

NEWS

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

8. Jahrgang

Nr. 4

April 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MAERZ 1959

	<u>März 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>März 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	15'993 + 14%	14'069
Ausgelastete Tonnenkilometer	9'585 + 15%	8'347
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	6'992 + 11%	6'285
Fracht-tkm	2'016 + 30%	1'552
Post-tkm	577 + 13%	510
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	60,0%	59,2%

Unsere März-Resultate spiegeln eine allgemeine, saisonbedingte Verkehrsbelebung wider. Im Vergleich zum letztjährigen Parallelmonat stand einer um 14 % erhöhten Produktion, die den budgetierten Betrag annähernd erreichte, ein 15 %iger Nachfragezuwachs gegenüber, was eine leichte Verbesserung des Auslastungsgrades von 59,2 % auf 60 % ergab. Der Arbeitskonflikt bei SAS und die Tatsache, dass Ostern im Gegensatz zum Vorjahr in den März fiel, blieben nicht ohne Einfluss auf das Gesamtergebnis.

In Europa war unsere Offerte um 1 % geringer als im März 1958. Die Nachfrage nahm aber um 6 % zu, sodass hier der Ladefaktor von 52,5 % auf 56,1 % anstieg.

Im nahöstlichen Verkehr stand einer 17 %igen Produktionssteigerung eine um nur 5 % gewachsene Zahl der ausgelasteten tkm gegenüber. Der Auslastungsgrad erfuhr eine Verschlechterung von 60,1 % auf 53,9 %.

Auf den Passagierkursen von und nach den USA war das Angebotsmehr mit 37 % bedeutend grösser als die Nachfragesteigerung von 20 %, weshalb die Auslastung von 72,5 % auf 63,8 % zurückging. Die Nordatlantikflüge mit dem "Cargoliner" brachten, wie in den Vormonaten, eine bedeutende Mehrproduktion gegenüber den letztjährigen DC-4-Frachtkursen. Der Auslastungskoeffizient stieg trotzdem um 7,2 Punkte auf 57 %; ein erfreulicher Erfolg.

Ueber den Südatlantik führten wir im Berichtsmonat acht Retourkurse, d.h. einen weniger als im Vorjahr. Aus diesem Umstand resultiert zur Hauptsache die Abnahme der angebotenen tkm um 5 %. Indessen sank die Nachfrage noch etwas stärker, nämlich um 6 %, was eine Senkung des Ladekoeffizienten um 0,7 Punkte auf 61,8 % bewirkte.

Obwohl wir die Produktion im Verkehrsgebiet Ferner Osten um 4 % verminderten, stieg die verkaufte Leistung um 18 %. Der Auslastungsgrad schnellte in der Folge von 57,5 % auf 70,5 %; dies ist ein Rekordresultat.

DIE SEITE DER GESCHAFTSLEITUNG

Bedeutung und Auswirkungen der Kapitalerhöhung 1959

Um die Bedeutung und Auswirkungen der von der Generalversammlung vom 9. April 1959 beschlossenen Kapitalerhöhung von 63 auf 105 Millionen Franken voll würdigen zu können, müssen wir von der Entwicklung der Kapitalbasis der Swissair in den letzten Jahren ausgehen. Im Frühjahr 1956 gelangte die Swissair an den Kapitalmarkt, um das Aktienkapital von 14 auf 42 Millionen Franken zu erhöhen. In einer zweiten Stufe wurde das Kapital im Frühling 1958 auf 63 Millionen Franken gebracht. Daneben flossen der Gesellschaft je zweimal 30 Millionen Franken aus erfolgreich durchgeführten Obligationenanleihen zu. Insgesamt hat also der Kapitalmarkt der Swissair in den letzten drei Jahren 109 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Damit war das Eis der anfänglichen Skepsis, welche die Kapitalherabsetzung im Jahre 1951 hinterliess, weitgehend gebrochen. Die Geschäftsleitung durfte der weiteren Entwicklung und den Aussichten für die abschliessende Finanzierung der bestellten Strahlflugzeuge mit Vertrauen entgegenblicken.

Gleichzeitig mit der Erhöhung des Aktienkapitals stieg erfreulicherweise auch die Anzahl der Aktionäre. Anfangs 1956 teilten sich 2'548 Aktionäre in den Besitz der 14 Millionen Franken, anfangs dieses Jahres waren es 6'789, auf die ein Aktienkapital von 63 Millionen Franken entfiel. Wir dürfen mit Bestimmtheit annehmen, dass sich die Anzahl der Aktionäre anlässlich der jetzt in Zeichnung befindlichen weiteren Kapitalerhöhung nochmals stark vermehren wird. Unser Aktionärregister gibt Auskunft, dass unsere Swissair-Aktien in eine breite Bevölkerungsschicht Eingang gefunden haben, und es freut uns ganz besonders, festzustellen, dass auch eine grössere Anzahl von Swissair Angestellten darunter sind.

Ein bedeutender Teil der erforderlichen Investitionen für den Verkehr mit Düsenflugzeugen wird zwar wie bisher weiterhin aus den Betriebsüberschüssen (Abschreibungen) gedeckt werden. Trotzdem sind die Finanzbedürfnisse, die durch Fremd- und Eigenkapital zusätzlich zu decken sind, gewaltig. Anfänglich wurde angenommen, dass es notwendig sein werde, zur Beschaffung eines Teils des Finanzbedarfes an den amerikanischen Markt zu gelangen. Nach den ermutigenden Erfahrungen, die wir jedoch bei unseren Inland-Emissionen in den letzten Jahren machen konnten, war es nach Ansicht der Geschäftsleitung gegeben, die weitere Finanzierung unserer Strahlflugzeuge in der Schweiz zu bewerkstelligen.

Die laufende Kapitalerhöhung wird die notwendige Vorbereitung unserer Kapitalbasis bringen. Das Aktienkapital der Swissair beträgt damit 105 Millionen Franken. Durch diese Verlagerung des Finanzierungs-Schwergewichtes auf risikotragendes Kapital sind die Voraussetzungen für die günstige Erwerbung von weiteren Fremdmitteln geschaffen. Den zu konsolidierenden Verbindlichkeiten wird eine ebenso mächtige Säule an Eigenkapital gegenüberstehen und Gewähr für eine ausgeglichene Finanzierung unserer Anschaffungen von Düsenflugzeugen bedeuten. Damit hat die Swissair auch im Ausbau ihrer Kapitalbasis mit der Entwicklung Schritt gehalten. Dies war nur möglich, weil wir auf die Finanzkraft unseres Landes vertraut haben und immer davon überzeugt waren, dass das schweizerische Kapital aus der gemeinsamen Unterstützung der privaten und öffentlich-rechtlichen Aktionäre zur Uebernahme ver-
tretbarer Risiken der rasch wachsenden Swissair bereit ist.



E. Groh
Chef Departement I

NEUE VERWALTUNGSRAETE

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 9. April wählte an Stelle des verstorbenen Herrn Dr. A. Linder neu Herrn Felix W. Schulthess, Zürich, Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt, und für den zurückgetretenen Herrn Ing. A. Oehler den Präsidenten der Delegation des Verwaltungsrates der Gebrüder Sulzer AG, Herrn Georg Sulzer, Winterthur, in den Verwaltungsrat.

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu DC-6B-Kommandanten für Europa und den Nahen Osten sind die Flugkapitäne Manfred Bayer, Max Dübendorfer und Reinhart Rychener, zu Pilots-in-Command auf Convair Flugkt. Arne Leibing sowie die Piloten Hans-Rudolf Leutwyler und Charles Rätz ernannt worden.

Wir gratulieren herzlich !

25 JAHRE HOSTESSEN-BERUF

Am 11. April traten alle von der Schweiz aus abfliegenden Swissair-Hostessen mit Nelken geschmückt ihren Dienst an. Genau 25 Jahre vorher hatte Direktor Walter Mittelholzer der Presse die erste Luftstewardess Europas, Fräulein Nelly Diener, vorgestellt ; sie betreute die maximal 14 Passagiere des Curtiss-Condors auf der Strecke Zürich-Berlin.

10 JAHRE SWISSAIR-NORDATLANTIKVERKEHR

Am 29. April jährt sich zum zehnten Mal der Tag, an dem die Swissair den regelmässigen Verkehr über den Nordatlantik aufnahm. Wir werden im "Swissair-Journal" vom Juni auf dieses Ereignis zurückkommen.

BESTELLUNG EINES CV-880-FLIGHT SIMULATORS

Die Swissair hat bei der britischen Redifon-Gesellschaft einen CV-880-Flight Simulator in Auftrag gegeben, welcher der Schulung der eigenen und der SAS-Cockpitbesatzungen dienen wird (SAS hat bei Redifon eine entsprechende, die Caravelle simulierende Anlage bestellt). Die Ablieferung soll im Mai 1960 erfolgen. Der Simulator kostet 3,9 Millionen Franken ; dagegen sind die Kosten einer Betriebsstunde im Simulator 15 - 20mal geringer als für einen Schulflug von gleicher Dauer mit dem CV-880. Die Apparatur wird mit dem "Visulator" des DC-8-Simulators, d.h. also mit jener Anlage gekoppelt, die das Anflugtraining nach Sicht erlaubt. Eine Fernsehkamera, die über einem Flughafenmodell genau den vom Piloten ausgeführten Steuerbewegungen folgt, überträgt die Aufnahmen laufend auf eine Breitleinwand vor dem Cockpitfenster.



DAS AKTUELLE BILD



(Photo Bertolf)



UEBERGABE DER HB-ILU AN DIE BALAIR

Am Samstag, den 11. April, wurde auf dem Flughafen Basel-Mülhausen der erste der beiden von der Swissair an die Schweizerische Bedarfsluftverkehr AG Balair veräusserten DC-4 offiziell übergeben.

Unser Bild zeigt den technischen Direktor der Balair, Flugkt. Kurt Herzog (l.), der die Einheit von Flugkt. Otto Heitmanek übernimmt. Im Hintergrund von links nach rechts : Herr Dr. E.F. Iselin, Präsident des Verwaltungsrates der Balair, Frau Dr. Iselin, Herr Otto Gersbach, kaufmännischer Direktor der Balair, und unser Verwaltungsratspräsident Herr Ernst Schmidheiny.

BEGINN DER DC-8-SCHULUNG



Flugkapitän Horst Siegfried, Sektor-Chefpilot Nordatlantik, steuerte am 11. Februar als erster Swissair-Kommandant den DC-8 anlässlich eines Testfluges über Kalifornien. Unsere Photo zeigt ihn am linken Steuer ; hinter ihm sitzt Heiner Schulthess, Swissair-Vertreter bei Douglas in Santa Monica.

Mitte April begann in den USA die DC-8-Schulung für eine erste Gruppe von sechs Swissair-Mitarbeitern, einem Flugkapitän, drei Bordmechanikern und zwei technischen Instruktoren. Den gleichen technischen Vorbereitungskurs, der sechs Wochen dauert, werden von Ende Juni bis Anfangs August 30 weitere Angestellte der Departemente III und IV absolvieren. Ein zweiter, sog. Umschulungskurs für Cockpit-Personal wird von Mitte Dezember bis zur Ablieferung der ersten Einheit im Februar dauern. In der Zwischenzeit, d.h. im Frühherbst, werden die ersten Besatzungen bereits im DC-8-Simulator in Kloten geschult.

PERSONALSTATUS	per 31. März 1959
Direktion	8
Generalsekretariat	21
Planungsdienst	49
Zentraler Personaldienst	17
Lehrlingswesen	10
Departement I	294
Departement II	
Zentralstellen	243
Aussenstellen	1'300
Departement III	
Bodenpersonal	849
Fliegendes Personal	840
Departement IV	
(inkl. 59 Ausland)	1'434
Direktion für die Westschweiz	475
Personalreserve	41
TOTAL	5'581

Haben Sie sich je überlegt,

warum gewisse Haushaltvorstände ihren privaten Telefonanschluss bei Abwesenheit abschliessen ? Wahrscheinlich kennen sie die dürftige Telephondisziplin der zuhause Gebliebenen

Auch bei Swissair-Angestellten ist die Versuchung, unüberlegt zum Telefon zu greifen, gross. Immer wieder muss festgestellt werden, dass Gespräche vermeidbar oder doch kürzer zu fassen wären.

Telephonieren Sie so, wie wenn sie die Taxen aus eigener Tasche bezahlen müssten.

Wir dürfen sicher voraussetzen, dass Sie aus eigener Erfahrung wissen,

wieviel Gespräche am Telephon kosten . . .

Die ärztliche Ecke

ERMÜEDUNG

Energieaufwand über ein bestimmtes Mass und eine bestimmte Dauer hinaus führt zu ermüdungsbedingter Leistungsminderung. Diese Erscheinung ist allgemein bekannt und auch messbar bei der toten Materie (Materialermüdung), bei der Muskulatur sowie bei den peripheren Nerven.

Ermüdung des Zentralnervensystems ist viel schwieriger zu umschreiben. Oft äussert sie sich einzig in einem schwer definierbaren und nicht messbaren "Gefühl des Müdeseins".

Das Einnehmen von Aufpeitschungsmitteln (und oft auch das Rauchen) ist ein gefährlicher und erfolgloser Versuch zu geistiger Leistungssteigerung. Diese Drogen schalten das normale Warnsignal (Müdigkeitsgefühl mit Erholungsbedürfnis) aus und führen dadurch erst recht zum Aufbrauch der nervösen Reserven.

Psychische, d.h. zentralnervöse Ermüdung bedarf zu ihrer Erholung nicht nur der Ruhepausen wie etwa die Muskelermüdung, sondern überdies eines harmonischen Ausgleichs. Oft heissen die beiden auszugleichenden Gegenpole : Sammlung und Zerstreuung. Wer lange konzentriert und vertieft gearbeitet hat, mag zur Entspannung und zum Ausgleich der Zerstreuung bedürfen. Leider übersieht man gerne, dass dieser Fall immer seltener eintritt und dass heute unsere Tagesarbeit an sich meist zerstreud, ja von aufwühlender Unruhe ist.

Wer, von rastlosem Wirrwarr ermüdet, in der Freizeit noch nach weiterer "Zerstreuung" jagt, zerstreut sich schliesslich so sehr, dass überhaupt keine Substanz und keine Reserve mehr bleibt. Das Ergebnis ist ein Gemisch von Dauermüdigkeit, nagender Langeweile und innerer Leere, gegen die der Arzt dann mit "Stärkungsmitteln" und anderem nutzlosem Zeug ankämpfen soll, - und das alles nur, weil man den Mut zum wirklichen Ausgleich, d.h. zur inneren Sammlung, verloren hat.

Dr. H. Gartmann

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung alles Gute :

Dept. IV : 7.3. Fräulein Violette Meyer (jetzt : Frau Schulte-Börste), Materialverwaltung ; 14.3. Walter Bodmer, Auswertung ; 20.3. Kurt Schmidli, Werft.

ENDE JUNI : BESUCH DES DC-8

Ein an der Pariser Luftfahrtausstellung gezeigter DC-8 wird Ende Juni auch der Schweiz einen Besuch abstatten und in Kloten und Cointrin vorgeführt.

BEZUG VON GESCHAEFTSBERICHTEN

Geschäftsberichte in deutscher und französischer Sprache für das Jahr 1958 werden interessierten Mitarbeitern auf schriftliche Bestellung hin einzeln abgegeben vom :

Presse- und Public Relations-Dienst, Hirschengraben 84, Zürich.

10. JAHRE SWISSAIR-REGIONALVERTRETUNG IN NIZZA

Am 4. April 1949 wurde anlässlich der Inbetriebnahme der Linie Genf-Nizza unsere Regionalvertretung in Nizza eröffnet. Seither beförderten wir zwischen der Schweiz und der Côte d'Azur rund 125'000 Passagiere.

FLUGHAFEN ZUERICH AN ACHTER STELLE

Ein Vergleich der zehn wichtigsten Flughäfen Europas zeigt, dass Zürich auch im vergangenen Jahr wieder den achten Rang (gemessen am Passagier- und Frachtverkehr) innehielt.

<u>Passagiere 1)</u>	<u>Zunahme in %</u>	<u>Fracht in Tonnen 2)</u>	<u>Zunahme in %</u>		
1. London —————	3'580'177	1,3	1. London —————	50'262	10,7
2. Paris —————	2'517'650	4,2	2. Paris —————	40'120	6,9
3. Frankfurt ————	1'404'849	21,8	3. Amsterdam ———	28'394	2,5
4. Rom —————	1'356'987	3)	4. Frankfurt ————	16'611	48,2
5. Kopenhagen ————	1'305'319	13,6	5. Kopenhagen ———	15'482	20,5
6. Berlin —————	1'127'235	12,4	6. Brüssel —————	15'467	20,5
7. Brüssel —————	1'055'699	74,6	7. Stockholm ————	12'479	13,0
8. Zürich —————	1'014'250	8,6	8. Zürich —————	10'383	5,5
9. Amsterdam ————	929'599	0,1	9. Rom —————	10'185	3)
10. Stockholm ————	828'727	16,7	10. Berlin ————	8'129	- 54,2

1) Lokal-, Interline- und einmal gezählte Transitpassagiere

2) Lokalfracht

3) Rom : Dezember 1957 - November 1958 (die Jahresergebnisse liegen noch nicht vor.)

IATA-FRUEHJAHRSKONFERENZ IN DER SCHWEIZ

Vom 11. bis 21. Mai tagen rund 170 Sachbearbeiter der IATA-Luftverkehrsgesellschaften anlässlich ihrer Frühjahrskonferenz auf dem Bürgenstock. Verschiedene Arbeitsgruppen beginnen ihre Tätigkeit bereits am 5. Mai, während das Kostenkomitee nach dem Abschluss der Hauptkonferenz - ab 25. Mai für rund eine Woche - zusammentritt.

VOM IATA CLEARING HOUSE

Das Clearing House der IATA in London steigerte 1958 seine Umsätze um 28 % auf das bisherige höchste Jahresergebnis von 820,5 Millionen Dollar. Der IATA-Verrechnungsverkehr erfolgt zu 75 % in Pfund Sterling und zu 25 % in amerikanischen Dollars. 90 % des Clearings entfallen auf Beförderungskosten für Passagiere und Fracht, der Rest auf Gebühren für Charterflüge und andere Transaktionen.

Die Vorteile eines eigenen Clearing-Zentrums der internationalen Fluggesellschaften bleiben nicht allein auf die Vereinfachung des Verrechnungsverkehrs beschränkt, sondern dienen dank eines Sonderverfahrens auch dazu, die Kreditoren im Rahmen von 10 % gegen die Folgen von Auf- oder Abwertungen zu sichern. Das System erwies sich z.B. im letzten Dezember im Falle der Abwertung des französischen Frankens erneut als sehr wirksam.

LUFTTAUGLICHKEITSZEUGNIS FUER DIE CARAVELLE

Der Caravelle ist anfangs April in Paris von einem Vertreter des amerikanischen CAB (Civil Aeronautics Board) das Lufttauglichkeitszeugnis zugesprochen worden.

TELEX-STILBLUETE

Swissair Lissabon erwartete einen Mitarbeiter vom Hauptsitz in Zürich (nennen wir ihn der Einfachheit halber Müller). Von Zürich ging folgende Fernschreibmeldung nach Lissabon : MUELLER ANKOMMEN LISBON (DATUM) / SR 150 HONED * Die Antwort lautete : 150 / (DATUM) MUELLER ANKOMMEN HOYES 2SWB * CONDESTAVEL ADNOK *. In Lissabon glaubte man, es handle sich um die Ankunft von zwei Passagieren namens Müller und Ankommen, weshalb im Hotel Condestavel zwei Zimmer bestellt wurden ! Es wird auch in Zukunft von Vorteil sein, Telexmeldungen in englischer Sprache abzufassen

* Für Telex-Anfänger : HONED = need hotel room ; SWB = single with bath ; ADNOK = advise if not ok.

OPEN LIST FUER 35/I-FLUGSCHEINE

Für die Sommerflugplanperiode 1959 können für folgende Strecke Flugscheine zu 35 % mit Anrecht auf feste Buchung (gem. Art.4 des Reglements über die Transportvergünstigungen für das Personal) ausgegeben werden :

Europa

ZHR-BSL-LON-BSL-ZRH	SR 100/101		
ZRH-LON-ZRH	SR 700/701	(ab 31.5.: ZRH-LON nur 1,2,3,4, - LON-ZRH nur 2,3,4,5)	
GVA-LON-GVA	SR 112/113		
GVA-LON-GVA	SR 702/703	(GVA-LON nur 1,2,3,4 - LON-GVA nur 2,3,4,5)	
ZRH-MAN-RZH	SR 118/119	(ZRH-MAN nur 1 - MAN-ZRH nur 2)	
ZRH-BSL-PAR-BSL-ZRH	SR 140/141		
GVA-PAR-GVA	SR 142/147		
GVA-BCN-GVA	SR 160/161	(GVA-BCN nur 1,3 - BCN-GVA nur 2,4)	
GVA-MAD-LIS-MAD-GVA	SR 150/151	(GVA-LIS nur 2,7 - LIS-GVA nur 1,3)	
ZRH-ROM-ZRH	SR 308/309	ZRH-CPH-ZRH	SR 210/211
ZRH-ROM	SR 306	ZRH-CPH-STO-CPH-ZRH	SR 720/721
ROM-GVA	SR 307	ZRH-VIE-ZRH	SR 242/243
ZRH-STR-ZRH	SR 214/215	ZRH-INN-ZRH	SR 254/255
ZRH-FRA-ZRH	SR 224/225	ZRH-BRU-ZRH	SR 138/139
ZRH-DUS-ZRH	SR 214/215	GVA-ZRH-GVA	SR 020/021
ZRH-HAM-ZRH	SR 224/225	GVA-ZRH-GVA	SR 028/029
ZRH-MUC-ZRH	SR 216/217	ZRH-BRN-ZRH	SR 006/007
ZRH-CGN-ZRH	SR 208/209	ZRH-BSL-ZRH	SR 100/101
ZRH-STR-FRA	SR 218	ZRH-BSL-ZRH	SR 140/141

Naher Osten

ZRH/GVA-ATH	SR 340/350	CAI-GVA/ZRH	SR 341/343
ATH-GVA/ZRH	SR 341/351	ZRH-IST-GVA/ZRH	SR 324/325
ZRH/GVA-CAI	SR 340	ZRH/GVA-BEY-GVA/ZRH	SR 312/313
ZRH-CAI	SR 342	ZRH-TLV-ZRH	SR 330/331

Ferner Osten

In jedem einzelnen Fall entscheidet der Chef Reservationen Zürich und Bangkok.

Nordatlantik

Europa - New York	1.4. - 30.6.	alle Flüge offen	New York - Europa	1.4. - 15.5.	alle Flüge offen
	1.7. - 15.8.	SR 842/844/846		16.5. - 15.6.	SR 843/847/853
	16.8. - 30.9.	keine Flüge offen		16.6. - 20.7.	keine Flüge offen
	1.10. - 31.10.	SR 842/844/846		21.7. - 30.0.	SR 843/847/853
				1.10. - 31.10.	alle Flüge offen

Südatlantik

Europa - Südamerika	1.4. - 30.6.	beide Flüge offen	Südamerika - Europa	1.4. - 30.5.	keine Flüge offen
	1.7. - 31.8.	SR 460		1.6. - 31.8.	SR 461
	1.9. - 31.10.	keine Flüge offen		1.9. - 31.10.	beide Flüge offen

UNGARNHILFE DES PERSONALS DER SWISSAIR

Seit Beginn der Aktion Ungarnhilfe des Swissair-Personals in der Schweiz, der sich auch einige Mitarbeiter aus dem Ausland anschlossen, wurde zur Linderung der Flüchtlingsnot die ansehnliche Summe von Fr. 50'888,75 gesammelt. Dafür sei allen Spendern herzlich gedankt !

Mit einer der nächsten Salärabrechnungen werden die Angestellten in der Schweiz über die wertvolle finanzielle Hilfeleistung an Studenten und Flüchtlingskinder, die auch in Zukunft notwendig ist, eine detaillierte Zusammenstellung erhalten.

Unser Bild zeigt eine Gruppe von Flüchtlingskindern vor dem Ungarnhaus im Pestalozzidorf.



"WAIT FOR THE EIGHT"

Wie die Swissair, so muss auch die amerikanische Gesellschaft United Air Lines auf die Ablieferung von DC-8-Strahlflugzeugen warten und der Konkurrenz der bereits im Einsatz stehenden B-707 begegnen. Sie stellt dazu in ihrer Hauszeitung fest, dass die Geschäftsleitung diese Situation bereits 1955 - d.h. bei der Austragserteilung für DC-8 - vorausgesehen habe. Die Wahl sei aber sorgfältig erwogen und erst nach gründlichen Untersuchungen der verschiedenen Düsentypen getroffen worden. Beim DC-8, der von allem Anfang an als kommerzielles Passagierflugzeug geplant wurde, habe United schon in den wichtigen Anfangsstadien durch ihre grosse Betriebserfahrung einen gewissen Einfluss auf die Gestaltung ausüben können. Das seit zwei Jahrzehnten im Bau von Verkehrsflugzeugen führende Herstellerwerk steuerte seinerseits völlig neue Lösungsvorschläge zu typischen Problemen des Strahlverkehrs bei. Diese Ueberlegungen gipfeln im intelligenten Slogan "Wait for the Eight", der etwa soviel besagt wie : es lohnt sich, auf den DC-8 zu warten.

DIE ZAHLEN FUER DAS ERSTE QUARTAL 1959

inkl. Sonder- und Charterverkehr

	<u>Januar-März 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Januar-März 1958</u> (in 1000 tkm)	<u>Zunahme in %</u>
Offerierte Tonnenkilometer	43'912	39'965	+ 10
Ausgelastete Tonnenkilometer	23'300	21'707	+ 7
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	16'606	16'214	+ 2
Fracht-tkm	5'204	4'054	+ 28
Post-tkm	1'490	1'439	+ 4
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	53,1 %	54,2 %	

HERBERT TSCHERNE †

Am Samstag, den 18. April, stürzte ein von Wachtmeister Herbert Tscherne gesteuertes "Vampire"-Militärflugzeug bei Rorschach in den Bodensee ab; der junge Pilot fand dabei den Fliegertod. -

Die Swissair verliert in Herbert Tscherne einen ihrer hoffnungsvollsten Nachwuchspiloten.

Der am 10. Oktober 1935 Geborene trat am 2. Juni 1958 in unsere Gesellschaft als Teilnehmer eines Grundausbildungskurses für Verkehrspiloten ein. Am 20. Februar dieses Jahres bestand er erfolgreich die Blindflugprüfung und flog anschliessend als zusätzlicher Co-Pilot auf Convair.

Seinen schwergeprüften Eltern und Geschwistern sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.



Die heutige Nummer der Guten Idee sollte eigentlich mit goldenen Lettern geschrieben werden. Nicht nur können von den 21 kommentierten Vorschlägen deren zehn prämiert werden, sondern einer davon wird überdies mit tausend Franken honoriert. Ein solches Resultat konnte unser Vorschlagswesen bisher noch nie aufweisen und wir dürfen auch mit Stolz behaupten, dass kaum ein betriebliches Vorschlagswesen in unserem Land ähnliches zu bieten imstande ist.

Es ist uns deshalb eine spezielle Freude, heute folgende Herren vorstellen zu können:

Herr Walter Treyer, Buchhaltung	Dept. I	Fr. 1'000.--	6074
Herr Fritz Schüpbach, Triebwerk	Dept. IV	" 80.--	5825
Herr Walter Haas, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 70.--	4529/30
Herr Eduard Affentranger, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 40.--	5854
Herr Paul Matter, IERA	Dept. IV	" 40.--	6512
Herr Paul Friedli, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 30.--	5674
Herr Ernst Brupbacher, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 20.--	5918
Herr Alfred Stoll, Flgz. Unterhalt	Dept. IV	" 20.--	6606
Herr Hermann Wirthner, Finanzabteilung	Dept. I	" 20.--	6704

6074

Herr Walter Treyer hat vorgeschlagen, bei unfrankierten Frachtsendungen nach Orten, wo das Inkasso der aufgelaufenen Kosten durch Organe der SWISSAIR erfolgt, auf die Verbuchung dieser Sendungen ab Abgangs-ort zu verzichten und die Sendungen statt dessen nur noch anlässlich des Inkasso am Bestimmungsort zu erfassen.

Die dadurch mögliche Vereinfachung des Arbeitsablaufes bringt der Verkehrsbuchhaltung sowie dem Dienst für elektronische Datenverarbeitung eine bedeutende Ersparnis an Arbeitszeit und Maschinenstunden, ohne dass die Ueberwachung der Abrechnung darunter leiden würde.

5825

In der Revision, einer Dienststelle der Motorenwerkstatt, wurden bisher für verschiedene Arbeiten Pressluftschleifer verwendet, die den Nachteil aufwiesen, mit der ausströmenden Luft auch den Schleifstaub in die Raumluft zu blasen. Neben dieser Staubentwicklung, die besonders der Vormontage ständig Schwierigkeiten bereitete, erzeugten diese Schleifer einen durchdringenden, heulenden und zu Recht als sehr störend empfundenen Lärm.

Um nun diesen unliebsamen Misständen abzuhelpen hat Herr Fritz Schüpbach ein Zusatzgerät zu diesen Pressluftschleifern konstruiert, das die starke Staubentwicklung bedeutend reduziert und den Lärm auf ein erträgliches Mass verringert.

Die vorhandenen Pressluftschleifer werden entsprechend dem Vorschlag abgeändert.

4529

Die Mechanik der Kabinen- und Gepäckraumtore der DC-6 B-Flugzeuge hat verschiedentlich zu Störungen Anlass gegeben, da die Schmierung der Bowdenzüge nicht einwandfrei durchgeführt werden konnte. Um diesem Umstand abzuwehren, wurden auf Anregung von Herrn Ernst Haas die Führungsrohre der Bowdenzüge in der Mitte mit einem Schmierloch, das ähnlich wie die Schmierlöcher der Fahrradnaben mit einem Staubdeckel verschlossen werden kann, versehen.

Wenn auch dieses Schmiersystem nur zum Teil befriedigen konnte und für eine einwandfreie Durchschmierung der Bowdenzüge eine andere Methode als Definitivum gewählt werden musste, so kann es doch als eine vernünftige Uebergangslösung betrachtet werden.

4530

Ferner hat Herr Ernst Haas den Anstoss dafür gegeben, dass die Wartungs-Vorschrift FLB 640.31 abgeändert wird. Er hat nämlich darauf aufmerksam gemacht, dass sich die Montage und Demontage der Vergaser-Verschaltungsbleche einfacher bewerkstelligen lässt, wenn der Kragen des rechten Augmentorrohres vorher demontiert wird.

Neben der Arbeitserleichterung, die dieser Vorschlag bringt, ergibt sich auch eine wesentliche Schonung eines relativ empfindlichen Bestandteiles.

5854

Herr Aduard Affentranger schlug vor, das obere Deckblech der Muffler (Schalldämpfer) an den CV-440 in der Mitte zu teilen. Durch eine solche zweiteilige Ausführung kann das wellenförmige Aufstauchen des Bleches, welches zu lästigen Rissbildungen führt, weitgehend eliminiert werden. Dass sich dabei auch die Lebensdauer dieser Bleche wesentlich erhöht, versteht sich von selbst. Die vorgeschlagene Aenderung wird deshalb anlässlich der kommenden Reparatur-Arbeiten an den Mufflern durchgeführt. Ein entsprechender Werkauftrag ist in Vorbereitung.

6512

Bei der Prüfung gegen das Verdrehen hielten jeweils etliche Kohlenführungen der DC-6- und CV-440 - Kohlenhaltersegmente dem vorgeschriebenen Drehmoment von 120-180 pound/inch nicht stand. Sie mussten deshalb ausgepresst und frisch mit Araldit eingegossen werden. Um dies zu verhüten, schlug Herr Paul Matter vor, die in Drehrichtung gerillten Messinghülsen an zwei Stellen zusätzlich zu randrieren und ihnen damit einen besseren Festsitz zu geben. Sein Vorschlag wurde denn auch sofort verwirklicht und brachte mit einem geringen Arbeitsaufwand eine bedeutende Verminderung der Störanfälligkeit.

5674

Aus der Zeit unserer CV-240, den Vorgängern unserer Metropolitan, waren noch etliche Radschuhe vorhanden, die wegen ihrer Abmessungen nicht mehr gebraucht werden konnten. Auf den Vorschlag von Herrn Paul Friedli hin wurden nun 16 dieser Radschuhe auf das Mass des Radstandes der DC-7C - Doppelräder abgeändert und können jetzt wieder verwendet werden und zwar sowohl für die DC-7C - als auch für die DC-6B - Flugzeuge.

5918

Die Tatsache, dass der Vierkant in der Seiltrommel und am Dorn des Schnellablasshahns scharfkantig ausgeführt ist, gab beim Zusammenbau immer wieder zu Schwierigkeiten Anlass. Herr Ernst Brupbacher schlug deshalb vor, die Achse des Hahnens konisch anzufeilen. Sein Vorschlag, dem mit Werkauftrag FLB 612.72 entsprochen wird, erleichtert die Montagearbeiten und bringt deshalb eine Zeiteinsparung.

6606

Herr Alfred Stoll machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass die Pressluft-Bodenanschlüsse in der Werft in ihrer jetzigen Art eine ständige Unfallgefahr bedeuten. Auf Grund seines Hinweises wird der Sicherheitstechniker die notwendigen Massnahmen zur Ausmerzung dieses Gefahrenherdes treffen.

6704

Herr Hermann Wirthner regte an, bei der Projektierung des Umbaus des Lagers des Einkaufsdienstes Dept. I einen Korpus vorzusetzen. Tatsächlich bringt sein Vorschlag eine Zeiteinsparung bei der Warenausgabe, indem sämtliches Kleinmaterial unmittelbar bei der Ausgabestelle gelagert werden kann. Die bisher für das Kleinmaterial gebrauchten Kästen finden ohne Schwierigkeiten anderweitige Verwendung und der Aufnahme seiner Anregung in das Projekt steht deshalb nichts im Wege.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

25

Aenderung der Bezeichnung für die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin und die Direction pour la Suisse Romande. Die offiziellen Bezeichnungen für die Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin und die Direction pour la Suisse Romande wurden von der Geschäftsleitung festgelegt und sind deshalb verbindlich. Es haben sich somit alle SR-Dienststellen an diese Bezeichnungen zu halten. Die Verwendung von vereinfachten Anschriften für diese beiden Stellen, auch im direkten Verkehr mit Auslandvertretungen ist, über die bestehenden Kurzzeichen hinaus, nicht korrekt.

729

Transportdokumente für Free- und Servicepassagiere. Dem Vorteil, dass bei der Verwendung der "Order" als Transportdokumente für Free II- und Service II-Passagiere im Verkehr auf innerschweizerischen Strecken das Ausstellen von Flugscheinen wegfällt, stehen aber folgende Nachteile gegenüber :

1. Ausstellen einer separaten Order für Hin- und Rückflug
2. Verarbeiten von verschiedenartigen Flugdokumenten
3. Komplikationen bei allfälligen Umbuchungen oder Flugunterbrechungen
4. Event. Schwierigkeiten bei rechtlich zu beurteilenden Schadenfällen, da die Order an sich kein Transportdokument ist.

Im übrigen ist der Anteil der Free II- und Service II-Flugscheine auf innerschweizerischen Strecken so gering, dass aus der vorgeschlagenen Umstellung keine nennenswerte Einsparung resultiert würde.

804

Das Auszählen der Einsteigekarten für die Kontrolle der Flugpassagiere unter Anwendung eines Hilfsgerätes ist eine gute Idee, die einer genaueren Prüfung wert ist. Das vorgeschlagene System jedoch, welches vorsieht, durch Einstecken der Einsteigekarten die auf einem Tableau angebrachten Zahlen abzudecken, lässt sich unter Beibehaltung der heute verwendeten Boarding-cards kaum durchführen, da die Dimensionen dieser Karten nach unserer Ansicht zu gross sind.

Wir bitten den Einsender deshalb uns zu seinem Projekt noch genauere Angaben über das Einstecken und die Massverhältnisse der Karten zu machen oder sonst einen geeigneten Vorschlag einzureichen.

5146/5147

Wiedereinführung der SR-Siebfilter anstelle der Pratt und Whitney Scheibenoelfilter. Die Vorteile der heute bei den R-2800-Motoren verwendeten Scheibenoelfilter gegenüber den früher eingebauten Siebfiltern liegen undiskutabel in ihrer weit grösseren Filterfläche und ihrer viel geringeren Reparaturanfälligkeit. Allerdings verlangen sie einen grösseren Aufwand beim Unterhalt. Im ganzen gesehen übertreffen aber die technischen Vorteile dieses Filtertyps dessen Nachteile weitgehend, sodass seinerzeit beschlossen wurde, analog dem Vorgehen der meisten Luftverkehrsgesellschaften auch bei uns die Siebfilter durch die neuen Scheibenoelfilter zu ersetzen.

Wohl würden, dank den angesetzten kurzen Kontroll-Intervalle, die alten Siebfilter eine einwandfreie Filtrierung ermöglichen, doch würden sie im Falle von Defekten nie die Filtrierfähigkeit gewährleisten, die die Scheibenoelfilter auch dann aufweisen.

Zudem ist aus rein praktischen Ueberlegungen eine Wiedenumstellung auf die Siebfilter abzulehnen, weil

- bei Störungsfällen Schwierigkeiten in bezug auf die Garantieverpflichtung der Herstellerwerke entstehen könnten, wenn die betreffenden Aggregate nicht mit den vorgeschriebenen P + W-Filtern ausgerüstet sind
- die Austauschbarkeit auf Aussenstationen in Frage gestellt würde
- zusätzliche Filter neu angeschafft werden müssten, da die vorhandenen nicht ausreichen würden um unsere ganze Flotte damit auszurüsten
- ja doch in absehbarer Zeit unsere Kolbenmotorflugzeuge aus dem normalen Verkehr herausgenommen werden.

5263

Der Vorschlag, an den Teleskop-Treppen der Metropolitan-Flugzeuge einen Keil anzubringen, um damit allfällige Bodenunebenheiten auszugleichen, wird aus folgenden Gründen abgelehnt :

- der Zustand der Abstellflächen sämtlicher europäischen Flughäfen, die von unseren Metropolitan angefliegen werden, erlaubt ohne weiteres auf solche Vorsichtsmassnahmen zu verzichten.
- die notwendig gewordene Tritt-Verstärkung erhöhte das Gewicht der Treppe bereits so sehr, dass sie aus funktionstechnischen Gründen keine weitere Gewichtszunahme mehr verträgt.

5668

Bewachung des Technischen Betriebes und des Schulgebäudes. Die feuerpolizeilichen Vorschriften verlangen, dass mit der Bewachung bereits um 18.00 h begonnen wird. Es kann somit der Arbeitsantritt der Securitaswächter nicht auf 21.00 h hinausgeschoben werden, besonders weil auch bereits zwei Stunden nach Arbeitschluss in den Werkstätten der erste Kontrollgang durchgeführt sein muss. Daher ist es leider nicht möglich, die Bewachung des Technischen Betriebes sowie des Schulgebäudes in der vorgeschlagenen Weise zu regeln. Doch kann der Einsender versichert sein, dass die Bewachung nach Möglichkeit jeweils den sich im Laufe der Zeit ergebenden neuen Situationen angepasst wird.

6081

Anbringen eines Wählergriffes an den Flüssigkeitscontainern um das Lösen der bisher verwendeten Klebebänder zu eliminieren. Eine bessere Lösung täte bestimmt Not, doch sollte der Aufwand hierfür sich auch in einem vernünftigen Rahmen halten. Leider ist die vorgeschlagene Lösung, nach der die erforderlichen Markierungen in den Handgriff eingebaut werden sollen, viel zu kostspielig und zu kompliziert.

6082

Bordbuffet-Anlage-Umbau. Das vorgeschlagene System der Bereitstellung der Mahlzeiten auf einer speziellen Förderrampe eignet sich sicher gut für einen einfachen Betrieb. In unserem komplizierten Bordbuffet würde jedoch die vorgeschlagene Anlage die Anforderungen hinsichtlich betrieblicher Zweckmässigkeit keineswegs erfüllen.

6599

Aenderung der Befestigung von bestimmten Relais in der Main Junction Box der DC-6B - Flugzeuge.

Die Untersuchung dieses Vorschlages hat gezeigt, dass die fraglichen Relais sehr selten gewechselt werden müssen, und dass der Aufwand für eine Aenderung der Befestigung in keinem vernünftigen Verhältnis zu einer eventuellen Zeiteinsparung beim Wechseln der Relais stehen würde.

6602

SWISSAIR-Personalausweis als amtliche Ausweisschrift. Für Grenzübertritte haben nur die von amtlichen Stellen ausgegebenen Ausweise Gültigkeit. An diese werden, um Fälschungen zu verhüten, zum Teil bestimmte Anforderungen gestellt (z.B. die Verwendung von spez. Sicherheitspapier, das Enthalten des Signalementes des Trägers etc.). Die Ausstellung und Ausgabe solcher Ausweise ist fest geregelt.

In bezug auf eine Verwendung des SR-Ausweises gegenüber der Polizei ist folgendes zu sagen :

Im Artikel 5 der im Entwurf vorliegenden neuen Polizeiverordnung steht :

"Zur Erfüllung der der Stadtpolizei in Artikel 2 übertragenen Aufgaben kann die Stadtpolizei nötigenfalls Personen anhalten und von ihnen die Angabe der Personalien sowie die Vorlage der Personalausweise, die sie auf sich tragen, verlangen."

Aus dem Nebensatz, "die sie auf sich tragen", muss jedoch nicht die alleinige Verbindlichkeit eines amtlichen Ausweises abgeleitet werden. Es werden daher offizielle Ausweisschriften wie der SWISSAIR-Personalausweis von der Polizei ohne weiteres akzeptiert.

Da somit der SR-Personalausweis in keiner Art Pass oder Eidg. Identitätskarte bei Auslandsreisen ersetzen kann, im Verkehr mit Amtsstellen aber weitgehend genügt, besteht kein Bedürfnis, denselben amtlich beglaubigen zu lassen, besonders weil dem sehr spärlichen Nutzen viele administrative Umtriebe gegenüberstehen würden.

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

- 2345 Aenderung der Entlüftung am W/C-Wagen
- 5818 Giessvorrichtung für Schmelzsicherungen
- 5950 Einbezug von Codes in den Kontenplan
- 6251 Verbesserung der Wendrohrlagerung an den Feuerlöschgeräten
- 6283 Kehrriechschau feln

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
- 5694 Eine Versuchsausführung, mit federbelasteten Augmentorklappenwellen ist in Erprobung
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an der Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

- 410/643/735/736/789/795/797/802/1350/1563/1564/2516/2845/2846/3357/4074/4247/4588/4594/
4625/4640/4649/4650/4748/4834/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/
5519/5520/5522/5531/5545/5561/5575/5579/5600/5670/5694/5701/5702/5711/5714/5765/5769/5771/
5775/5795/5803/5813/5826/5827/5849/5858/5861/5862/5874/5875/5876/5881/5886/5898/5902/5910/
5920/5945/5946/6052/6071/6073/6107/6124/6194/6215/6226/6234/6235/6236/6241/6242/6244/6254/
6266/6268/6269/6502/6503/6534/6540/6543/6544/6561/6573/6585/6591/6619/6622/6625/6626/6627/
6630/6637/6638/6639/6647/6649/6651/6652/6656/6678/6684/6695/6702/6720/6762.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



DELEGIERTENVERSAMMLUNG DER FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER SWISSAIR

Zum sechsten Mal fanden sich die Präsidenten, resp. Delegierten sämtlicher Clubs der FPS im grossen Sitzungszimmer des Verwaltungsgebäudes zur jährlichen Delegiertenversammlung ein. Wiederum brachten die Jahresberichte des Präsidenten der FF des ASIA Delegierten, des Kassiers und des Redaktors interessante Auszüge aus dem Verlauf des Geschäftsjahres. Immense Arbeit bewältigte der achtköpfige Zentralvorstand der FPS in seinen vielen Nacht-Sitzungen, mit total mehr wie 300 aufgewendeten Arbeitsstunden.

Unter dem Traktandum Wahlen mussten wir leider die Demission des bewährten Kassiers, Herrn Hans Gauch entgegennehmen. In seiner 2-jährigen Zugehörigkeit zum ZV hat er die Kasse, die mit -zig tausend Franken Umsatz zu Buche steht, mit vorzüglicher Sachkenntnis und Umschau geführt. Herr Gauch, der in einem öffentlichen Amte stark engagiert ist, hat sich aber weiterhin als zweiter Revisor zur Verfügung gestellt. Wir danken ihm für seine geleisteten Dienste und hoffen, noch lange Zeit auf seine Mitarbeit zählen zu dürfen.

Das Jahresprogramm des Präsidenten für 1959 brachte als interessantestes Detail die Vorbereitungsarbeiten zum Ausbau von drei weiteren Tennis-Spielflächen. Wenn der Antrag bei den internen Instanzen und den Stellenstellen genehmigt wird, so können wir noch dieses Jahr auf 6 firmaeigenen Plätzen Tennis spielen.

Für das Geschäftsjahr 1959/60 wurde der Zentralvorstand der FPS (Freizeitorganisation des Personals der Swissair) wie folgt bestätigt.

Präsident
bisher : Herr HUGO ZELLER
Leiter des Büros für Organisations-Manual und Vorschlagswesen
Generalsekretariat Tel. 580

Vice-Präsident
bisher : Herr HANS FORRER
Chef der Sektion Materialverwaltung
Dept. IV Tel. 2795

Kassier
bisher Beisitzer : Herr PETER NEUMEYER
Chef Wirtschaftlichkeitskontrolle
Dept. I, Tel. 386

ASIA-Delegierter
bisher Assistent
des ASIA-Deleg. : Herr HANSUELI ZUBERBUEHLER
Service Uebersee, Luftreisebüro Zürich
Tel. 452

Aktuar
bisher ASIA-Deleg. : Herr ARNOLD SELER
Generalsekretariat, Tel. 319

Presse & Redaktion
bisher : Herr OSKAR RITTER
AVOR, Dept. IV, Tel. 2918

Beisitzer
bisher : Herr RICHARD KOEHLER
Chef der Betriebsgruppen Dept. IV
Tel. 2775

Beisitzer
neu in den ZV
gewählt : Herr URS KNUCHEL
Assistent Prod. Abteilung Dept. IV
Tel. 2849

Kassarevisoren, nicht dem ZV angehörend :

1. Revisor : Herr WERNER HOSANG
2. Revisor : Herr HANS GAUCH

Erfreulich ist, dass an der diesjährigen DV wieder neue Clubs in die FPS aufgenommen werden konnten. Der Reihe der Anmeldungs-Eingänge nach :

1. Sportfluggruppe, Swissair, Präsident Herr W. Nussbaumer, Planungsdienst Tel. 341
2. Musikverein Swissair, Präsident Herr V. Allegri, Schreinermeister, Dept. IV Tel. 2785
3. Jodlergruppe Swissair Präsident Herr H. Graf, Auswertung Dept. IV Tel. 2832
4. Schmalfilm-Club Präsident Herr F. Clostermeyer, Mat.Planung Dept. IV Tel. 3280

In seinem Schlusswort dankte der Präsident allen Delegierten für die stets flotte Zusammenarbeit und wünschte gleichzeitig, unserer Freizeitorganisation möge das erreichte Niveau in naher und ferner Zukunft erhalten bleiben. Besonderen Dank richtete er an die Adresse der Geschäftsleitung der Swissair, die, so meinte er, für unsere Anliegen immer Verständnis zeigt und wenn notwendig, in der Sparte Finanzen ihre Unterstützung gewährt.

Seit der ersten Ausgabe unseres Mitteilungsblattes der Freizeitorganisation im August 1957, erschien unser Organ regelmässig jeden Monat. In 20 Ausgaben haben sich die Clubs und Chargen mit folgendem Zeilenanteil beteiligt :

Zentralvorstand	373	Zeilen	
Fussballclub	241	"	
Ski-Club	190	"	
Redaktion	187	"	
Sports et Loisirs	166	"	
Handball-Club	115	"	
Tennis-Club	70	"	
Kunst-Zirkel	53	"	
Boccia-Club	48	"	
Schach-Club	45	"	
Alpine-Sektion	43	"	
Pistolen-Gruppe	39	"	
Philatelisten-Club	36	"	
OL-Gruppe	35	"	
Do it yourself	18	"	Club aufgelöst
Musik-Verein	14	"	
Sportfluggruppe	11	"	seit 17.3.59 in der FPS
Foto-Club	6	"	Club aufgelöst
Kegel-Club	4	"	Club aufgelöst
Tischtennis-Club	3	"	
Moto-Club	0	"	
Schmalfilm-Club	0	"	seit 17.3.59 in der FPS
Jodler-Club	0	"	seit 17.3.59 in der FPS
Veröffentlichte Fotos	14	Stk.	

Für die spontane Mitarbeit am guten Gelingen unseres Mitteilungsblattes dankt die Redaktion allen Beteiligten. Zum Schluss bleibt nur noch zu wünschen, dass Sie unser Mitteilungsorgan nach wie vor durch zahlreiche Einsendungen bereichern.

Gut gelungener erster Swissair-Orientierungslauf

Die Prognose, die wir für den ersten Swissair Orientierungslauf vom 21.3.1959 aufgestellt haben, ist erfreulicherweise auf der ganzen Linie im guten Sinne übertroffen worden.

Bei herrlichstem Frühlingswetter stellten sich 306 Läuferinnen und Läufer dem Starter im schönen Wald östlich Embrach. Für dieses prächtige Gelände, das den Organisatoren als ideal erschien, konnten sich auch die Wettkämpfer begeistern. Insgesamt 17 Kontrollposten hatte Hansjörg Schalcher den Teilnehmern in den Weg gestellt. Besonders für ihn und den kundigen Inspektor Paolo Miglioretto war es eine kleine Entschädigung, als sie aus vieler Läufer Mund den Kommentar "einfach fantastisch" vernehmen durften. Alle Funktionäre haben ihre Aufgaben mustergültig gelöst, und ich möchte es nicht unterlassen, ihnen hier nochmals meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Der muntere Kampfegeist zeigte sich dann auch in den Resultaten. In den Hauptkategorien wurden die von uns geschätzten Idealzeiten sogar unterboten. Die Spitzenergebnisse verdienen wirklich Beachtung.

Ueber dem ganzen Anlass herrschte eine sehr frohe Stimmung und auch der musikalische Rahmen der Rangverkündung hat allen gut gefallen. Wir hoffen, dass der zweiten Auflage des Swissair-Orientierungslaufes ebensolcher Erfolg beschieden sein wird.

Mögen recht viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Freude an diesem schönen Sport gewinnen und auch unsere Trainings (jeden Mittwoch) recht häufig besuchen.

Die besten Resultate :

- Kat. A. 1. Brunner/Illi, Rogis Bassersdorf 1.01.40
- . B. Locher/Keller, Waldläufer Zürich 52.06
- Kat. C. Preis/Kölin, Gockhausen-Zürich 1.01.35
- Kat. D. Frl. Schmid/Frl. Heiz, Zug 58.58
- Kat. E. Herr Herzig/Frl. Müller Oberwinterthur 33.38 !!

E. Rosser

Fussball-Club

Aus den drei Meisterschaftsspielen der Rückrunde konnte unsere erste Mannschaft nur 1 Punkt auf Konto Gut buchen und landete dadurch prompt am Tabellenende. Es wird unserem Team kaum mehr gelingen, in den restlichen wenigen Spielen die notwendigen Punkte zu holen, um in der Serie-A-Klasse verbleiben zu können. Unsere erste Garnitur wird somit ab nächsten Herbst in der Serie Promotion sich zu konsolidieren versuchen, um vielleicht im folgenden Jahr wieder in die oberste Firmensport-Klasse aufsteigen zu können.

Die zweite Mannschaft, die in der Rangliste (Stand am 4.4.59) den 3. Platz einnimmt, hat die beiden Punkte im ersten Rückrundenspiel ebenfalls an seinen besser spielenden Gegner abgeben müssen. Noch steht sie aber an guter Position. Für Gelegenheitsfussballer bietet sich wiederum die Möglichkeit, auf unserem Sportplatz Spiele austragen zu können. Büro- oder Abteilungs-Teams melden sich zwecks Koordination an Herrn M.Strahm, Vice-Präsident, Fussball-Club.

M. Strahm

Jodlergruppe

Vor wenigen Monaten wurde die J.G.S. gegründet, die unter der Direktion H.R.Ganz, Embrach, den Zweck verfolgt, den folkloristischen Gesang und Jodel zu pflegen und zu fördern. Bereits haben wir in diesen Bestrebungen beachtliche Fortschritte gemacht. Unser nächstes Ziel ist, unser Personal und die Oeffentlichkeit bei passender Gelegenheit mit gutem Schweizergesang zu erfreuen.

Der Vorstand dankt allen, besonders den Passivmitgliedern, die der Jodlergruppe Swissair ihre Unterstützung gewähren. Die Chargen der JGS sind wie folgt verteilt :

- Präsident : Hans Graf, Auswertung, Dept. IV, Tel. 2832
- Vice-Präs. : Otto Erb, Triebwerk I, Dept. IV
- Aktuar : Paul Matter, Elektro-Werkstatt, Dept. IV
- Kassier : Josef Brühlhart, Flugbetrieb, Dept. IV

Die Vorstandsmitglieder sind gerne bereit, weitere Passivmitglieder aufzunehmen.

H. Graf

SPORTS ET LOISIRS

RALLY

Cette manifestation sympathique est toujours inscrite à notre programme de l'année. Nous prévoyons d'en limiter la participation au personnel Swissair, à nos collègues des agences de voyages et des compagnies étrangères établies à Genève. Toutefois la date n'est pas encore fixée. Nos activités, assez nombreuses au cours de l'été, nous obligeraient éventuellement à la prévoir au début de l'automne. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des décisions prises.

R. Lador.

L'ECRAN SWISSAIR

L'Ecran a eu une séance de projection le 25 mars 1959 qui a remporté un énorme succès. Nous remercions tous les membres et collègues ainsi que leur famille d'être venus aussi nombreux à cette séance. Le programme était de choix : diapositifs sur l' "Extrême Orient", l'Egypte et l'Argentine qui étaient présentés respectivement par MM Felkel, Besuchet et Schoeni. Mr. Bonaz photographe amateur éclairé, ayant l'autorisation de photographier à l'aéroport et au service technique, nous a également projeté quelques clichés. Le comité de l'Ecran tient à leur adresser un profond remerciement. Une autre séance aura lieu dans le courant du mois de mai. Que les collègues qui auraient des clichés à projeter veuillent bien s'adresser au comité.

Le secrétaire :
G. Bersier.

CLUB DES ECHECS

Voici les derniers résultats de notre tournoi interne :

Classement final en série A.

1. Heinz	7 1/2 points
2. Duby	6 1/2 "
3. Ecuyer	5 1/2 "
4. Cerf	4 1/2 "
5. Glauser	3 "
6. Wälli	3 "

Classement provisoire en série B

1. Besse	15 1/2 points plus une partie
2. Besuchet	15 1/2 "
3. Gfeller	13 1/2 "
4. Sauer	-12 "
5. Iseli	11 "
6. Melanjoie	10 " plus 4 parties
etc.	

Nos amitiés à tous.

le Comité.

MOUTON A LA BROCHE.

Le premier essai de notre sortie "Mouton à l'Argentine" organisé pour la "Réservation", l'an dernier, fut, selon les échos entendus, une journée fort réussie. Ce qui nous engage à récidiver, mais cette fois pour tous nos collègues de Genève. Nous prévoyons cette sortie fin mai, début juin.

Pour nous permettre de connaître la grosseur, voir le nombre de moutons, il nous est nécessaire de savoir le nombre des participants. A cet effet, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 16 mai auprès de G. Schoeni, réservation (téléphone interne : 293) qui vous donnera tous les renseignements nécessaires. Le coût de la sortie peut varier entre Frs. 6.- et 9.-

Nous espérons vous voir nombreux et aussi contents que le furent ceux qui y participèrent l'an passé.

R. Lador.