

SWISSAIR

Für unsere Mitarbeiter
Herausgeber:
Presse- und
Public Relations-Dienst, Zürich

Pour nos collaborateurs
Edité par:
Service de Presse et des
Public Relations, Genève

For our Staff
Published by:
Press and
Public Relations Office, Zurich

9. Jahrgang

No. 1

Januar 1960

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM DEZEMBER 1959

	<u>Dezember 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Dezember 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	14'760 + 6%	13'942
Ausgelastete Tonnenkilometer	8'763 + 11%	7'862
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	5'867 + 9%	5'363
Fracht-tkm	2'111 + 17%	1'798
Post-tkm	785 + 12%	701
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,5%	56,2%

Die Dezemberergebnisse runden die Folge der monatlichen Verkehrsergebnisse des vergangenen Jahres zu einem günstigen Gesamtbild ab. Bei einer um 6% vermehrten Offerte und einer noch kräftigeren Zunahme der ausgelasteten Tonnenkilometer (+ 11%) ergab sich eine von 56,2% auf 59,5% verbesserte Auslastung. Besonders erfreulich ist dabei die um 17% gestiegene Zahl der Fracht-tkm. Der Postverkehr wuchs um 12% und die Passagierbeförderung um 9%; beide Zuwachsraten sind 1959 nur im März übertroffen worden.

Mit Ausnahme des Südatlantik, wo der Auslastungsgrad bei einer um 11% erhöhten Offerte von 62,7% auf 59,8% sank, konnten wir in allen Verkehrsgebieten gesteigerte Ladefaktoren feststellen.

Besonders auffallend sind die zu 72,9% (Dezember 1958: 61,5%) ausgelasteten Passagierflüge zwischen Europa und den USA. Allerdings boten wir hier 7% weniger tkm an als im Vorjahr. Bei den Nordatlantik-Frachtkursen erzielten wir einen Ladekoeffizienten von 64,1% gegenüber 57,9% in der Parallelperiode 1958.

Im Dezember verzeichneten wir zum ersten Mal im Jahre 1959 wieder eine Verbesserung des Auslastungsgrades für die nahöstlichen Destinationen; er nahm - trotz der um 17% erhöhten Kapazität - von 52,9% auf 54,3% zu. Nur wenig besser als im Vorjahr war der Ladefaktor in Europa (49,7% verglichen mit 49,5%); hier hatten wir indessen das Angebot um 9% vermehrt.

Bei unsern Japankursen, die im Dezember 1958 mit 63,3% die beste Auslastung aller Sektoren erbrachten, stieg der Ladekoeffizient bei unveränderter Offerte auf 66,7%.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Aus der Tätigkeit des Personaldienstes

Der Personalbestand ist im vergangenen Jahr weiter gewachsen. Am 31. Dezember 1958 standen insgesamt 5'429, Ende 1959 6'187 Mitarbeiter im Dienste der Swissair. Für 1960 ist mit 700 - 800 Ersatzanstellungen und 900 Zusatzanstellungen (davon ca. 250 im Ausland) zu rechnen.

Um unser Kader noch besser für seine wachsenden Aufgaben auszurüsten, wurde im Jahre 1959 eine erste Reihe von Kursen für das leitende Personal durchgeführt. Zu diesen, eine Woche dauernden Kursen wurden die Abteilungs- und Sektionschefs des Bodenpersonals in der Schweiz, die Vorsteher der Vertretungen in anderen Ländern sowie die Chefs der verschiedenen Besatzungskategorien aufgeboten.

Besondere Anstrengungen verlangte die technische Ausbildung des Personals für den Einsatz der Jets. Der Förderung des Nachwuchses wird durch den Ausbau des Lehrlingswesens und der Stationsaspiranten-Ausbildung erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. All diese Probleme der Personalausbildung werden auch 1960 den Personaldienst intensiv beschäftigen.

Die Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals in der Schweiz, die zum Teil von der Swissair allein und zum Teil durch einen Kollektiv-Arbeitsvertrag geregelt sind, wurden im Jahre 1959 in einigen Punkten erneut verbessert. Ueber die Personalkommission wurde in den "Swissair News" im Jahre 1959 verschiedentlich berichtet. Sie hat im vergangenen Jahr mehrmals getagt und Probleme der Versicherungen, der Uniformierung, des Sonntagsdienstes u.a.m. behandelt. Wer sich für Einzelheiten hierüber interessiert, kann sich an die Personalkommissions-Mitglieder oder an den zuständigen Personaldienst wenden. Die Amtsdauer der gegenwärtigen Personalkommissions-Mitglieder läuft Ende März 1960 ab. Die Erneuerungswahlen in die Personalkommission werden somit bald stattfinden. Den Mitgliedern der Personalkommission sei für ihren Einsatz im Dienste unseres Unternehmens bestens gedankt.

Für das Personal ausserhalb der Schweiz mussten in einzelnen Ländern die Saläre den erhöhten Lebenskosten angepasst werden. In Italien wurden die Arbeitsbedingungen der Lokalangestellten dem Kollektivvertrag angepasst, der für sämtliche Fluggesellschaften in Italien massgebend ist. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind neuerdings weitere Personalkategorien in die Verträge mit den Arbeitnehmerverbänden einbezogen worden.

Ueber die Arbeitsbedingungen des Cockpit-Personals fanden im Jahre 1959 ebenfalls verschiedene Verhandlungen statt, die jedoch noch nicht zum Abschluss gelangt sind. - Um einen vorübergehenden Unterbestand an fliegendem Personal auszugleichen, hat die Swissair 25 Besatzungsmitglieder des SAS übernommen, die nach Ablauf ihrer Verträge grösstenteils zu ihrem früheren Arbeitgeber zurückkehren werden.

Ausländische Organisationen des Luftverkehrspersonals (namentlich des fliegenden Personals) haben verlangt, dass die internationale Arbeitsorganisation sich mit den Arbeitsbedingungen im zivilen Luftverkehr befasse. Nachdem eine im Jahre 1956 vom Internationalen Arbeitsamt einberufene Konferenz scheiterte, soll nun 1960 in einer weiteren Konferenz geprüft werden, ob gewisse Vereinheitlichungen auf diesem Gebiete notwendig und möglich sind. Die Personaldirektoren der europäischen IATA-Gesellschaften haben an einer Zusammenkunft, die kürzlich in Zürich unter der Leitung der Swissair stattgefunden hat, zu diesem Problem Stellung genommen.

C. F. Ducommun

Dr. C.F. Ducommun
Chef Zentraler Personaldienst

Personelle Umbesetzungen

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG

Herr Ing. A. Baltensweiler, Chef des Planungsdienstes, ist vom Verwaltungsrat zum Stellvertretenden Direktionspräsidenten (Executive Vice-President) ernannt worden. Seine zusätzliche Aufgabe besteht insbesondere in der Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen den Departementen III, IV und dem Planungsdienst.

BEI DEN AUSLANDVERTRETUNGEN

Als Nachfolger des zum Direktor für die Westschweiz ernannten Herrn W. Wyler übernimmt Herr Max A. Keller, bisher Verkaufschef in London, die Leitung unserer Direktion für Grossbritannien und Irland. Herr M.A. Landolt, vormals für uns in Singapore tätig, ersetzt Herrn Keller als Verkaufschef.

Herr Albert Rüttimann, bis anhin Direktor für Brasilien in Rio de Janeiro, wird Leiter der Swissair-Vertretungen in Frankreich mit Sitz in Paris. Die Geschäfte in der brasilianischen Hauptstadt werden bis auf weiteres von Herrn René Schuler weitergeführt.

Die Generaldirektion für Südamerika (inkl. Brasilien) wird von Herrn José A. Bai in Buenos Aires geleitet. Indessen gehören Venezuela, Bolivien, Guyana, Karibien und Mittelamerika nicht zu seinem Tätigkeitsbereich. Diese Gebiete werden von Herrn Henri Clemens, unserem neuen Regionalvertreter in Caracas, betreut.

Herr René Walty, vormals Direktor der Alitalia für die Schweiz, wurde zum Chef der Vertretung in Beirut bestimmt, und Herr Joseph Baud, bisher Stationsleiter in Kairo, nimmt unsere Interessen in Teheran wahr.

In den USA übernehmen die Leitung von zwei neuen Regionalvertretungen: Herr Norman Reid in Newark und Herr Charles K. Wendt in Detroit. Herr Van Poturica wird Chef unseres Büros in Cleveland.

Schliesslich steht künftig Herr Stephan Zumbach, vorher Frachtdienst Kloten, der neu eröffneten Vertretung in Warschau vor.

IM DEPT. IV

Herrn Ernst Bertoni, dem früheren Chef der Abteilung Flugzeugprojekte des Planungsdienstes, ist die neugeschaffene Funktion eines vollamtlichen Jet-Delegierten im Dept. IV übertragen worden. Er ist dem Departementschef direkt unterstellt.

IM DEPT. II

Herr Albert Diener wurde - als Nachfolger von Herrn Scherrer - zum Chef der Sektion Verkaufsförderung und Herr Mario Selva, vorher Planungsdienst, zum Leiter der neuen Sektion Verkaufsplanung ernannt.

Herr Dr. P. Zollikofer übernimmt anstelle von Herrn Benz ad interim die Leitung des Studienbüros.

Der Personaldienst des Dept. II wurde aufgeteilt: Herr Dr. Hans Gautschi amtiert als Chef Inland und Herr Paul Bodmer als Chef Ausland.

Wir wünschen allen genannten Herren vollen Erfolg in ihrer Tätigkeit!

Neue Obligationenanleihe

Der Verwaltungsrat hat beschlossen, eine neue 4%-Obligationenanleihe von 50 Millionen Franken nominell zur teilweisen Deckung unseres Finanzbedarfes für die Erweiterung und Modernisierung des Flugzeugparkes aufzunehmen. Davon hält sich die Swissair einen Betrag von 10 Millionen Franken für besondere Zwecke reserviert. Eine Bankengruppe hat die verbleibenden 40 Mio Franken fest übernommen und legte sie vom 15. - 21. Januar mittags zur öffentlichen Barzeichnung auf. Der Emissionspreis betrug 99% (inkl. 0,6% halber eidg. Titelstempel). Die Rückzahlung erfolgt zum Nennwert ohne besondere Kündigung am 31. Januar 1978, wobei sich die Swissair vorbehält, die Anleihe vorher, frühestens am 31. Januar 1972, unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zurückzuzahlen.

Zurzeit hat die Swissair folgende Obligationenanleihen ausstehend: 3 3/4% Franken 30'000'000 von 1956 und 4% Fr. 30'000'000 von 1958.

Das Jahr 1959 in Zahlen

(in 1000 tkm)

	<u>1959</u>	<u>1958</u>	<u>Zunahme in %</u>
Offerierte Tonnenkilometer	196'784	184'416	+ 7 %
Ausgelastete Tonnenkilometer	120'002	111'142	+ 8 %
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	90'267	86'301	+ 5 %
Fracht-tkm	23'712	19'077	+24 %
Post-tkm	6'023	5'764	+ 4 %
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,1 %	60,1 %	



Vorbildliche Pflichterfüllung

Als am 5. Januar auf der ILS-Piste in Kloten ein Lieferwagen einer am Flughafen ausbau beteiligten Installationsfirma einem startenden Convair "Metropolitan" in den Weg fuhr, vermochte Flugkapitän Peter Wilson durch geistesgegenwärtiges Hochreisen des Flugzeuges eine Katastrophe von schwerem Ausmass zu verhindern. Die beiden Insassen des Autos, das vom rechten Rad des Flugzeuges touchiert wurde, fanden bedauerlicherweise den Tod. Der Kaltblütigkeit des Flugkapitäns ist es zu danken, dass die 33 Passagiere und 5 Besatzungsmitglieder keinen Schaden nahmen. Das Flugzeug war bereits vier Tage später wieder einsatzbereit. Die vorbildliche Haltung Flugkapitän Wilsons verdient Dank und Anerkennung.

DC-8-Simulator eingetroffen

Am 3. Januar traf in Kloten unser "Cargoliner" mit nahezu 10 Tonnen kostbarer Fracht ein (unser Bild); es handelte sich um 35 Collis mit Bestandteilen unseres DC-8-Simulators. Nur wenige Tagen später brachte ein gecharteter DC-6C der "Eagle Airways" weitere 8,7 Tonnen Simulator-Material nach Kloten. Das Training auf dem neuen Gerät kann - vorläufig noch ohne die Sichtlandeinrichtung mit Fernseh-Filmprojektion - im Februar aufgenommen werden.



Neue Pilots-in-Command

Zum DC-7C-Kommandanten für Europa ist Flugkapitän Kurt Liljequist und zum DC-6B Pilot-in-Command für Europa/Naher Osten Pilot Carl Encrantz ernannt worden. Pilot Josef Mügger rückte zum Convair-Kommandanten vor. Wir gratulieren!

Der Chef des Dept. II 60jährig

Herr L.L. Ambord, Chef des Dept. II, konnte am 2. Januar seinen 60. Geburtstag feiern. Wir gratulieren herzlich!

Jet Age

"Die Wettervorhersage lautet günstig. Wir werden gestern um 20 Uhr in Los Angeles landen."



Personalstatus

per 31.12.1959

Direktion	8
Planungsdienst	57
Generalsekretariat	23
Zentraler Personaldienst	21
Lehrlingswesen	37
Departement I	332
Departement II	
Zentralstellen	244
Aussenstellen	1416
Departement III	
Bodenpersonal	916
Fliegendes Personal	910
Departement IV	1642
Direktion für die Westschweiz	545
Personalreserve	36
Total	6187

ICAO über den Weltluftverkehr 1959

Die ICAO veröffentlichte bereits Ende Dezember die mutmasslichen statistischen Ergebnisse für das Jahr 1959. Demnach betrug die Gesamtzahl der Passagiere (ohne Russland und China) 96 Millionen oder 10% mehr als 1958. Es wurden 95 Milliarden Passagierkilometer (1958: 85 Milliarden; Zunahme 12%) zurückgelegt. Die Zahl der Fracht-Tonnenkilometer erreichte 1'890 Millionen (+ 14%) und die der Post-tnkm 520 Mio (+ 11%). Jeder Passagier legte im Durchschnitt 990 km zurück. Die einzige Abnahme, -1%, wurde bei den Flugstunden (8,6 Mio) festgestellt. Dieser Rückgang ist eine erste Auswirkung der während des Berichtsjahres in Betrieb genommenen schnellen Strahlflugzeuge.

..... und IATA-Schätzungen für 1960

Die IATA schätzt das Total der Luftreisenden pro 1959 auf 95 Millionen und glaubt, 1960 mit über 100 Millionen rechnen zu können. Im Nordatlantikverkehr werden für 1959 1'650'000 (1958: 1'292'000) und für 1960 sogar 2 Millionen Fluggäste erwartet.

Jets über dem Nordatlantik

Eine Zusammenstellung im "Esso Aviation News Digest" gibt uns ein Bild von der Jet-Konkurrenz über dem Nordatlantik im kommenden Sommer. Wir entnehmen daraus:

In der Hochsaison 1960 gedenkt Pan Am, zwischen USA und Europa 40 bis 45 wöchentliche Retourkurse zu führen; darin sind die Nordpolflüge von und nach der Westküste Amerikas nicht inbegriffen. Zum Einsatz gelangen Boeing-707-320 und DC-8.

BOAC begann im Januar mit dem Einsatz ihrer B-707-420 mit Conway-Triebwerken.

TWA plant für den Sommer dieses Jahres 40 Retourflüge pro Woche, wovon 35 mit Jets.

KLM eröffnet ihre täglichen Jetflüge mit DC-8 am 1. April. Im Juli sind wöchentlich 25 Flüge, davon 18 mit Strahlflugzeugen vorgesehen. Ab Mitte September werden die Kolbenmotorflugzeuge auf dieser Strecke aus dem Betrieb zurückgezogen.

Am 25. Januar startet ein B-707-320 der Air France zum Eröffnungsflug nach New York, am 1. April über den Pol nach Montreal und Los Angeles und am 15. April nach Chicago. Im Sommer fliegt die französische Gesellschaft bis zu dreimal täglich über den Atlantik und zwar ausschliesslich mit Strahlflugzeugen.

Lufthansa wird im Sommer 1960 über drei und im Herbst über vier B-707-420 verfügen. Ihre Eröffnungsflüge finden statt: am 1. April nach New York (7 wöchentliche Kurse) und Chicago (3) sowie am 10. Mai über die Polarroute nach San Francisco (2).

Sabena setzt zum ersten Mal am 15. Februar B-707 ein; sie wird ihre Frequenz im Laufe des Jahres von 4 auf 14 in der Woche steigern.

Die DC-8-Flüge der TCA zwischen Nordamerika und Europa beginnen am 1. April, und Qantas wird über dem Nordatlantik als Etappe ihrer Weltrundflüge wie schon seit vergangenen Herbst Jets verwenden.

Nur 4 Gesellschaften werden noch keine Strahlflugzeuge einsetzen können; es sind: CPAL, Iberia, Irish Airlines und El Al.

Paris und Stockholm bereit für Jets

Im Pariser Flughafen Orly steht jetzt die neue, 3'300 m lange Piste für Strahlflugzeuge zur Verfügung. Ebenfalls 3'300 m misst die Piste von Arlanda, des neuen Flughafens von Stockholm. Sie wurde im Dezember dem Betrieb übergeben.

AHV, Invalidenversicherung und Erwerbsersatz

Am 1. Januar 1960 ist die Eidgenössische Invalidenversicherung in Kraft getreten. Die Prämien werden als Zuschlag zur AHV-Prämie erhoben und betragen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber je 0,2% des Lohnes. Gleichzeitig wird eine Neuregelung der Erwerbsersatzordnung ("Lohnausgleich") eingeführt. Zur Bereitstellung der Mittel für den Erwerbsersatz muss künftig eine Prämie entrichtet werden. Auch sie beträgt je 0,2% für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Sämtlichen Mitarbeitern der Swissair in der Schweiz wird daher vom 1. Januar 1960 an eine Prämie von 2,4% (bisheriger AHV-Beitrag: 2%) vom Lohn abgezogen.

Spitalaufenthalte

Ein Spitalaufenthalt durch Krankheit verursacht erhebliche Kosten. Wird ein Aufenthalt in der Halbprivat-Abteilung oder in einer Privatklinik vorgezogen, genügen die üblichen Leistungen der Krankenkasse zur Kostendeckung nicht mehr. Es ist daher zweckmässig, den Abschluss oder die Ausdehnung der Spitalzusatz-Versicherungen zu prüfen. Ab Januar 1960 wird die Bezahlung der entsprechenden Prämien vereinfacht, indem das Inkasso durch Salärabzug im Januar, April, Juli und Oktober erfolgt.

Zusätzliche Spitaltaggelder von je 5 Franken erfordern eine monatliche Mehrprämie von je 1 Franken. Zusätzliche Vergütung an die Spitalbehandlungskosten (ärztliche Behandlung, Operationskosten nach besonderem Tarif, Operations-Nebenkosten, Assistenz u.s.w.) von Fr. 250.-- oder 500.-- erfordern zusätzliche Prämien von Fr. 2.-- bzw. Fr. 4.-- pro Monat.

Es ist sehr empfehlenswert, die üblichen Krankenkassenleistungen durch den Abschluss einer solchen Versicherung zu ergänzen. Die nötigen Formulare oder Auskünfte sind beim Büro für Personalversicherungen (Tel. int. 539 und 586) erhältlich.

Unfallversicherung für Luftreisende ohne Zusatzprämien

Benützer von Verkehrsflugzeugen, die allgemein und länger als ein Jahr gegen Unfälle versichert sind, brauchen neuerdings bei schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaften keine Mehrprämien zu zahlen, um auch gegen Flugunfälle geschützt zu sein. Dieser Neuregelung haben gemäss einer Mitteilung der Unfalldirektoren-Konferenz und des Pools für Luftfahrtversicherungen alle den beiden Vereinigungen angeschlossenen Gesellschaften zugestimmt. Damit ging ein langjähriges Postulat der Swissair in Erfüllung.

WERNER MARKWALDER



Am Stephanstag, den 26. Dezember 1959, verstarb nach kurzer schwerer Krankheit unerwartet Werner Markwalder. Der am 25. Mai 1931 Geborene trat am 15. Dezember 1958 in unsern technischen Betrieb als Maler ein. Er wurde von seinen Vorgesetzten als hervorragender Berufsmann qualifiziert und war ein lieber und geschätzter Mitarbeiter. Werner Markwalder hinterlässt seine Gattin und zwei kleine Kinder. Wir kondolieren seiner Familie von Herzen!

PETER BRÜLLHARDT



Am 6. Januar verunglückte Wm. Peter Brüllhardt, Pilot der Fliegerstaffel 20 und Pilotenaspirant der Swissair bei einem Doppelpatrouillenflug im Rahmen des individuellen Flugtrainings mit einem Venom in der Gegend von Eiken (Aargau) tödlich. Am 11. Dezember 1936 geboren, begeisterte sich Peter Brüllhardt beizeiten fürs Fliegen. Noch während seiner Lehrzeit als Vermessungszeichner erhielt er Segel- und Motorflugunterricht. Am 2. November des vergangenen Jahres trat er in den Pilotenkurs der Swissair ein, die in ihm einen hoffnungsvollen, lieben Jungpiloten verliert. Seiner schwerkgeprüften Mutter sprechen wir unser tief empfundenes Beileid aus.

Wer erhält die nächsten DC-8?

J.R. McGowen, der kommerzielle Direktor der Douglas-Werke, gab einen Ueberblick über die Verwendung des DC-8 im amerikanischen und internationalen Verkehr. Ende 1959 hatten erst zwei Inlandgesellschaften der USA DC-8 in Betrieb: United und Delta. In den ersten 90 Tagen des Jahres 1960 werden beliefert: Alitalia, Eastern Airlines, KLM, National Air Lines, Northwest Orient Airways, Pan American World und Pan American-Grace Airways, SAS, TCA und Swissair. Bis Ende 1960 dürften über 100 der 152 von 20 Gesellschaften bestellten DC-8 abgeliefert sein.

100 Boeing-707

Ende 1959 verliess in Seattle der 100. Boeing-707 die Montagehalle. In der Woche vom 3. bis 9. Januar, 14 Monate nach Inbetriebnahme der ersten Einheit, wurde der 2'000'000. Boeing-Jetpassagier registriert.

Gigantische Strahlverkehrsflotte

Gemäss einer Information im internationalen Luftfahrt-jahrbuch ABC dürfte die Swissair binnen kurzem zur mächtigsten Luftverkehrsgesellschaft der Welt vorrücken. Im Vorwort der Herausgeber lasen wir nämlich zu unserer nicht geringen Ueberraschung, dass wir unsere ursprüngliche Bestellung von 5 Convair-880 in einen Auftrag für 147 Convair "Coronado" abgeändert hätten!

Fluggastgebühr auch in Basel

Seit Neujahr wird auch von den vom Flugplatz Basel nach dem Ausland abfliegenden Passagieren eine Gebühr von 3 Franken pro Person verlangt. Die abfertigenden Luftverkehrsgesellschaften besorgen das Inkasso für die Flughafenbehörden.

Ohne Kommentar

lszzsrvc lszzsrva lszzsrob lszzsroj lszzsrge lsggsrop

141546 lfpssrrr

mr/petit/pierre vip president confederation helvetique

143t15jan pargva

nn/taxi anar e e e on arr/gva/ap to/cornavin cfm

Happy Landing Rita Herzog !

Fräulein Rita Herzog wird uns Ende Januar verlassen, um zu heiraten. Sie stand zwölf Jahre in unsern Diensten, zuletzt als Sektorchef-Hostess für den Fernen Osten. Für ihre Arbeit und Treue sei ihr auch an dieser Stelle herzlich gedankt !

Beneswiss startet ins zweite Jahrzehnt

1949 wurde von den Luftverkehrsgesellschaften Belgiens, der Niederlande und der Schweiz ein Abkommen abgeschlossen, das eine enge Zusammenarbeit der Sabena, KLM und Swissair auf dem Gebiet des Flugzeugunterhalts - namentlich auch auf den gemeinsam mit gleichem Flugmaterial angeflogenen Aussenstationen - zum Ziel hatte. Dieser sog. Beneswiss-Gruppe schlossen sich später SAS, Alitalia (damals auch LAI) und die Lufthansa an. Bis Ende 1959 wurden insgesamt über 50 Stationen im Pool mit Ersatzteilen, Reservetriebwerken, Abfertigungsgeräten und qualifiziertem technischem Personal ausgestattet.

Sprechen Sie Japanisch ?

Ab Februar sind für unsere Hostessen und Stewards der Fernostroute während ihrer Aufenthalte in Bangkok obligatorische japanische Sprachkurse vorgesehen. Unser Südatlantikpersonal erhält in Zürich seit etlicher Zeit Portugiesisch-Unterricht. Die Französisch- und Englischlektionen der Ausbildungskurse werden von je einer auf zwei Stunden wöchentlich erhöht.

Fliegender Figaro

Es sei hier weder vom Barbier von Seldwyla noch von Mr. Worldwide - so naheliegend das auch sei - die Rede, sondern von einem unserer Stewards, dem laut "Friends in the Air" folgendes passierte:

Drei Stunden vor New York, unmittelbar nach dem Frühstück, erkundigte sich ein älterer Passagier, wo er sich rasieren könne. Die Auskunft befriedigte ihn nicht; die Toilette sei zu eng. Ob er, der Steward, ihn nicht hier im Sitz einseifen und "entbarten" könne. Unser Purser hatte den Sinn des Kundendienstes richtig verstanden, legte kurzentschlossen die Sitzlehne zurück und begann, sehr zum Schmunzeln der Mitreisenden, den Gast zu rasieren. Worauf ein anderer Herr zum Kollegen des fliegenden Figaro meinte: "Tell your friend that I am ready for a shoe-shine....." (Sagen Sie bitte Ihrem Kollegen, ich sei bereit, mir von ihm die Schuhe putzen zu lassen....)

Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeitern viel Glück zum Eintritt in den Ehestand:

Dept. III: 10.10. Ado Trautmann, Pilot. 5.12. Ralph Bernath, Pilot. 10.12. Anton Räth, Passagierdienst. 15.12. Paul Bischof, Startdienst.

Dept. IV: 11.9. Willy Straumann, Werft. 17.10. Franz Amstad, Werft. 26.12. Hansruedi Aeschlimann, Elektrowerkstatt.



Das Jahr 1959 im Vergleich
zu früheren Jahren

	1952 - 1956 im Durchschnitt	1957	1958	1959
Total der eingegangenen Vorschläge	358	316	209	196
Anzahl der prämierten Vorschläge	64	77	70	71
Verhältnis prämierte/ eingegangene Vorschläge in %	18	24,5	33,5	36,5
Total der ausbezahlten Prämien	3365.-	5200.-	3730.-	6050.-
Durchschnittsprämie pro prämierten Vorschlag	49.85	67.55	53.-	85.-
Höchste ausbezahlte Prämie	1600.-	600.-	500.-	1000.-

Wir publizieren heute die in der letzten Nummer der Guten Idee versprochenen Zahlen für 1959, das achte "Betriebsjahr" unseres Vorschlagswesens. Diese Zahlen beweisen erneut die gesunde Basis, auf der unser Vorschlagswesen aufgebaut ist. Wohl hat sich das Total der eingereichten Vorschläge wieder leicht verringert, aber - und das ist das Wesentliche - die Zahl der prämierten Vorschläge konnte auf der Höhe der beiden vorangegangenen Jahre gehalten werden.

Sehr erfreulich ist die sich daraus ergebende erneute Steigerung der Qualität der eingereichten Vorschläge. Dass heute 36,5% aller eingereichten Vorschläge prämiert werden können muss ehrlicherweise als absolut ausserordentliches Resultat bezeichnet werden. Wir haben vor einem Jahr bereits erwähnt, dass im allgemeinen im betrieblichen Vorschlagswesen mit einem Anteil der prämierbaren Vorschläge von 20% gerechnet wird.

Aber nicht nur die Verhältniszahl der prämierten Vorschläge hat sich verbessert, sondern die Vorschläge an sich sind wertvoller geworden. Trotzdem die höchste ausbezahlte Prämie im Jahre 1959 nur (!) Fr. 1'000.- ausmacht, stellt sich zur Zeit die Durchschnittsprämie auf Fr. 85.-. Das heisst, dass viele wertvolle Ideen eingereicht wurden die mit höheren Prämien als bisher üblich honoriert werden konnten.

Mehr als jeder dritte Vorschlag verdient eine Prämie von Fr. 85.-. Lohnt es sich da nicht über seine Arbeit nachzudenken und Verbesserungen vorzuschlagen? Wir freuen uns darauf im vor uns liegenden Jahr eine Flut von guten Ideen zu beurteilen!

Heute können wir vier prämierte Vorschläge publizieren. Die Prämiengewinner, denen wir zu ihrem Erfolg gratulieren, sind

Herr Jakob Stöckli, Sektion Flz.- Ueberholung	Fr. 40.-	6792
Herr Eugen Oetiker, Sektion Flz.- Wartung	Fr. 30.-	5466
Herr Robert Inhelder, Abt. Flz. - Unterhalt	Fr. 30.-	5813
Herr Fritz Obrist, Sektion Material-Verwaltung	Fr. 20.-	6585

6792 Für das Spritzen der verschiedenen Feuerlösch- und Pressluftflaschen, die zufolge ihrer Form nicht gestellt werden können, rüstete Herr Jakob Stöckli die Spritzkabine mit einer zweckmässigen drehbaren Aufhänge-Vorrichtung aus. Diese selbst konstruierte Einrichtung eignet sich aber nicht nur für das Spritzen der Flaschen, sondern auch für kleinere Teile allgemein und wird dementsprechend oft verwendet.

5466 Herr Eugen Oetiker schlug zur Verbesserung der Emergency-Stablampen vor, deren Kontaktteile zu versilbern. Damit wird erreicht, dass trotz der Einflüsse der normalen Alterung, der Temperatur und der Witterung auf die kritischen Kontaktstellen die Betriebssicherheit der Lampen erhalten bleibt.

5813 Herr Robert Inhelder stellte fest, dass ein wesentlicher Teil der Leakagen an den Kompressor-Kupplungen daher rührt, dass die Bronzebüchsen der beiden Exzenter zu tief in der Schlussmutter liegen und dadurch der abdichtende O-Ring zu wenig Pressung aufweist. Zur Behebung dieses Troubles schlug er vor, den bisher verwendeten O-Ring AN 6227-B12 gegen einen solchen mit der Bezeichnung P6-13-67794 auszuwechseln, der um ca. 0,1 mm dicker ist. Der Einbau dieses dickeren O-Ringes brachte denn auch eine Verbesserung.

6585 Herr Fritz Obrist machte darauf aufmerksam, dass es zweckmässiger sei die Lederschlaufe der Emergency-Stablampe an deren Hülse als an deren Deckel zu befestigen. Die bisherige Befestigungsart brachte einen grossen Verschleiss an Deckel mit sich, die nur mit in keinem Verhältnis zum Preis der Lampen stehenden Kosten ersetzt werden konnten. Bei der durchgeführten Modifikation der Lampen wurde sein Vorschlag berücksichtigt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

2512 Schutzbelag für Radkasten der Passagier-Einsteigtreppe

Zum Schutze der Radkasten wurden bereits vor einiger Zeit die Radschutzbleche einer Passagier-Einsteigtreppe versuchsweise mit einem Riffelgummibelag versehen.

4594 Propellerwellen-Abdichtung der R-2800 Motoren.

Das Montieren eines Simmerringes im Frontflansch, zur Erreichung einer besseren Propellerwellen-Abdichtung, würde eine wesentliche Aenderung des Flansches bedingen. Ein solch weitgehender Eingriff an diesem Originalteil wird jedoch von der Firma Pratt & Whitney nicht bewilligt.

4649/ Reduktion der RPM (Drehzahl) bei den Wright-Motoren.

5575 Eine Reduktion der RPM (Kurbelwellen-Drehzahl pro Min.) würde zwangsläufig eine Verminderung der Motorenleistung zur Folge haben. Das operationelle Verfahren beim Start verlangt aber die volle zulässige Motorenleistung und erlaubt deshalb keine solche Leistungseinbusse.

Wohl wäre es theoretisch möglich die Leistung trotz reduzierter Drehzahl beizubehalten, wenn der mittlere Nutzdruck (BMEP), d.h. der für den Propellerantrieb effektiv ausnützbare Druck erhöht würde, wie dies aus der zur Errechnung der für den Propellerantrieb effektiv verfügbaren Leistung (Brake Horsepower) massgebenden Formel ersichtlich ist :

$$\text{BHP} = \frac{\text{BMEP} \times \text{RPM}}{236}$$

Da jedoch die BMEP eine direkte Funktion des Ladedruckes sind müsste auch dieser erhöht werden. Dies aber ist mit dem jetzigen Ladersystem nicht möglich. Abgesehen davon würde die Festigkeit der heute verwendeten Zylinder einen erhöhten Ladedruck gar nicht zulassen, ohne dass sich nach kurzer Zeit schwerwiegende Schäden an den Motoren einstellen würden.

6346 Abgabe von Passagetickets ohne vorgedruckte Ticket-Nummer.

Dieser Vorschlag weist auf ein Problem hin, das nicht mehr SR-intern, sondern auf viel breiterer Basis und durch die IATA behandelt werden muss. Bereits seit längerer Zeit sind in dieser Beziehung Bestrebungen im Gange, die zu einer allgemeinen Vereinfachung des "ticketing" führen sollen. Orientierungshalber möchten wir lediglich auf das sogenannte "commuter ticketing" verweisen, eine Teillösung die gegenwärtig auch durch die SWISSAIR studiert wird.

Zum Vorschlag selber, der nebenbei gesagt die Frage des Vorgehens im Falle des Umtausches fremder Flugscheine in SR-Dokumente und der möglichen späteren Honorierung durch fremde Gesellschaften unbeantwortet lässt, kann gesagt werden, dass die vorgeschlagene Neuerung im Ganzen gesehen keine wesentlichen Einsparungen bringt, da sie neben gewissen Vorteilen auch ganz eindeutige Nachteile aufweist. So wird bei der Flugscheinausgabe der Vorteil, dass die "conjunction tickets" nicht mehr eingetragen werden müssten, durch den handschriftlichen Eintrag von Flugschein-Nummern und die zusätzlich zu führenden Kontroll-Listen mehr als kompensiert. Auch für die Saldierung bringt sie keinen Vorteil, da beim heutigen Verfahren bereits sämtliche Inkassi und Belastungen auf einer Nummer zusammenlaufen.

Vor einer Aenderung des gegenwärtigen Systems wird also mit Vorteil die Entwicklung des "ticketing" auf multilateraler Basis abzuwarten sein.

6500 Ausschleifen der Zentralbüchse im Ladeluft-Verteilergehäuse.

Das Ausschleifen, resp. das Uebermass der Zentralbüchsen-Bohrung wird, in Abhängigkeit zur vorgeschriebenen Einbautoleranz, durch den Uebermass-Dichtring bestimmt. Wird nun die einem solchen Ring zugeordnete Bohrung in ihrem Innen- ϕ über die zulässige Toleranz hinaus verändert, so gewährleistet die zwangsläufige Deformation des eingebauten Dichtringes keine genügende Abdichtung mehr, da durch die sich ergebenden unterschiedlichen Radien der Ring nicht mehr in seinem ganzen Aussen- ϕ auf der Fläche der Bohrung aufliegt. Um dies zu vermeiden wurden die Bohrungen entsprechend den zur Anwendung gelangenden Dichtring-Grössen, unter Berücksichtigung des maximal zulässigen Schlosspieles, wie folgt festgelegt:

Einzubauender Ring	Schlosspiel	Innen- ϕ der Bohrung mm
Standard Ring	0 - 0,22	63,50 - 63,59
+ 5 Uebermass Ring	do.	63,62 - 63,72
+ 10 Uebermass Ring	do.	63,75 - 63,84

Eine Massgenauigkeit im Innen- ϕ der Dichtringe kann vernachlässigt werden, da dieselben in einer Nute geführt werden und daher die seitliche Auflagefläche als Abdichtung dient.

6319 Uebermassbolzen für Kurbelwellengehäuse.

Die Uebermass-Grössen dieser Stehbolzen sind von der Fa. Pratt u. Whitney vorgeschrieben und dürfen deshalb nicht geändert werden.

6647 Serviettenhalter.

Die für den Erstklass-Passagier bestimmte Stoffserviette ist seit etwa 4 Jahren mit einem Knopfloch versehen. Der Passagier wird durch einen kleinen Streuprospert darauf aufmerksam gemacht, dass er durch das Anknöpfen der Serviette an Hemd oder Bluse seine Kleider vor Flecken bewahren kann. Bereits dazumal wurde auch die Abgabe einer Art von Klammern geprüft, doch wurde dem Knopfloch-System der Vorzug gegeben, da dieses betrieblich einfacher ist.

Von der Einführung der vorgeschlagenen Serviettenklammern für die Tourist-Passagiere muss ebenfalls abgesehen werden. Die Kosten für eine hübsch präsentierende Klammer wären im Vergleich zu der eher bescheidenen Erhöhung des Passagierkomfortes einfach zu hoch.

6650 Betreuung der Ausland-Angestellten.

Dieser Vorschlag, der das Problem einer besseren Betreuung der Ausland-Angestellten während ihres Instruktions- oder Ausbildungs-Aufenthaltes in Zürich behandelt, wurde zwischen dem Personaldienst des Dept. II und dem Einsender direkt erledigt.

6720 Aktion gegen eine sich verbreitende destruktive Kritik.

Der Einsender beleuchtet dieses Problem ganz richtig und die in seinem Vorschlag gemachten Anregungen zeigen einen möglichen Weg zur Behandlung dieses Komplexes. Auch dem Personaldienst sind solche Missstände bekannt. Er verfolgt und bearbeitet diese Angelegenheit bereits und es ist zu sagen, dass sich die vorgesehenen Gegen-Aktionen teilweise mit denjenigen des Einsenders decken.

6821 Schlauchbriden-Schlüssel.

Es existieren bereits verschiedene Arten von Schlauchbridenschlüsseln, die es ermöglichen selbst schwer-zugängliche Briden zu lösen. Die Herstellung eines weiteren Schlüssels erübrigt sich deshalb.

6884 Nietzangen.

Bereits längere Zeit vor Eingang dieses Vorschlages wurde auf dem üblichen Dienstweg, d.h. mittels einer Bedarfsmeldung eine Nietzange mit geraden Schnäbeln angefordert. Es ist vorgesehen, diese nach der Erprobung je nach den sich ergebenden Anwendungsmöglichkeiten mit verschiedenen Bügeln zu ergänzen.

7544 Vorrichtung zum Ausreiben der Kühlschildbüchsen.

Der Vorschlag kommt leider zu spät. Bereits am 7. Oktober 1959 wurde auf dem Dienstweg eine entsprechende Vorrichtung angefordert, die demnächst fertig erstellt ist. Auf die in der Zwischenzeit vom Betrieb selbst, jedoch ohne Kontaktnahme mit der für solche Einrichtungen zuständigen Fachdienststelle, fabrizierte Vorrichtung können wir nicht mehr eingehen, besonders da sie nicht in allen Teilen den gewünschten Anforderungen entspricht.

7558 Rotor- und Statorschaufeln der Jet-Triebwerke.

Die Herstellerwerke der auf unseren Strahlflugzeugen Verwendung findenden Jet-Triebwerke sind vertraglich zur Uebernahme der Garantie für ein einwandfreies Funktionieren ihrer Produkte verpflichtet. Diese Werke, in unserem Fall betrifft dies die Firmen Pratt u. Whitney und Rolls Royce, machen logischerweise eine solche Garantie-Gewährung von einer direkten Einflussmöglichkeit auf ihre Erzeugnisse in allen Belangen abhängig.

Dies bedeutet das genaue Einhalten der von diesen Firmen herausgegebenen Vorschriften, sei es in Bezug auf das operationelle Verfahren, die Ueberholung der Triebwerke als auch die Beschaffung von Ersatzteilen. Somit fällt ein Bezug von Rotor- und Statorschaufeln von schweizerischen Unternehmen, der auf den ersten Blick einleuchtet, leider ausser Betracht.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für die untere Torkante des DC-6A-Frachters.
- 4074 Leuchtsignal auf den Schlepptraktoren.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief mit -Lieferschein.

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

- 5519 Wartungs-Vorschrift betr. Feuerlöschanlage DC-6B.
- 6241 Dock-Organisation.
- 6638 Mess-Werkzeug.
- 7505 Economy-Class-Stuhl.
- 7521 Telehoist-Bordbuffetfahrzeug.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages sich bei Herrn K. Schneider, Buchhaltung, Dept. I zu melden:

- 6088 Zusammenlegung der Lochkartenkonti 7502 und 7507.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 6869 Schleifen statt Schaben der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 643/735/802/809/811/1584/4247/4625/4748/4845/4852/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5304/5508/5520/5600/5627/5694/5714/5764/5769/5775/5795/5858/5861/5910/5945/6052/6071/6087/6088/6124/6194/6226/6234/6244/6254/6269/6272/6311/6324/6327/6502/6534/6561/6573/6625/6639/6640/6652/6684/6702/6769/6775/6788/6801/6846/6860/6865/6869/6871/6874/6885/6886/6894/6895/6897/7505/7513/7519/7520/7530/7532/7534/7542/7546/7561/7700/7801/7802/7806.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



Skifahrer - wage Dich nicht zu früh in die Höhe und pass das Tempo Deinem Können an.

Wer heute als Beobachter den modernen Skibetrieb betrachtet, dem bietet sich folgendes Bild: Kaum fährt der Zug aus dem Tiefland in den Bahnhof des Wintersportortes, quellen aus allen Türen Sonntagsskifahrer, mit gefährlichen Instrumenten bewaffnet, die sie teils unter dem Arm, teils auf den Schultern tragen. Jeder will unter den Ersten sein, die sich in überstürzendem Strom zur Talstation der Bergbahn drängen. Kaum öffnen die Beamten die Türen, quetscht sich die Menge durch die Eingänge zu den Wagen. Coupés werden gestürmt und mit Beschlag belegt. Hat sich die Bahn in Fahrt gesetzt, wird das kleine Fahrplänchen aus der Reissverschluss tasche gezogen und fieberhaft wird ausgerechnet, wie lange man für die Abfahrt benötigt und ob es reiche, sich mit dem nächsten Zug wieder in die Höhe transportieren zu lassen.



Leider bleibt dieses Hetzen und Jagen, das die Menschen aus dem Alltag mit in die Berge nehmen, für die Skifahrer nicht ohne Folgen. Je mehr Menschen gehetzt die zum Teil schmalen Pisten befahren, desto mehr ist der Einzelne eingeeignet und je grösser werden automatisch die Anforderungen in Bezug auf das technische Können und vor allem in Bezug auf die Aufmerksamkeit, die an die Fahrer gestellt werden.

Neben vielen guten und mittelmässigen Skifahrern, die mit der nötigen Rücksichtnahme hinunterschwingen und sich an die Regeln der Sportlichkeit halten, sehen wir sehr oft Anfänger, die sich

viel zu früh in die Höhe wagen. Vom richtigen Verhalten auf der Piste haben sie keine Ahnung und wirken deshalb im Strom der Fahrer wie ein quergestelltes Hindernis. Mit der Länge der Strecke und infolge der vielen ermüdenden Stürze und des kräfte raubenden Aufrappelns wächst die körperliche Müdigkeit, und damit steigt die Unfallgefahr rapid an.

Wer sich auf der Piste nicht sicher fühlt, der soll seine Stembogen an einem einsamen "Idiotenhögerli" versuchen. Halten wir uns diesen Winter doch an den Grundsatz: Wage Dich erst auf eine vielbefahrene Piste wenn Du Deiner Sache sicher bist, passe dann Dein Tempo Deinem Können und den jeweiligen Verhältnissen an, sei aufmerksam und ritterlich - hilf mit Unfälle zu verhüten.



So kann bei gegenseitiger Rücksichtnahme und richtigem Verhalten das Skifahren an einem schönen Weekend auch auf viel befahrener Piste zu einem Genuss werden.

O. Ritter

Ski-Club

Der Vorstand des Ski-Club Swissair setzt sich für die Amtszeit 1959/60 wie folgt zusammen:

Präsident:	Kurt Burgener, Materialplanung, Dept. IV, Tel. 2949
Kassier:	Werner Wollkopf, Planung u. Analysen, Dept. IV, Tel. 2815
Aktuar:	Jack Isler, AVOR/Flzg. Unterhalt, Dept. IV, Tel. 3250
Vice-Präsident:	Karl Lutz, Verpflegungsdienst, Dept. III, Tel. 2750
Obmann der Sportkommission:	Fritz Borter, Werft, Dept. IV, Tel. 2846
Vertreter der Rennguppe:	Willy Cejka, Materialplanung, Dept. IV, Tel. 2949
Vertreter der Seniorengruppe:	Emil Bader, TEK0-X-Ray, Dept. IV, Tel. 2844
Mat.-Verwalter:	Jules Seifritz, Kab.-Ausrüstung, Ing.Abtlg. Dept. IV, Tel. 2778
Beisitzer:	Hans Schütz, TEK0 IERA, Dept. IV, Tel. 2824

Voranzeige: Das Clubrennen, bei dem die Wanderpreise für die Tagesbestzeit im Riesenslalom der Damen, Senioren I, II und III sowie der Piloten-Cup für den Clubmeister zu vergeben sind, wird in Rietbad (Toggenburg) am 27./28. Februar durchgeführt. Die Kosten, bei denen die Carfahrt hin und zurück, Unterkunft im Hotel, Nacht- Morgen- und Mittag-essen und sämtliche Taxen eingeschlossen sind, dürfte auch dieses Jahr Fr. 29.- nicht übersteigen, (Kosten bei privater Reise Fr. 18.-) Schlachtenbummler melden sich frühzeitig beim Aktuar. Clubmitglieder erhalten das Anmeldeformular mit separater Post.

Wer meldet sich zum 2. Swissair-Orientierungslauf; Samstag den 12. März 1960?

Das Wagnis des ersten Swissair-OL hat sich gelohnt. Der schöne Anlass hat uns dazu ermuntert, nach Jahresfrist die 2. Auflage durchzuführen.

Mussten wir damals - den Erfolg konnten wir nicht voraussehen - einige Wünsche im Durchführungsmodus unerfüllt lassen, so liegt uns sehr viel daran, diesmal nachzuholen was nicht getan wurde.

Der 2. Swissair OL ist allen Interessenten in folgenden Kategorien offen:

Elite, Aktive, Senioren (1927 und ältere) Vorunterricht I (1940-1942) Vorunterricht II (1943-1945) Damen und

.... was uns Swissair-Angestellte besonders interessiert, die Kategorie

Swissair-Gesundheitsläufer. In dieser Gruppe dürfen nur Swissair-Angestellte starten. Alter und Zusammensetzung der Mannschaft ist frei. Es können also Damen- Herren- oder gemischte Teams in dieser Abteilung sich den Sieg streitig machen. Eines bleibt den Organisatoren vorbehalten, dass nämlich ausgesprochen gute Orientierungsläufer für diese Kategorie keine Startberechtigung erhalten. Unser Wunsch geht dahin, dass Abteilungen und Gruppen, die gerne ein wenig rivalisieren hier eine prächtige Gelegenheit finden, sich die Ränge abzulaufen. Wenn unserer Umfrage entsprechend viele Teilnehmer sich einfinden, so wird gerade in dieser Kategorie ein sehr schöner Preis für den Sieger zu gewinnen sein. Spiel und Bewegung werden hier schweren Aufgaben vorgezogen.



Die Orientierungslaufgruppe lädt somit recht viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu diesem Anlass ein und wird keine Mühe ausser acht lassen, allen einen schönen und fröhlichen Nachmittag zu bieten.

Die genauen Details erfahren Sie ab ca Mitte Februar an den Anschlagbrettern. In allen Kategorien 2er-Teams.

Das Startgeld beträgt pro Mannschaft Fr. 5.-. Meldeschluss ist am 2. März 1960, Frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Arbeit und dafür danken wir im voraus recht herzlich.

E. Rosser

Es sagte der deutsche Arzt Dr. Wilfried Sommer: Bei den meisten Menschen ist selbst das Ausspannen mit einer grossen Anspannung verbunden.