

# SWISSAIR

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

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

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



9. Jahrgang

Nr. 3

März 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM FEBRUAR 1960

	Februar 1960 (in 1000 tkm)	Februar 1959 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	14'613 + 6 %	13'756
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	7'932 + 16 %	6'821
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	5'286 + 14 %	4'618
Fracht-tkm _____	2'143 + 23 %	1'749
Post-tkm _____	503 + 11 %	454
Auslastungsgrad des Linienverkehrs _____	54,3 %	49,6 %

In Europa hat im Februar das Angebot um 17 %, die Nachfrage jedoch um 24 % zugenommen (Schaltjahr!). Der Auslastungsgrad von 51,7 % blieb aber hinter dem Gesamtmittel zurück.

Ein erfreulicheres Bild bietet das nordatlantische Fluggebiet. Hier erreichten wir bei den Passagierkursen einen durchschnittlichen Ladefaktor von 59,6 %, verglichen mit 51,5 % im Februar 1959. Einem Rückgang des Angebots um 5 % stand ein Zuwachs der Nachfrage von 10 % gegenüber. Eine noch bessere Auslastung (63,7 %) hatten allerdings die Frachtflüge aufzuweisen.

Im Nahen Osten ergab sich eine mittlere Auslastung von 48,4 %, bei einer Mehrproduktion von 19 % verzeichneten wir ein Nachfrageplus von 31 %.

In der Region Südatlantik hielt sich die Produktion auf gleicher Ebene wie im vorjährigen Parallelmonat. Die verkaufte Leistung nahm - aus bekannten Gründen - stark zu, so dass der durchschnittliche Ladekoeffizient auf 53 % anstieg.

Bei unverändertem Leistungsangebot mussten wir im Fernen Osten eine Abnahme der Nachfrage um 8 % und einen Rückgang der Auslastung auf 52,9 % (Februar 1959: 57,6 %) in Kauf nehmen.

Mit Ausnahme des Fernen Ostens, wo sich die Konkurrenz der Strahlflugzeuge deutlich bemerkbar macht, dürfen wir mit den Resultaten einigermaßen zufrieden sein.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

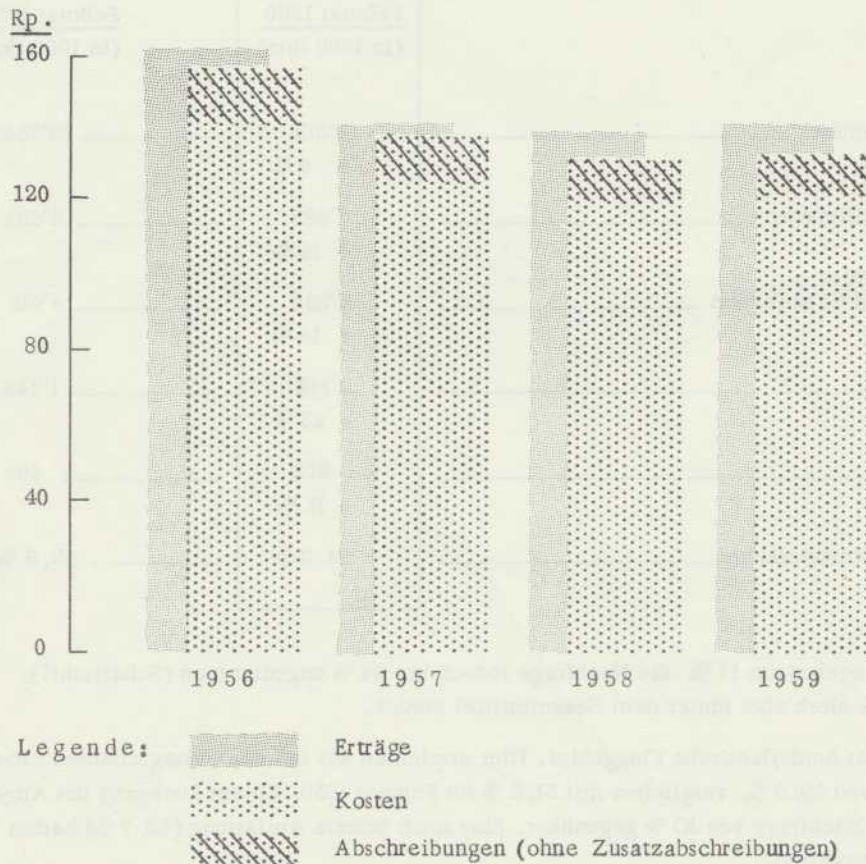
Bereits im Laufe des Jahres 1959 liess die Entwicklung des transportierten Passagier- und Frachtvolumens einen guten Jahresabschluss erwarten. Das nunmehr vorliegende Geschäftsergebnis bestätigt diese Annahme. Allerdings zeichnete sich gegen Ende des Berichtsjahres ein erheblicher Kostenanstieg ab. Diese Kostensteigerung konnte aber durch vermehrte Erträge aufgefangen werden.

So zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung, dass im Jahre 1959

die Kosten ohne Abschreibungen	von	218,3 Mio Fr.	auf	239,1 Mio Fr.	oder	um	9,5 %
die Erträge	von	251,9 Mio Fr.	auf	277,9 Mio Fr.	oder	um	10,3 %
der Betriebsgewinn	von	33,6 Mio Fr.	auf	38,8 Mio Fr.	oder	um	15,5 %
die Abschreibungen	von	28,5 Mio Fr.	auf	31,3 Mio Fr.	oder	um	9,8 %
und der Reingewinn	von	5,1 Mio Fr.	auf	7,5 Mio Fr.	oder	um	47,1 %

gestiegen sind.

Die Entwicklung der Kosten und Erträge pro 100 offerierte tkm, d.h. je Leistungseinheit seit 1956, geht aus der nachstehenden Darstellung hervor:



Masstab: 1 mm = 2 Rp.

Während das Kosten- und Ertragsniveau in den vergangenen Jahren ständig sank, zeigt sich für das Jahr 1959 eine gegen- teilige Entwicklung. Dank der allgemeinen Verkehrsbelebung und der damit verbundenen verbesserten Auslastung ist der Ertrag pro 100 offerierte tkm gegenüber dem Jahr 1958 um rund 3 % gestiegen. Gleichzeitig weisen aber auch die Kosten eine entsprechende Erhöhung auf. Dieser Entwicklung muss im laufenden Jahr entschieden entgegengetreten werden. Be- reits heute zeichnet sich ein Rückgang des Ertragsniveaus ab. Demgegenüber werden jedoch die Kosten pro 100 offerierte tkm

bis zum Einsatz der neuen Strahlflugzeuge weiterhin ansteigen, da die Organisation zur Bewältigung des kommenden Mehrangebotes im Aufbau begriffen ist und somit zusätzliche Kosten verursacht. Da unsere Produktion jedoch erst gegen den Herbst hin wesentlich ansteigen wird, muss trotz dem erfreulichen Jahresergebnis in den kommenden Monaten unserer Kostenentwicklung ganz spezielle Beachtung geschenkt werden.

Im vergangenen Jahr haben sich die einzelnen Kostenarten unterschiedlich entwickelt. Mit einer Steigerung von rund 14 % liegen die Personalkosten erneut über dem Mittel; sie erreichen eine Höhe von 90 Mio Franken. Der durchschnittliche Personalbestand nahm um 13 % oder um 675 Positionen zu. Bei den Materialkosten brachte der rückläufige Benzinpreis - er ist pro 100 Liter um Fr. 2.60 gefallen - wie bereits im Vorjahr eine spürbare Entlastung. Der Bezug neuer Räumlichkeiten bringt eine stetige Steigerung unserer Liegenschaftskosten mit sich. So haben wir im vergangenen Jahr für Mieten, Reinigung und Reparaturen 7,1 Mio Franken ausgegeben. Das sind rund 21 % mehr als im Vorjahr.

Insgesamt haben wir Erträge von 278 Mio Franken erzielt. Davon entfallen auf die Verkehrserträge 255 Mio Franken. Sie zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 18,8 Mio Franken, wobei alle fünf Verkehrsgebiete höhere Erträge abwarfen. Rund 16 Mio Franken sind uns aus Leistungen für Dritte zugeflossen. Sie sind damit um 45 % gestiegen. Vermehrte Abfertigungen fremder Gesellschaften, wesentlich erhöhte Umsätze unserer Küchenbetriebe und zusätzliche Motorenrevisionen für fremde Gesellschaften haben dazu beigetragen.

Die Spanne zwischen den Erträgen und den Kosten ergibt einen Betriebsgewinn von 38,8 Mio Franken. Dieses gute Resultat erlaubt uns, neben den ordentlichen Abschreibungen im Betrage von 21,1 Mio Franken zusätzliche Abschreibungen von 10,2 Mio Franken vorzunehmen. Damit lässt sich vor allem der Bilanzwert unserer DC-7C-Flugzeuge auf den voraussichtlichen Verkaufswert herabsetzen.

Der verbleibende Reingewinn beläuft sich auf 7,5 Mio Franken, welcher zur statutarischen Aeuferung unserer Reserven, zur Verzinsung unseres erhöhten Aktienkapitals und für eine ansehnliche Zuwendung an die allgemeine Pensionskasse verwendet wird.

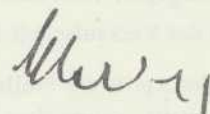
Auch unsere Bilanz zeigt gegenüber dem Vorjahr wesentliche Veränderungen. So erhöhte sich die Bilanzsumme von 225 Mio Franken auf 311 Mio Franken oder um 38 %.

Dieses Jahr haben wir unser Aktienkapital wiederum erhöht und zwar um 42 Mio Franken. Dies zeigt sich auf der Passiv- oder Schuldseite der Bilanz, indem nunmehr das Aktienkapital mit 105 Mio Franken ausgewiesen wird. Gleichzeitig weist das langfristige Fremdkapital infolge der Aufnahme eines Darlehens bei der Alters- und Hinterlassenenversicherung einen Zuwachs von 10 Mio Franken auf.

Die uns bei der Vergrößerung des Eigen- und Fremdkapitals zugeflossenen Mittel erlaubten, die Vorauszahlungen für die bestellten Strahlflugzeuge wesentlich zu erhöhen. Auf der Aktivseite der Bilanz zeigen denn auch diese Vorauszahlungen eine Steigerung von 48 Mio Franken auf 124 Mio Franken. Damit sind heute rund die Hälfte der geplanten Neuanschaffungen bezahlt. Daneben erhöhte sich infolge der regen Bautätigkeit der Bilanzwert der Grundstücke, Immobilien und baulichen Einrichtungen von 9,4 Mio Franken auf 28,6 Mio Franken.

Sicherlich dürfen wir mit dem Ergebnis des Jahres 1959 zufrieden sein. Unser gemeinsames Bemühen, die Produktion möglichst wirtschaftlich zu gestalten, hat sich gelohnt. Allerdings sind uns dabei auch äussere Einflüsse zu Hilfe gekommen, indem die allgemein gute Wirtschaftslage den Umfang des Passagier- und Frachtverkehrs unerwartet hoch ansteigen liess.

Das Ergebnis des laufenden Jahres hängt vom reibungslosen und erfolgreichen Einsatz unserer neuen Flugzeuge ab. Schon in wenigen Wochen wird unser erster DC-8 den Nordatlantik überqueren. Unser Unternehmen wird noch eine harte Bewährungsprobe zu bestehen haben. Wenn wir uns alle restlos einsetzen, dürfen wir aber auf Erfolg hoffen.



E. Groh  
Chef Departement I

## VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat genehmigte am 9. März 1960 die Jahresrechnung 1959 zur Vorlage an die Generalversammlung, die auf den 8. April angesetzt wurde. Er beantragt, wie letztes Jahr eine Dividende von 6 % auszurichten. Daneben sollen die statutarische Reserve mit Fr. 800'000 und die allgemeine Pensionskasse des Personals mit einer Million Franken dotiert werden.

## WECHSEL IN DER LEITUNG DES DEPARTEMENT IV

Herr Ing. Isidor Lack ist per Ende Februar aus Gesundheitsrücksichten von seinem Posten als Chef des Dept. Technik zurückgetreten, um sich zunächst in einen Erholungsurlaub zu begeben. Für seine grosse Arbeit und stete Einsatzbereitschaft hat ihm die Geschäftsleitung ihren Dank ausgesprochen.

An seiner Stelle hat Herr Ing. Franz Roth ad interim die Führung des Departementes übernommen.

Herrn Lack wünschen wir eine vollständige Wiederherstellung seiner Gesundheit und Herrn Roth besten Erfolg in seiner neuen Aufgabe.

## NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Flugkapitän Robert Scheitlin ist zum Pilot-in-Command auf DC-7C im Sektor Europa aufgestiegen. Die Flugkapitäne Freddy Hauert, Eugène Heiz, Peter Schmid (Sektor Fernost) und John Wilson wurden zu P.I.C. DC-6B für Europa und den Mittleren Osten ernannt. Die Flugkapitäne James Hepburn, Laurence Idle und George Woods sowie die Piloten Hans Hürzeler, Eric Erb und Christian Roffler avancierten zu P.I.Cs auf Convair.

Wir gratulieren!

## STELLVERTRETERIN FÜR DIE CHEFHOSTESS

Fräulein Ruth Meili, Sektor-Chefhostess Mittlerer Osten, ist per 1. März zur Stellvertreterin der Chefhostess bestimmt worden.

Guten Erfolg, Fräulein Meili!

## NEUES VON DEN AUSSENVERTRETUNGEN

Herr René Schuler wurde unser Vertreter für Brasilien, in welcher Funktion er Herrn José A. Bay untersteht.

Unser bisheriger Vertreter in Singapur, Herr Max A. Landolt, bekleidet nunmehr den Posten des Verkaufschefs in London.

Da Herr G. Amado im Laufe des Aprils die Stelle des Verkaufschefs für Italien in Rom antritt, wurde Herr Ruggero Scocimara, ehemals Schalterchef bei Swissair Kairo, zu dessen Nachfolger in Genua ausersehen.

Das Tätigkeitsgebiet von Herrn Henri Clemens in Caracas umfasst Venezuela, Kolumbien, Zentralamerika (ohne Mexiko), Karibien und Guayana, aber nicht Bolivien, wie wir irrtümlicherweise in den Januar-"News" berichtet hatten. Sorry!

## DAS NEUESTE VOM SOMMERFLUGPLAN

- Der Sommerflugplan 1960 dauert vom 1. April bis zum 31. Oktober.
- Der erste DC-8 Flug über den Nordatlantik erfolgt voraussichtlich am 30. Mai.
- Ab 11. September übernehmen die DC-8 alle Passagierflüge zwischen der Schweiz und USA.
- Mit zwölf DC-8 Kursen in der Hauptsaison steigt das Platzangebot von bisher rund 1800 auf 2880 Sitze pro Woche.
- Der erste Caravelle Einsatz ist für den 21. Mai auf der Linie Zürich-London geplant.
- Ab 15. Juli verwenden wir Caravelles auf den Strecken von Zürich via Düsseldorf nach Stockholm sowie nach Athen, Kairo und Tel Aviv.
- Vom 16. August an setzen wir Caravelles auf den Linien Zürich/Genf-Madrid-Lissabon und Zürich-Wien ein.
- Zwischen dem 15. Mai und 30. September bedienen wir wieder Bern.
- Alle Swissair-Kurse von Zürich nach Manchester schalten in Basel einen Zwischenhalt ein.
- Ab 15. Juli kommen im Verkehr mit Deutschland nur noch Metropolitans zur Verwendung.
- Wir beabsichtigen, ab Juni ein- bis zweimal pro Woche von Zürich (direkt) nach Warschau zu fliegen.
- Per 21. Mai führen wir einen zweiten wöchentlichen Kurs nach Teheran ein.
- Ab 18. Juli erfährt die Zahl der Flüge nach Tel Aviv eine Erhöhung von zwei auf drei pro Woche.
- Mit Beirut ergeben sich neu vier (bisher drei) und mit Kairo sieben (vorher fünf) Verbindungen in der Woche.

## HAPPY LANDINGS !

Wiederum dürfen wir zwei Mitarbeitern viel Glück und Segen im Ehestand wünschen:

Dept. I: 27.2. Heinz Bollin, Lochbüro.

Dept. III: 10.2. Paul Büchler, Frachtdienst.

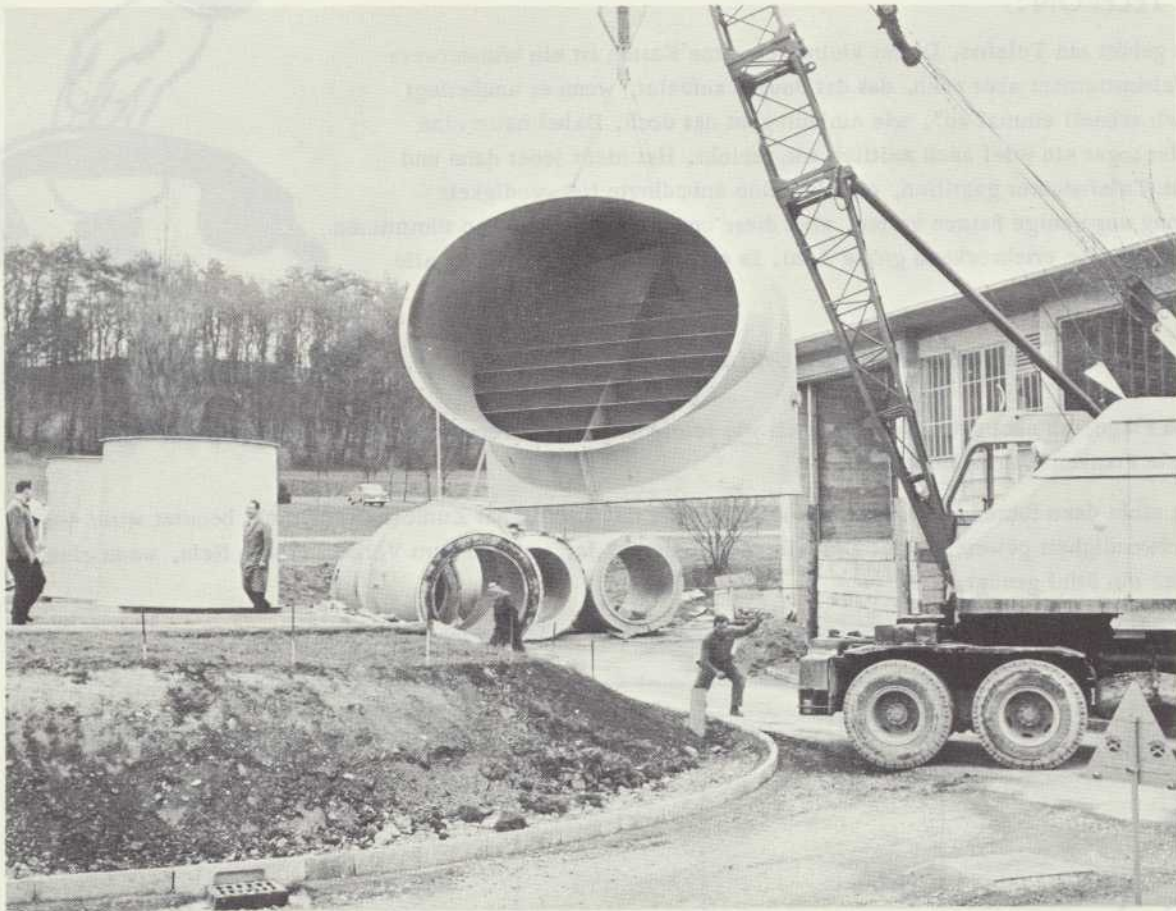
## IATA-KONFERENZ IN DER SCHWEIZ

In der Zeit vom 2. bis 10. Mai findet in Luzern die XIII. Technische Konferenz der IATA statt. Besprochen werden die Erfahrungen, die im ersten Jahr mit Strahlflugzeugen gemacht wurden. Knud Hagrup (SAS), der das Technische Komitee der IATA präsidiert, führt den Vorsitz.

## "AUSKUNFT IM COCKPIT" ZUM FILMFESTIVAL

Wie wir erfahren, wird der Werbefilm "Auskunft im Cockpit" auf Wunsch des Bundesrates unser Land am Internationalen Filmfestival 1960 von Cannes vertreten.

## DAS AKTUELLE BILD



Anfangs März trafen mit zwei Lastenzügen aus Rotterdam sechs Elemente eines sog. Detuners bei unserm Technischen Betrieb in Kloten ein. Es handelt sich um ein von der Firma CULLUM in London hergestelltes Rohr, das den Lärm von Strahltriebwerken bei Testläufen wirksam absorbiert. Unser Bild zeigt (am Kran) das mit einem Durchmesser von 4,83 m grösste der insgesamt vierzehn Teilstücke. Im Hintergrund sind weitere Rohrelemente sichtbar. Der Detuner wird im zweiten Kanal des Motorenprüfstandes montiert, hat eine Gesamtlänge von 30 m und ein Totalgewicht von 56 Tonnen.

## 20 CARAVELLES FÜR UNITED AIR LINES

Nachdem die United Air Lines bereits 40 Douglas DC-8 (für 225 Mio Dollar), 29 Boeing -720 (für 107 Mio Dollar) bestellt haben, hat das Unternehmen am 21. Februar noch 20 Caravelles (für 60 Mio Dollar) in Auftrag gegeben. Alle Caravelles sollen zwischen Juni 1961 und Februar 1962 geliefert werden. Die Caravelle der Sud-Aviation ist somit, nach dem britischen Viscount, das zweite Flugzeug ausländischer Provenienz, das in den USA einen Markt gefunden hat.

## DIE NORDPOLROUTE DES SAS

Am 24. Februar begann das Scandinavian Airlines System das 4. Jahr der Nordpolflüge. In den ersten drei Jahren führte die Gesellschaft 3'600 Flüge über den Nordpol durch und beförderte dabei 115'000 Passagiere und 2'700 Tonnen Fracht.

## BAUBEGINN AM CORONADO

Die Convair-Werke in San Diego haben anfangs März die Produktion der Coronados aufgenommen. Der Erstflug ist für Ende September 1960 vorgesehen.

## MOTORRADFAHRER

die ihr Motorrad im Winter eingestellt haben und jetzt wieder daran denken, die Nummern einzulösen, erinnern wir daran, dass eine Motorrad-Unfallversicherung eine unbedingte Notwendigkeit darstellt. Ein Motorradunfall hat fast immer schwere finanzielle Folgen.

Vorsichtiges, sicheres und vernünftiges Fahren allein bietet keine Gewähr, verschont zu werden, denn auch die vorsichtigen Motorrad- oder Rollerfahrer können einem Unfall zum Opfer fallen. Sie dürfen und müssen sich daher wenigstens gegen die materiellen Folgen ausreichend schützen. Wir empfehlen Ihnen, sich unserer Motorrad-Zusatz-Unfallversicherung anzuschliessen, die zu günstigen Prämien umfassenden Versicherungsschutz bietet. Verlangen Sie das nötige Anmeldeformular bei der Dienststelle Personalversicherungen, Tel. 586 oder 539 oder beim Personaldienst Ihres Departements.

## DER GRIFF ZUM TELEFON!

Zu jedem Schreibtisch gehört ein Telefon. Dieser kleine schwarze Kasten ist ein Wunderwerk der Technik. Ein Teufelsinstrument aber auch, das das Budget aufzehrt, wenn es unüberlegt benutzt wird. "Rufen wir schnell einmal an", wie einfach geht das doch. Dabei hätte eine Fernschreibmeldung oder sogar ein Brief auch zeitlich ausgereicht. Hat nicht jeder dann und wann schon einmal zum Telefonhörer gegriffen, obwohl keine unbedingte Notwendigkeit vorlag? Ihr Gespräch mag nur wenige Batzen kosten, aber diese unüberlegten Ausgaben summieren sich und ergeben monatlich eine erschreckend grosse Zahl. Es ergehe daher nochmals an alle Mitarbeiter der dringende Appell:



Hüten Sie sich vor dem unüberlegten Griff zum Telefon!

Es ist aber nicht nur die Frage, ob überhaupt, sondern auch wie telefoniert wird. Wenn jeder das Gespräch auf das Notwendigste beschränkt, können viele Franken eingespart werden.

Dieser Aufruf darf aber nicht dazu führen, dass das Telefon auch dann mit ängstlicher Zurückhaltung nicht benutzt wird, wo es verkaufsmässig eine Notwendigkeit gewesen wäre. Deshalb: Telefonieren? Ja, wenn es dem Verkauf dient; Nein, wenn eine Fernschreibmeldung oder ein Brief genügt.

Nachstehende Tabelle gibt Ihnen eine Uebersicht über die Telefonausgaben in den verschiedenen Regionen:

REGION	TELEFONKOSTEN		
	1958	1959	Zunahme in %
	Fr.	Fr.	
Schweiz	720'770	732'100	+ 2
übriges Europa	336'360	427'500	+ 27
Nordamerika	501'290	568'600	+ 13
Südamerika	20'612	21'800	+ 6
Mittlerer Osten	36'637	33'700	- 8
Femer Osten	29'377	47'000	+ 60
Total	1'645'046	1'830'700	+ 11



"DIE WOCHE" hat's notiert:

### Merci, Swissair!

Ein Feuerzeug zu *verlieren*, ist keine Kunst. Ein Feuerzeug zu *suchen*, das einer notorisch zerstreuten Dame irgendwo zwischen Paris und der Flugpiste in Orly abhanden gekommen ist, setzt eine Hilfsbereitschaft voraus, von der man heutzutage nur noch in Büchern liest. Ein Feuerzeug unter besagten Umständen zu *finden*, grenzt schlichtweg an Zauberei. Die Swissair tat beides: sie suchte und sie fand. «Wir können Ihnen nichts versprechen», erklärte die freundliche Hostess ihrem weiblichen Passagier auf dem Heimflug nach Zürich; «Ihr Feuerzeug ist ja nicht bei uns verlorengegangen. Aber füllen Sie trotzdem unser Lost-and-Found-Formular aus. Wir werden uns alle Mühe geben...»

Vier Tage später erhielt die Dame mit eingeschriebener Post, liebevoll in rosa Seidenpapier verpackt, ihren Miniatur-Gasbrenner ins Haus geliefert. Wie und wo ihn die Swissair fand, weiß sie noch heute nicht. Nur eines steht für sie fest: Daß der Begriff «Dienst am Kunden» bei unserer helvetischen Fluggesellschaft nicht nur auf dem Prospekt steht. Zum Dank wird sie es überall weitererzählen. Denn Wunder verdienen es, herumgesprochen zu werden.

TP

### OFFENE STELLEN

Wir möchten daran erinnern, dass die offenen Stellen, für die eine interne Versetzung in Frage kommt, alle 14 Tage für die Anschlagbretter neu zusammengestellt werden. Eine regelmässige Konsultation ist empfehlenswert.

Im Hinblick auf die heutige Situation am Arbeitsmarkt ist der Personaldienst auch dankbar, wenn unser Personal geeignete Freunde und Bekannte auf die offenen Stellen und die beruflichen Möglichkeiten bei der Swissair aufmerksam macht, handle es sich nun um mögliche Kandidaten aus dem technischen oder kaufmännischen Sektor oder um Interessenten für Berufe des fliegenden Personals. Unterlagen und Bewerbungformulare werden vom Personaldienst gerne zur Verfügung gestellt.

In letzter Zeit ist vor allem das Angebot an tüchtigem kaufmännischem Nachwuchs knapp geworden. Sowohl unser Luftreisebüro und der Reservationsdienst als auch die Stationen in Kloten, Cointrin und Basel benötigen für den Schalter- und Frachtdienst sowie für die Flugzeugabfertigung weitere Mitarbeiter. Nähere Auskünfte erteilt der Personaldienst.

SO IST'S RECHT!

## WELTRUNDFLUG DER ZUKUNFT

Die Lufthansa veröffentlichte durch ihren Pressedienst den Zeitplan für einen Weltrundflug, wie er sich mit einem Verkehrsflugzeug von zweieinhalbfacher Schallgeschwindigkeit gestalten würde. (Ein solches Flugzeug wiese die Schnelligkeit der Erdumdrehung um ihre Achse auf.)

### Ostrichtung (Lokalzeiten)

Frankfurt	ab	Montag	11.00
Karachi	an	Montag	17.50
	ab	Montag	18.50
Bangkok	an	Montag	21.50
Bangkok	ab	Montag	22.50
Tokio	an	Dienstag	02.10
Tokio	ab	Dienstag	03.10
Honolulu	an	Montag (∴)	10.40
Honolulu	ab	Montag	11.40
Los Angeles	an	Montag	15.50
Los Angeles	ab	Montag	16.50
New York	an	Montag	21.40
New York	ab	Montag	22.40
Frankfurt	an	Dienstag	07.10

### Westrichtung (Lokalzeiten)

Frankfurt	ab	Montag	11.00
New York	an	Montag	07.30
New York	ab	Montag	08.30
Los Angeles	an	Montag	07.20
Los Angeles	an	Montag	08.30
Honolulu	an	Montag	07.30
Honolulu	ab	Montag	08.30
Tokio	an	Dienstag	06.00
Tokio	ab	Dienstag	07.00
Bangkok	an	Dienstag	07.20
Bankgok	ab	Dienstag	08.20
Karachi	an	Dienstag	08.20
Karachi	ab	Dienstag	09.20
Frankfurt	an	Dienstag	07.10

Auf dem Flug in westlicher Richtung ist bei jeder Ankunft Frühstückszeit. Was die Passagiere mit so manchem Morgenessen anfangen sollen, ist noch nicht abgeklärt!

# FLUGHAFEN BASEL-MÜHLHAUSEN

Auf Beginn der Sommersaison hin übergaben die Leitung des Flughafens Basel-Mühlhausen und die Balair die mit einem Staatskredit von 2,4 Millionen Franken erstellten provisorischen Bauten dem Betrieb. Sie waren, obgleich demnächst über das Definitivum entschieden werden soll, unumgänglich, sollte der steigende Verkehr bewältigt werden können. So wurde eine neue Frachthalle mit Zollfreilager und Ersatzteildepot erstellt. Die Abfertigungs-räumlichkeiten erfuhren nebst den Parkplätzen eine Erweiterung; besonders sind die Aufenthaltsräume für die Passagiere und das Restaurant neu und freundlich gestaltet worden. Die Bauten der Balair, die ihren Personalbestand von 72 auf 138 erhöht hat, ermöglichen einen eigenen technischen Dienst. So ist der Flugplatz in der Lage, die Flugpassagiere in einer angenehmen und praktischen Atmosphäre zu empfangen.

Basel	ab	Montag	12.30	Basel	an	Montag	12.30
Basel	ab	Montag	13.30	Basel	an	Montag	13.30
Basel	ab	Montag	14.30	Basel	an	Montag	14.30
Basel	ab	Montag	15.30	Basel	an	Montag	15.30
Basel	ab	Montag	16.30	Basel	an	Montag	16.30
Basel	ab	Montag	17.30	Basel	an	Montag	17.30
Basel	ab	Montag	18.30	Basel	an	Montag	18.30
Basel	ab	Montag	19.30	Basel	an	Montag	19.30
Basel	ab	Montag	20.30	Basel	an	Montag	20.30
Basel	ab	Montag	21.30	Basel	an	Montag	21.30

Das vom Flug zu erwartende Einkommen ist bei jeder Änderung des Fahrplans zu berücksichtigen. Die Kosten sind entsprechend anzupassen.





Wie im Vormonat, so können wir auch heute wieder sechs prämierte Vorschläge publizieren. Den Prämiengewinnern gratulieren wir zu ihrem Erfolg und sind überzeugt, dass ihnen die verdiente Prämie als Aufbesserung des Oster-Reisebudgets sehr willkommen ist.

Herr Heinrich Angst, Sektion IERA	Dept. IV	Fr. 30.--	6885
Herr Max Fischer, Sektion Material-Verwaltung	Dept. IV	Fr. 30.--	7513
Herr Walter Dürr, Sektion Nebenbetriebe	Dept. IV	Fr. 30.--	7519
Herr Anton Gubser, Sektion Flz.-Ueberholung	Dept. IV	Fr. 30.--	7569
Herr Paul Friedli, Sektion Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 20.--	6897
Herr Paul König, Sektion Nebenbetriebe	Dept. IV	Fr. 20.--	7565

### Prämierte Vorschläge

- 6885 Bis anhin wurde der Stecker vom Oeltankgeber am Transmitterdeckel festgebördelt. Diese Verbindungsart hatte den Nachteil, dass nach dem Lösen der Stecker der Deckel normalerweise ersetzt werden musste. Herr Heinrich Angst schlug nun vor, diese unzweckmässige Einbördelung durch ein Verschrauben von zwei Ueberwurfringen zu ersetzen. Durch diese Aenderung, die mit Reparatur-Vorschrift FLB 089-72 durchgeführt wird, wird eine saubere und leicht montier- und demontierbare Steckerverbindung erreicht.
- 7513 Herr Max Fischer schlug vor, bei der Montage von Türdichtungen am CV-440 an Stelle der Original-Dichtungen das bedeutend billigere, speziell für Reparaturen bestimmte und bereits an Rollen vorhandene Gummiband P/N 17-2014/.025" zu verwenden. Dem Vorschlag kann umso mehr entsprochen werden, als die Originaldichtungen bei der Montage ohnehin entzweigeschnitten werden müssen. Die Installation des Gummibandes geschieht inskünftig gemäss der Reparaturvorschrift FLB 014.34 Publ. M. 52856 und die vorhandenen Rollen werden laut Verkauftrag FLB 014.72 Publ.M. 52855 mit den erforderlichen Markierungsstreifen versehen.
- 7519 Herr Walter Dürr änderte an den Telehoist-Fahrzeugen des Borddienstes die Motorhauben in der Weise ab, dass die Haubenbleche zukünftig ohne vorherige Demontage verschiedener Motorbedienungssteile weggenommen werden können. Bei kleineren, regelmässig wiederkehrenden Arbeiten z.B. an Lichtmaschine, Starter, Zündverteiler usw. bringt diese Aenderung eine bedeutende, mit einer wesentlichen Zeiteinsparung verbundene Erleichterung.

7569 Um die defekten Isoliermäntel der Augmentorrohre reparieren zu können, müssen diese gestreckt werden. In Ermangelung eines geeigneten Werkzeuges wurden diese Mäntel bis anhin mit Draht und Schnur auseinander gezogen. Herr Anton Gubser konstruierte nun eine zweckmässige Streckvorrichtung, mit deren Hilfe es möglich ist, den Mantel ohne grosse Umstände und innert kürzester Zeit so, wie es für die Reparatur notwendig ist, zu strecken.

6897 Herr Paul Friedli machte darauf aufmerksam, dass durch ein Versetzen der Räder an den DC-7C -Bugraddeichseln das beim Einhängen zu hebende Gewicht wesentlich reduziert werden kann. Da diese Deichseln tatsächlich ein beträchtliches Gewicht aufweisen, wurde dieser Anregung entsprochen, d.h. die Räder wurden, soweit es möglich war, nach vorne versetzt.

7565 Herr Paul König machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass die Blachenträger der Gepäckwagen zu schwach und deshalb ständig verbogen sind. Statt nun aber diese Träger zu verstärken, wie es Herr König vorschlägt, werden sie zukünftig in stärkerer Ausführung bestellt.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

812 Gyrosyn Compass Control. Der Vorschlag zur Dämpfung von Schlägen und Vibrationen die Gyrosyn Compass Control fedemd zu montieren, ist nicht mehr opportun. Bereits am 12.2.60 wurde von den zuständigen Stellen beschlossen, neben andern Massnahmen zur Verbesserung des Betriebsverhaltens der Gyrosyn Compass Control diese auf "Shock Absorbers" zu montieren.

1584 Oeffentlicher Verkauf von SWISSAIR-Kalendern. Die Wahl der Bildmotive ist bekanntlich abhängig von dem von uns beflogenen Streckennetz oder stützt sich auf bedeutende Veranstaltungen des betreffenden Jahres, wie z.B. 1960 die Olympiade in Rom. Damit ist aber eine frühzeitige Disposition, wie sie das Kalendergeschäft verlangt, nicht möglich. Die Bestellungen für den Druck der Kalender werden nämlich üblicherweise mindestens ein Jahr im voraus aufgegeben. Ein weiterer Grund, weshalb das Kalendergeschäft für uns nicht in Frage kommt, liegt darin, dass es äusserst fraglich wäre, ob bei der Vielzahl der angebotenen Photokalender der unsrige eine genügend grosse Nachfrage finden würde.

4845 Die Anregung, im Flughafengebäude von den Abfertigungsschaltem bis zur Passkontrollstelle eine Markierungslinie zu ziehen, um den Passagieren das Sichzurechtfinden zu erleichtern, haben wir an die FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft) als die in dieser Angelegenheit zuständige Stelle weitergeleitet. Sie hat über die Ausführung des Vorschlags zu entscheiden.

5602 Progressives Auswechseln der Motorenkerzen. Der Grund für die Betriebsverschlechterung der Kerzen ist in der starken Verbleiung zu suchen, die ihrerseits nebst anderem auf die Qualität (Oktanzahl) des verwendeten Treibstoffes zurückzuführen ist. Von dieser Verbleiung werden aber alle Kerzen betroffen, unabhängig von ihrer Laufzeit; also auch neu montierte. Ein progressives Wechseln der Kerzen kann deshalb keine Verbesserung bringen.

5967 Anschlagbretter für Privat-Annoncen. Für das Anschlagen von Privat-Annoncen genügen die vorhandenen Anschlagbretter nicht. In den meisten der von der Swissair in der Stadt Zürich gemieteten Bürohäuser ist aber kein geeigneter Platz für das Anbringen weiterer Anschlagbretter vorhanden. Ausserdem wäre die Publikation privater Annoncen mit einem grossen Aufwand verbunden, da ja alle Anschlagstellen systematisch bedient werden müssten. Mitteilungen betr. Verkauf resp. Vermietung von Häusern, Wohnungen und Zimmern werden zudem bereits vom Zentralen Personaldienst entgegengenommen und bearbeitet.

Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass dieser Vorschlag nach dem Bezug der neuen Zentralverwaltungsgebäude am Balsberg verwirklicht werden kann.

6273 Ueberzüge für Pilotensitze. Die Pilotensitze der neuen Swissair-Strahlverkehrsflugzeuge sind mit einem nylonartigen Stoffgewebe überzogen, das luftdurchlässig ist. Ein Ueberziehen der Pilotensitze der weiterhin noch im Einsatz verbleibenden "alten" Flugzeuge kommt hingegen aus kostenmässigen Ueberlegungen nicht mehr in Frage.

6274 Hat rack im FWD Upper Luggage Comp. der CV-440. Dem Wunsch nach Anbringung eines weiteren Tablars kann aus folgendem Grund nicht entsprochen werden: Das oberste Tablar wird nämlich vom Kabinenpersonal zum Deponieren der Koffer für Cigaretten und andere Verkaufsartikel benützt. Aus zweckmässigen Gründen sollte deren Deckel aufgeklappt werden können, ohne dass diese an sich schweren Koffer jeweils vom Tablar herunter genommen werden müssen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn nach oben genügend Raum freigehalten wird.

6327 Rationalisierung des Telefonverkehrs. Die Abteilung Fernmeldewesen befasst sich zusammen mit der PTT und den allfällig in Frage kommenden Installationsfirmen mit der Planung eines im Zusammenhang mit dem Bau der Büro-Bauten Balsberg neu zu schaffenden Telefonsystems. Bei den mit diesen Stellen geführten Gesprächen wurde auch die vorgeschlagene Idee einer "direkten Durchwahl" berührt. Es ergab sich aber leider, dass aus technischen Gründen diese direkte Durchwahl in Nebenstellenanlagen in der Netzgruppe Zürich vorderhand nicht möglich ist.

7577 Auftragen von Erosionsschutz-Schichten am Radom der CV-440-, der DC-6- und DC-7-Flugzeuge. Das Auftragen von Erosionsschutzschichten an den Radomen ist im FLB 211.34 Publ. Nr. 70 410 festgelegt. In dieser Vorschrift werden folgende zwei für unsere Bedürfnisse in Frage kommende Verfahren ausführlich beschrieben:

1. Aufspritzen der Erosionsschutzschicht,
2. Aufkleben von Rubber Boots.

U.a. heisst es darin: "Wegen des hohen Preises der neuen Rubber Boots sollten diese nur verwendet werden, wenn grosse Zeitnot herrscht und deshalb das Spritzverfahren zu zeitraubend ist."

7581 Vorschlagsformulare. Die Vorschlagsformulare können an verschiedenen Stellen bezogen werden. Im Hirschengraben liegen sie z.B. auch beim Empfang auf. Nirgends müssen sie beim Vorgesetzten verlangt werden, da wir ja gerade darauf Wert legen, dass die Anonymität des Einsenders gewahrt bleibt.

7595 Benützung von Swissair-Crew-Zimmern durch die Besatzungen der Balair. Die Hotelzimmer für die Crew werden gewöhnlich für eine ganze Flugplan-Saison und für bestimmte Tage reserviert, sodass sie normalerweise stets belegt sind. Ausnahmen ergeben sich eigentlich nur an Orten, wo vorsorglicherweise zusätzliche Zimmer reserviert wurden.

7759 Zwischenlage an Gondelzutrittsdeckel am CV-440. Der Vorschlag betreffend das Anbringen einer Zwischenlage am Gondelzutrittsdeckel kommt leider zu spät. Bereits am 18.1.60 wurde mit Verkaufstrag Publ. Nr. 52877 die Modifizierung dieses Deckels durch das Engineering veranlasst. An Stelle der vorgeschlagenen Gummizwischenlage wurde ein Scheuerschutz aus Resofil gewählt.

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

- 811 Handgepäckgestelleisten.
- 7752 Vorrichtung zum Abtrennen der Auspuffstutzenenden.
- 7755 Vorrichtung zum Einwachsen der Kipphebel.

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.
- 6594 Federbelastete Augmentortklappenwellen.
- 6865 Fensterschutz beim Ablagen der Flugzeuge.
- 7808 Selector Split Unit.

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

- 5625 Sicherung für Fahrwerkwählerventil, bei Herrn H. Schilling, Betr. Studien Flugzeuge, Dept. IV, Tel. 3256.
- 6386/ Einsteigekarten bei Herrn W. Haerry, Koordinator, Doc. u. Fal. 87 Dept. III, Tel. 2640.
- 6871 Schläuche für Trinkwasser-Anlage bei Herrn R. Müller, Struktur u. Systeme Dept. IV, Tel. 2766

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1464/4247/4407/4408/4625/4748/4954/5038/5052/5111/5196/5250/5304/  
5508/5520/5627/5765/5769/5795/5835/5858/5861/5945/6052/6071/6087/6088/6124  
6194/6226/6234/6244/6254/6272/6311/6324/6338/6386/6387/6502/6534/6561/  
6639/6652/6702/6775/6801/6814/6839/6846/6860/6869/6871/6874/6894/6895/  
7520/7525/7530/7542/7566/7573/7576/7578/7579/7588/7590/7700/7757/7763/7771/7773/  
7801/7802/7810/7811/7812/7813.

# mitteilungen

## SWISSAIR

### Freizeit-Organisation

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



#### ERÖFFNUNG DER FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN

ZUR SOMMERSAISON

S A M S T A G , 9 . A P R I L 1 9 6 0

#### ZENTRALVORSTAND

Die 7. ordentliche Delegierten-Versammlung der FPS fand am 17. März 1960 im grossen Sitzungszimmer der SWISSAIR statt. Sie war erfreulich gut besucht - nur zwei Clubs waren nicht vertreten - und gestattete eine flotte Behandlung der zur Diskussion stehenden Traktanden. Der Präsident konnte als Gäste begrüessen Herrn A. Bölsterli, Chef der Dienststelle Personal-Verwaltung, Herrn R. Bossuge, Präsident des befreundeten FC Turmac sowie unser Platzwart-Ehepaar, Herrn und Frau Böniger.

Die Protokolle der 6. ord. und der ausserordentlichen DV vom 20. Okt. 1959 sowie die statutarisch vorgeschriebenen Jahresberichte des Präsidenten, des ASIA-Delegierten und des Kassiers wurden einstimmig genehmigt und anschliessend dem Zentralvorstand für die Geschäftsführung Décharge erteilt. Als Tagespräsident amtierte alsdann Hr. F. Fritsch. Durch die Bereitschaft aller bisherigen Mitglieder des Zentralvorstandes, ihr Amt ein weiteres Jahr zu versehen, bot das Wahlgeschäft keine Schwierigkeiten. Die Delegierten bestätigten einstimmig alle Mitglieder des ZV, sodass dieser sich auch im kommenden Vereinsjahr wie folgt zusammensetzt:

#### Präsident

Herr HUGO ZELLER  
— Chef des Büros für Organisations-  
Manual und Vorschlagswesen,  
Generalsekretariat, Tf. 580

#### Vice-Präsident

Herr HANS FORRER  
— Chef der Sektion Material-Verwaltung  
Dept. IV, Tf. 2795

#### Kassier

Herr PETER NEUMEYER  
— Chef Wirtschaftlichkeitskontrolle  
Dept. I, Tf. 386

ASIA-Delegierter

Herr HANSUELI ZUBERBUEHLER  
Service Uebersee, Luftreisebüro Zürich  
Dept. II, Tf. 445

Aktuar

Herr ARNOLD SEILER  
Ass. des Generalsekretärs  
Generalsekretariat, Tf. 319

Redaktor

Herr OSKAR RITTER  
Chef AVOR Nebenbetriebe  
Dept. IV, Tf. 2807

Beisitzer

Herr URS KNUCHEL  
Chef der Sektion Flz.-Ueberholung  
Dept. IV, Tf. 2849

Beisitzer

Herr KARL SAUTER  
Chef der Sektion Nebenbetriebe  
Dept. IV, Tf. 2807

Die Kontrollstelle musste statutengemäss nicht neu bestellt werden. Es stehen somit der Delegierten-Versammlung weiterhin zur Verfügung als

1. Revisor

Herr WERNER HOSANG  
Inspektorat  
Dept. I, Tf. 593

2. Revisor

Herr HANS GAUCH  
Personal-Versicherungen  
Zentraler Personaldienst, Tf. 539

Erfreulicherweise konnte wieder ein neuer Club in die FPS aufgenommen werden. Es handelt sich dabei um den bereits bekannten

JUDO und JIU JITSU-CLUB

Präs. Herr HANS PETER  
Triebwerk, Dept. IV

der schon eine beachtliche Tätigkeit entwickelt hat und bereits eine stattliche Mitgliederzahl vereinigt.

Mit dieser Aufnahme ist die Zahl der Sektionen der FPS, die wegen der Auflösung des Tischtennis-Clubs vorübergehend auf siebenzehn zurückging, wieder auf achtzehn gestiegen.

FREIZEITANLAGE SWISSAIR BUCHWIESEN

Unsere Anlage öffnet ihre Pforten am 9. April zur Sommersaison. Wir hoffen, dass auch die kommende Saison wieder einen frohen Betrieb auf der Anlage bringen werde. Die Tatsache, dass die Spielwiese im Laufe der vergangenen Saison oftmals von ad hoc zusammengestellten Büromannschaften benützt wurde, veranlasst uns heute zu folgender Bemerkung:

1. Die Spielwiese steht in erster Linie den Clubs der FPS zur Verfügung, die sie für ihre Club-Tätigkeit benützen und die dafür der FPS einen Beitrag zahlen müssen.

2. Büro-Mannschaften können Gelegenheitsspiele auf der Wiese austragen, sofern diese nicht durch Clubs belegt ist. Sie haben sich aber mind. 10 Tage vor dem vorgesehenen Datum mit dem Platzwart über die Details zu besprechen.
3. Spiele zwischen Büromannschaften bedeuten für den Platzwart zusätzliche, unbezahlte Arbeit. Wir erachten es deshalb als recht und billig, wenn die ad hoc gebildeten Mannschaften den Platzwart für seine Bemühungen entschädigen, wobei wir einen Obolus von Fr. 10.- bis Fr. 15.- pro Match als angemessen betrachten.
4. Der Platzwart führt eine Kontrolle über solche ausserordentliche Spiele zu handlen des Zentralvorstandes der FPS.

### SKI-CLUB

Unser traditionelles 24. Ski-Rennen stand wieder einmal unter einem glücklicheren Stern und konnte am 27./28. Februar 1960 im schönen und gemütlichen Rietbad (Toggenburg) unter besten Schneebedingungen und herrlichem Sonnenschein durchgeführt werden. Eine ansehnliche Schar von ca. 90 Personen folgte unserer Einladung und sicher mancher wird das schöne Weekend so schnell nicht wieder vergessen. Obwohl für viele die Nachtruhe sehr kurz ausfiel, waren alle bei bester Laune am Start. Unsere Jungen fegten wie die Windsbraut den von unserer Sportkommission einwandfrei präparierten und ausgeflaggten Hang hinunter.

Die Rangliste des Riesenslaloms mit den ersten drei Plätzen präsentiert sich wie folgt:

Damen	1. Heidy Zellweger	Herren Sen. I	1. Ueli Willi
	2. Nelly Bader		2. Pierre Mettier
	3. Vreny Sulzberger		3. Jakob Melcher
Herren Sen. II	1. Willy Cejka	Herren Sen. III	1. Jules Seifritz
	2. Albert Trüb		2. Alfred Zweifel
	3. Hans Luginbühl		3. Franz Candreia

Auch der am Nachmittag auf etwas weicherer Piste durchgeführte Spezialschlalom wusste zu gefallen und fand auch bei den Zuschauern reges Interesse. Ihr Draufgängertum mussten die Jungen mit Stürzen und Torfehlern büssen, sodass der Slalomsieg und damit auch der Sieg in der Kombination an unseren bewährten Renn-Obmann Willy Cejka ging. Mit 2 bestechenden, einwandfreien Läufen gewann er den begehrten Piloten-Cup erstmals und wurde gleichzeitig Clubmeister 1960.

Es stehen uns noch einige schöne Touren bevor und wir hoffen auf weitere rege Teilnahme. Im Clubtouren-Wettbewerb des SSV haben wir schon mächtig Punkte gesammelt und deshalb heisst das Motto bis Saisonschluss: MITMACHEN!

Besucht bitte jeden Freitag den Stamm im Rest. Bahnhof in Glattbrugg und ab 6. Mai wiederum unsere Trainings-Abende in der Turnhalle Buchwiesen.

K. Burgener

### ASIA-SKI-CUP IN LES HOUCHES (Frankreich)

Les Houches im Tal von Chamonix war am 20./21. Februar Austragungsort der ASIA-Skiwettkämpfe 1960, organisiert durch die Air France von Paris. Der Ausschreibung folgten leider nur die Equipen von AF Orly 1, AF Orly 2, AF Toulouse, SWR Genf, SWR Zürich 1 und die siegende Gruppe von SWR Zürich 2. Es ist zu hoffen, dass das nächste Mal auch die





andern Fluggesellschaften mit von der Partie sind und dem ASIA-Rennen den Rahmen verleihen, den es verdient.

Unter der Leitung von "Expeditionschef" Willy Cejka versammelten wir uns auf dem Flughafen, um nach kurzem Abschied von unserem "Präsi" Kurt Burgener den Weg unter die Flügel zu nehmen. Ein Convair deponierte uns nach einer kleinen Schaukelei und einem von unsern freundlichen Hostessen offerierten Kaffee in Genf.

Dass es, entgegen anders lautenden Mitteilungen im Sport auch noch harte Sportler gibt, bewiesen beide Equipen im Spurt zu Fuss und samt Ski und Gepäck vom Airport zum Hotel AVIATION, wo nach einem kurzen Imbiss schnellstens die "Klappe" aufgesucht wurde, um ja bei Kräften zu sein.

Der folgende Morgen stellte dann noch ziemlich hohe Anforderungen an unsere Kondition, mussten wir doch nicht weniger als 5 Mal umsteigen, bis wir in Les Houches die Suche nach Schnee aufnehmen konnten. Da der Riesenslalom-Hang im Schatten war, hatte der Schnee dort nicht zu stark gelitten und im Nu fing ein wildes Ueben und Trainieren an. Zwei eklige Strassenübergänge sorgten für spektakuläre Flüge und Stürze und damit auch für die nötige Unterhaltung, sodass alle gut gelaunt und lachend am Mittagstisch erschienen. Bei der Auslosung wurde mit Hallo Nr. 13, Ulrich Willy, zugleich Geburtstagskind begrüsst. Dann wurde gestartet. Nein, nicht auf den Skiern, sondern im Wachskeller, wo die ganze Equipe die zusammen ausgeheckte Mischung auf die Latten pinselte. Beim Aufstieg wurden die Tore nochmals genau studiert und bald wurde der erste Läufer über die Strecke gejagt. Ulrich Willy sorgte mit einer guten Fahrt für Tagesbestzeit. Aber auch die andern Fahrer kämpften, als ob es um Olympisches Gold ginge und wir waren am Abend hoch erfreut, als es auf der Rangliste vorerst nur SWR Zürich hiess. Einzig Arbez Jean Jacques gelang es, sich als bester "Ausländer" im 7. Rg. zu klassieren.

Früh am Abend begab sich die ganze Gesellschaft zu Bett, die einen mit der Startnummer auf dem Rücken, die andern mit dem Toni Sailer-Hut auf dem Kopf, aber jeder mit dem Wunsch, dass er auch im morgigen Slalom gut abschneiden werde.

Die Skilehrer von Les Houches steckten auf harter Piste einen Parcours von ca. 30 Toren aus, der einige sehr knifflige Stellen aufwies, aber sehr schnelle Fahrten ermöglichte. Auch der Sieger vom Riesenslalom ging los wie die Feuerwehr, doch war Peter Metier mit zwei schönen Fahrten soviel schneller, dass er sowohl den Slalom, wie auch die Kombination gewann. Ein Blick auf die Rangliste zeigte eindeutig die Ueberlegenheit, mit der der ASIA-CUP wieder nach Zürich zurückgeholt wurde. Heidi Zellweger, die einzige Dame, fiel keineswegs ab, klassierte sie sich doch im Riesenslalom im 12. und im Slalom im 22. Rang (trotz Sturz).

Das anschliessende Bankett mit Preisverteilung war ein wirklich schönes Schlussbukett. Aus den Händen von Herrn Massoul durfte die Equipe SWR 2 den Pokal in Empfang nehmen. Schöne Plaketten für jeden Teilnehmer wurden ausgeteilt und nach einem letzten Glas Wein ging's los zum Bahnhof, um den Heimweg anzutreten.

In Genf erlebten wir eine nette Ueberraschung, als im Bahnhof die gesamte Genfer Equipe wartete, um uns zu einem Willkommens- und zugleich auch Guetnacht-Trunk einzuladen. Nochmals herzlichen Dank für diese sympathische Geste.

Dem Ski-Club, der Freizeitorganisation und allen, die uns durch ihr Entgegenkommen ermöglicht haben, am ASIA-CUP teilzunehmen, möchte ich im namen aller meiner Kameraden herzlich danken.

Der ASIA-CUP 1960 ist vorbei, es lebe ASIA-CUP 1961!

RANGLISTE.

Riesenslalom:

- 1. Ulrich Willy SWR 2 2.10.8
- 2. Küng Erich SWR 1 2.12.0
- 3. Metier Peter SWR 2 2.13.0

Slalom:

- 1. Metier Peter SWR 2 74
- 2. Ulrich Willy SWR 2 75 4/5
- 3. Küng Erich SWR 2 83
- Zuberbühler Hansu. SWR 2 83

Kombination:

- 1. Metier Peter SWR 2 1.42.p.
- 2. Ulrich Willy SWR 2 1.48 p.
- 3. Küng Erich SWR 1 8.18 p.

Gruppenwettkampf um den ASIA-CUP:

- 1. SWR Zürich 2  
Metier, Ulrich, Cejka, Zuberbühler,  
Zellweger Heidi.
- 2. SWR Zürich 1  
Küng, Wälchli, Caduff, Melcher
- 3. AF Orly 1  
Arbez, See, Lugon, Gandois
- 4. AF Orly 2
- 5. SWR Genf
- 6. AF -Toulouse

GROSSER ERFOLG DER SKISPRINGER DER FINNAIR HELSINKI

Auf Einladung des ASIA-Delegierten der FPS kamen am 26. Februar 3 Springer der FINNAIR HELSINKI in die Schweiz, um an den nordischen Skitag in Einsiedeln teilzunehmen. Leider erkrankte ein Springer, Erkki Luuro, der Bruder des Weltrekordspringers, und musste in Kloten zurückbleiben. 69 Springer fanden sich am Bakken ein und schon im Training waren die beiden Finnen mit ihren herrlichen Sprüngen die grosse Sensation.

Der "Sport" schreibt: "... Dem nachmittäglichen Sprunglauf drückten die beiden Finnen, HEIKKI OKSANEN und VILJO HUUSKOLA, Angestellte einer Fluggesellschaft, den Stempel auf. Traumschön, wie sie mit tadelloser Skiführung und kühner Vorlage in die Tiefe stachen, federleicht landeten und den klassischen nordischen Ausfall demonstrierten. Jammerschade, dass Huuskola seinen ersten 48er Sprung infolge der glatten, sehr schnellen Aufsprungbahn nicht zu stehen vermochte. Der Tagessieg wäre sein gewesen. Sein dritter Platz, trotz des Sturzes, ist aber ein beredtes Zeugnis seines Könnens. Der Schanzenrekord von Andreas Däscher von 51 m stand ernsthaft in Gefahr, vermochte doch Huuskola in seinem letzten Sprung auf 50,5 m herunterzusegeln."

- Auszug aus der Rangliste:
- 1. Heikki Oksanen FINNAIR HELSINKI
  - 3. Viljo Huuskola FINNAIR HELSINKI
  - 15. Hansueli Zuberbühler SWISSAIR ZUERICH
- H. Zuberbühler

FUSSBALL-CLUB

Der Clubleitung unserer Swissair-Fussballer ist es nun doch gelungen, die schon längst geplante Reise nach Spanien in Angriff zu nehmen. Somit flog dann die 2. Garnitur unseres Clubs am 3. und 4. März nach dem schönen Madrid, um sich in einem Freundschaftstreffen gegen die Spanische Luftverkehrsgesellschaft "IBERIA" zu messen. Am Samstag, 5. März, punkto 1700 Uhr, wurde der



Ball von der kleinen, in der lieblichen spanischen Tracht gekleideten 5-jährigen Sonja freigegeben. Bereits schon in der 10. Minute des Spiels konnten die ca. 300 Zuschauer unserem Torhüter Waltisberg applaudieren, der in einem mächtigen Hecht bravourös das scharfe Geschoss um den Pfosten lenkte. Die Spanier wurden aber immer schneller und schon in der 15. Minute war das 1 : 0 für die Iberia zustande gekommen. Die bereits um diese Jahreszeit in Spanien herrschende grosse Wärme schien unsern Spielern arg zuzusetzen und somit mussten wir uns für die erste Halbzeit mit 5 : 0 Goals Rückstand in die Kabinen begeben. In der zweiten Halbzeit hat sich unsere tapfere Mannschaft doch noch ein wenig aufgerappelt und konnte ein ehrenvolles 1 : 1 halten. Das sehr faire und kameradschaftliche Spiel endete mit einem 6 : 1 Sieg der spanischen Flieger.

Am Sonntag wurden wir dann durch unsere Kameraden der IBERIA zu einem Ausflug per Autocar nach Escorial ausgeführt. Nach dem Mittagessen besuchten wir gemeinsam das Estadio Santiago Bernabeu (125'000 Zuschauer fassend), wo sich der Fussball-Club Real Madrid gegen seinen Rivalen OVIEDO 8 : 1 durchsetzte.

HANDBALL-CLUB

Einen schönen Erfolg konnte der HC SWISSAIR in der kürzlich abgeschlossenen Hallenmeisterschaft erringen, teilte er doch den ersten Platz mit dem HC Wollishofen, und musste nur wegen des schlechtern Torverhältnisses auf die Teilnahme an den Aufstiegsspielen verzichten. Die Schlussrangliste präsentiert sich wie folgt:

2. Liga, Gruppe B

1. HC Wollishofen III	5 Spiele	8 Punkte	39 : 18 Tore
2. HC Swissair	5 "	8 "	34 : 32 "
3. HC Rot-Weiss II	5 "	6 "	30 : 30 "
4. Pfadfinder Oerlikon	5 "	4 "	38 : 35 "
5. TV Stadtpolizei	5 "	4 "	36 : 38 "
6. TV Seebach	5 "	0 "	20 : 44 "

Anfangs Mai erfolgt der Start zur Feldhandball-Meisterschaft. In der bis dahin noch verbleibenden Zeit wird sich der Handball-Club mit aller Energie auf die Punktspiele vorbereiten. Zu diesem Zweck werden auch einige Freundschaftsspiele ausgetragen werden, bei denen vor allem neuen Spielern Gelegenheit geboten wird, ihr Können zu zeigen. Interessenten sind daher freundlich eingeladen, unser Training zu besuchen, das jeweils Donnerstags 2000 Uhr in der Trunhalle Buchwiesen (bei der Freizeitanlage) stattfindet.

I. Imhof