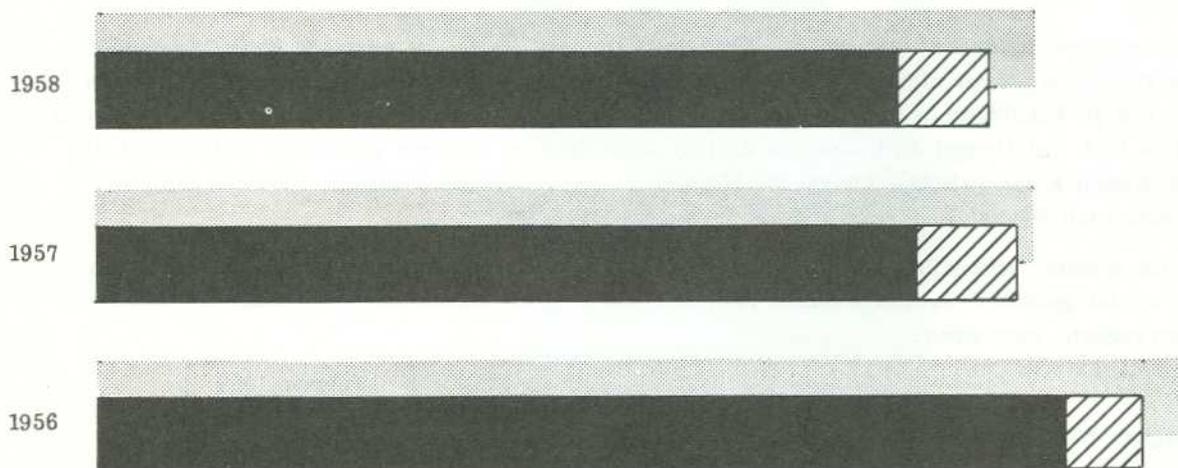
Die wesentlichste Veränderung ist auf der Passiv- oder Schuldseite zu verzeichnen, indem unser Aktienkapital um 21 Mio. Fr. auf 63 Mio. Fr. und die langfristigen Schulden durch die Aufnahme einer Obligationenanleihe von 30 Mio. Fr. auf 60 Mio. Fr. erhöht wurden. Diese Gelder sind zur Ablösung von hochverzinslichen kurzfristigen Bankschulden und zur Leistung der Vorauszahlungen für die neuen Strahlflugzeuge verwendet worden. Auf der Aktivseite hat denn auch unser Vermögen dank dieser Vorauszahlungen entsprechend zugenommen. Die Steigerung unserer Verkäufe hatte ferner eine Erhöhung des Bestandes an flüssigen Mitteln um rund 3 Mio. Fr. (+ 41 %) und der Kundenguthaben um ca. 4,5 Mio. Fr. (+ 14 %) zur Folge. Unsere Bilanz hat sich somit dank dieser Verschiebung gegenüber dem Vorjahr bedeutend verbessert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt, dass im Jahre 1958

die Kosten ohne Abschreibungen von	186,3 Mio.Fr. auf 218,3 Mio.Fr. oder um 17 %
die Erträge von	210,5 Mio.Fr. auf 251,9 Mio.Fr. oder um 20 %
der Betriebsgewinn von	24,2 Mio.Fr. auf 33,6 Mio.Fr. oder um 39 %
die Abschreibungen von	21,0 Mio.Fr. auf 28,5 Mio.Fr. oder um 36 %
und der Reingewinn von	3,2 Mio.Fr. auf 5,1 Mio.Fr. oder um 61 %

gestiegen sind.

Aus der nachstehenden Darstellung geht die Entwicklung der Kosten und Erträge pro offerierten Tonnenkilometer seit 1956 hervor :



Legende :



Erträge

Kosten

Abschreibungen (ohne Zusatzabschr.)

Masstab : 1 mm = 1 Rp.

Es ist deutlich sichtbar, dass das relative Ertragsniveau seit 1956 ständig gesunken ist. Gleichzeitig haben sich aber auch die Kosten vermindert. Erfreulich ist die Tatsache, dass die Kosten pro offerierten tkm im Jahre 1958 gegenüber den Erträgen stärker zurückgegangen sind. Die Kostensenkung, d.h. die wirtschaftliche Besorgung unserer Dienstleistungen, war in diesem Umfange nur möglich dank der Inbetriebnahme grösserer Flugzeuge, deren intensiven Einsatz, sowie durch die gemeinsame Anstrengung des gesamten Personals, in seinem Bereich die Kosten möglichst tief zu halten.

Die einzelnen Kostenarten haben sich im vergangenen Jahr unterschiedlich entwickelt. So haben die Personalkosten, die mehr als ein Drittel der Gesamtkosten ausmachen, von 64 Mio.Fr. auf 78 Mio.Fr. oder um 28 % zugenommen. Dies ist einerseits eine Folge der Erhöhung unseres Personalbestandes um 716 Positionen, nämlich von 4'713 auf 5'429 Angestellte; andererseits fallen hier die höheren Saläre ins Gewicht. Dank der seit der Suez-Krise spürbaren Normalisierung der Treibstoffzufuhr ist dagegen der durchschnittliche Preis pro 100 Liter Flugbenzin um rund Fr. 2,75 gesunken. Dies hat unsere Kosten ganz erheblich beeinflusst; wir haben letztes Jahr nahezu 110 Mio. Liter Treibstoffe verbraucht.

Die gesamten Einnahmen von 252 Mio.Fr. setzen sich zu 236 Mio.Fr. aus Verkehrserträgen, zu 13 Mio.Fr. aus Erträgen aus Boden- und Bordbuffetdiensten, Schulung fremder Besatzungsmitglieder usw. und zu 3 Mio.Fr. aus Einnahmen aus Flugzeug- und Materialverkäufen zusammen. Die erfreuliche Steigerung der Verkehrserträge ist vor allem dem Fluggebiet Ferner Osten zu verdanken, das uns mehr als doppelt soviel eingebracht hat wie letztes Jahr.

Der Betriebsgewinn beträgt 33,6 Mio.Fr. Aus dieser Summe müssen in erster Linie die Abschreibungen für unsere Flugzeuge und Betriebseinrichtungen gedeckt werden. Die Höhe der jeweiligen notwendigen Abschreibungen richtet sich nach der kommerziellen und technischen Entwicklung. Besonders im Hinblick auf den in naher Zukunft vorgesehenen Einsatz von Strahlflugzeugen ist es wichtig, dass der heutige Kolbenflugzeugpark und die dazu gehörigen Einrichtungen möglichst rasch abgeschrieben werden können. Dank dem guten Ergebnis waren wir in der Lage, diesem Faktor Rechnung zu tragen und neben den ordentlichen Abschreibungen von rund 20 Mio.Fr. noch zusätzliche Abschreibungen von rund 8,5 Mio.Fr. vorzunehmen. Nach Abzug der Abschreibungen verbleibt demnach noch ein Reingewinn von 5,1 Mio.Fr., welcher zur statutarischen Aufung unserer Reserven, zur Verzinsung unseres Aktienkapitals und für eine ansehnliche Zuwendung an die Allgemeine Pensionskasse verwendet wird.

Das Jahr 1958 war ein typisches Jahr der Festigung unserer Position im internationalen Luftverkehr. Das gute Geschäftsergebnis ermutigt uns, mit Optimismus die letzten Vorbereitungen zum Einsatz der Strahlflugzeuge an die Hand zu nehmen. Allerdings wissen wir, dass uns das Jahr 1959 wesentlich schwierigere wirtschaftliche Probleme stellen wird als 1958.



Dr. W. Berchtold
Direktionspräsident

NEUE ANFLUGSZIELE IM SOMMERFLUGPLAN 1959

Mit dem am 1. April in Kraft tretenden und bis zum 31. Oktober gültigen Sommerflugplan sollen die folgenden drei neuen Destinationen in unser Streckennetz aufgenommen werden :

- * Kuwait - als neuer Etappenpunkt zwischen Kairo und Dhahran
(einmal wöchentlich ab 1. April)
- * Ankara - als neuer Endpunkt der bisherigen Linie Zürich - Istanbul
(einmal wöchentlich ab 2. April)
- * Teheran - als neuer Endpunkt der bisherigen Linie Schweiz - Beirut - Bagdad
(einmal wöchentlich ab 28. Mai)

VERWALTUNGSRAT

In seiner Sitzung vom 11. März hiess unser Verwaltungsrat die Jahresrechnung 1958 gut und beantragte der auf den 9. April angesetzten Generalversammlung die Erhöhung des Aktienkapitals von 63 auf 105 Millionen Franken. Er stimmte ferner den folgenden wichtigen Anträgen der Geschäftsleitung zu :

Beteiligung der Swissair an der Balair A.G.

Im Interesse der Förderung des Bedarfsluftverkehrs der Schweiz - eine der Aufgaben der Balair A.G. in Basel - wird sich die Swissair an diesem Unternehmen beteiligen. Zu diesem Zwecke verkauft sie der Balair die beiden DC-4, HB-ILA und HB-ILU, und übernimmt 40 % oder höchstens 1,6 Mio.Fr. des von 750'000 Fr. auf 3,5 bis 4 Mio.Fr. zu erhöhenden Aktienkapitals der Gesellschaft.

Ausbau der Swissair-Photo A.G.

Unsere Tochtergesellschaft Swissair-Photo A.G. plant, sich vermehrt dem interessanten und ausbaufähigen Vermessungsflugdienst zuzuwenden. Sie sieht zu diesem Zwecke die Anschaffung eines einmotorigen Dornier Do 27-Flugzeuges sowie einer modernen Wild-Reihenbildkamera vor. Die gesamthaft erforderlichen Aufwendungen betragen Fr. 260'000.--. Das Aktienkapital soll von Fr. 50'000.-- auf Fr. 100'000.-- erhöht werden; es verbleibt nach wie vor im Besitze der Swissair. Der Firmenname wird in "Swissair-Photo und Vermessungs A.G." abgeändert. Neuer Leiter des Unternehmens wird Herr Karl Weissmann, dipl. Vermessungsingenieur ETH und patentierter Grundbuchgeometer.

25 JAHRE IM DIENST DER SWISSAIR

Am 1. März konnte Herr Willi Imhof, Chef der Sektion Fracht-Verkehr (Dept. II), den 25. Jahrestag seines Eintritts in die Dienste der Swissair feiern. 1934 wurde er als Frachtbuchhalter in Dübendorf angestellt. In den zweieinhalb Jahrzehnten, in denen uns Herr Imhof die Treue hielt, erwarb er sich wertvollste Kenntnisse und gilt heute als Spezialist für IATA-Fragen in Luftfrachtverkehr. Wir wünschen dem Silberjubilaren herzlich alles Gute und hoffen, dass er uns seine Dienste bei bester Gesundheit noch recht lange leihen kann.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu Pilots-in-Command auf DC-7C für Sektor Europa/Südatlantik wurden Flgkpt. Karl Baumann und auf DC-6B für Europa und den Nahen Osten Flgkpt. H. Schilliger ernannt. Den Rang von Convair-Kommandanten erhielten die Flugkapitäne Karl Berlinger und Julius Brägger sowie die Piloten Heinz Morgenthaler, Thomas Jackson und Roger Sassi. Wir gratulieren herzlich !

ERNENNUNGEN

Departement II (Ausland) : Herr Dr. Max Steiner, der zuletzt bei der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin tätig war, wurde zum Swissair Regionalvertreter Hamburg ernannt. - Herr Karl Häubi, zurzeit Chef Stadtbüro/ Station Supervisor und Stellvertreter von Herrn Salzborn in Bombay, wird anfangs April nach Mexico versetzt, um dort die neu zu eröffnende Swissair-Regionalvertretung zu leiten.

Departement III : Herr Flugkapitän Pierre Robert leitet die Stabsstelle Manualwesen des Dept. III, nachdem Herr Ernst Schenkel, Manualkoordinator, nach langjähriger und wertvoller Mitarbeit die Swissair verlassen hat. Als Nachfolger von Herrn Robert wurde Herr Hans Gabathuler, Navro, zum Chef Route Documentation der Abteilung Flight Operations ernannt.

Departement IV : Im Rahmen der Neuorganisation des Dept. IV wurden ernannt :

- Zum Chef der Ingenieur-Abteilung und gleichzeitig zum neuen Stellvertreter des Chefs des Dept. IV : Herr Franz Roth, Dipl.Ing.ETH. Dem Gesuch Herrn Spoerri, Chef der Materialabteilung, ihn von der zusätzlichen Funktion als Stellvertreter des Departementschefs zu entbinden, wurde Folge gegeben.
- Zum Chef der auf 1. Juni neu zu schaffenden Abteilung Geräteüberholung : Herr Felix Hauri, Dipl. Ing. ETH.
- Zum Chef der Sektion Flugzeug-Engineering und gleichzeitig zum Stellvertreter des Chefs der Ingenieur-Abteilung : Herr Karl Benetta, der seit der Schaffung des Planungsdienstes das im Dept. IV verbliebene Service-Engineering führte.

Wir wünschen allen neuernannten Herren vollen Erfolg !

TECHNISCH-OPERATIVE KOORDINATIONSSTELLE BEIM SAS

Das SAS hat am 1. März die Schulung seiner Besatzungen auf einer ihm leihweise von Sud Aviation zur Verfügung gestellten Caravelle aufgenommen. In der Absicht, die Swissair-Dienststellen über die Betriebserfahrungen mit diesem Flugzeug laufend zu unterrichten, hat sich die Geschäftsleitung entschlossen, ab sofort Herrn E. Tanner, Chef Flugzeugprojekt-Engineering des Planungsdienstes, nach Stockholm zu delegieren.

REINIGUNG MIT ULTRASCHALL

Ab ungefähr Mitte dieses Jahres soll in der Motorenwerkstatt eine bei der Betriebsplanung entwickelte Ultraschall-Anlage zur Reinigung aller Triebwerkteile mit Ausnahme der stark ölkohlhaltigen, wie Kolben, Ventile usw., in Betrieb gesetzt werden. Die Anlage besteht aus: vier Generatoren, die elektrische Schwingungen erzeugen (Frequenz 40 kHz, Leistung 500 W); 16 Schallgebern aus Bariumtitanat, die wie Lautsprecher wirken, indem sie elektrische Schwingungen in akustische umwandeln; einer halbautomatischen Badanlage, bestehend aus 3 Flüssigkeitswannen für Vorreinigung, Reinigung mit Ultraschall und Spülung, sowie einer automatischen Förderanlage und einem Umwälzpumpen- und Filtersystem für die Reinigungsflüssigkeit. Die hohe Frequenzzahl von 40'000 Schwingungen pro Sekunde liegt weit über dem hörbaren Bereich (deshalb Bezeichnung Ultraschall): das menschliche Ohr nimmt nur bis zu ca. 16'000 Schwingungen pro Sekunde wahr.

Die Ultraschallreinigung arbeitet nach folgendem Prinzip: In einer Flüssigkeit bewegt sich der abgestrahlte Schall geradlinig vorwärts und erzeugt beim Auftreffen auf der Oberfläche eines eingetauchten Werkstückes eine intensive Vibration. Gleichzeitig werden in der Flüssigkeit selbst, durch das Vibrieren der einzelnen Moleküle im Rhythmus der Schallschwingungen, lokale

Gasblasen gebildet, die nach Bruchteilen von Sekunden wieder zusammenfallen. Dieser als Kavitation bezeichnete Vorgang erzeugt die grösste Reinigungswirkung, da im Innern einer solchen Gasblase gewaltige Druckunterschiede entstehen; es werden also lokal äusserst grosse mechanische Kräfte frei, welche den Schmutz förmlich wegschleudern. Da der Schall Metallstücke durchdringt, reinigt er auch die Innenseite von Hohlkörpern oder Sacklöcher. Allgemein ist Ultraschall nur eine Reinigungshilfe, d.h. er unterstützt die Wirkung eines chemischen Lösungsmittels und verkürzt dadurch die Reinigungszeiten. Ausgedehnte Versuche in den Jahren 1956/1957 zeigten äusserst vielversprechende Resultate (Reinigungszeit eines R 2800-Motors ohne Ultraschall total 57 Stunden, mit Ultraschall 24 Stunden).

Eine die Gesundheit schädigende Beeinflussung durch Ultraschall ist praktisch unmöglich, da sich Ultraschallwellen in der Luft nur über wenige mm oder cm ausbreiten können. Wenn indessen jemand seine Hand während Stunden oder weniger ständig in den konzentrierten Schallstrahl des Bades hält, können Schädigungen der Knochenhaut eintreten. Diese Möglichkeit ist bei unserer Anlage ausgeschlossen, weil der die Maschine bedienende Mechaniker mit den Ultraschallstrahlen nicht in direkte Berührung kommt.

DAS AKTUELLE BILD



Akrobatenreise

Lilly Yokoi, die japanische "Primaballerina des Fahrrads", und ihr Gatte Rolando, "The Fingerwalker", beide Stars im Zirkus Knie, trafen am 11. März mit SR 503 von Tokio in Zürich ein. Für ein paar Minuten verwandelte sich der Tarmac in eine Arena. (Comet-Photo)



Instruktionskurs für Aussenvertretungs-Personal

Vom 24. Februar bis zum 3. März fand ein Instruktionskurs für Auslandsvertretungs-Personal der Swissair statt, der 28 Teilnehmer aus aller Welt für eine Woche am Hauptsitz in Zürich vereinigte. Ein zum Abschluss durchgeführter Ausflug nach Davos (unser Bild) war dem Teamgeist zweifellos sehr förderlich.

HAPPY LANDINGS

Wir gratulieren den nachfolgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand recht herzlich:

Dept. III: 29.11.58: Rudolf Eugster, Startdienst. 17.1.59: Frä. Marlies Truttmann (jetzt: Frau Kusten), Uebermittlungszentrale. 12.2.59: Urs Schlupep, Traffic.

Dept. IV: 4.10.58: Rudolf Merz, Radio-Werkstatt. 24.1.59: Niklaus Flückiger, Flugbetrieb.

NACHWUCHS FUER UNSERE BODENDIENSTE

Am 1. April treten in Kloten zum erstenmal von schweizerischen Verkehrsschulen übernommene Betriebsaspiranten in unsere Dienste ein. Es handelt sich um 10 junge Leute (9 von der Verkehrsschule St. Gallen und 1 von Biel), die in verschiedenen Stationsdienststellen ein zweijähriges Praktikum absolvieren werden. Ab nächstem Jahr führen die Verkehrsschulen St. Gallen, Olten, Biel und Luzern besondere Luftverkehrskurse durch.

FUER REISELUSTIGE SWISSAIR-ANGESTELLTE

Unsere Mitarbeiter, die ihre Ferien im Nahen oder Fernen Osten verbringen möchten, müssen dafür besorgt sein, nicht nur für ihr Endziel, sondern auch für sämtliche Zwischenstationen ein Visum zu besitzen. Auf unsern Langstrecken ist kein Freipassagier gegen Unterbrüche seiner Reise gefeit, da die zahlende Ladung selbstverständlich Vortritt hat. Unsere Abfertigungsstellen haben übrigens den Auftrag, nur solche F-II-Passagiere zum Fluge zuzulassen, die im Besitze sämtlicher notwendiger Visa sind.

IATA BESCHLIESST JET-ZUSCHLAEGE FUER NORDATLANTIKFLUEGE

An der IATA-Verkehrskonferenz vom vergangenen Oktober in Cannes konnte, wie erinnerlich, über die Tarifierung von Jet-Flügen keine Einigung erzielt werden. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen im Februar in Paris brachte nunmehr einen Entscheid: ab 1. April werden für die Nordatlantikroute auf Passagen mit Düsenflugzeugen Zuschläge erhoben, die in der Touristen- und Economy-Klasse 15 \$, in der ersten und Deluxe-Klasse 20 \$ betragen. Die Flugpreise für den Verkehr mit Kolbenflugzeugen bleiben gleich. Dagegen erfahren zahlreiche Frachtansätze eine Aenderung.

IATA : NORDATLANTIKPASSAGIERE 1958

Von den 17 IATA-Luftverkehrsgesellschaften, welche die Verbindungen zwischen Europa und dem nordamerikanischen Kontinent herstellen, sind letztes Jahr 1'292'166 Passagiere oder 27 % mehr als 1957 über den Nordatlantik befördert worden. Davon benützten rund 99'000 Fluggäste Charterflüge. Von den übrigen Passagieren reisten 662'634 oder 55,5 % in der Economy-, 274'889 in der Touristen- und 255'690 in der ersten Klasse. Bei einem totalen Mehrangebot von rund 2 Millionen Sitzplätzen sank der Auslastungsgrad von 66,7 % auf 61,1 %.

ICAO ENTSCHIEDET UEBER NAVIGATIONSSYSTEME

Eine Spezialkommission der ICAO, die sich in Montreal mit der Vereinheitlichung der Kurzstrecken-Navigationssysteme befasste, hat ihre Arbeiten abgeschlossen. Sie hatte zwischen zwei vorliegenden Projekten - einem britischen und einem amerikanischen - zu wählen. Die Delegierten aus 37 der 73 Mitgliedstaaten gaben schliesslich dem amerikanischen Navigationssystem VOR den Vorzug.

EIN NEUES TRANSATLANTIKKABEL DER ICAO

Von Neufundland soll im Auftrag der ICAO ein neues transatlantisches Kabel über Grönland und Island nach Schottland gelegt werden. Es wird mithelfen, die Uebermittlung von Luftverkehrsmeldungen über den Nordatlantik zu verbessern. Die bisherigen Hochfrequenz-Fernschreibverbindungen werden in den subarktischen Breiten durch Nordlichter oft empfindlich gestört. Die Arbeiten sollen bis 1961 fertig erstellt werden. Die Kabelmiete wird im Jahr über eine Million Dollar betragen.



Ostergeschenke sind ja eigentlich nicht für die Herren der Schöpfung gedacht. Deshalb erwähnen wir mit besonderer Freude, dass sich unter den in dieser Nummer publizierten Prämiengewinnern ein Fräulein befindet. Erstmals übrigens wieder seit dem Februar 1957.

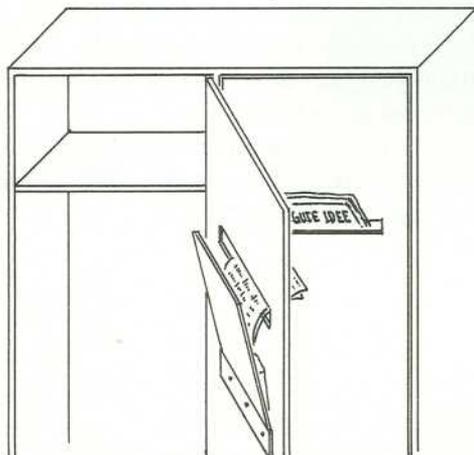
Unsere Prämie an Fräulein Gilly ist begleitet von unseren speziellen Wünschen für ein frohes Osterfest ; aber auch den Preisträgern männlichen Geschlechts gratulieren wir zu ihrem Erfolg und wünschen ihnen frohe Festtage.

Herr Walter Jäggi, Buchhaltung, Dept. I	Fr. 60.--	6067
Fräulein Angeline Gilly, Section Technique, Genève	30.--	799
Herr Franz Schättin, Stat.Leitung Kloten, Dept.III	30.--	2849
Herr Norbert Wyser, Finanzverwaltung, Dept. I	30.--	4740
Herr Rudolf Widmer, Flight Operations, Dept. III	30.--	5850

6067 Bisher erfolgte die Berechnung der Pooltarife für die gewünschte Periode auf Grund der Streckenertragsrekapitulation und durch Umrechnung der erhaltenen Beträge in Shillings. Die hierfür notwendigen Angaben betreffend Passagierzahl und Frachtgewicht mussten aus der Verkehrsstatistik zusammengestellt werden.

Nachdem aber für die Streckenertragskontrolle die Erträge pro t/km Passage und Fracht ohnehin ausgerechnet werden müssen, machte Herr Walter Jäggi den Vorschlag, die Pooltarife direkt aus dem Streckenertragsergebnis abzuleiten und stellte hierfür auch die entsprechende Berechnungsformel auf. Daraus ergibt sich nun, dass der Pool-Durchschnittstarif monatlich mit geringstem Arbeitsaufwand nachgeführt und somit dem Vertragspartner sofort mitgeteilt werden kann. Hinzu kommt noch, dass sich die Fehlerquellen bedeutend verringern.

799 Fräulein Angeline Gilly machte die Anregung, die Garderobeschränke des technischen Personals in Cointrin mit einfachen Briefkästen zu versehen.



Die Ausführung des Vorschlages bringt neben der Verminderung der Umtriebe beim Verteilen der internen Post auch eine bessere Ordnung in der Zustellung von Meldungen, was besonders infolge des Schichtbetriebes sehr zu schätzen ist.

Sobald es der Arbeitsanfall erlaubt, wird der Vorschlag als Ausfüllarbeit verwirklicht.

2849 Herr Franz Schättin beantragte die Anfertigung von Ständern um auch die Spez.Kurse auf dem Tarmac klar und deutlich zu markieren. Seine Konstruktion besteht aus einem auf einen Ständer montierten Rahmen, in welchen die entsprechenden Nummern der Spez.-Kurse eingeschoben werden können. Die Ausführung dieses Vorschlages trägt besonders an Tagen um Ostern und Weihnachten, an denen viele Verdichtungsflüge ausgeführt werden, viel zur besseren Uebersicht bei.

4740 Der Vorschlag von Herrn Norbert Wyser bezweckt eine bessere Orientierung des die Swissair verlassenden Personals über die Abwicklung der Austrittsformalitäten. In den von ihm entworfenen Austrittsformularen hat er die Zahl der Vorsprachestationen reduziert und diese departementsweise neu gegliedert. Bei der in der Zwischenzeit erfolgten Neuordnung des Mutationswesens konnten seine Anregungen zum grossen Teil übernommen werden. Wenn der Vorschlag auch keine revolutionierenden Vereinfachungen mit sich brachte, so verhalf er doch zu einer Zeitersparnis sowohl für die Austretenden als auch für die Personen, die von den Austretenden noch beansprucht (oder eben nicht mehr beansprucht) werden müssen.

5850 Herr Rudolf Widmer stellte den Antrag, die Distanzscheiben aus Stahl in den Gelenkstreben der DC-7C-Faltbetten durch solche aus Kunststoff zu ersetzen. Der Grund für diese Aenderung liegt darin, dass die Stahlscheiben, die sich infolge der durch die Motoren verursachten Vibration ständig drehen, während des Fluges ein aufsässiges, ununterbrochenes Geräusch erzeugen. Dieser Vorschlag, der mit geringem Aufwand eine Verbesserung des Passagierkomfortes bringt, wird mit Werkauftrag 57'140 im Frühjahr 1959 verwirklicht.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

118 Flugplan-Handbuch. Zur Bearbeitung dieses Vorschlages für die Umgestaltung des Flugplan-Handbuches wurde s.Zt. eine Studiengruppe aus verschiedenen Herren der interessierten Departemente gebildet. Deren Aufgabe war es, über den gemachten Vorschlag hinaus ein in jeder Hinsicht zweckmässiges Arbeitsmittel zu schaffen, das nun auch in Form einer bereinigten Maquette vorliegt. Aus den allen hinlänglich bekannten Gründen ist aber die jetzige Zeit nicht sehr geeignet, ein Projekt dieser Art zu realisieren, das die immerhin nicht unbescheidene Summe von ca. Fr. 80'000.-- verschlingen würde. Sollte aber die Angelegenheit wieder aufgenommen werden so würden wir auch auf den Vorschlag zurückkommen.

691 Japanische Zeitschriften in Zürich und Genf. Für die ankommenden und wegfliegenden japanischen Fluggäste ist sicher gut gesorgt. In Zürich wie auch in Genf stehen japanische Ground-Hostessen im Dienste der Swissair, deren Aufgabe es ist, ihre fernöstlichen Landsleute während ihrer Wartezeit zu betreuen. In Zürich liegen im Transit- oder Warteraum überhaupt keine Zeitschriften auf. Hingegen stehen den Passagieren in den Fernost-Flugzeugen beider Richtungen japanische Zeitschriften zur Verfügung.

801 Kissen für die ersten Sitzreihen in den Metropolitan. Das auf den Metropolitan eingesetzte Kabinenpersonal wurde auf die in der ersten Sitzreihe sehr unangenehm empfundene Vibrationen aufmerksam gemacht. Es wurde ihm empfohlen, den Passagieren, die auf diesen Plätzen reisen, ein Kopfkissen anzubieten. Wenn dieser Empfehlung zu wenig nachgelebt wird, so ist der Grund dafür darin zu suchen, dass auf diesem Flugzeugtyp ausnahmslos junge Hostessen ihre Sporen abverdienen, die sich noch mit so vielen neuen Problemen auseinandersetzen müssen, dass ihnen halt hin und wieder etwas "durch die Latten" geht. Die zuständige Fachdienststelle wird nun aber dieser Sache ihre vollste Aufmerksamkeit schenken.

1424 Flugscheinausstellung und -berechnung in US-Dollars. Der Vorschlag ist wegen den bestehenden IATA-Vorschriften nicht durchführbar.

Zudem sind die Abrechnungsmethoden heute derart, dass die Ausstellung der Flugscheine in US-Dollars für die Buchhaltung keine Arbeiterleichterung bringt. Im Falle von Umschreibungen würde die Ausstellung des Originalflugscheines in US-Dollars gewisse Vorteile bringen, doch wäre es sinnlos, nur aus diesem Grunde eine dem Vorschlag entsprechende Weisung heraus zu geben.

Auf Grund der neuen IPR-Umtauschvorschriften, wonach die Flugabschnitte nur bis zum nächsten "Fare Break Point" zu ersetzen sind, sollten allfällige Misstände ausgeschlossen sein. Damit erübrigt sich auch das Aufstempeln eines Umtauschvermerkes auf dem "Passenger Coupon".

- 1523 Von einer Abschaffung der "Arrival Messages" muss vorläufig noch Abstand genommen werden. Diese Bewegungsmeldungen vermitteln Angaben, die für verschiedene operationelle Dienststellen sowie für die Buchhaltung von grosser Wichtigkeit sind. So gibt dieses Dokument zum Beispiel bei Nach- und Rückfragen oder bei der Fakturenkontrolle Auskunft darüber, wo und wann an einem bestimmten Tag jedes unserer Flugzeuge Bodenorganisationskosten verursacht hat.
- 4419 Verwendung von dünnerem Papier bei den VIP-Meldungsblöcken. Ueber die Verteilung der VIP-Meldungen finden zur Zeit Besprechungen statt. Man trachtet danach, die Anzahl der VIP-Meldungen zu reduzieren. Eventuell wird bei dieser Gelegenheit auch ein anderes Formular geschaffen. Dass dabei die Papierdicke auf die Zahl der notwendigen Durchschläge abgestimmt wird, ist selbstverständlich.
- 5100 Der Vorschlag, die Tankabschlusshahnen der CV-440-Flugzeuge mittels durchgehenden Bolzen und auf der Anschlussplatte angebrachten Anniestopmuttern zu befestigen, um das Wechseln zu erleichtern, muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden :
Da bei einer CV-440 die beiden Tankabschlusshahnen normalerweise nur bei der 8. Blockrevision, d.h. nur einmal innerhalb von 56 Monaten gewechselt werden, würde sich eine Modifikation gemäss dem Vorschlag nicht lohnen.
Der Austausch eines Hahmens auf einer Aussenstation ist heute ohne weiteres möglich. Dies wäre aber nach erfolgter Aenderung nur noch der Fall, wenn dort entsprechende Reserveteile an Lager gelegt würden, was aber nicht im Interesse einer Reduktion der Lagerbestände liegen würde.
- 5101 Einbau eines Sumpfablasshahns in den Wasser-Alkoholtank der CV-440 zur Erleichterung des Entleerens. Gleichzeitig mit dem Eingang dieses Vorschlages wurde auf dem Dienstweg eine andere diesbezügliche Verbesserung beantragt. Diese trägt der Tatsache, dass der erwähnte Tank nur alle 3000 - 3200 Flugstunden, d.h. bei jeder 2. Blockrevision, entleert werden muss besser Rechnung und wurde deshalb ausgeführt.
- 5632 Dass die Löcher für die Parkerschrauben der Austrittsrohrbefestigung am Bodengebläse der DC-7C- und DC-6-Flügelheizter ausgeschlagen werden, ist bekannt. Die Störungsursache kann jedoch durch eine einmalige Schweissung, d.h. durch eine Vergrösserung der Wandstärke, eliminiert werden, sodass auf das vorgeschlagene Anbringen eines Stahlblechringes verzichtet werden kann.
- 5656 Eine kombinierte Abspritzpistole für Luft und Flüssigkeit ist auf dem Markt nicht erhältlich. Es würde sich auch nicht lohnen, eine solche Pistole für unseren Gebrauch zu konstruieren, da die damit zu erzielende Zeiteinsparung unbedeutend wäre. Sowohl die White - Spiritpistole zum Reinigen als auch die Luftpistole zum Trocknen sind beide in so greifbarer Nähe in der Waschkabine aufgehängt, dass wirklich kein Zeitverlust entstehen sollte.
- 5959 Korrespondenz-Kopien. Zu diesem Vorschlag, in Zukunft auf die Erstellung weisser und gelber Kopien für die Zentral-Registratur zu verzichten, kann erst endgültig Stellung genommen werden, wenn auch die Frage nach der zukünftigen Aufgabenstellung unseres Archivs beantwortet ist. Dies setzt aber wiederum umfangreiche Untersuchungen voraus, die nur in Zusammenarbeit mit der Dienststelle Organisation und Rationalisierung des Planungsdienstes gemacht werden können.
Wir werden eventuell später auf diesen Vorschlag zurückkommen.
- 6072 Vorgedruckte Flugscheine für die am stärksten frequentierten Flugstrecken.
Anfangs 1958 wurde ein ausgedehnter Versuch mit Lochkartenflugscheinen unternommen. Diese hatten gegenüber der vorgeschlagenen Verwendung von vorgedruckten Normalflugscheinen den Vorteil, buchhalterisch leichter verarbeitet werden zu können. Leider aber zeigten die bei diesem Versuch gewonnenen Erfahrungen, die auch auf das System der vorgedruckten Flugscheine übertragen werden können, dass die Zeit zur Einführung von Streckenflugscheinen einfach noch nicht gekommen ist. Einerseits sind die Passagierzahlen noch zu klein und andererseits die Tarifstruktur zu kompliziert um eine den Aufwand rechtfertigende Anzahl gleichlautender Beförderungsdokumente zu schaffen.

- 6125 Die defekten Werkzeugkisten massiver zu reparieren, lohnt sich nicht. Die Arbeitszeit für eine solche Reparatur beträgt ca. 8 Stunden, was teurer zu stehen kommt als die Anschaffung einer neuen Kiste. Ausserdem sind Werkzeugkisten in verstärkter Ausführung auf dem Markt erhältlich (siehe Belzer Katalog Nr. 3140 und 3141) und können auf dem normalen Dienstweg angefordert werden.
- 6134 Orientierung über die Teilnahme von SR-Delegationen an internationalen Kongressen und Konferenzen in den Swissair-News. Aus diesem Vorschlag spricht ein an sich löbliches Informationsbedürfnis. Indessen ist es bei uns nicht Brauch, das Verdienst um die Erzielung positiver Ergebnisse an den in aller Welt geführten Verhandlungen einzelnen Delegationsmitgliedern zuzuschreiben - sowenig übrigens, wie wir ihnen einen allfälligen Misserfolg persönlich zur Last legen würden. Die von der Swissair entsandten Konferenzteilnehmer handeln in jedem Fall als Beauftragte der Geschäftsleitung. Sie erfüllen ihre Pflicht in derselben bescheidenen Anonymität wie z.B. die Mechaniker im Flugbetrieb oder die Buchhalter im Dept. I; von ihnen allen wird nichts mehr und nichts weniger als voller Einsatz erwartet. Wichtig ist dabei vor allem das Resultat ihrer Arbeit. Nun werden aber in den News die Ergebnisse von Verhandlungen seit jeher und auch in Zukunft bekannt gegeben, was dem Informationsbedürfnis des Einsenders und aller übrigen Mitarbeiter durchaus hinlänglich Rechnung trägt.
- 6223 Bestimmt könnten die Transporte nach Basel, die wegen der durch QGO-Lagen in Zürich verursachten Aussenlandungen notwendig werden, auch mit firmaeigenen Lastwagen durchgeführt werden. Es würden sich dadurch aber keine wesentlichen Einsparungen erzielen lassen. Wie jedes Autotransportunternehmen muss nämlich auch die Swissair bei der Verwendung ihrer Fahrzeuge nebst den beweglichen Kosten die Beträge für Kapitalzins, Amortisation, Steuern, Versicherungen etc. in die Fahrkosten einkalkulieren. Ganz abgesehen davon, dass die fraglichen Lastwagen mit ihren Besatzungen auch an solchen Tagen in Zürich benötigt werden.
- 6258 Das Problem der Kontrolle der zur Reparatur gelangenden Auspuffstutzen der R-2800-Motoren ist nicht neu. Bereits vor ca. einem Jahr wurde von der Schlosserei ein "TEKO-Mann" angefordert, der aber infolge verschiedener Umstände erst vor einigen Tagen dieser Werkstätte zugewiesen werden konnte. In der Zwischenzeit wurden vom Arbeiter selbst die zu reparierenden Auspuffstutzen durch Abklopfen der Wandung in bezug auf ihre Wiederverwendbarkeit beurteilt. Da aber das Feststellen der Wandstärke nach dieser Methode eine Gefühlssache ist, kam es in einzelnen Fällen vor, dass ein repariertes Rohr von der TEKO, die über geeignetes Messwerkzeug verfügt, nachträglich als Ausschuss erklärt wurde. Mit dem Einsatz des Kontrolleurs in der Werkstatt wird nun aber der Vorschlag hinfällig.
- 6264 Messwerkzeug für Gleitschuh des R-2800-Torquemetersystems. Die vorgeschlagene Lösung, die bisher verwendete Kugel mit einem Aufsatz zu versehen, um das Auf- und Zuschrauben des Micrometers auf ein Minimum zu reduzieren, gehört bestimmt in die Kategorie der kleinen Verbesserungen, die man von einem qualifizierten Berufsarbeiter in seinem eigenen Arbeitsinteresse und ohne Anspruchserhebung auf eine besondere Belohnung verlangen darf.
- 6265 Die Verwendung der abgebrochenen Hartmetall-Fräaserschäfte zur Herstellung von Hartmetall-Drehstählen, sieht auf den ersten Blick sicher verlockend aus. Bei näherer Betrachtung jedoch lässt sich feststellen, dass sich die vorgeschlagene Materialverwendung nicht lohnt. Der bei uns herzustellende Drehstahl käme nämlich annähernd so teuer zu stehen wie der handelsübliche, wobei beim letzteren die Hartmetallplatte zwei- bis dreimal grösser ist als die des "Fräserstahles". Um aber den Verschleiss an Drehstählen zu reduzieren, werden von der Werkzeugplanung Versuche mit TT-3-Stählen an Stelle von TT-4 unternommen.
- 6270 Der Vorschlag, beim Passagier-Manifest jede zehnte Linie dicker zu drucken, um das Ablesen der Passagieranzahl zu vereinfachen, hätte vor einigen Jahren eingereicht werden sollen. Heute ist das Passagiermanifest im Verschwinden begriffen. Die USA und Kanada verlangen es bereits nicht mehr und in Europa gibt es nur noch wenige Staaten, nämlich Italien, Portugal, die Türkei und Irland, die vorläufig noch auf der Erstellung dieses Manifests bestehen. So kommt die an sich gute Idee leider zu spät.

6288 Reinigen der Büroräumlichkeiten im Dept. IV. Der Vorschlag, die Büroräume nur noch zweimal in der Woche zu reinigen, ist nicht neu. Bereits vor einigen Jahren wurden einmal versuchsweise die Büroräume nur noch jeden 2.Tag gereinigt. Es zeigte sich dann aber, dass dies besonders bei regnerischem Wetter ungenügend ist.

6464 Durchschlagsverfahren für Swissair-Tickets. Auf die Carbonisierung des rückseitigen Raumes der "Endorsement Box" auf den Flugscheinen kann leider nicht verzichtet werden. Und zwar aus folgenden Gründen :

1. Die Endorsement Box ist u.a. für folgende Einträge bestimmt, die auf sämtliche Flight Coupons durchgeschrieben werden müssen :

"PTA"

"AK-Bons Nr."

"Eintrittsdatum" (bei reduzierten Flugscheinen für Personal)

"not endorsable"

"not refundable"

sowie für weitere Restriktivvermerke.

Würde der "Endorsement"-Raum nur für das benützt, wofür er effektiv geschaffen wurde, nämlich für eine eventuelle Uebertragung an einen fremden Carrier, dann allerdings wäre es besser, seine Rückseite wäre nicht carbonisiert. Hier muss nun aber ein drucktechnisches Problem berücksichtigt werden.

2. Wenn nämlich die Endorsement-Spalte bei der Carbonisierung ausgespart werden müsste, so könnte die ganze Carbonisierung nicht mehr im sog. Heissverfahren, sondern müsste im Kaltverfahren aufgetragen werden. Dieses Verfahren ist aber nicht nur ca. 30 % teurer, sondern auch wesentlich schlechter, was bedeutet, dass die Durchschriften auf die einzelnen Flight Coupons um einiges schwächer würden.

7001 Zahltagstaschen mit Quittungsaufdruck für das ganze Jahr. Vor ca. 3 Jahren wurde der Versuch unternommen, anstelle der heute gebräuchlichen und bereits früher verwendeten Pergamin-Tüten eine solide Papiertasche zu verwenden. Es hat sich dabei aber gezeigt, dass auch eine gute Papierqualität der 12-maligen Beanspruchung nicht 100 %ig standhält. Bei der vorgeschlagenen Lösung ergäben sich dadurch Schwierigkeiten, da ein einmal zerrissenes Couvert wegen den bereits darauf angebrachten Unterschriften nicht einfach durch ein neues ersetzt werden könnte.

Die Mehrarbeit beim bisherigen System, die sich durch das Einlegen der Quittungskarten in die Tüten ergibt, darf nicht zu hoch bewertet werden. Sie wird einstweilen noch als Ausfüllarbeit von unserem beim "Empfang" im Hirschengraben beschäftigten Personal besorgt. Im weiteren ist es der Wunsch eines grossen Teils des Personals, das Gehalt in einer Tüte, die behalten werden kann, zu empfangen.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

- 4529 Schmierung der Bowdenzüge an den DC-6B-Toren
- 4530 Montage u. Demontage der Vergaser-Verschaltungsbleche CV-440
- 5674 Abänderung der CV-240 Radschuhe für die DC-7C-Flugzeuge
- 5825 Pressluftschleifer mit Luftabscheider.
- 5854 Teilen des obern Deckblechs am Muffler CV-440
- 5918 Anfeilen der Schnellablasshahn-Achsen DC-6B/DC-7C
- 6074 Saldierung 7077
- 6512 Randrieren der Kohlenführungen an den Kohlenhalter-Segmenten
- 6606 Pressluft-Bodenanschlüsse in der Werft
- 6704 Korpus für das Lager des Einkaufsdienstes Dept. I

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge, sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden :

- | | | | |
|------|---|-----|---|
| 1564 | Fixed Telecommunications
Passenger Transfer Message | bei | Herrn W. Haerry, Koordinator Doc. und Fal., Dept. III |
| 6695 | Aendern der Motor- und
Steuerbedienungskabel von
Rotating auf Verbrauch | bei | Herrn A. Wehrli, Materialverwaltung, Dept. IV |
| 735 | Sofortige Verbuchung der in
Rechnung gestellten Flug-
dokumente | bei | Herrn A. Oberli, Büro für Organisations-Manual und
Vorschlagswesen, GS |
| 736 | Zusammenlegen der Booking
Orders und der Kassabelege | | do. |

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zur Vermeidung von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an der Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/410/643/729/735/736/789/795/797/802/1563/1564/2345/2516/2845/2846/3357/4074/4247/4588/4594/
4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5111/5146/5176/5196/5250/5263/5284/5303/5304/5456/5466/
5508/5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5668/5670/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/
5771/5775/5795/5803/5813/5818/5826/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5898/5902/
5910/5945/5946/6052/6071/6073/6082/6107/6124/6194/6215/6226/6234/6235/6241/6251/6154/6168/6169/
6283/6502/6503/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6599/6602/6619/6622/6625/6626/6627/6630/
6637/6638/6639/6649/6651/6652/6656/6678/6684/6695.

* * *

FREIZEITORGANISATION MITTEILUNGEN



Die Alpine Sektion der FPS in Lapland.

Die Partner der Alpenen Sektion im sportlichen Zweikampf sind der Fels, der Schnee und das Eis. Und da bekanntlich weder der ausländische Berg noch der fremde Schnee in die Schweiz kommen, müssen sich halt die Mitglieder unseres Clubs deplazieren, um in unbekannten Gegenden bergsteigen oder skifahren zu können. So zog vor kurzem eine Gruppe von 8 Mitgliedern gegen Norden, um in finnisch Lapland Wintersport zu betreiben. Weit nördlich des Polarkreises, im Gebiet des Inari-Sees, verbrachten die Acht bei finnischer Sauna und nächtlichem Nordlicht eine Woche voller interessanter Erlebnisse. Nicht zuletzt mit dem "läppischen" Schnee, der, wie nach kurzer Begegnung festgestellt werden musste, mit unserem Schnee nicht viel mehr als die weisse Farbe gemein hat.

H. Zeller.

Herr A. Wilhelm, Archivar der Swissair und bewährtes Mitglied der Alpenen Sektion der FPS, beim Abstempeln des Polarkreises in Rovaniemi.

FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN

Kurz nach Ostern, am 1. April, stellen wir auf unserer Freizeitanlage in Seebach wieder auf Sommerbetrieb um. Das heisst, dass unser Platzwart-Ehepaar, Herr und Frau Böniger, die Anlage an allen Schönwetter-Tagen offen halten, und zwar grundsätzlich von 0600 Uhr bis 2300 Uhr. Es ist aber Herrn Böniger frei gestellt, das Haus um 2100 Uhr zu schliessen, falls um diese Zeit keine Gäste anwesend sind.

Mit der Bereitstellung der Tennis-Plätze wird sofort nach Ostern begonnen, so dass die eigentliche Tennis-Saison am Samstag, den 11. April, eröffnet werden kann. Damit werden dann für einige Monate wieder unsere Spieler im weissen Dress das Bild unserer Anlage beleben.

So ganz allgemein bietet der Saison-Wechsel Gelegenheit, ein paar Betrachtungen anzustellen und vielleicht den oder jenen Gedanken zu äussern, der im Verlaufe der vergangenen Monate aufgetaucht ist.

In bezug auf die FPS und ihre Freizeitanlage mag dies heissen, dass heute von zwei Problemen die Rede sein soll, nämlich vom Problem Benehmen gegenüber dem Platzwart und vom Problem Alkohol-Konsum.

Dank dem Fleiss und der Uneigennützigkeit, mit dem unser Platzwart-Ehepaar seiner Arbeit obliegt, präsentiert sich unsere Anlage und speziell das Clubhaus stets in einer Art, dass jedermann seine Freude daran haben kann. Bis an die Grenze des Zumutbaren haben Bönigers in der letzten Sommersaison immer wieder dafür gesorgt, dass jeder Besucher der Anlage seinen Aufenthalt in ihrem kleinen Königreich als wirkliche Erholung erleben kann. Tagtäglich, von morgens früh bis abends spät. Gedankt hat ihnen dafür kaum jemand, sie haben ja auch keinen speziellen Dank verlangt. Dass aber nun diese mit Freude geleisteten Dienste je länger je mehr als Selbstverständlichkeit hingenommen werden, das ist nun keineswegs mehr in Ordnung. Wir möchten heute deshalb hier mit aller Deutlichkeit festhalten, dass weder Herr Böniger der Knecht der Clubs noch Frau Böniger das zu kommandierende Dienstmädchen oder die Serviertochter der Besucher sind. Sie sind im Gegenteil die für die Anlage Verantwortlichen und haben in dieser Eigenschaft Rechte, die manchen sich vorwitzig gebärdenden SR-Angestellten erstaunen könnten. Dass sie davon bisher keinen Gebrauch gemacht haben ist ihre Sache, ändert aber an der Tatsache des Vorhandenseins dieser Kompetenzen nicht das Geringste. Also machen wir alle es uns zur Pflicht, in Zukunft Herrn und Frau Böniger mit dem gebührenden Respekt zu begegnen und vor allem mit unseren

Wünschen in bezug auf die Bedienung abseits des Buffets zurückhaltend zu sein. Werden wir übrigens nicht nur auf diese Weise unserem Anspruch als Sportler gerecht ?

Auch in bezug auf den Alkohol-Konsum auf der Anlage hat die Disziplin gegen Ende der letzten Saison bedenklich nachgelassen. Es ist nun in Gottes Namen einmal so, dass auf der Anlage keine alkoholischen Getränke konsumiert werden dürfen. Ist es da nicht ausgesprochen unfair, solche Getränke immer wieder zu verlangen oder noch schlimmer, mitzubringen und im Versteckten zu sich zu nehmen ? Uns scheint, dass wir über solche Manieren hinausgewachsen sein sollten. Gerade als sportlich eingestellte Leute. Es würde doch die Atmosphäre auf unsern Spielplätzen ungemein vergiften, wenn wir zur Respektierung dieser Vorschrift von den im Gesetz vorgesehenen Massnahmen Gebrauch machen müssten.

Aber soweit wird es ja niemand kommen lassen wollen, und deshalb eröffnen wir die Anlage auch diesmal wieder mit der Aufforderung an alle, sie rege zu benützen und alle Möglichkeiten, die sie bietet, voll auszuschöpfen. Zur Erholung unserer selbst und zur Freude derer, die sie bereitgestellt haben. Und damit wünschen wir allen "rächt vyl Vergniege" !

H. Zeller

MUSIKVEREIN SWISSAIR

Vor kurzem hat der Vorstand des Musikvereins Swissair Einladungen zum Beitritt als Passivmitglied versandt. Es würde uns freuen, wenn recht viele Mitgliederkarten unterzeichnet zurückkommen würden. Um das Weiterbestehen des Vereins zu gewährleisten, sind wir auf die Passivmitglieder- und Gönnerbeiträge angewiesen. Sämtliche Musikinstrumente wurden uns seinerzeit leihweise abgegeben und wir müssen nun an den Ankauf derselben herantreten. Sorgfältige Berechnungen zeigen einen Bedarf von Fr. 5000.--. Dass es den 50 Aktivmitgliedern nicht möglich ist, diese Summe aus eigenem Sack aufzubringen versteht sich, und wir appellieren daher an die Mitarbeiter um Mithilfe, indem sie als Passivmitglieder dem Verein beitreten. Wir werden alles daransetzen, durch gute Leistungen unsere Dankbarkeit zu bezeugen.

Der Vorstand des
Musikvereins Swissair.

SAMARITERKURS IN KLOTEN UND ZUERICH.

Die Notwendigkeit bei Unfällen erste Hilfe leisten zu können - sofern man über elementare Kenntnisse verfügt - ist ein Gebot der Zeit. Verschiedene Anfragen vom Personal veranlassen nun den Betriebsanitäter vom Dept. IV eine Umfrage zu starten. Der Kurs würde 10 Wochen mit 2 mal 2 Stunden wöchentlich dauern. Der unter dem Patronat eines etablierten Samaritervereins ausgeschriebene Kurs steht unter der Leitung eines Arztes der Swissair. Jeder Absolvent gelangt in den Besitz eines Kursausweises. Interessenten melden sich unter Angabe der Abteilung und Telefonnummer an K. Mordasini, Betriebsanität, Tel. 3211, Kloten.

FUSSBALL-CLUB

Rangliste : Stand vor dem Rückrundenbeginn am 14. März 1959

<u>Serie A</u>		<u>Serie C</u>	
1. Hota	14 Punkte	1. VBZ-Autobusse	10 Punkte
2. NCR I	14 "	2. Swissair II	9 "
3. BBC I	11 "	3. Al.Schweisswerke	8 "
4. SRO I	9 "	4. Huber Pfäffikon	7 "
5. MFO I	8 "	5. Telephon II	7 "
6. Brauerei Hürlim.	7 "	6. Kaspar Winkler	5 "
7. Swissair I	5 "	7. Albiswerk	4 "
8. Philips	4 "		

Die Meisterschaft rückt nun in ihr entscheidendes Stadium. Halten wir Swissair I in den kommenden 5 Spielen der Rückrunde beide Daumen, damit sie zu den notwendigen Punkten kommen werden.

Die Winterpause wurde mit hartem Konditionstraining und ergänzenden Freundschaftsspielen ausgefüllt. Die Verantwortlichen hoffen mit Zuversicht dem Meisterschaftsende entgegensehen zu dürfen.

Terminkalender für die Rückrundenspiele.

14. März	59	Swissair I	-	MFO I	auf Buchwiesen-Platz
21. März	59	Swissair I	-	SRO I	auf Buchwiesen-Platz
4. April	59	Philips	-	Swissair I	auf Brunau-Platz
11. April	59	Swissair	-	Hota	auf Buchwiesen-Platz
18. April	59	NCR I	-	Swissair I	auf Neudorf-Platz

Für genaue Angaben bitte Anschläge beachten.

M. Strahm.

KUNST-ZIRKEL

Anlässlich der Generalversammlung vom 17. Februar wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder für das Jahr 1959 bestätigt :

Karl Endress, Präsident
Kurt Schinz, Aktuar
Jean-Marc Bärtsch, Kassier
Hedi Brack, Beisitzer
Ernst Graf,

Als Revisor amtet weiterhin Herr Urban Werlen.

Der Pflege klassischer Musik unter unsern Mitgliedern wollen wir in Zukunft unsere besondere Aufmerksamkeit schenken. Bereits haben vier musikbegeisterte Streicher ein Quartet gebildet. Wir rufen weitere Freunde der schönen Musik, die ein Instrument beherrschen, auf, sich bei Herrn Eduard Schneider, Bauabteilung Tel. 559, anzumelden.

Für 1959 wurde der Jahresbeitrag auf Fr. 5.-- festgesetzt.

Anschliessend an die Generalversammlung führte uns Herr Kurt Schinz in einem gelungenen Lichtbildervortrag auf die paradiesische Insel Rhodos.

Der am 3. dies veranstalteten Führung durch die Ausstellung "Kunst der Mexikaner" im Kunsthaus Zürich war ein schöner Erfolg beschieden. Herrn Dr. Gebhardt aus Basel, dem ausgezeichneten Referenten gilt unser besonderer Dank.

K. Endress.