



## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JANUAR 1961

	Januar 1961 (in 1000 tkm)	Januar 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	19'965 + 31 %	15'231
Ausgelastete Tonnenkilometer	10'193 + 22 %	8'380
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	7'374 + 25 %	5'889
Fracht-tkm	2'128 + 9 %	1'952
Post-tkm	691 + 28 %	539
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	50,9 %	55,1 %

Beim Vergleich der Verkehrsergebnisse des ersten Monats im laufenden Jahr mit den Januar-Resultaten 1960 müssen wir in Betracht ziehen, dass wir in der letztjährigen Parallelperiode einerseits noch keine Jets besaßen, andererseits aber zweimal wöchentlich Frachtkurse mit DC-6A über den Nordatlantik flogen. Die im Dezember 1960 eingestellten "Cargoliner"-Dienste figurierten noch im Budgetprogramm 1961. Das ist eine der Ursachen, die im Berichtsmonat zu einer Unterschreitung des veranschlagten Angebots um rund eine Million Tonnenkilometer führten. (Die andern wesentlichen Gründe sind die Zusammenlegung von zwei USA-Kursen wegen schlechten Wetters und die Tatsache, dass zwei Fernostflüge infolge technischer Störungen nur bis Bangkok geführt werden konnten.)

Die Zahl der offerierten tkm von rund 20 Mio war um 31 % höher als im Vorjahr. Die Nachfrage stieg zwar nicht gleich stark, aber immerhin um 22 % an. Die Auslastung von 50,9 % kann unter den gegebenen Verhältnissen nicht als unbefriedigend bezeichnet werden.

Am kräftigsten - nämlich um 53 % - steigerten wir das Angebot im Verkehr mit den USA. Da die verkaufte Leistung nicht im gleichen Masstab zunahm (+ 23 %), verschlechterte sich der Ladekoeffizient von 68,7 % auf 55,3 %.

Sowohl in Europa als auch im mittelöstlichen Sektor vermochten wir die Auslastungsgrade leicht zu verbessern, was nicht zuletzt für die Beliebtheit der Caravelle spricht. Auf den europäischen Strecken war die Erhöhung von 50,0 % auf 50,5 % umso erfreulicher, als wir hier auch das Transportangebot wesentlich steigerten (+ 26 %).

Der Südatlantikverkehr zeigt bei einem Ladefaktor von 46,3 % ein ungünstiges, gegenüber dem Vorjahr aber wenig verändertes Bild.

Auf den Flügen nach dem Fernen Osten sind wir ins Hintertreffen geraten. Sie waren noch zu 43,7 % (im Vorjahr: 56,3 %) ausgelastet. Dieses Ergebnis ist weitgehend auf das eingesetzte Flugmaterial zurückzuführen. Noch bleibt hier ein schwieriges halbes Jahr durchzuhalten!

Was versteht man unter **QGO** ?

Die Buchstabengruppe QGO entstammt einem internationalen Code und bedeutet "Landung in .... verboten". Dieser Code war im Zeitalter der Radiotelegrafie ein zweckmässiges Mittel zur raschen Abwicklung des Meldungsverkehrs zwischen Flugzeugen und Bodenstationen. Er hat durch die Einführung der Telefonie an Bedeutung verloren und wird heute nur noch in beschränktem Ausmasse in gewissen Gebieten Südamerikas, Afrikas und im Fernen Osten verwendet.

Hingegen hat sich diese Buchstabengruppe QGO im Sprachgebrauch als Begriff für die Sperrung eines Flughafens erhalten, weil sie zweckmässig zum Ausdruck bringt, dass ein Fluggelände z.B. aus Gründen schlechter Sicht wegen Bodennebels, ferner wegen Gewitterböen oder gefährlicher Seitenwinde, Eis oder Schnee, nicht funktionierenden Anflughilfen oder blockierten Pisten nicht benützbar ist.

Die meisten QGO-Situationen werden durch Bodennebel verursacht. Die dadurch entstehende Behinderung des Luftverkehrs ist ein weltweites und heute noch ungelöstes Problem, das während der Monate September bis Februar unsern Betrieb in Mitleidenschaft zieht.

Im Kampf gegen den Nebel hat die Swissair seit mehreren Jahren Anstrengungen unternommen. Im Winter 1956/57 wurden in Zusammenarbeit mit der ETH und dem Amt für Luftverkehr Versuche gemacht, durch Zerstäuben von Silberjodid im Raume der Pisten den Nebel aufzulösen. Später wurden weitere Versuche mit dem Wirkstoff "Wacolin" durchgeführt. Beide Versuche verliefen ohne überzeugende Ergebnisse. Die in Kriegzeiten angewendete Nebelverbrennungsmethode (z.B. FIDO) kann für den zivilen Luftverkehr aus Kostengründen nicht in Betracht gezogen werden. Vorderhand bleibt uns keine andere Lösung übrig, als dem Nebel auszuweichen, d.h. den Luftverkehr auf den nächstmöglichen, nebelfreien Flughafen zu verlegen. Zu diesem Zwecke ergänzen sich die drei Flughäfen Zürich, Genf und Basel in gewissem Sinne, weil aus lokalen, meteorologischen Gründen selten alle drei Plätze gleichzeitig geschlossen werden müssen.

In Anwendung des QGO-Begriffes haben wir insbesondere für Zürich eine sogenannte QGO-Organisation aufgezogen. Einerseits weist Zürich

von allen schweizerischen Flughäfen den grössten Verkehr auf, ist Hauptbasis des technischen und operationellen Betriebes und andererseits gemäss meteorologischen Statistiken von der grössten Nebelhäufigkeit betroffen. Die QGO-Organisation hat die mannigfaltigen Probleme einer Verkehrsverlegung innert kürzester Frist von Zürich zu einem Ausweich-Flughafen zu bewältigen. Verbindliche Richtlinien sind in entsprechenden Weisungen enthalten und werden nach Ablauf jeder QGO-Periode auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft.

Die Einsatzleitstelle (ELS), ein Bestandteil unserer Operations-Kontrolle, hat im entscheidenden Augenblick den Ausweichflughafen zu bestimmen, die Verlegung der vorbestimmten Dienststellen anzuordnen und der Situation angepasste Operationspläne auszuarbeiten, die nötigen Orientierungen vorzunehmen und den Transport der Fluggäste, des Personals und des Materials zu veranlassen.

Normalerweise wird Basel als Ausweichflughafen für Zürich gewählt. Die Transportstrecken sind relativ kurz, und die Kosten können in einem tragbaren Rahmen gehalten werden.

Die allgemein unzuverlässigen Wetterprognosen bezüglich Beginn oder Beendigung von Nebellagen erschweren den Entscheid zur Inkraftsetzung der QGO-Organisation. Die Einsatzleitstelle ist beauftragt, den ersten Verlegungsentscheid zu fällen, wenn auch nur eine geringe Gefahr einer bevorstehenden QGO-Situation für den Flughafen Zürich vorliegt. Dieser erste Entscheid muss bis 09.00 Uhr getroffen sein, d.h. im Zweifelsfalle muss die Verlegung angeordnet werden, selbst mit dem Risiko, dass das Vorausdetachment gelegentlich vergeblich disloziert und wieder zurückgerufen werden muss. Das Vorausdetachment besteht aus 80 Mitarbeitern aus den verschiedensten Dienstzweigen und hat den primären Zweck, die Station Basel zu verstärken, um den ersten Verkehrsstoss aufzufangen. Falls bis 12.00 Uhr keine Verbesserung der Wetterlage eintritt, wird der definitive Verlegungsentscheid für das Hauptdetachment gefällt. Dieses umfasst ungefähr gleichviel Mitarbeiter wie das Vorausdetachment, hat aber noch für Materialnachschub zu sorgen.

( Fortsetzung siehe Seite 9 )



### ERSTFLUG DES "CORONADO"

Unser am 24. Januar in San Diego aufgenommenes Bild hält den Augenblick fest, da der erste Convair 990 "Coronado" zu seinem Jungferflug von der Piste abhebt. Das Flugzeug befand sich während rund zwei Stunden in der Luft; es wurde vom Convair-Chefwerkpiloten Don Germeraad gesteuert.

### NEUE DC-8 BESTZEITEN

In der Nacht auf den 22. Januar legte unser DC-8 HB-IDC "Piz Bernina" unter dem Kommando von Flugkpt. Rudolf Bockhorn die Strecke von New York nach Lissabon in der neuen Bestzeit von 5 Stunden und 23 Minuten zurück. An Bord befanden sich 82 Passagiere sowie insgesamt 3750 kg Fracht und Post. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 1243 km/h, die durchschnittliche Geschwindigkeit 1043 km/h.

Sechs Tage später stellte das gleiche Flugzeug - diesmal unter der Führung von Flugkpt. Horst Siegfried - mit 6 Stunden 16 Minuten einen neuen Rekord zwischen New York und Genf auf. Die Ladung bestand aus 65 Passagieren, 4500 kg Fracht und 300 kg Postsachen. Die Spitzgeschwindigkeit lag bei 1180 km/h, das Mittel bei 1070 km/h.

### VERKEHRSRECHTE SCHWEIZ - DAKAR

Die senegalesischen Behörden gewähren nunmehr der Swissair Verkehrsrechte zwischen der Schweiz und Dakar.

### VIER CARAVELLES FÜR 1962

Wie wir in den Januar-"News" mitteilten, hatte der Verwaltungsrat die Ermächtigung zur Beschaffung vier weiterer Caravelles erteilt. Jetzt steht fest, dass die Swissair vier im Jahre 1962 lieferbare Caravelles vom SAS übernehmen wird.

### HB-IRL VERKAUFT

Im Januar verkauften wir einen dritten DC-3, die HB-IRL. Das Flugzeug - ein nach Kriegsende in Prestwick umgebauter C-47 aus amerikanischen Heeresbeständen - war seit 1946 bei uns im Betrieb. Unser DC-3 Bestand hat sich somit auf fünf Einheiten reduziert.

### STOP PRESS

### NEUE PICs

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-7C-Kommandanten ernannt worden: B. Schmitt (Südatlantik), J. Black, Th. Patch und M. Terraneau (Europa). Flugkapitän A. Muser rückte zum DC-6B-Pilot-in-Command für den Fernen Osten vor. Wir gratulieren!

### NEUER PROPAGANDA-CHEF

Als Nachfolger von Herrn René Nordmann, der die Swissair auf Ende März verlässt, wurde sein bisheriger Stellvertreter, Herr Walter Weber, zum Chef der Propaganda ernannt. Wir wünschen Herrn Weber viel Erfolg!

### NEU IM DEPT. IV: WER IST WER?

1200 neue Mitarbeiter sind in den letzten drei Jahren im Dept. IV eingetreten. Nur noch wenige Angestellte kennen einander. Deshalb beschloss die Leitung des Technischen Betriebes, dass ab Mitte Februar alle Angehörigen des Dept. IV Kennzeichen mit ihren Namen und Vornamen zu tragen haben.

Revision der Allgemeinen Pensionskasse

Bei der Gründung unserer Pensionskasse im Jahr 1953 bestand die Meinung, dass die Versicherungsleistungen im Laufe der Jahre eine Verbesserung erfahren sollen. Diese Hoffnung wurde nun verwirklicht, indem der Stiftungsrat bedeutende Aenderungen am bisher gültigen Reglement vornahm. Die Mitarbeiter der Swissair sind anfangs Februar durch Zirkular und Anschlag über die wesentlichen Verbesserungen orientiert worden. Wir verweisen auf diese Mitteilung und auf das später erscheinende gedruckte Reglement.

Wichtige Gründe veranlassten uns, den bisherigen inneren Aufbau der Pensionskasse beizubehalten. Nach wie vor wird somit für jeden Angestellten ein individuelles Sparkapital angehäuft, das im Todes- oder Invaliditätsfall aus einer Versicherung und aus einem Fonds erhöht wird. Das gesamte Guthaben wird individuell in eine Invaliden-, Witwen- oder Altersrente umgewandelt. Dieses System gestattete es, Mitarbeiter, die vor 1953 zur Swissair kamen und schon damals nicht zu den Jüngsten zählten, gleichwohl aufzunehmen. Auch heute können wir dank dieser Konzeption ältere oder gesundheitlich geschädigte Angestellte aufnehmen. Dass alle diese Angestellten andererseits mit reduzierten Renten rechnen müssen, kann auch durch eine Revision nicht geändert werden, wurden sie doch nicht dazu verpflichtet, eine "Einkaufssumme" zu zahlen, die für viele eine schwere finanzielle Last bedeuten würde. Die

Swissair hat übrigens durch ihre freiwilligen Zuwendungen viel zur Verbesserung der Situation der älteren Angestellten getan. Generell kann festgestellt werden, dass die Altersrenten durchaus dem entsprechen, was ein Angestellter anderswo unter gleichen Verhältnissen auch bekäme.

Die Renten im Invaliditäts- oder Todesfall haben gegenüber dem bisherigen Zustand eine ganz erhebliche Verbesserung erfahren. Es darf nun gesagt werden, dass sie jeden Vergleich mit den Renten anderer Pensionskassen aushalten. Immerhin muss darauf hingewiesen werden, dass eine Witwenrente von 25 % des Lohnes (bei andern Kassen beträgt sie meistens weniger) oder eine Invalidenrente von 30 % oder mehr, nach wie vor eine bedeutende Einschränkung für die Betroffenen darstellt, auch wenn zu diesen Renten noch die Renten der AHV oder der eidg. Invalidenversicherung kommen. Private Vorsorge ist also immer noch angebracht.

Die Angestellten, die bereits Mitglied der Pensionskasse sind, seien besonders darauf hingewiesen, dass bis zum 30. Juni 1961 die Möglichkeit besteht, eine einmalige Einlage zur Erhöhung des persönlichen Sparkapitals und damit der Rentenansprüche zu leisten. Auskunft darüber erteilt der Personalversicherungsdienst der Swissair.

Der Geschäftsführer  
Dr. Kummer

.....  
SCHWEIZER FLUGHÄFEN 1960

Gewerbemässiger Verkehr

	Flugzeugbewegungen	Zu/Abnahme	Passagiere 1)	Zu/Abnahme
Zürich	49'272	+ 6,3 %	1'330'733	+ 19,0 %
Genf	29'967	+ 10,3 %	854'562	+ 22,2 %
Basel	13'533	+ 0,9 %	248'339	+ 5,5 %

1) Der indirekte Transit ist inbegriffen; die Passagiere im direkten Transit wurden einmal gezählt.

	Fracht in Tonnen	Zu/Abnahme	Post in Tonnen	Zu/Abnahme
Zürich	15'719	+ 21,8 %	3'387	+ 13,9 %
Genf	5'403	- 1,2 %	1'436	+ 9,5 %
Basel	2'964	- 2,4 %	795	+ 5,2 %

In Kloten betrug der Anteil der Strahlverkehrstypen am Total der Flugzeugbewegungen im ganzen Jahr 13 %, im Monat Dezember aber bereits 43 %. Der Jet-Betrieb lockte denn auch rund 1'281'000 Besucher (1959: 1'085'000) auf die Flughafenterrassen.

## FRITZ BUCHER †

Am 13. Januar verstarb in seinem 61. Altersjahr Herr Fritz Bucher, Karteiführer im Werkzeuglager des Dept. IV.

Herr Bucher war am 3. Februar 1947 als Magaziner des Rohmateriallagers in die Swissair eingetreten. Auf Grund seiner guten Leistungen wurde ihm 1949 die Leitung des Werkzeugmagazins anvertraut. 1953 erfolgte sein Uebertritt in das Triebwerkmagazin. Seinem zwei Jahre später gestellten Gesuch, aus Gesundheitsrück-sichten aus dem Schichtenbetrieb entlassen zu werden, entsprachen seine Vorge-setzten deshalb nur ungern, weil Herr Bucher um seiner Hilfsbereitschaft und Ge-wissenhaftigkeit willen beliebt und geschätzt war. Seit 1958 am-tete er als Kartei-führer im Werkzeuglager, bis ihn erneut ein schweres Leiden ans Krankenlager fesselte.

Wir kondolieren den Angehörigen Herrn Buchers herzlich und versichern sie, dass wir dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren werden.

## DR. HANS GAUTSCHI †

In der Nacht des 20. Januars verstarb in seinem 45. Lebensjahr nach langer, schwerer Krankheit Dr. Hans Gautschi, Chef des Personaldienstes Inland unseres Dept. II.

Der am 14. Mai 1916 Geborene stellte seine vielseitigen Kenntnisse auf verantwortungs-vollen Posten in den Dienst industrieller Betriebe und sozialer Institutionen. So war er von 1943 bis 1947 - zuerst als Pressechef und dann als Zentralsekretär - bei der Kinder-hilfe des Schweizerischen Roten Kreuzes tätig. Anschliessend, d.h. bis 1956, war er Direktor der Kantonalen Strafanstalt St. Gallen, wo er sich mit Erfolg der Lösung von Strafvollzugsproblemen widmete. Der Swissair trat Herr Dr. Gautschi am 17. August 1959 bei. In der allzu kurzen Zeit seines Wirkens in unserm Unternehmen erarbeitete er sich durch Güte, Scharfsinn und grosses Einfühlungsvermögen eine von Vorgesetzten und Unter-gebenen gleicherweise geachtete Position. Wir haben mit ihm einen geschätzten Mitar-beiter, einen vorbildlichen Chef und wertvollen Menschen verloren, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden. Seine Gattin, sein Sohn und seine Tochter sowie seine Eltern seien auch an dieser Stelle unseres herzlichsten Beileids versichert.

## LEO OSWALD †

Am letzten Januarsonntag wurden die Trümmer eines seit dem 25. Januar zwischen Djakarta und Surabaja vermissten DC-3 der indonesischen Luftverkehrsgesellschaft Garuda gefunden. Von den 21 Flugzeuginsassen konnte niemand lebend geborgen werden. Unter den Opfern befand sich Leo Oswald, der Chef unserer Vertretung für Malaja und Indonesien mit Sitz in Singapur.

Herr Oswald - er wurde am 13. April 1930 geboren - trat am 10. November 1958 als Angestellter des Luftreisebüros Zürich in die Dienste der Swissair ein. Vorher war er als Nestlé-Verkaufsangestellter in Singapur tätig gewesen. Auf den 1. Juni 1960 wurde er zu unserm Vertreter in der britischen Kronkolonie am Südpol der malaiischen Halbinsel ernannt. Kaum acht Monate später hat uns ein tragisches Schicksal diesen sehr vielversprechenden, jungen Auslandsvertreter mitten aus Arbeit und Pflichterfüllung entzissen.

Leo Oswald war verheiratet und Vater eines 14 Monate alten Kindes. Seiner Familie sei auch hier unser tief empfundenes Beileid ausgesprochen.

Auf dem Tarmac in Kloten steht seit dem 17. Januar bei winterlicher Witterung ein neues Swissair-Gefährt zur Enteisung von Flugzeugen im Betrieb. Seiner auffallenden Gestalt verdankt das Fahrzeug den Uebennamen "Giraffe". Es handelt sich um eine Arbeitskanzel für zwei Personen (oder 230 kg Nutzlast) an zwei hydraulisch heb- und schwenkbaren, gelenkartig miteinander verbundenen Armen. Das von der britischen Firma Simons gelieferte, auf ein Chevrolet-Lastwagenchassis montierte Gerät erreicht eine Maximalhöhe ab Boden von 14 m; der "Oberarm" kann horizontal in einem Radius von 7 m ausgelegt werden. Das ganze Gerät ist um 360° drehbar. Die Bewegungen werden entweder vom luftigen Arbeitsplatz oder vom Lastwagen aus gesteuert. Der hinter der Chauffeurkabine mitgeführte Tank fasst 2000 l Alkohol. Vier Düsen von je 15 min/l Leistung dienen zum Absprühen der Tragflächen mit der eisauflösenden Flüssigkeit. Alkohol ist im Luftverkehr - zu Enteisungszwecken, wohlverstanden! - stark gefragt. Im Winter 1959/60 (also ohne Jetverkehr) verbrauchten wir in Kloten auf Abstellplätzen und im Technischen Betrieb insgesamt 39'000 l.



#### FIUMICINO - ROMS NEUER FLUGHAFEN

Seit 23. Januar werden unsere Römer-Kurse nicht mehr nach Ciampino, sondern nach dem neuen Flughafen der Ewigen Stadt geleitet. Der Platz trägt den stolzen Namen "Leonardo da Vinci"; er liegt rund 30 km vom Stadtzentrum entfernt im Sumpfbereich bei Fiumicino an der Tibermündung, unweit des altrömischen Hafens Ostia. Die Einfindungszeit für Swissair-Flüge ist beim Stadtterminus auf 105 Minuten und auf dem Flughafen auf eine halbe Stunde vor Abflug festgesetzt.

#### AUCH ÜBER DEM SÜDATLANTIK ECONOMY-KLASSE

An einer von Herrn Hans Aepli von unserm Dept. Verkehr und Verkauf präsidierten IATA-Konferenz in Paris, die in der Nacht auf den 21. Januar zu Ende ging, einigten sich die am Südatlantikverkehr beteiligten IATA-Gesellschaften auf neue, bedeutend verbilligte Tarife. Die wichtigste Neuerung besteht in der Einfüh-

#### "CORONADO"-KURSE

Ab 2. Mai bis Mitte Juli sollen insgesamt 170 Hostessen und Stewards, die auf den Strecken nach Südamerika, dem Fernen und zum Teil auch nach dem Mittleren Osten Dienst tun, in elf Kursen mit dem Service auf unseren "Coronados" vertraut gemacht werden. Zum erstenmal gelangt dabei für Kabinenpersonal das "home study"-Verfahren zur Anwendung. Das von der Swissair (auch für das SAS) bereit gestellte Unterrichtsmaterial muss von den "Coronado"-Schülern zuhause durchgearbeitet werden. Die eigentliche Kursarbeit beschränkt sich dann auf je vier Tage praktischer Ausbildung.

#### JETS MIT DOPPLER-RADAR

Die DC-8 und "Coronados" der Swissair und des SAS werden mit "Bendix" Doppler-Radar-Navigationsgeräten ausgerüstet. Schon seit längerer Zeit hat das SAS den Doppler-Radar praktisch erprobt. Die Geschwindigkeit des Flugzeugs über Boden und allfällige Abweichungen vom Steuerkurs können direkt von den Doppler-Instrumenten im Cockpit abgelesen werden. Der jeweilige Standort ist deshalb rascher als mit den bisher üblichen Hilfsmitteln bestimmbar. Die erhöhte Genauigkeit der von Bodenanlagen völlig unabhängigen Navigation lässt Flugzeitverkürzungen und entsprechende Treibstoffeinsparungen erwarten.

zung der Economy-Klasse. Besonders weit gehen die Reduktionen für Flüge mit Propellerflugzeugen; sie machen in der Economy-Klasse im Vergleich zur bisherigen Touristenklasse zwischen Europa und Südamerika rund 25 bis 30 % aus. Die vereinbarten Tarife sollen bereits am 1. März in Kraft treten.

Wissenswertes Einzelheiten über den Coronado (Vgl. "Jetology" Nr. 17)

---

Im 16. Jahrhundert hat der Spanier Francisco Vasquez de Coronado auf seiner Suche nach sieben sagenumwobenen und märchenhaft reichen Städten beträchtliche Teile Nordamerikas entdeckt. Nach ihm ist das neue Convair-Flugzeug benannt.

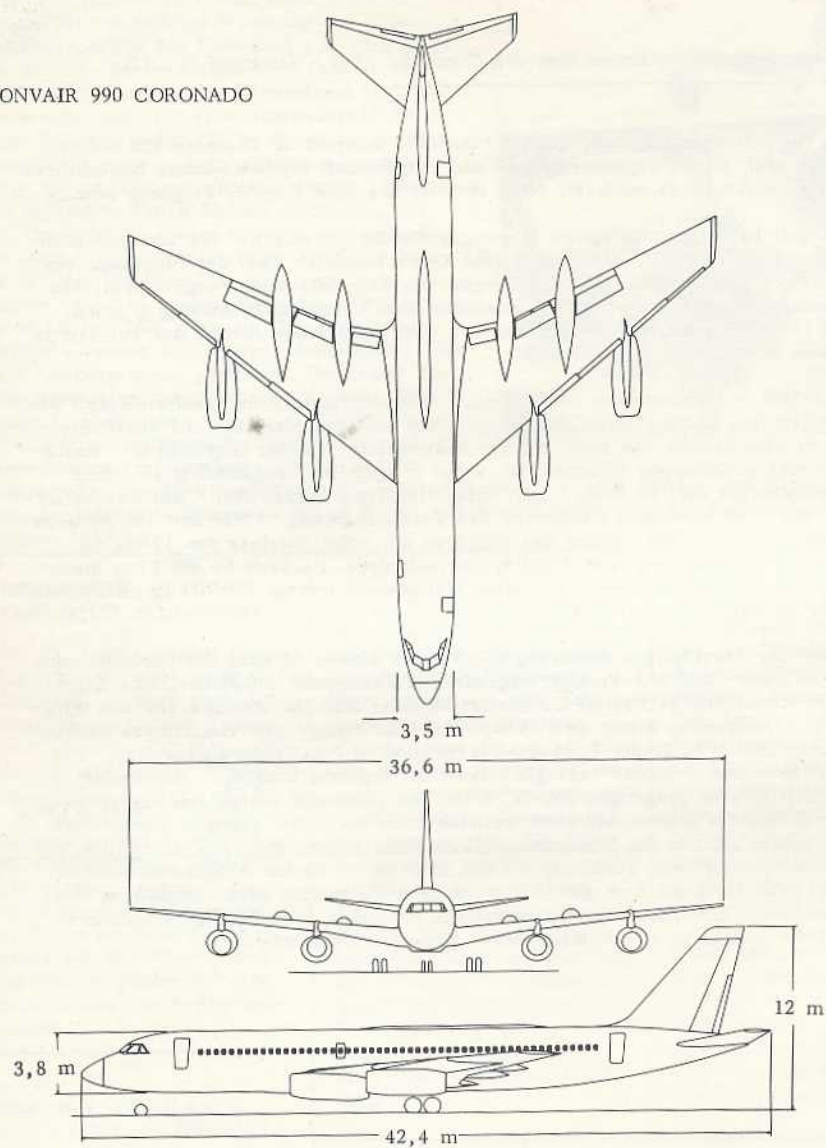
Swissair hat insgesamt sieben Coronados für den Einsatz auf den Strecken nach Südamerika, dem Mittleren und Fernen Osten bestellt. Zwei der Flugzeuge werden für die Dauer von vier Jahren gegen vier SAS-Caravelles ausgetauscht. Die skandinavische Gesellschaft hat ihrerseits zwei Einheiten in Auftrag gegeben. Der Unterhalt aller neun Flugzeuge wird vom technischen Betrieb der Swissair in Kloten besorgt.

In 10'000 m Höhe erreicht der Coronado eine maximale Reisegeschwindigkeit von 1030 km pro Stunde. Wenn der Fluggast ein einziges Mal ein- und ausatmet, hat er eine Strecke von etwa 1/2 km zurückgelegt. Da der Coronado mit Vorflügeln und Spaltklappen versehen ist, weist er auch im Langsamflug sehr gute Eigenschaften auf. Er kommt mit verhältnismässig kurzen Start- und Landestrecken aus. Die maximale Reichweite des Coronado beträgt 5'200 km. Bei höchster Reisegeschwindigkeit vermag das Flugzeug die volle Nutzlast von 11'452 kg ohne Zwischenlandung über 3'000 km zu befördern. Es kann 59'300 Liter Brennstoff mitführen. Das höchst zulässige Startgewicht beträgt 110'700 kg, das maximale Landegewicht 81'650 kg.

Neben der zehnköpfigen Besatzung (Cockpit 4, Kabine 6) kann der Coronado nach der Swissair- und SAS-Version insgesamt 98 Passagiere aufnehmen. Das Erstklass-Abteil mit 24 Fauteil-Couchettes befindet sich im vorderen Teil des Flugzeugs. Unmittelbar hinter dem Cockpit ist eine Lounge mit vier Plätzen untergebracht. Die 74 Sitze der Economy-Klasse sind in Fünferreihen angeordnet. Für Erstklass- und Economy-Passagiere bestehen separate Eingänge. Die beiden Bordbuffets sind denjenigen des DC-8 und der Caravelle weitgehend angeglichen; ihre Containers lassen sich ohne weiteres unter allen drei Jettypen austauschen. Die Kabine ist mit der modernsten Klimaanlage ausgerüstet, mit deren Hilfe die Innentemperatur ohne Rücksicht auf die Zahl der in beiden Abteilen vorhandenen Passagiere stets auf dem gleichen Stand gehalten werden kann. Dank einer ausgezeichneten Schallisolation empfindet der Passagier, gleichgültig in welchem Teil der Kabine er sich aufhält, keine störenden Geräusche.

---

CONVAIR 990 CORONADO





## GESCHÄFTSERGEBNIS DES SAS

SAS veröffentlichte am 26. Januar die Ergebnisse des am 30. September 1960 abgeschlossenen Fiskaljahres 1959/60, für das ein Verlust von 84 Millionen Schwedenkronen ausgewiesen wird.

Die Verkehrserträge bezifferten sich auf 591,2 Mio sKr. (im Vorjahr: 519,3 Mio sKr.). Dazu kamen andere Einkünfte im Gesamtbetrag von 66 Mio sKr. (33 Mio).

Nach Abzug der Kosten - für den Betrieb 574,5 Mio sKr. (469,6 Mio), die Verwaltung 18,7 Mio sKr. (15,4 Mio) und für andere Zwecke 21,5 Mio sKr. (15,8 Mio) - verblieb ein Betriebsüberschuss von 42,5 Mio sKr. (51,5 Mio).

Die weitgehend nach den Gepflogenheiten früherer Finanzperioden vorgenommenen Abschreibungen betragen 70,4 Mio sKr. (51,5 Mio). Dazu kamen ausserordentliche Abschreibungen des DC-7C-Flugzeugparks von 8 Mio sKr. und eine Rückstellung von 48,1 Mio sKr. als Abschreibungsreserve.

Wir wollen dazu folgendes feststellen:

1. SAS hat immer noch den grösseren Betriebsüberschuss als Swissair. Das starke Defizit ergibt sich aus den hohen Abschreibungs- und Rückstellungsbedürfnissen.
2. Die Zusammenarbeitsverträge zwischen Swissair und SAS sind so aufgebaut, dass die Geschäftsergebnisse des einen Partners nicht auf den andern Partner zurückfallen können. Jede der beiden Gesellschaften ordnet ihren Finanzhaushalt selbständig.

## AUSSENVERTRETER-KONFERENZ 1961

Unsere diesjährige Aussenvertreterkonferenz, die von über 70 im Ausland tätigen Mitarbeitern besichtigt war, fand am 16. und 17. Februar im Zürcher Rathaus statt. Die behandelten Themen waren vorab unsern bisherigen technischen und wirtschaftlichen Erfahrungen mit Jets und der mutmasslichen Weiterentwicklung unseres Unternehmens - namentlich im Hinblick auf die Inbetriebnahme der "Coronado"-Flotte - gewidmet.

## PERSONALBUFFER FLUGHOF

Seit dem 17. Januar ist das neue Personalbuffer der Swissair im ersten Stock des zwischen Flughafen und Büroanbau gelegenen Trakts eröffnet. Es ist aufgeteilt in ein Selbstbedienungsrestaurant mit 135 Sitzplätzen und in einen Raum mit insgesamt 76 Plätzen, an denen die Gäste bedient werden. Dem Betrieb sind ferner zwei Sitzungszimmer angegliedert. Zutrittsberechtigt sind die Angestellten der auf dem Flughafen tätigen Amtsstellen und Firmen sowie die Besatzungsmitglieder der Fluggesellschaften.

## FLUGHAFENRESTAURANT BASEL

Seit 3. Februar ist die Swissair neue Pächterin des Flughafenrestaurants Basel. Es wird von Herrn Rolf Bickel, vorher Chef unserer Flugküche in New York, geführt.

## SWISSAIR MADRID AUSGEZEICHNET

Die Industrie- und Handelskammer von Madrid hat unsere Vertretung in der spanischen Hauptstadt mit einer Ehrenmeldung für gute Schaufenstergestaltung ausgezeichnet.

## Happy Landings!

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. II: 26.11.60: Rolf Meier, Tarifabteilung.  
28.12.60: Rolf Werder, Luftreisebüro Zürich.  
7.1.61: Walter Kipfer, Luftreisebüro Zürich.

Dept. III: 30.9.60: Kuno Linder, Pilot.  
5.10.60: Paul Kneuss, Instruktion Schule und Training. 28.10.60: Frll. Ruth Mitz (jetzt: Frau Realini), Kabinenpersonal. 1.12.60: Erhard Weiss, Pilot. 10.12.60: Raimar Zellweger, Schule und Training. 15.12.60: Frll. Heidi Lanz (jetzt: Frau Bertschi), Kabinenpersonal. 16.1.61: Rolf Ganz, Bordmechaniker-Aspirant.

Dept. IV: 8.10.60: Ernst Daepp, Flugzeugwartung. 28.10.60: Siegfried Michel, IERA-Flugzeugwartung. 3.12.60: Paul Hayoz, Avor-Flugzeugüberholung.

QGO (Fortsetzung von Seite 2)

Das Gelingen einer reibungslosen Betriebsabwicklung bei Verlegung auf einen Ausweichflugplatz hängt weitgehend von der zweckmässigen Vorbereitung, der raschen Information der Passagiere und deren Betreuung ab. Trotz aller bestehenden Weisungen und Richtlinien ist nach wie vor das geschickte Improvisieren, das Einfühlungsvermögen in die Bedürfnisse unserer Fluggäste und der aktive Einsatz jedes beteiligten Angestellten ausschlaggebend für den Erfolg einer QGO-Operation.

Chef Dept. III



R. Fretz



In der letzten Nummer der Guten Idee haben wir über die Entwicklung des Vorschlagswesens im Jahre 1960 Bericht erstattet und gleichzeitig ein paar Gedanken zum Vorschlagswesen an sich publiziert. Heute wollen wir wieder einmal die Grundsätze unseres Vorschlagswesens veröffentlichen und damit all jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die erst im Laufe des letzten oder vorletzten Jahres in die Swissair eingetreten sind, mit dem unserem Vorschlagswesen zu grunde liegenden Prinzip vertraut machen.

1. Das betriebliche Vorschlagswesen wurde bei der Swissair im Januar 1952 eingeführt. Sein Geltungsbereich erstreckt sich über sämtliche Dienststellen des Unternehmens im In- und Ausland.
2. Als Vorschläge werden konstruktive, positive Anregungen zu Neuerungen oder Verbesserungen irgendeiner Art akzeptiert, wobei nicht nur gesagt werden soll, was zu machen, sondern vor allem wie etwas zukünftig zu machen sei.
3. Grundsätzlich kann jeder Angestellte Vorschläge einreichen. Wer jedoch kraft seiner Stellung berufen ist, ein bestimmtes Ressort zu führen, hat automatisch die Pflicht, laufend für Verbesserung der Arbeitsmethoden in seinem Tätigkeitsgebiet zu sorgen. Dafür hat er, wenn nötig, den Dienstweg, keinesfalls jedoch das Vorschlagswesen zu benützen.

Ebenso können Änderungen der Arbeit im Cockpit von den Besatzungen nicht über das Vorschlagswesen beantragt werden.

4. Alle Vorschläge werden auf speziellen, nummerierten Formularen, die an zahlreichen Orten im Betrieb aufgelegt sind, anonym eingereicht. Das Formular ist mit einem, ebenfalls nummerierten, Talon versehen, der als Beleg vom Einsender zurückbehalten wird. Während der ganzen Dauer seiner Behandlung läuft der Vorschlag nur unter seiner Nummer.
5. Das Vorschlagswesen wird von einem Büro des Organisationsdienstes betreut. Alle Vorschläge sind an diese Stelle zu richten. Der Sachbearbeiter für das Vorschlagswesen prüft, in enger Zusammenarbeit mit den Chefs all der Dienststellen, die in irgendeiner Form zum Vorschlag Stellung beziehen können, den Vorschlag in Bezug auf seine Durchführbarkeit. Wenn es sich zeigt, dass der Vorschlag wirklich eine brauchbare Idee darstellt, setzt der Organisationsdienst die auszuzahlende Barprämie fest.
6. Die laufende Orientierung des Personals über das Vorschlagswesen geschieht mittels der monatlich erscheinenden Hauszeitung "Swissair-News". Sie enthält regelmässig einen Beitrag "Die Gute Idee". Hier werden, bezeichnet mit ihren Nummern, die prämierten und die abgelehnten Vorschläge kommentiert. Die Publikation enthält ferner eine Rubrik "Vorschläge in Bearbeitung", in welcher die Nummern all jener Vorschläge aufgeführt sind, die noch nicht abschliessend beurteilt werden konnten.

7. Um die Namen der Einsender von prämiierbaren Vorschlägen zu erfahren, werden in der "Guten Idee" monatlich die Nummern der mit positiven Resultat geprüften Vorschläge speziell aufgeführt und die Einsender gebeten, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden. Der Kommentar zu den prämierten Vorschlägen folgt erst, wenn die Namen der Einsender bekannt sind und ebenfalls veröffentlicht werden können.

Wir möchten dabei ganz speziell auf Pt. 2 der obigen Aufzählung hinweisen und betonen, dass nur konstruktive Anregungen, die eben das zukünftige "Wie" enthalten, als Vorschläge betrachtet werden können. Wir haben in dieser Beziehung während der letzten Jahre ein wirklich erfreulicher Niveau halten können, d. h. es sind uns während langer Zeit keine "Zuschriften" zugestellt worden, mit denen unter Ausnützung der Anonymität einfach Kritik geübt werden wollte. Leider hat die gute Disziplin in den vergangenen Monaten nachgelassen. Nicht wesentlich, dies sei festgehalten, aber doch so, dass wir schon heute mit aller Bestimmtheit in Erinnerung rufen wollen, dass Elaborate auf Vorschlagsformularen, die eindeutig die oben aufgeführten Bestimmungen verletzen, unbarmherzig und ohne jegliche Chance auf einen Kommentar in den Papierkorb wandern. Dies möchten sich auch die Einsender der "Vorschläge" No. 6382 und 7055 merken, deren Zuschriften damit beantwortet sein sollen.

Für die Behandlung ernstgemeiner Vorschläge scheuen wir keine Mühe, - für die Beantwortung von vermeintlich originellen Scherzen fehlt uns jedoch die Zeit.

So far, so good. Möge die erneute Publikation der Bestimmungen des Vorschlagswesens mithelfen, uns in den nächsten Monaten eine Vielzahl guter und bester Vorschläge einzubringen.

Diesmal können wir wieder die Namen von fünf Prämiengewinnern, denen wir hiermit zu ihrem Erfolg bestens gratulieren, bekanntgeben. Es sind dies:

Herr Reinhard Leibundgut, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 60. --	6502
Herr Alfred Stoll, Abt. Flugzeugunterhalt, Dept. IV	Fr. 60. --	7161
Herr Denis Neuhaus, Luftreisebüro, Zürich, Dept. II	Fr. 50. --	7011
Herr Peter Engelhard, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 50. --	7100
Herr Werner Walder, Abt. Geräteüberholung, Dept. IV	Fr. 20. --	5795

#### Vorschlag 6502

Herr Reinhard Leibundgut stellte fest, dass die Oelzufuhr zum Spline des Magnetantriebes vom R-3350-Motor ungenügend ist und schlug deshalb vor, das bestehende Oelloch zu vergrössern oder ein zweites zu bohren. Sein Vorschlag hat dazu beigetragen, dass dieses Problem vom Herstellerwerk untersucht wurde. Als Resultat liegt nun ein Service-Bulletin vor, das die notwendigen Massnahmen umschreibt, die ergriffen werden müssen um den Misstand zu beheben. Neben anderem zum Beispiel eine Vergrösserung des Oeldurchganges.

#### Vorschlag 7161

Herr Alfred Stoll liess aus Teppichresten Polierkappen für die Poliermaschine anfertigen. Diese sollen die bisher verwendeten, teuren Spez.-Polieraufsätze ersetzen. Erfreulicherweise ergaben die mit diesen Kappen gemachten Versuche eine eindeutige Verbesserung und wesentliche Verbilligung der Polierarbeit.

#### Vorschlag 7011

Die Anregung von Herrn Denis Neuhaus hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Abgabe von Nightbags an Passagiere neu

geregelt wurde und dem dringenden Erfordernis nach vermehrtem Sparen auch auf diesem Gebiet in einem vernünftigen Rahmen entsprochen werden kann.

#### Vorschlag 7100

Herr Peter Engelhard machte mit seinem Vorschlag darauf aufmerksam, dass bei einer gegenüber bisher um 180° gekehrten Anordnung, das linke Fault Detector Panel in CV-440 bedeutend einfacher zu demonstrieren ist, indem das rechte Panel dadurch an seinem Ort belassen werden kann. Der Wechsel dieser Einheit ergibt eine Verkürzung der Arbeitszeit; was besonders im Falle von Störungen hilft Verspätungen zu vermeiden. Die vorgeschlagene Aenderung wird deshalb an allen Flugzeugen dieses Types während den Blockstandzeiten durchgeführt.

#### Vorschlag 5795

Herr Werner Walder beantragte das Anbringen eines kleinen Radius am Rohrflansch der Oelfilter. Da damit ein Ausbrechen des Flansches weitgehend verhütet werden kann, wird bei der Herstellung weiterer solcher Büchsen diese Aenderung berücksichtigt.

---

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

#### 5977

Kabinenausstattung mit fremden Reklameplakaten. Was für Strassenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften recht ist, muss für die Swissair nicht unbedingt billig sein. Wir wenden viel zu viel Mühe auf, um die Kabinen unserer Flugzeuge so gediegen wie möglich zu gestalten, als dass wir unser Werk durch X-welche Affichen wieder zerstören lassen könnten. Zudem müsste die Zurverfügungstellung unserer Flugzeugkabinen (auch wenn dies gegen noch so hohe Entschädigungen erfolgen würde) Zwangsläufig zu unliebsame Differenzen mit Institutionen oder Interessengruppen führen, da ja solche Plakate nur in sehr beschränkter Anzahl akzeptiert werden könnten.

#### 6052

Numerierung der Aktionärsausweise für die Generalversammlung. Die Numerierung der Legitimations- und Eintrittskarten, die den Aktionären mit der Einladung zur Generalversammlung zugestellt werden, bringt zu kleine Vorteile bei der Stimmkartenausgabe am Versammlungstag, um eine Inkaufnahme

der damit verbundenen grossen administrativen Umtriebe während des Jahres zu rechtfertigen.

#### 6801

Abdichten der Sumpftanks der DC-6 und DC-7C-Flugzeuge. Bei der Untersuchung dieses Vorschlages konnte festgestellt werden, dass die vorgeschlagene Abdichtungsart der Sumpftanks genau dem Vorgehen, das seit 1957 üblich ist, entspricht.

#### 7047

Auskunftserteilung betreffend die SBB-Abfahrtszeiten durch Buschauffeure. Wir danken dem Einsender für seine Aufmerksamkeit. Leider lässt sich seine Anfrage vorderhand nicht im vorgeschlagenen Sinne lösen. Es ist aber vorgesehen, jedem Buschauffeur einen Fahrplan abzugeben.

#### 7102

Propeller-Enteisung. Der vorgeschlagenen Installations-Änderung der Propeller-Enteisung kann aus Gründen der Austauschbarkeit nicht entsprochen werden. Eine ähnliche Lösung für die Verbesserung der bestehenden Installation wurde bereits im Sommer 1960 erwogen, jedoch aus den gleichen Gründen abgelehnt.

#### 7124

Entwertung der AK-Flugbons. Es wurde nie eine Vorschrift erlassen, die besagt, dass die AK-Flugbons mit einem Stempel "abgeflogen" entwertet werden müssen. Die Anwendung geeigneter Mittel für diese Arbeit ist der betreffenden Dienststelle überlassen. Dass die AK-Bons auch durch einen Perforierungsstempel entwertet werden können, wurde dem Luftreisebüro Zürich bereits früher einmal mitgeteilt.

#### 7153

Verstärkung der Kabinen der Bordbuffet-Anhänger. Nachdem die ersten Risse an den Ecken der Kabinen festgestellt wurden, erhielt die den Unterhalt besorgende Reparaturgruppe den mündlichen Auftrag, diese Teile zu verstärken. Dies geschah jedoch bereits längere Zeit vor Eingang des Vorschlages.

#### 7173

Frachttarif-Katalog. Im Hinblick auf die zu erwartenden Vereinfachungen bei den Warenkategorien wurde von der verantwortlichen Dienststelle bereits eine billigere Herstellungsart für den Frachttarif-Katalog geprüft. Ein Entscheid ist jedoch noch nicht gefallen.

Reklame-Aufdrucke auf Formularen und Drucksachen. Die Idee ist nicht neu. Ähnliche Vorschläge wurden schon früher abgelehnt mit der Begründung, dass zuviel Reklame eine gute, gelenkte Werbung beeinträchtigt. Diese Meinung hat sich noch nicht geändert.

7356

Erdungsfeder am CV-440. Die Ursache, die das häufige Auswechsellern der Erdungsfedern an den Hauptfahrwerken der CV-440 bedingt, liegt weniger in der normalen Abnutzung als in der Beschädigung der Feder. (Abknicken der Feder vorwiegend beim Aufbocken). Der Verbrauch an Erdungsfedern wegen reiner Abnutzung des Bodenkontakt-Drahtes liesse sich bei zusätzlichem Anbringen einer Kugel an dessen Ende, die zur Flächenvergrößerung diene, deshalb nur minim reduzieren.

Der Aufwand für das Auflöten einer entsprechenden Kugel würde sich unter diesen Umständen nicht lohnen.

7659

Stempel "registrierte Zeichnungen" und "nicht registrierte Zeichnungen". Die Unterscheidung der beiden Stempel durch Verwendung von verschiedener Stempelfarbe ergibt zu geringe Vorteile, um von grossem Nutzen zu sein. Nach Ansicht diverser Stellen, die viel mit Zeichnungen arbeiten, sind die Unterscheidungsmerkmale der beiden Stempel genügend. Neben der verschiedenen Beschriftung ist der Stempel "registriert" durch eine zusätzliche Linie unterteilt, was als visuelles Merkmal genügen sollte. Das Zweifarben-System hat zudem den Nachteil einer zusätzlichen Fehlerquelle, da schon beim Stempeln der Zeichnungen die Farben verwechselt werden können.

7664

Platzreservation auf Flugzeugen. Im Gegensatz zum Langstreckenverkehr lässt sich auf den Kurz- und Mittelstrecken eine Platzreservation nicht zufriedenstellend einrichten. Der Grund liegt vorwiegend darin, dass verschiedene Stellen die Abfertigung weitgehend unabhängig voneinander vornehmen.

Erfreulicherweise gilt es aber bei uns als eine Selbstverständlichkeit, dass Invalide und Gehbehinderte, wie auch alte Leute und solche mit Kleinkindern den Vortritt haben und vor den übrigen Passagieren zum Flugzeug geleitet werden, sofern sich solche Passagiere frühzeitig melden, resp. pünktlich am Ausgang einfinden.

Auch muss es immer wieder betont werden, dass Service- und Free-Passagiere das Flugzeug als letzte zu betreten haben.

7680

Der Vorschlag betreffend die Markierung der Tritte den Plattenwege zwischen den Baracken in Dept. IV wurde mit dem Einsender persönlich erledigt.

7737

Anbringen einer Abtropfrinne über dem hinteren Passagiereinstieg an den Caravelle-Flugzeugen. Das SAS, als Eigentümerin dieser Flugzeuge, lehnt diesen Vorschlag aus aerodynamischen Gründen ab. Da bisher keine Passagier-Reklamationen bekannt sind, wurde nicht weiter insistiert.

7784

Montage der Niederspannungskabel an den R-2800- und R-3350-Motoren. Um bei der Montage einer Beschädigung der Führungskeile beim Niederspannungskabelanschluss am Zündring und an den Zündspulen zu begegnen, wurde auf Grund einer internen Meldung bereits eine Montage-Vorschrift für sämtliche Komponenten des Zündsystems erstellt. Die für die Einhaltung der Vorschrift notwendigen Werkzeuge sind ebenfalls bereits vorhanden.

Nachtrag zu 816

Blachenbefestigung an den Frachtwagen. Wir danken dem Einsender dieses Vorschlages für die nachträglich zugestellte Foto, die wir an die zuständige Fachdienststelle weitergeleitet haben. Sollte der in der Erprobung befindliche Versuch betreffend die Blachenbefestigung nicht das erwartete Ergebnis zeitigen, werden wir selbstverständlich auf den Vorschlag zurückkommen.

Wir bitten den Einsender des Vorschlages 6311 sich bei Hr. A. Oberli, Organisationsdienst zu melden, Tel. 573.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 6642 Revision der Auspuffrohre,
- 7057 Strahlrohre zum Enteisung der Flz.
- 7850 IBM-Programme für Poolabrechnungen

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Organisationsdienst einzusenden:

- 7566 Magnet-Verkabelung,
- 7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im  
Versuchsstadium:

7150

Vorrichtung zum Herauspressen der Kolben-  
bolzen-Pilze. Die Erprobung zeigte, dass sich  
die Vorrichtung als solche recht gut bewährt.  
Ob die mit dieser Vorrichtung herausge-  
pressten Pilze wieder verwendet werden  
können kann heute noch nicht gesagt wer-  
den. Der Vorschlag muss deshalb noch für  
ca. 3 Monate zurückgestellt werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende  
Vorschläge in Prüfung:

815/1464/1585/2528/2561/4247/4407/4625/  
4748/4847/4954/5111/5861/6071/6087/6124/  
6226/6234/6254/6311/6639/6702/6839/6860/  
6874/6894/6895/7006/7007/7018/7027/7046/  
7051/7054/7075/7078/7103/7110/7117/7120/  
7125/7133/7155/7158/7160/7170/7172/7176/  
7181/7205/7207/7208/7209/7211/7212/7213/  
7216/7217/7228/7230/7579/7590/7625/7662/  
7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/  
7837/7840/7845/7847/7848.

# mitteilungen

## SWISSAIR

### Freizeit- Organisation



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

#### SWISSAIR-BALL

Aus betrieblichen Gründen muss der traditionelle Swissair-Ball im Kongresshaus, der bisher im Zweijahres-Turnus durchgeführt wurde, in diesem Frühjahr ausfallen.

Hingegen ist geplant, den Rahmen für das Oktoberfest 1961 weiter zu spannen und dieses in neuer Aufmachung und grösser als seine Vorläufer zu starten. Wir hoffen, dass es dabei gelingen wird, auch denen, die jetzt wegen des Ausfalls des Balls enttäuscht sind, etwas zu bieten.

O. Ritter

#### KUNSTZIRKEL

Am 26. Jan. 1961 fand die Generalversammlung statt. Der verdiente Präsident Herr Karl Endress trat infolge anderweitiger Beanspruchung zurück. Für das Jahr 1961 wurde der Vorstand wie folgt neu gewählt:

Präsident : Eduard Schneider, XAB  
Vize-Präsident : Kurt Schinz, TI  
Aktuar : Oskar Peter, XAB  
Kassier : Hedwig Ritter, FVA  
Leiter der Musikgruppe :  
Ueli Ganz, OGG  
Beisitzer : Hedwig Brack, XWF

Anschliessend an die Generalversammlung zeigte Herr Paul Maag zwei ausgezeichnete Farbfilme über Kalifornien.

Wir möchten die Musikgruppe zu einem kleinen Orchester erweitern und bitten Interessenten (Streicher und Bläser) sich mit Herrn Ueli Ganz, intern 2641, in Verbindung zu setzen. Die Proben sind Montag oder Dienstag jeweils von ca. 17.30 - 19.30 in der Kantine Taubenried oder im Schulhaus vorgesehen.

E. Schneider

#### TISCHTENNIS-CLUB

Der 28. Januar 1961 war ein grosser Tag für den noch jungen Tisch-Tennis-Club Swissair; konnten wir doch in der Freizeitanlage Buchwieson endlich das längst fällige ASIA-Cup-Spiel gegen die Equipe der Air France austragen. Es war unser erster "grosser Match" und wir sahen diesem Treffen mit gemischten Gefühlen entgegen; hatten wir doch keinen "Dunst" über die Spielstärke der Franzosen. Die Spannung löste sich aber sehr bald nach den ersten Ballwechseln. Tatsächlich war die Gast-Equipe der unsrigen hoch überlegen und wir verloren denn auch den Match mit 0 : 9 Punkten. Es ist keine Schande diese deutlich negative Bilanz zuzugeben, haben wir doch den Trost, dass unsere Spieler wirklich ihr Bestes gegeben haben und kämpften bis zum Umfallen. Dafür sei Ihnen an dieser Stelle ein Kränzchen gewidmet. Es kommt nicht von ungefähr, dass unsere Gegner so gross aufspielten, ist doch der ganze Tisch-Tennis-Betrieb bei der Air France mit viel mehr Aufwand aufgezogen als es bei uns je möglich sein wird. Ausserdem haben alle Akteure sehr grosse Spiel-Erfahrung und haben sich z.T. schon international einen Namen gemacht. Es sei nur erwähnt, dass

ihr stärkster Spieler mehrmals gegen den mehrfachen Schweizermeister Urchetti spielte und dabei nie ein Spiel verloren hat. Ja - zu lernen gabs viel bei diesem Cup-Spiel und wir zweifeln nicht daran, dass unsere beiden Spielleiter die gesammelten Eindrücke und Erfahrungen beim Training praktisch auswerten werden.



Im Uebrigen ist das Treffen in sehr freundschaftlichen Rahmen verlaufen und wir hoffen, dass unsere Gäste lauter angenehme Erinnerungen (inkl. den deutlichen Sieg natürlich) mit nach Hause nahmen. Wer weiss - vielleicht sind wir auch einmal soweit dieser erstklassigen Equipe die Stirne zu bieten. Am Willen fehlt's nicht!

T. Riesen

#### ERFOLGREICHE SWISSAIR-HANDBALLER

Wenn auch in den FPS-Mitteilungen in letzter Zeit nicht allzuviel von unsern Handballern zu vernehmen war, so heisst das keinesfalls, dass der Betrieb im HCS ruhe. Im Gegenteil, die Handballer haben zur Zeit Hochbetrieb - es geht um den Aufstieg in die 1. Liga in der Zürcher Hallenhandball-Meisterschaft. Trotzdem das letzte Gruppenspiel noch aussteht, haben sie mit flotten Leistungen bereits den Sieg in ihrer 2. Liga-Gruppe erkämpft.

Die Resultate der letzten Spiele :

HC Swissair - TV Konkordia Oerlikon 13 : 7  
 - TV Stadtpolizei I 9 : 8  
 - TV Oberstrasse II 9 : 7

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, werden auch das letzte (verschobene) Treffen gegen den Kath. Ballsportclub I und die ersten

Aufstiegsspiele (12. und 19. Februar) absolviert sein. Am 25. Februar geht es um den Titel als 2. Liga-Regionalmeister; wir sind gespannt, ob die Unsern da noch dabei, d.h. also unter den letzten drei Finalisten sein werden! Zu den bisherigen Erfolgen gratulieren wir den wackern Kämpfern und drücken den Daumen für die Aufstiegsrunde.

Doch sportliche Erfolge bringen immer eine gewisse Verpflichtung für den Verein. Vor allem sollte wieder ein 2. Team für die Meisterschaft gestellt werden können. Dies bedingt fleissiger Trainings-Besuch aller Aktiven - ebenso sehr aber braucht der HCS dringend "Nachschub" in die Reihen seiner Handballer! Nur dann wird es möglich sein, eine 2. Mannschaft zu bilden und so alle interessierten Spieler zum Zuge kommen zu lassen. Bestimmt hat es unter den SWR-Angestellten noch manchen, der Freude hätte am Handballspiel, das zweifellos zu den rassistigen Mannschaftssport-Arten gehört. E. Gonseth, SZZ (Tel. 440) oder W. Grossenbacher, TGTRK, (Tel. 2938) nehmen gerne Anmeldungen von neuen Mitgliedern entgegen!

Der Hinschied von Herrn Dr. W. Gautschi hat auch in unserem Club eine empfindliche Lücke hinterlassen. Als alter, begeisterter Handballer konnte er im letzten Frühjahr als Trainingsleiter im HCS gewonnen werden. Leider war es ihm nur kurze Zeit vergönnt, seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen weiterzugeben. Wir werden ihn dankbar in Erinnerung behalten.

Die General-Versammlung wurde vom Vorstand auf Dienstag, den 28. Februar 1961 angesetzt (Restaurant Du Pont, Schützenstube). Wir erwarten einen lückenlosen Aufmarsch der Mitglieder zu diesem Anlass, dessen "Schluss-Traktandum" zwei Filme bilden werden.

M. Fessler

Redaktionsschluss für die März-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

2. März 1961