

UNSERE VERKEHRSLEISTUNGEN IM MÄRZ 1961

	März 1961 (in 1000 tkm)	März 1960 (in 1000 tkm)
Offertierte Tonnenkilometer _____	22'113 + 39 %	15'951
Ausgelastete Tognenkilometer _____	13'217 + 38 %	9'607
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	9'959 + 51 %	6'591
Fracht-tkm _____	2'513 + 2 %	2'456
Post-tkm _____	745 + 33 %	560
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	60,1 %	60,3 %

Der Monat März, in den ein Teil der Osterfeiertage fiel, hat ein relativ befriedigendes Ergebnis gezeitigt. Aber wie schon im Januar und Februar, so konnten wir auch im Berichtsmonat die vorausberechnete tkm-Leistung nicht erbringen. Der Linienverkehr blieb um 6 %, das gesamte Verkehrsangebot um 3 % hinter dem Planziel zurück, obwohl mit Charterflügen annähernd 850'000 tkm produziert wurden.

Während sich einerseits die totale Produktionssteigerung von 39 % und die gesamte Zunahme an ausgelasteten tkm mit 38 % fast die Waage hielten, lag andererseits die mittlere Auslastung im Streckenverkehr mit 60,1 % über dem budgetierten Koeffizienten von 53 %.

In Europa stand einem Angebotsmehr von 24 % eine um 31 % gestiegene Nachfrage gegenüber. Dadurch erhöhte sich die durchschnittliche Auslastung im Vergleich zum März 1960 um 3 Punkte auf 58,8 %.

Auch der Mittlere Osten (Zunahme des Angebots 6 %; Anstieg der Nachfrage 11 %) erbrachte einen von 52,4 % auf 55 % verbesserten Ladefaktor.

Auf dem Nordatlantik stieg das Angebot trotz Ausfalls der DC-6A-Frachtflüge um 63 %. Die Nachfrage konnte mit + 54 % nicht Schritt halten, weshalb die Auslastung verglichen mit März 1960 von 67,8 % auf 63,8 % sank. Dazu ist allerdings festzustellen, dass wir im Berichtsmonat 118 % mehr Passagiere über den Nordatlantik beförderten als im März des Vorjahres.

Im Südatlantik stand einem Angebotsplus von 6 % eine um 1 % vermehrte Nachfrage gegenüber, so dass die Auslastung von 66,1 % auf 62,7 % zurückging.

Auf den Linien nach dem Fernen Osten boten wir 43 % mehr tkm an. Dank intensivster Verkaufsanstrengungen konnten wir dieser Produktionserhöhung eine um 34 % grössere Nachfrage zur Seite stellen. Der mittlere Ladefaktor - 55,5 % - lag um 3,9 Punkte tiefer als im März 1960.

Organisation des Departementes II

In den vergangenen acht Jahren blieb die Organisation des Dept. II strukturell in ihren Grundzügen unverändert. In dieser Zeit jedoch hat unsere Gesellschaft eine Periode ausserordentlichen Wachstums durchgemacht, die u.a. in einer Verfünffachung unserer Tonnenkilometer-Produktion und der Ausdehnung unseres Streckennetzes nach Südamerika und nach dem Fernen Osten zum Ausdruck kommt. Die Probleme, die das Departement und dessen Leitung zu lösen haben, sind denn auch dementsprechend an Zahl und Komplexität in einem Masse gewachsen, dass eine Anpassung der Organisation an die veränderten Verhältnisse notwendig wurde.

Die Neu-Organisation trat am 1. März 1961 in Kraft. Das Departement II ist seit dem Jahre 1953 für die kommerzielle Streckenplanung und den Verkauf verantwortlich. Diese generelle Aufgabenstellung hat sich im Rahmen der organisatorischen Gesamtgliederung unseres Unternehmens als richtig erwiesen und wird unter der neuen Organisation beibehalten. Damit wird die als notwendig erachtete enge Zusammenarbeit und einheitliche Führung auf den beiden genannten Gebieten unserer kommerziellen Tätigkeit gewährleistet.

Im weiteren wurde danach getrachtet, die eigentlichen Verkaufsaufgaben von den übrigen Funktionen abzugrenzen, um der Verkaufsgruppe die vollständige Konzentration auf die direkte Verkaufs- und Werbetätigkeit zu ermöglichen. Alle übrigen Aufgaben werden anderen Organisationseinheiten innerhalb des Departementes übertragen, welche die bestmöglichen Mittel und Instrumente für den Verkauf bereitzustellen haben.

Zur Entlastung der Departementsleitung wurde ferner die Zahl der direkt unterstellten Dienste möglichst beschränkt, um damit die Koordination und Behandlung wichtiger Departementsgeschäfte möglichst zu erleichtern.

Entsprechend seinem Verantwortungsbereich ist nun das Dept. II in folgende drei Hauptsektoren aufgeteilt worden:

- a) Kommerzielle Planung und Verkehr
- b) Internationale kommerzielle Beziehungen
- c) Verkauf

deren Aufgaben in grossen Zügen wie folgt umschrieben werden können:

Kommerzielle Planung und Verkehr:

Verantwortlich für:

- Kommerzielle Planung innerhalb des Departementes II
- Ueberwachung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Streckenbetriebes und der kommerziellen Organisation im In- und Ausland
- Verkehrs- und Marktstudien
- Erstellung von Flugprogrammen, Rotations- und Flugplänen in Abstimmung mit den kommerziellen Wünschen und den verfügbaren Produktionsmitteln.

Internationale kommerzielle Beziehungen:

Verantwortlich für:

- Pflege und Ueberwachung der kommerziellen Beziehungen der Swissair zu Partnergesellschaften wie z.B. SAS
- Vertretung des kommerziellen Standpunktes in verkehrsrechtlichen Angelegenheiten
- Kommerzielle Verträge mit anderen Fluggesellschaften, insbesondere Poolabkommen
- Führung des Passagier- und Frachttariffwesens
- Wahrung der kommerziellen Interessen der Swissair innerhalb der IATA und Ueberwachung der Einhaltung der IATA-Bestimmungen.

Verkauf:

Verantwortlich für:

- Organisation eines wirtschaftlich arbeitenden Verkaufsapparates im In- und Ausland
- Förderung des Verkaufs im Passage-, Fracht- und Postgeschäft zur Erzielung optimaler Erträge mit Hilfe von Verkauf- und Werbe-Aktionen
- Mitbestimmung bei der Gestaltung der Flugprogramme und Flugpläne sowie der Qualität der Passagierdienste

- Wahrung der Verkaufsinteressen der Swissair nach aussen
- Führung der Aussenvertretungen.

Dieser Gliederung entsprechend wird das gute Zusammenspiel zwischen den direkt im Verkauf tätigen Abteilungen Passagen, Fracht/Post, Propaganda sowie der Aussenvertretungen durch die Gesamtverkaufsleitung gesichert.

Abschliessend sei auch an dieser Stelle erneut betont:

Die Organisation allein kann den Erfolg geschäftlicher Tätigkeit nicht verbürgen; dieser hängt vor allem von den Menschen ab, die in der Organisation tätig sind, und von der Art, wie sie sich ihrer bedienen.



H. Aeppli
Chef Dept. II

Das finanzielle Ergebnis 1960

Das abgelaufene Geschäftsjahr 1960 stellt das erste entscheidende Jahr in der Umstellungsperiode auf den Jet-Verkehr dar. Es trägt daher auch wirtschaftlich den Stempel dieser Entwicklung.

So zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung, dass im Jahre 1960

- die Kosten ohne Abschreibungen von 239,1 Mio. auf 298,4 Mio.
- die Erträge von 277,9 Mio. auf 329,0 Mio. gestiegen sind,
- der Betriebsgewinn dagegen von 38,8 Mio. auf 30,6 Mio.
- die Abschreibungen von 31,3 Mio. auf 25,7 Mio.
- der Reingewinn von 7,5 Mio. auf 4,9 Mio.

gesunken sind.

Der ausgewiesene Reingewinn entspricht dem tatsächlichen Jahresergebnis. Dabei konnten die ordentlichen und ausserordentlichen Abschreibungen auf den DC-7C-, DC-6A- und B-Flugzeugen, soweit sie im abgelaufenen Jahr noch der Swissair-Flotte angehörten, in vollem Umfang vorgenommen werden. Von besonderer Bedeutung waren im Geschäftsjahr 1960 die ausserordentlichen Einführungskosten, die durch den Uebergang zum Strahlflugzeug bedingt sind. In den Jahren 1958, 1959 und 1960 sind insgesamt mindestens 14 Mio. Franken an Einführungskosten aufgewendet worden. Davon konnten 3,5 Mio. Franken durch früher geschaffene Reserven und 8,5 Mio. Franken durch die Betriebsrechnungen der drei Jahre gedeckt werden. Die restlichen 2 Mio. Franken sollen in den kommenden Jahren amortisiert werden.

Auch die Bilanz ist durch die wesentliche Vergrösserung des Flugzeugparkes und die damit zusammenhängende Verkehrsausweitung beeinflusst, was sich in einer beachtlichen Erhöhung der Bilanzsumme von 311 Mio. Franken auf 403 Mio. Franken, d.h. um 30% auswirkte. Der Buchwert des Flugzeugparkes hat per Saldo um 48,6 Mio. Franken zugenommen, wobei dem Zugang der drei DC-8 im Betrage von 71 Mio. Franken der Verkauf von zwei DC-7C-Flugzeugen und eine ausserordentliche Abschreibung auf der verbleibenden DC-7C-Flotte gegenüberstehen. Während auf der Passivseite das Eigenkapital keine nennenswerte Veränderung erfuhr, erhöhte sich das langfristige Fremdkapital durch die Aufnahme von zwei neuen Obligationenanleihen sowie durch das zusätzliche AHV-Darlehen um 110 Mio. Franken.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die vorliegende Bilanz gesund ist. Auf dieser Grundlage konnte den Aktionären aus dem herausgewirtschafteten Reingewinn eine Dividende von 4% ausgeschüttet werden. Damit dürfen wir mit dem Ergebnis 1960 zufrieden sein. Im Moment der Einführung der viel teureren und kostspieligeren Jet-Flugzeuge ist somit für das erste Uebergangsjahr der Nachweis erbracht, dass die Geschäftspolitik richtig war und die Swissair befähigt ist, die neuen Aufgaben auch wirtschaftlich mit Erfolg zu meistern. Unser Unternehmen wird noch weiterhin eine Bewährungsprobe zu bestehen haben. Wenn wir uns jedoch restlos einsetzen, dürfen wir auch im laufenden Geschäftsjahr auf Erfolg hoffen.



E. Groh
Chef Departement I

In der März-Nummer der Swissair News orientierten wir unsere Mitarbeiter über die Bemühungen der Geschäftsleitung, mittels einer kurzfristigen Miete von Strahlflugzeugen den durch die verspätete Ablieferung der Convair 990 Coronado entstehenden Produktionsausfall wirksam zu überbrücken. Nachdem verschiedene Alternativlösungen diskutiert und geprüft worden sind, konnte Mitte April mit den Convair-Flugzeugwerken ein Abkommen getroffen werden, wonach der Swissair bereits ab kommenden Spätsommer zwei Convair 880-M Strahlflugzeuge bis im März 1962 zur Verfügung stehen sollen.

Auf Grund der neuen Produktionsdaten kann die Swissair mit einer Ablieferung des ersten Convair 880-M auf Ende August und des zweiten Flugzeuges auf Anfang September 1961 rechnen, sodass der DC-6B in der zweiten Hälfte September auf allen Fernostkursen durch ein modernes Strahlflugzeug ersetzt werden kann. Im Oktober wird es zudem möglich sein, zwei bis drei Mittelost-Direktkurse auf den Convair 880-M umzustellen. Leider reichen die beiden Flugzeuge nicht aus, um auch den Verkehr nach Buenos Aires vor dem Eintreffen der Coronados in den Jetverkehr miteinzubeziehen. Wie das SAS und die KLM werden wir auf dieser Strecke bis Ende 1961 noch mit DC-7C durchhalten müssen.

Das Flugversuchsprogramm mit dem Convair 990 läuft inzwischen intensiv weiter, und die Ablieferung der für die Swissair und das SAS bestimmten Flugzeuge ist nun für Oktober 1961 bis Januar 1962 geplant.

Convair 880-Flugzeuge befinden sich seit einiger Zeit in USA bei TWA, Delta und Northeast Airlines im Einsatz und erfreuen sich beim reisenden Publikum grosser Beliebtheit.

Vom Convair 880 unterscheidet sich der Convair 880-M (M = modified) durch stärkere Triebwerke, ein höheres Startgewicht sowie wirksame Vorflügel, die dem Flugzeug bessere Start- und Landeeigenschaften verleihen. Im Laufe dieses Jahres wird der Convair 880-M

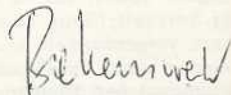
ebenfalls durch Japan Airlines, VIASA in Caracas, Alaska Airlines und CAT eingesetzt.

Die zeitlich befristete Uebernahme der beiden Convair 880-M stellt eine - wenn auch produktionsmässig willkommene - Behelfslösung dar.

Um die beiden Flugzeuge möglichst frühzeitig d.h. noch während den einträglichen Monaten September und Oktober in den Verkehr bringen zu können, musste sich die Geschäftsleitung entschliessen, die Flugzeuge praktisch ohne Abänderung von Convair zu übernehmen. Sie entsprechen aus diesem Grunde in Bezug auf Cockpit-Gestaltung und Buffet-Ausrüstung nicht in allen Einzelheiten den für den Convair 990 Coronado aufgestellten Detailspezifikationen, genügen aber im übrigen allen einschlägigen Vorschriften der USA-Behörden.

Unsere Geschäftsleitung hat eine einfache und klare Flottenpolitik für die kommenden Jahre ausgearbeitet. Ab nächstem Frühjahr wird die Swissair lediglich noch vier Typen, nämlich die DC-8, die Convair 990 Coronado, die Caravelle und den Convair 440 Metropolitan im Einsatz haben. Zahlreiche Schwierigkeiten, die uns während dem unvermeidlichen Uebergang vom Kolbenflugzeug zum Jet betrieblich zu schaffen machen und kostenmässig eine schwere Belastung darstellen, werden dank der Vereinfachung unseres Parkes dahinfallen. Der Weg zu dieser modernen standardisierten Flotte muss in den nächsten 12 Monaten zurückgelegt werden - und er führt über die zwei Convair 880-M! Die planmässige weitere Vergrösserung unseres Strahlflugzeugbestandes während den nächsten 5 bis 10 Jahren und damit auch die persönliche Entwicklung jedes einzelnen unserer Mitarbeiter hängt massgeblich von Ihrer Fähigkeit ab, diese zweite Runde der Umstellung auf Strahlflugzeuge zielbewusst und anpassungsfähig zu meistern.

Wir zählen auf Sie!



A. Baltensweiler
Stv. Direktionspräsident

ALBERT STENGELE †

Am 16. März erlag Herr Albert Stengele in seinem 46. Lebensjahr einer heimtückischen Krankheit. Herr Stengele war seit seinem Eintritt in die Swissair im Juni 1947 bei der Materialabteilung des Dept. IV als Magaziner tätig. Er war verheiratet und Vater von sieben Kindern. Seinen Hinterbliebenen sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

DIE MITGLIEDER UNSERER GESCHÄFTSLEITUNG



1



2

1. Dr. Walter Berchtold, Delegierter des Verwaltungsrates und Direktionspräsident
2. Dipl.-Ing. Armin Baltensweiler, Stellvertretender Direktionspräsident
3. Eugen Groh, Chef des Departements I, Finanzen
4. Hans Aeppli, Chef des Departements II, Verkehr und Verkauf
5. Robert Fretz, Chef des Departements III, Operation
6. Dipl.-Ing. Franz Roth, Chef des Departements IV, Technik
7. Dr. Heinz Haas, Generalsekretär
8. Dipl.-Ing. Isidor Lack
Besondere Aufgaben



3



4



5



6



7



8

Im April war es 25 Jahre her, dass fünf unserer Mitarbeiter auf ein Vierteljahrhundert im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs zurückblicken können. Wir gratulieren den fünf verdienstvollen "Veteranen" herzlich und stellen sie gerne unsern Lesern vor.



FLUGKAPITÄN ANTON VON TSCHÄRNER

Herr von Tschärner begann damals, vor 25 Jahren, als bewährter Pilot unserer Flugwaffe seine Tätigkeit bei der Swissair, vorerst als Funker, um in der Folge stufenweise zum Flugkapitän vorzurücken. Seither hat dieser verdiente Mitarbeiter in

steilem Aufstieg wichtige und wichtigste Funktionen in unserer Gesellschaft übernommen. Auf einem Flug nach USA legte Herr von Tschärner bereits im September 1947 seinen millionsten Flugkilometer zurück. Trotz seines grossen administrativen Arbeitsgebietes vermag er sich heute über rund 12'000 Flugstunden (ca. 4'000'000 Flugkilometer) auszuweisen. Seine besonderen, beruflichen Qualitäten stellte er in vielen, z.T. schwierigen Situationen unter Beweis. Ihm, dem erprobten Organisator, erwuchs in all den Jahren ein reiches Tätigkeitsfeld, angefangen bei der Einführung des Nordatlantikdienstes bis zur heutigen erfolgreichen Ueberleitung zur Jet-Operation unserer Gesellschaft. Seit 1952 leitet Herr von Tschärner die Abteilung Flugdienst. In der Aeropers bekleidete er vom Januar 1949 bis April 1951 das Amt des Präsidenten.



HERR HANS NICOLE

Herr Nicole diente unserer Gesellschaft mit Erfolg in verschiedenen Sparten. Eingetreten am 20. April 1936, war er - nach kurzer Einführungszeit in der Zentralverwaltung Dübendorf - in unserer damaligen Vertretung Croydon tätig. Vom April 1939 bis Kriegsbeginn wirkte er

in unserem Luftreisebüro Basel, um später, zusammen mit dem übrigen Mitarbeiterstab, die Vorarbeiten für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit dem Ausland an die Hand zu nehmen. Nach Kriegsende war er als Swissair-Vertreter in London tätig. Im November 1947 wurde er an den Hauptsitz nach Zürich zurückberufen, wo er wichtige Spezialaufgaben, insbesondere IATA-Fragen, zu behandeln hatte. Während einiger Zeit betreute er auch Belange der Swissair im Ausland, worauf er seine Arbeitskraft den Bodendiensten der Swissair zur Verfügung stellte. Im Jahre 1960 wurde er Chef der Abt. Bodendienste. Herr Nicole gehört zu jenen Mitarbeitern, die für unser Unternehmen wichtige Aufbauarbeit geleistet haben und durch ihren Einsatz zum Erfolg unserer Gesellschaft massgeblich beigetragen haben.



FLUGKAPITÄN HANS KUHN

Herr Kuhn begann seine Tätigkeit bei der Swissair am 20. April 1936 als Nachtflugleiter. Nach einem Jahr zeichnete er als Bordfunke-Piloten-Aspirant. Im Winter 1938/39 war er Nachtflugleiter in Zürich, um im darauffolgenden April zum selbstständigen Streckenpiloten ernannt zu werden. Ab

Oktober 1946 wirkte Herr Kuhn als Fluglehrer. Seine erste Million Flugkilometer legte er am 30. Januar 1938 zurück; knapp drei Jahre später wurde er zum zweiten und am 31. Mai 1953 zum dritten Mal Flugmillionär. Zu Jahresbeginn 1956 übernahm Flugkapitän Kuhn zusätzlich die Funktion eines DC-6B-Simulator-Instruktors, und am 15. März 1958 erfolgte seine Ernennung zum DC-6B-Pilot-in-Command.



HERR JAKOB FURRER

Herr Furrer trat unserm Mitarbeiterstab am 15. April 1936 als Hilfsangestellter in Dübendorf bei. Er gehörte ihm - trotz einschneidender Beschränkungen - auch während des Krieges an. Als die Flugtätigkeit 1945 wieder aufzuleben begann, wirkte Herr Furrer erneut in Dübendorf,

wo er auf den 1. Juni 1946 zum Mitarbeiter des Frachtdienstes ernannt werden konnte. Am 14. Juni 1948 erfolgte seine Berufung auf den Posten des Import-Leiters der Frachtabteilung Dübendorf-Kloten. Heute, da das Frachtgeschäft im Luftverkehr längst den Kinderschuhen entwachsen ist, zeichnet Herr Furrer als verantwortlicher Chef des Fracht-Imports auf unserm Heimatflughafen.

Direktion	8
Direktionspräsidium	12
Generalsekretariat	22
Planungsdienst	54
Zentraler Personaldienst	31
Lehrlingswesen	69
Departement I	390
Departement II	
Zentralstellen	281
Aussenstellen	1831
Departement III	
Bodenpersonal	1139
Fliegendes Personal	991
Departement IV	1899
Direktion für die Westschweiz	676
Total Bestand	7403

MUTATIONEN

Planungsdienst: Auf den 1. April ist der Posten eines vollamtlichen Assistenten des Chefs des Planungsdienstes geschaffen und Herrn Dr. Werner Lustenberger übertragen worden.

Herr Joseph Ruetz wurde zum Chef Flugzeugprojekte ernannt. Er tritt in dieser Eigenschaft die Nachfolge Herrn Tanners an, der die Funktion eines ständigen Swissair-Delegierten beim SAS in Stockholm ausübt.

Zentraler Personaldienst: Auf den Chefposten der neuen Dienststelle Bodenpersonal Ausland ist Herr Guido Lieber berufen worden, während Herr Paul Angst die ebenfalls neu geschaffene Dienststelle Bodenpersonal Schweiz leitet.

Die Aufgaben der Personalbeschaffung und -schulung, die bisher getrennt waren, sind zu einem einzigen Dienst zusammengefasst worden, dem Herr Max Schuler vorsteht.

Generalsekretariat: Das GS ist in die folgenden fünf Zweigstellen aufgeteilt: Verwaltungsdienst, Auswärtiger Dienst, Rechtsdienst, Aerztlicher Dienst und Presse- und Public Relations-Dienst. Den neugeschaffenen Stellen Verwaltungsdienst (GV) und Auswärtiger Dienst (GF) stehen die Herren Dr. Bernhard Staehelin (Chef GV) und Dr. Max Hottinger (Chef GF) vor.

Dept. II: Herr Manfred Brunner, bisher Chef des SACO-(Musterkollektions-)Dienstes, hat die Leitung der Sektion Fracht-Verkauf übernommen.



HERR ALFRED OESS

Herr Oess trat zwar "erst" im Februar 1947 in unsere Gesellschaft ein, doch war er vorher, d.h. seit 20. April 1936, bei der Alpar tätig gewesen. Zwei Monate nach Dienstantritt bei der Swissair erfolgte seine Beförderung zum Bordfunker I. Klasse.

Am 21. Januar 1949 konnte er erstmals als Flugmillionär gefeiert werden. Mitte September 1951 legte er die zweite, drei Jahre später die dritte Million Flugkilometer zurück. Im März 1956 begann er eine neue Laufbahn als Navigator-Aspirant und zeichnete ein Jahr darauf als selbständiger Navro. Dann einschloss sich Herr Oess Anfang 1958 erneut, von vorn - diesmal als Pilotenaspirant - zu beginnen. Am 1. März 1959 wurde er zum DC-6B-Copiloten ernannt.

Dept. III: An Stelle von Herrn Herbert Suter, jetzt Chef des Zentralen Personaldienstes, ist - vorläufig ad int. - Herr Fritz Boehme zum Leiter der Personalabteilung Dept. III ernannt worden.

Als Nachfolger von Herrn Charles Braun, der die Swissair Ende März verlassen hat, übernimmt sein bisheriger Stellvertreter, Herr Heinz Keller, den Posten des Stationsleiters in Kloten.

Neuer Sektor-Chefsteward Südatlantik/Ferner Osten ist Herr Hansruedi Augsburgsburger.

Dept. IV: Mit der Leitung ad int. der Personalabteilung Dept. IV ist Herr Friedrich Marti betraut worden.

Wir wünschen den neu ernannten Herren viel Erfolg!

Happy Landings!

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

Dept. III: 5.1. Henri Pulfer, Bordmechaniker; 28.1. Willy Grütter, Pilot; 4.2. Max Huber, Passagierdienst; 3.3. Bernhard Wehrli, Personalbuffet Werft; 18.3. Heinrich Stricker, Passagierdienst.

Dept. IV: 10.2. Peter Bittel, Triebwerk; 7.3. Hansrudolf Grunder, Flugzeugwartung; 11.3. Max Hochstrasser, AVOR-Flugzeugüberholung.

IMMER NOCH ZU WENIG BEKANNT: DER SWISSAIR TRAVEL CLUB

Wir stellen immer wieder fest, dass unser Personal der Existenz des Swissair Travel Clubs zu wenig Aufmerksamkeit schenkt.

Von seiten unserer Travel Club-Mitglieder - sie sind unsere Stammkundschaft - erhalten wir des öftern Klagen, wonach die STC-Kennzeichen ungenügende oder überhaupt keine Beachtung finden.

Der Swissair Travel Club wurde auf Wunsch unseres Direktionspräsidenten, Herrn Dr. W. Berchtold, ins Leben gerufen. Seinen Weisungen ist strikte nachzukommen.



STC-Mitglieder sind erkenntlich an

- ihrer Mitgliederkarte, vom Präsidenten der Swissair unterzeichnet (siehe Abbildung);
- ihrem Abzeichen (wie Signet auf der Mitgliederkarte);
- Kofferetiketten mit goldenem Swissair-Signet und schwarzem Plastikriemchen.



Treffer

Der Wortführer einer Gruppe von sieben Passagieren aus Uebersee schrieb uns in einem Brief u.a.:

"Als wir in A. ankamen, begrüßte uns Ihr Mitarbeiter Herr X., gab bekannt, dass unser Flugzeug nach B. mit fünf Stunden Verspätung abfliegen werde und fragte uns,

ob wir in der Zwischenzeit unter seiner Begleitung etwas von der Stadt sehen möchten. Wir nahmen die Einladung gerne an. Herr X. kümmerte sich sofort und zuverlässig um unser Handgepäck und war bis zum Abflug während fünf Stunden auf alle Arten behilflich. Keinen Augenblick lang liess er durchblicken, dass er irgendetwas anderes als die Pflicht eines Swissair-Angestellten tat.

Wir beendeten eine zweimonatige Reise und hatten viele Flugplätze kennen gelernt. Nirgends aber waren wir einem Angestellten begegnet, der sich so sorglich um uns kümmerte wie Ihr Mann in A. Am Ende unserer Weltreise haben wir dies ganz besonders zu schätzen gewusst."

Dieses Beispiel zeigt, dass es auch unter den ungünstigsten Voraussetzungen möglich ist, unsere Passagiere zufriedenzustellen.



Nuller

QGO in Kloten. Um 1400 Uhr wird der SR-Kurs von A nach Kloten (flugplanmässiger Abflug 2000 Uhr) annulliert.

Herr T. meldet sich um 1930 Uhr am Swissair-Schalter auf dem Flugplatz A zum Rückflug in die Schweiz. Zwei Angestellte teilen ihm mit, der Flug finde wegen Nebels in Kloten nicht statt. Auf

seine Frage, wie er nun gleichwohl in die Schweiz gelangen könne, schicken sie ihn kommentarlos zum Schalter der die Abfertigung besorgenden Gesellschaft X. X-Beamte erklären Herrn T., sie seien wohl für die Abfertigung, nicht aber für die Betreuung von Swissair-Passagieren bei Flugannullierungen zuständig. Die Fahrpläne der Eisenbahn seien auf dem Reisebüro im Flughof zu erfragen. Wieder wendet sich Herr T. an den Swissair-Schalter. Es wird ihm nicht weitergeholfen. Missmutig erkundigt er sich nach dem Chef der Swissair-Gruppe. Dieser ist nicht da ... In einem Brief an die Geschäftsleitung fragt Herr T.: "Warum stellt sich der Leiter des Swissair-Büros in diesem Zeitpunkt nicht zur Verfügung der Passagiere? Wenn eine Annullierung um 1400 Uhr erfolgt ist, genügt die Zeit bis 2000 Uhr nicht, um den paar nicht erreichbaren Passagieren bei ihrem Eintreffen mit einem Service zu dienen, der noch ein gewisses Interesse an den Fluggästen vermuten lässt?" -



Erstmals in diesem Jahr steht der Name eines Fräuleins auf der Ehrentafel der Prämientengewinner. Wir gratulieren Fräulein Bärtschi, aber auch den gleichzeitig zu nennenden Herren bestens zu ihrem Erfolg

Hr. JAKOB SCHLATTER,	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 80.-- 7566
Hr. HERBERT SCHMID,	Sektion Flzg.-Wartung IERA, Dept. IV	Fr. 50.-- 7110
Hr. EDWIN RUSTERHOLZ,	Sektion Flzg.-Überholung, Dept. IV	Fr. 40.-- 7530
Hr. HEINZ HELBLING,	Tarife und Passagebestimmungen Dept. II	Fr. 20.-- 7006
Fräulein ALICE BÄRTSCHI,	Abt. Administration, Dept. I	Fr. 20.-- 7421

7566

Der Vorschlag von Herrn Jakob Schlatter, das Kabelschutzrohr des Magnetkabels durch die Gehäusewand hindurchzuführen, bringt eine Änderung, die das Durchscheuern der Kabelisolation an der Austrittsstelle aus dem Magnet verhindert. Seit der Einführung dieser Modifikation musste denn auch kein Kabel infolge solcher Beschädigungen vorzeitig ausgewechselt werden.

- im besseren Schutz durch den Asbestschlauch beim möglichen Auseinanderklaffen der Umwicklung;
- in der Material- und Arbeitszeiteinsparung;
- in einer gleichmässigeren Umwicklung.

Sobald der noch vorhandene Lagerbestand aufgebraucht ist, werden die Schläuche nach dem neuen Verfahren isoliert. Die entsprechende Zeichnung wurde bereits geändert.

7110

Die von Herrn Herbert Schmid angefertigte Spezialzange für das Auswechseln der Schmelzsicherungen, die in den Caravelle-Flugzeugen verwendet werden, hat sich als vorteilhaftes und zeitsparendes Werkzeug bewährt und ist für die Abgabe an alle IERA-Mechaniker der Flugzeugwartung vorgesehen.

7006

Dem Vorschlag von Herrn Heinz Helbling, die Grösse des "Teletype/Company Mail Message-Formulars 1007/R 1" auf das Normalformat A/5 zu reduzieren, wird den vielen Vorteilen wegen entsprochen.

7530

Herr Edwin Rusterholz schlug eine neue Isolationsart für die Breezeschläuche vor, deren hauptsächlichste Neuerung in der Verwendung eines Asbestschlauches als Überzug besteht. Die Vorteile dieser Isolation liegen

7421

Fräulein Alice Bärtschi machte die Anregung, die IBM-Kohlefarbbänder an Lager zu legen, statt wie bisher dieselben je nach Bedarf zu bestellen. Gemessen am heutigen Verbrauch können aus der durch den Grossbezug resultierenden Preisermässigung jährlich etliche Franken eingespart werden.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6311

Vervollständigen des Swissair-Personalausweises. Bereits seit Jahren wird im Personal-Ausweis das Eintrittsdatum und nicht mehr das Ausstell-Datum des Ausweises eingetragen. Mitarbeiter mit alten Ausweisen, die Wert darauf legen, dass diese Eintragung entsprechend geändert wird, sollen sich mit dem zuständigen Personaldienstleiter in Verbindung setzen.

6362

Container als Barboxen. Die in den Caravelle-Flugzeugen als Schubladen dienenden Tablare eignen sich für das Mitführen der Flaschen nicht. Deshalb beauftragte der Bordausrüstungsdienst die Ingenieur-Abteilung des Dept. IV bereits am 8.12.1960, also vor Eingang des Vorschlages, für die Barboxen ein neues, hinten ca. 5 mm hochgezogenes und flach perforiertes Metalltablar, ähnlich der Ausführung in den DC-6B Barboxen, zu konstruieren. Diese neuen Tablare werden ca. Mitte Mai zur Ablieferung gelangen.

6367

Montieren von Haken neben den Sitzen. Der Vorschlag, in den Kabinen unserer Flugzeuge bordwandseitig einen Haken anzubringen, woran Damenhandtaschen aufgehängt werden können, muss aus folgenden Gründen abgelehnt werden:

1. Da der Haken fest montiert werden müsste, wäre keine Gewähr dafür geboten, dass er sich bei einer Änderung der Sitzplatzversion am zweckmässigen Ort befinden würde.
2. Eine an der Bordwand aufgehängte Tasche würde die Bewegungsfreiheit des am Fenster sitzenden Passagiers beeinträchtigen.
3. Nutzen aus solchen Aufhängehaken für Taschen würden nur die Damen ziehen, die eine Handtasche mit Bügel bei sich tragen. Auf längeren Flügen führt die Dame in der Regel jedoch eine sog. Beauty Case mit sich, die aus Platzgründen so oder so unter dem Sitz zu versorgen wäre.

6368

Anbringen eines Spiegels an der Rücklehne der Passagiersitze. Gegen das Anbringen eines Spiegels an der Rückwand jedes Passagiersitzes sprechen folgende Einwände:

Aus Sicherheitsgründen dürfen an der vorgeschlagenen Stelle keine Glasspiegel angebracht werden. Es könnten deshalb nur eingenahte Metallspiegel, die aber erfahrungsgemäss rasch verkratzen und matt werden, zur Verwendung gelangen. Diese wären aber nur dann benützbar, wenn der Passagier auf dem betreffenden Vordersitz seine Rücklehne senkrecht hält, was während des Fluges jedoch selten vorkommt.

7018

Telephon-Schäden. Das Anbringen eines Saugnapfes, soweit dies in Anbetracht der geringen Distanz zwischen Pult und Apparat-Bodenplatte überhaupt möglich wäre, kann nicht als geeignetste Lösung betrachtet werden, um das Herunterreißen der Apparate zu verhüten. Bei zu starkem Zug, oder bei einem plötzlichen Nachlassen des Widerstandes würde nämlich unweigerlich das eintreffen, was man verhindern wollte. Der beste und wirksamste Schutz gegen eine Beschädigung der Telephone ist der, diese als zerbrechliche Apparate zu behandeln.

7176/7181

Vermehrte Berücksichtigung unserer eigenen Drucksachen-Zentrale bei der Vergabe von Druckaufträgen. Eine wichtige Aufgabe der Drucksachen- und Materialzentrale ist die fachtechnische Beurteilung bzw. Überwachung der zu vergebenden Druckaufträge. Bei diesen wird grundsätzlich dem rationellsten Herstellungsverfahren der Vorzug gegeben. Doch dürfen verschiedene Punkte nicht ausser Acht gelassen werden, nämlich, dass

1. unsere Drucksachen-Zentrale ist nicht für den Buchdruck eingerichtet.
2. gewisse Arbeiten können im Buchdruck rationeller hergestellt werden und müssen deshalb auswärts vergeben werden.
3. aber auch nicht alle Offset-Aufträge können bei uns ausgeführt werden, weil oftmals die vorgeschriebenen Termine zur Auswärtsvergabe von Aufträgen zwingen.

Die Einsender können versichert sein, dass der Herstellung von Drucksachen die grösstmögliche Aufmerksamkeit geschenkt wird.

7213

Briefformulare. Der Markierungsstrich, als Kennzeichen des Blattendes, existiert bereits auf den meisten Briefformularen. Wo er jedoch fehlt und es zweckmässig

erscheint kann er zukünftig ohne weiteres angebracht werden. Die Drucksachen- und Materialzentrale wird beim Neudruck der Formulare dieser Angelegenheit spezielle Aufmerksamkeit schenken.

7261

Ausstellen der Photographien von Vorgesetzten bis zu den Sektionschefs in den Anschlagkasten des Dept. IV. Es ist eine Kameradschaftspflicht der Mitarbeiter und direkten Vorgesetzten, die neueingetretenen SR-Angestellten mit den Chefs ihrer Abteilung und solchen, mit denen sie durch ihre zukünftige Tätigkeit zu tun haben werden, bekannt zu machen.

7279

Planung von Ground Equipment. Diese Eingabe entspricht nicht dem Sinne eines Vorschlages und kann deshalb nicht vom Vorschlagswesen behandelt werden. Wir haben jedoch die Angelegenheit an die zuständigen Instanzen zur Behandlung weitergeleitet.

7282

Kenntnis des Personals im Dept. IV. Die Anregung, die Kennmarke durch die Aufschrift "SWISSAIR" zu ergänzen, um diesem Täfelchen einen "offizielleren" Charakter zu geben, wird neu überprüft.

7290

Stempeluhr-Installation in der neuen Werft. Die Stempeluhr für die Präsenzkontrolle der in der neuen Werfthalle Arbeitenden wurde in der Zwischenzeit bereits montiert.

7298

Wegmarkierung Luftreisebüro-Stadtabfertigung. Das Bahnhof-Inspektorat spricht sich aus folgenden Gründen gegen die vorgeschlagene Markierung, die anstelle der gelben Striche rote SR-Signete vorsieht, aus, weil:

1. diese Art Markierung einer Bodenreklame gleichkommt;
2. viele Bahnhofbenutzer das Signet auf den Boden zu "entziffern" versuchen und damit dem internen, regen Bahnhofverkehr nicht mehr die nötige Aufmerksamkeit widmen würden, was die Unfallgefahr erhöhen könnte.

Das Auffinden des Terminus oder Luftreisebüros wird für den Flugpassagier zu keinem Problem, wenn er freundlich aufgefordert wird "to follow the yellow line".

7344

Aufchromen der Zentralbüchse. Die Zentralbüchse darf nach dem Schleifen nicht aufgeschromt werden, da die Oeldichtringe innert kürzester Zeit die verchromte Fläche beschädigen und darauf festsitzen würden.

7381

Luftfrachtbrief-Labels. Der Vorschlag, die Anzahl der Luftfrachtbrief-Labels nochmals zu reduzieren, muss vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus abgelehnt werden. Es kommt bedeutend billiger zu stehen, die überzähligen Etiketten zu vernichten, als Fehlleitungen infolge Falschnummerierung zu korrigieren.

Bereits bei der Verminderung dieser Labels von 6 auf 4, eine Massnahme, die erst auf Grund eingehender Untersuchungen eingeführt wurde, wurden kritische Stimmen laut. Die heutige Anzahl Etiketten pro Frachtbrief ist bei den jetzt vorliegenden Verhältnissen gerade noch das Minimum, das akzeptiert werden kann.

7657

Die Pressluftschläuche der Handbohrmaschinen, Schleifhexen, Niethämmer, etc. am Handwerkzeug selbst durch Kupplungsstücke statt durch Briden zu befestigen bringt keinen Vorteil, im Gegenteil. Bei den meisten Spenglerarbeiten werden fast gleichzeitig zwei Pressluftmaschinen benötigt, z. B. Bohrmaschine und Presslufthammer, die bei der bisherigen Anschlussart stets betriebsbereit sind, im Gegensatz zur vorgeschlagenen Lösung, wo vermehrte Wechselzeiten in Kauf genommen werden müssten. Im bestehenden Fall sind nämlich stets drei Werkzeuge betriebsbereit, bei der vorgeschlagenen Art jedoch nur jeweils eines.

7662

Leeren der Ordner im Archiv des Dept. IV und Bündeln des Inhalts zu Paketen. Es liegt im Ermessen des zuständigen Chefs, wie er das Archiv geordnet haben will.

Ob mit einer solchen Massnahme aber wertvoller Platz eingespart werden kann, ist fraglich. Solange zudem keine billigen Arbeitskräfte, z. B. Lehrlinge, für das Umpacken zur Verfügung stehen, dürfte der finanzielle Aufwand grösser sein, als der Gewinn, der aus der Wiederverwendung

aller Ordner resultiert. Irgend einmal wird dieses Problem zwar bestimmt seriös angepackt werden müssen, voraussichtlich spätestens beim Bezug der Bürobauten Balsberg.

7837

Baggage Identification Chart. Auch die in der Swissair verwendete Baggage Identification Chart ist ein internationales Gepäckstück-Verzeichnis und wird, mit wenigen Ausnahmen im inneramerikanischen Verkehr, von allen Luftverkehrsgesellschaften verwendet. Gegenwärtig befasst sich die IATA damit, ein neues Verzeichnis aufzustellen, das den heute gebräuchlichen Gepäckstücken angepasst ist. Das SBB-Gepäck-Verzeichnis ist zu umfangreich, um unserem Zweck zu dienen.

7845

SWISSAIR Notice Boards. Wir gehen mit dem Einsender einig, dass die SAS-Karten graphisch schöner sind als die SR-Message. Diesem Umstand kann bei einem Neudruck Rechnung getragen werden.

Was die Anwendung betrifft, so kann gesagt werden, dass das heutige Verfahren den ETC- (European Traffic Conference) Empfehlungen entspricht und von mehreren Fluggesellschaften gleich angewandt wird.

Folgender Vorschlag musste noch zurückgestellt werden:

7661 Automatischer Vakuumregler für Vergaser-Prüfstand.

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

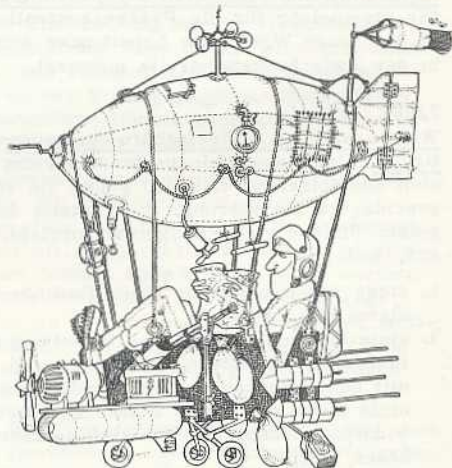
- 694 Zigarettenverkauf auf Flugzeugen
- 5866 Kontakte des Cabin Press Regulation auf den DC-6B
- 7707 Materialplanung
- 7150 Vorrichtung zum Herauspressen der Kolbenbolzenpilze

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

815/818/819/1464/1585/2528/2564/4247/
4407/4441/4625/4748/4954/5111/5241/5861/
6071/6086/6087/6124/6226/6234/6254/6364/
6639/6702/6721/6722/6728/6735/6839/6860/
6874/6894/6895/7078/7103/7120/7125/7129/
7133/7156/7157/7158/7159/7172/7175/7205/
7207/7208/7209/7212/7227/7230/7243/7247/
7285/7286/7287/7326/7327/7334/7335/7336/
7341/7382/7579/7590/7625/7682/7700/7734/
7776/7780/7797/7798/7812/7840/7843/7848.

Ebenfalls nicht prämiert.....

..... wurde der Vorschlag, aus Ersparnisgründen auf die Abgabe von Free II-Flugscheinen an das Personal zu verzichten und statt dessen verbilligtes Material zum Herstellen eigener Flugvehikel - gemäss Bild - abzugeben. Der Einsender hat weder mit Luftämtern, noch mit Familienvätern gerechnet.



SWISSAIR

Freizeit- Organisation

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



Philatelisten-Club

Der Aufmarsch an der Generalversammlung vom 29. März 1961 war so zahlreich, dass sich das Säli im Restaurant Ziegelhütte bis auf den letzten Platz füllte.

Der Präsident konnte auf eine sehr erfreuliche und rege Tätigkeit im vergangenen Vereinsjahr zurückblicken. Der Mitgliederbestand hat sich innerhalb eines Jahres fast verdoppelt und der Club zählt heute etwas mehr als 70 Mitglieder. Anlässlich von Erst- und "First jet"-Flügen wurden rund 40'000 Sondercouverts gedruckt und verkauft, was einen kaum noch zu überbietenden Rekord darstellt. Der Vorstand wurde für ein weiteres Jahr bestätigt und die restlichen Geschäfte waren bald erledigt.

Nach den statutarischen Traktanden kam die von Herrn K. Meyer organisierte Tombola zum Zuge. Anzahl und Höhe der Treffer waren so interessant, dass einem allgemeinen Ansturm auf die Losschachtel nur durch maximale Zuteilung pro Mitglied vorgebeugt werden konnte. Kaum hatte man sich die gewonnenen Tombolapreise etwas näher betrachtet, wurde schon zur Auktion von 100 philatelistischen Frankaturen auf Briefen gestartet. Die Briefe gingen wie frische Weggli an die Ersteigerer und alle Anwesenden amüsierten sich glänzend. So ging ein Abend zu Ende, der noch vielen lange Zeit in Erinnerung bleiben wird.

Wir hoffen, dass sich auch im neuen Vereinsjahr wieder möglichst viele Mitglieder an den monatlichen Tauschabenden und am übrigen Vereinsgeschehen mitmachen werden.

H. Ruoss

Schmalfilm-Club

Wie allen Schmalfilmern bekannt sein dürfte, wurde im Januar 1961 der Internationale Filmwettbewerb der Schallplattenfabrik "TEMPO" abgeschlossen.

Die Aufgabe bestand darin, eine beliebige Schallplatte der Firma TEMPO zu verfilmen.

Unser Mitglied Hr. Bruno Teucher, Dept. III hat mit seinem Film "An der Schwelle des Jet Age" den Schmalfilm-Club Swissair erfolgreich vertreten und einen Preis erhalten.

Wir danken Herrn Teucher für seinen Einsatz und gratulieren ihm recht herzlich zum Erfolg.

Unser Club ist ständig im Wachsen begriffen und zählt zur Zeit schon über 60 Mitglieder.

Interessenten (auch Nichtfilmer) sind an unseren Veranstaltungen immer herzlich willkommen. Sie haben die Möglichkeit, die verschiedenen Filmformate kennen zu lernen und an technischen Abenden mitzuwirken.

Verlangen Sie Clubprogramme bei W. Bühler, Tel. 3360.

W. Bühler

Schach-Club

Am 11. März weite eine Mannschaft unseres Clubs in Genf, um dort die zweite Runde um den KA-BI-Möbelwanderpreis zu bestreiten. Swissair Genf verlor diese Runde mit dem sehr knappen Resultat von 2 1/2 : 3 1/2 Punkten.

Endlich ist auch die Entscheidung in unserem Swissair-Cup 1960 gefallen. Dem Sieger O. Grubenmann gratulieren wir auch an dieser Stelle zu seinem Erfolg.

R. Fischbacher



Jodler-Gruppe

" Jetz wei mir eis jödele, luschtig si "

Unter diesem Motto organisieren wir eine zweitägige Reise nach Stuttgart, eine fröhliche Jodler-Schar, mit Fahنشwinger und Alphornbläser.

Alle Passiv-Mitglieder und Freunde der J.G.S. sind dazu eingeladen. Die Reise wird in Autocars durchgeführt, am 27./28. Mai 1961, Kosten, inkl. Verpflegung und Unterkunft in gutem Hotel Fr. 65.-- für Passive, für andere Teilnehmer Fr. 75.--. Da die Platzzahl beschränkt ist, erwarten wir baldige Anmeldung an den Kassier, Paul Billinger, Elektro-Werkstatt, Tel. 2822, oder an den Aktuar, Christian Maurer, Bordbuffet, Tel. 31 58. Näheres siehe Anschlagkasten.

Wir erwarten grosse Beteiligung, für humorvolle Stimmung ist gesorgt und wünschen heute schon gute Reise und viel Vergnügen! Anmeldeschluss: 5. Mai 1961.

H. Graf

Neuigkeiten aus dem SWISSAIR-Handball-Club.

Die SWR-Handballer erkämpften den Aufstieg in die 1. Liga. Zuzufolge Verschiebungen der sich bis in den März hineinziehenden Aufstiegs- und Finalspiele der Zürcher Meisterschaft kann der abschliessende Bericht über die erfolgreiche Hallen-Saison der SWR-Handballer erst heute erscheinen.

Nach dem Sieg auch im letzten Gruppenspiel zogen unsere Handballer optimistisch in die Finalrunde, wo sie im ersten, entscheidenden Treffen mit einem sehr knappen 6 : 5 Erfolg über den TV Neumünster sich bereits den Aufstieg in die 1. Liga erkämpften. Anfangs März ging es dann noch um den Titel als Zürcher 2. Liga-Meister, der dann allerdings knapp verpasst wurde. Grasshoppers IV als erster Gegner wurde zwar klar 5 : 2 bezwungen, gegen die Pfadi Oerlikon klappte es aber nicht mehr recht. Die 6 : 9 Niederlage bedeutete jedoch den Ehrenplatz in der Zürcher 2. Liga hinter ihrem Besieger. Auch an dieser Stelle gratulieren wir dem HCS-Team, das sich so prächtig geschlagen hat recht herzlich. Sicher sind sich die Spieler aber bewusst, dass ihnen im nächsten Winter in der höheren Spielklasse eine erheblich schwerere Aufgabe harret.

Die Feldmeisterschaft hat bereits begonnen.

Bei Erscheinen dieser Zeilen sind die ersten Spiele der Feldmeisterschaft 1961 bereits absolviert. Der HCS ist in einer sehr starken 2. Liga-Gruppe eingeteilt und wird sich voll einsetzen müssen, um auch im Felde erfolgreich bestehen zu können.

Der Spielplan für die Frühjahrs-Runde:

9. April	HC Jelmoli II	- HC Swissair
23. April	KTV St. Peter u. Paul	- HC Swissair
30. April	Pfadi Sporttrupp II	- HC Swissair
14. Mai	HC Swissair	- LC Zürich III
28. Mai	HC Swissair	- Grasshoppers IV

Die Handballer würden sich freuen, an ihren Heimspielen auf der SWR-Freizeitanlage "Buchwiesen" kräftige Unterstützung durch zahlreiche Anhänger und Handball-Freunde zu erhalten,

Zu einem internationalen Freundschafts-Treffen empfängt der HCS über das Wochenende vom 15./16. April die Handballer der VOEST aus Linz, worüber wir in der nächsten Nummer der FPS-Mitteilungen berichten werden.

Wechsel in der Club-Leitung.

Leider war die General-Versammlung des HCS Ende Februar recht schwach besucht. In seiner Begrüssung gab denn auch Präsident E. Gonseth seiner Enttäuschung darüber Ausdruck. Den Vertreter der FPS, Herrn H. Zuberbühler, hiess er als Gast

speziell willkommen, desgleichen die später (nach ihren Training) noch eingetroffenen Damen der Damen-Korbball-Gruppe. Die flott abgefassten Jahresberichte des Präsidenten wie des SPIKO-Obmannes W. Grossenbacher gaben nochmals einen Rückblick über das abgelaufene 4. Vereinsjahr, das etliche erfreuliche Erfolge, aber auch eine Reihe von Schwierigkeiten brachte (zweimaliger Trainer-Wechsel, schwacher Trainingsbesuch usw.). Höhepunkt war ohne Zweifel der leider zu kurze "Blitz-Besuch" in Linz bei der Firma-Mannschaft der VOEST, der dank tatkräftiger Unterstützung unserer Wiener-Vertretung im letzten Spätsommer möglich war. In einer Minute des Schweigens wurde des leider verstorbenen Trainingsleiters Dr. W. Gautschi gedacht.

Wie der Bericht von Frl. Broennimann ausführte, befand sich die Damen-Korbball-Gruppe (Untersekretion des HCS) in einem ziemlichen "Wellental", der kürzliche Zuzug mehrerer neuer Mitglieder lässt aber hoffen, dass es nun wieder "obsi" geht.

"Finanzchef ad int." J. Albertin konnte in seinem Kassa-Bericht einen erfreulichen Überschuss ausweisen (dessen "Quelle" zeigt aber deutlich, wie nötig die aktive Beteiligung auch unseres Clubs an dem von der FPS alljährlich veranstalteten Oktoberfestes (!). Rechnungs-Ablage wie Budget wurden von der Versammlung genehmigt, wobei zum letzteren ein Vorschlag auf Erhöhung der Aktiv-Beiträge zurückgezogen wurde.

Die gut vorbereiteten Wahlen waren schnell "unter Dach", trotzdem der Präsident nach erst drei Amts-Perioden schon "müde" geworden war. Mit grossem Applaus wurde sein allseitiger Einsatz und die gute Führung des Clubs verdankt. Indem er den durch die Versetzung von Kassier V. Citterio vakanten Platz im Vorstand einnehmen wird, ist seine weitere Mitarbeit für den HCS gesichert. Als neuer "Steuermann" konnte Kamerad I. Imhof gewonnen und einstimmig gewählt werden, dem folgende Kameraden in der Club-Leitung zur Seite stehen: J. Albertin, W. Grossenbacher, E. Gonseth und M. Fessler. Das Trio Grossenbacher/ Erb/Rüedi wird in der SPIKO den sportlichen Betrieb leiten und überwachen, während sich das Duo Rüedi/Messer für die Trainings-Leitung (Handball bezw. Kondition) zur Verfügung stellte. Das vorgelegte Tätigkeits-Programm für das Jahr 1961, umfassend: Feldmeisterschaft, Handball-Cup, Besuch von Turnieren u. a. m. fand die Zustimmung, worauf die Erledigung einiger klei-

nerer Geschäfte zur Vorführung des von der VARIG freundlichst zur Verfügung gestellten Werkfilmes der CARAVELLE überleitete. Herrn Dir. Kaspar, der sich mit diesem Film als ausgezeichnete Kameramann entpuppte, nochmals besten Dank!

Abschliessend wiederholen wir noch den dringenden Appell des abtretenden Präsidenten zu vermehrter Mitglieder-Werbung!
M. Fessler

Schützen-Gruppe

Am 18. März waren je eine Equipe der BEA und SABENA bei der Schützen-Gruppe, Swissair, in Zürich zu Gast. Im Schiessstand von Bachenbülach wurde der Wettkampf. 30 Schuss auf die 10er Scheibe, ausgetragen. Die Swissair siegte im Gruppenwettkampf mit 1254 Punkten vor Sabena mit 1204 und BEA mit 944 Punkten. Im Einzelwettkampf errang Mr. de Hulst, Sabena den Sieg vor Hr. Neusel, Swissair im zweiten Rang und Hr. Keller, Swissair ex aequo mit Mr. Thomas, Sabena im dritten Rang. Die Schützen des BEA-Teams hatten ihr Pensum mit unserem Karabiner, der übrigens volle Anerkennung fand, austragen müssen, da sie ihre Waffen nicht in die Schweiz ausführen konnten.

O. Ritter

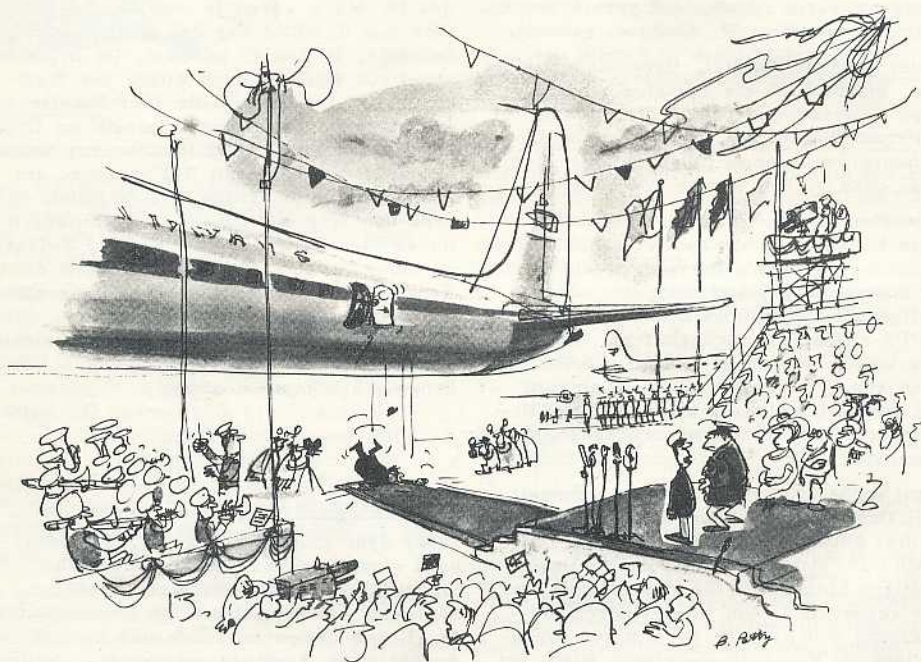
Tennisferien in Mürren

Jedes Jahr führt der Schweiz. Tennisverband einwöchige Ferienkurse durch in Mürren, auf der Sportanlage des SLL (Schweiz. Landesverband für Leibesübungen). Die Kurse finden im Laufe des Monats August statt, beginnen am Samstag Mittag und enden am nachfolgenden Samstag. Sie stehen unter Leitung erfahrener Schweiz. A- und B-Klasse-Spieler. Die Teilnehmerzahl pro Kurs (je zur Hälfte Damen und Herren) ist auf ca. 30 beschränkt, sodass eine frühzeitige Anmeldung unumgänglich ist. Die Kursteilnehmer logieren und essen im Chalet des SLL. Die 4 Tennisplätze liegen direkt vor dem Hause und bilden eine riesige Terrasse, daher wohl auch der Name: Mürren die Sonnenterrasse. Hinter der Terrasse fällt das Terrain sehr steil ab ins Tal, sodass Bälle, welche die Umzäunung übersteigen in Mürren vermisst, aber in Lauterbrunnen zu suchen sind....

Der Tagesbetrieb beginnt wie zu Hause, nämlich mit dem Aufstehen, mit dem Unterschied aber, dass der Wecker mit Musik vertauscht wird, welche gleichzeitig auch zum Morgenessen ruft. Nachher erfolgt ein kurzes Konditionstraining mit Lauf und Schlagübungen. Die Spieler werden denn mit gleichstarken Kameraden und Kameradinnen zusammengestellt, womit das Startzeichen zum eifrigen Spiel gegeben ist. Der Kursleiter überwacht die Teilnehmer, korrigiert und gibt gute Ratschläge. (Eigentliche Trainerstunden können nicht belegt

werden). Wer des Uebens müde ist, geht die "Stadt" entdecken oder unternimmt eine Wanderung in die Höhe. Die Abende werden im Chalet verbracht, bei froher Unterhaltung, bei Spiel und Tanz; wenn nicht, so lockt ein Besuch in die "Night Club's" von Mürren. Den Abschluss der Woche bildet ein Turnier mit anschließendem Unterhaltungsabend an dem auch die Preisverteilung stattfindet.

P. Eicher



Aus dem Erinnerungsalbum der SWISSAIR-Musik

"Ich kam das Gefühl nicht los, wir hätten etwas vergessen ..."

Redaktionsschluss für die Mai-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen :

2. Mai 1961