

UNSERE VERKEHRSLAISTUNGEN IM APRIL 1961

	April 1961 (in 1000 tkm)	April 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	26'213 + 61 %	16'284
Ausgelastete Tonnenkilometer	13'797 + 34 %	10'291
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	10'313 + 33 %	7'733
Fracht-tkm	2'910 + 43 %	2'040
Post-tkm	574 + 11 %	518
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	52,3 %	63,2 %

Im April erhöhten wir unser Verkehrsangebot im Vergleich zum Parallelmonat des Vorjahres von 16 auf 26 Millionen Tonnenkilometer, d.h. um 61 %. Diesem sprunghaften Anstieg vermochte die Nachfrage nicht entsprechend zu folgen; die Zahl der verkauften tkm nahm um 34 % zu. Der Auslastungsgrad des Streckenverkehrs verschlechterte sich von 63,2 % auf 52,3 %.

Im Berichtsmonat überstieg das Angebot zum erstenmal im laufenden Jahr - und zwar vorab dank eines intensiven Charterverkehrs - die gesamthaft budgetierte Produktion (um 4 %).

War es uns in den ersten drei Monaten gelungen, die veranschlagten Ladefaktoren des Linienverkehrs zu übertreffen, so erreichten wir diesmal das gesteckte Ziel (54 %) leider nicht. Ein Blick auf die Ergebnisse der einzelnen Verkehrsgebiete mag diese unerfreuliche Tatsache erklären.

Der Rückgang der Auslastungskoeffizienten in Europa (von 58,6 % auf 50,4 %) und im Mittleren Osten (von 60,5 % auf 55,0 %) dürfte weitgehend auf den teilweisen Ausfall des Osterverkehrs, der voriges Jahr ganz auf den April entfiel, zurückzuführen sein.

Auf den weniger saisonabhängigen Routen nach Südamerika und dem Fernen Osten - zufälligerweise in den Gebieten, wo wir noch keine Jets einsetzen - waren unsere Flüge besser ausgelastet. Ueber dem Südatlantik, der mit 75,6 % die Führung übernahm, machte die Erhöhung 11,6 %-Punkte aus. Im fernöstlichen Verkehr stieg der Ladefaktor von 64,7 % auf 65,3 %, wobei drei Flüchtlingstransporte von Hongkong nach Rom kräftig zum relativ guten Resultat beitrugen.

Der Nordatlantik war im April 1960 mit 69,5 % noch der am besten ausgelastete Sektor. Dieses Jahr figuriert er mit 46,9 % im letzten Rang. Durch die Einführung eines dreizehnten DC-8-Kurses wurde hier die Offerte indessen mehr als verdoppelt (+ 106 %) und zwar in einem Zeitpunkt, da die verbilligten, 17 Tage gültigen Retourtarife nicht mehr angewendet werden durften.

Zur Umstellung unseres Technischen Betriebes auf Convair - Jets

Den meisten Swissair-Mitarbeitern ist von der Einführung unserer DC-8 und Caravelles her noch geläufig, welches Ausmass die gesellschaftsinternen Umstellungen zur Inbetriebnahme neuen Flugmaterials erreichen können. Unser Schritt über die Schwelle ins Zeitalter des Strahlluftverkehrs bedurfte jahrelanger Vorbereitungen, die sich allerdings gelohnt haben: der Wechsel ging ohne nennenswerte Schwierigkeiten vor sich. Die Jets, von denen vor Jahresfrist fast ehrfürchtig die Rede war, gehören ein knappes Jahr nach ihrem Eintreffen in der Schweiz zum betrieblichen Alltag.

Das ist keineswegs selbstverständlich, wenn wir uns der zum Teil düstern Prognosen erinnern, die da und dort im Zusammenhang mit der Nachricht von der verzögerten Ablieferung des ersten DC-8 auftauchten. Gewisse Schwarzmaler in unseren Reihen wollten von mehr als einjähriger Fristverlängerung, von vollständig abzuändernden Tragflächen und andern Unzulänglichkeiten wissen. Unsere seither gesammelten Erfahrungen mit dem DC-8 haben die Pessimisten von damals - auch was den Vergleich mit Konkurrenzflugzeugen derselben Grössenordnung anbetrifft - Lügen gestraft.

Kaum aber war die eine Panikwelle endgültig verebbt, als wir Ende Februar erfahren mussten, dass die Fertigung unserer Coronados ebenfalls erheblich verspätet werde. Der Pessimismus wurde aufs neue genährt.

Im Departement IV kam - als ein auf den ersten Anhub erklärliches Spannungsmoment - hinzu, dass wir in unmittelbarer Erwartung unserer neuesten Mittelstreckenflotte durch erfreuliche technische Verbesserungen (Verlängern der Laufzeiten für DC-7C- und CV-440-Motoren und der Blockzeiten für die Strukturrevision unserer Kolbenflugzeuge) eine gewisse Arbeitskapazität freigespielt hatten, die nun nicht wie vorgesehen zur Erfüllung der für sie geplanten Aufgaben herangezogen werden konnte. Es ist indessen klar, dass unsere Dispositionen an sich richtig waren. Die Verzögerung konnte nicht vorausgesehen werden.

Während wir die in der letzten Ausgabe der "News" geschilderten Vorkehren gegen wirtschaftlich ungünstige Auswirkungen dieser Verspätung trafen (Uebernahme von zwei Convair 880-M), trieben die Convair-Werke die notwendigen Modifikationen - Versetzung der äusseren

Triebwerk gondeln um ca. 70 cm nach hinten - energisch voran.

Die speditive und vollständige Beseitigung der technischen Anfangsschwierigkeiten und die Beobachtungen unserer Gewährsleute in San Diego berechtigen uns zur Gewissheit, dass wir mit dem Coronado ein Flugzeug von bester Qualität erhalten werden. Die ersten Probeflüge mit dem abgeänderten Modell vermochten alle Erwartungen zu erfüllen. Die Reisegeschwindigkeit von 91 % der Schallgeschwindigkeit ($M = 0,91$) wurde bereits ebenfalls erreicht.

Dass der Weg zum Coronado über den CV-880-M führt, stellt natürlich eine zusätzliche betriebliche Belastung dar. Wie wirkt sich dies im wesentlichen auf unseren Technischen Betrieb aus ?

Wir werden die ab Spätsommer auf unserer Fernostlinie einzusetzenden CV-880-M während sechs bis sieben Monaten - also über die Zeit des Eintreffens der ersten Coronados hinaus - warten müssen. Convair und General Electric sind für eine grosszügige Lösung der Ersatzteilfrage besorgt, sodass wir von dieser Seite her keine Probleme zu erwarten haben. Die Triebwerke des CV-880-M sind praktisch mit den "straight jets" - also dem Innenteil - der Coronado-Aggregate identisch. Mit andern Worten: das Coronado-Triebwerk verfügt lediglich noch über den "Fan"-Zusatz. Die Arbeiten an den CV-880-M Triebwerken dürfen demnach füglich als vorbereitendes Training auf den Coronado-Unterhalt angesprochen werden. Auch die Struktur des CV-880-M und die andern Geräte und Systeme sind weitgehend identisch oder mindestens ähnlich wie der CV-990. Hier sollte sich die Umstellung auf zwei Typen nicht erschwerend auswirken.

Was im übrigen das zeitweilige Nebeneinander zweier neuer Flugzeugmuster in unserem Betrieb anbelangt, so glauben wir uns doch auf alle unsere Mitarbeiter verlassen zu dürfen, die sich der weit grösseren Belastungsprobe des vergangenen Jahres vollständig gewachsen zeigten.

Andererseits ist die Geschäftsleitung auf das Vertrauen des Personals angewiesen. Sie erhebt darauf umsomehr Anspruch, als uns das Abkommen Swissair/Convair hilft, die Lieferver-

Happy Landings

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

Zentraler Personaldienst: 8.4. Paul Angst, Bodenpersonal Schweiz.

Dept. I: 11.3. Charles Wetli, Materialabrechnung; 25.3. Max Hohloch, Eingangsfaktorenkontrolle; 22.4. Eduard Beer, Programmierung Verkehr, mit Frl. Mia Caviezel, Passagen-Verkehrsabrechnung.

Dept. II: 13.3. Arthur Aeschbach, Postbeziehungen; 8.4. Frl. Ester Schlatter (jetzt: Frau Pfenniger), Deutsche Schweiz/Tessin; 15.4. Frl. Sonja Aeberli (jetzt: Frau Yannoulis), Fracht-Verkauf; 22.4. Frl. Dorly Böhmer (jetzt: Frau Brenner), Reservationswesen.

Dept. III: 3.3. Frl. Greta Zurrin (jetzt: Frau Dietrich), Passagierdienst; 11.3. Andreas Flohr, Personalbuffet Kloten; 11.3. Frl. Agnes Hess (jetzt: Frau Wetten), Kabinendienst; 18.3. Ulrich Tschumi, Fracht- und Postabfertigung; 30.3. Herbert Alder, Kabinendienst; 6.4. Alfred Rölli, Startdienst; 7.4. Aldo Reichenauer, Kabinendienst; 8.4. Ernst Fröhlich, Verteilung; 8.4. Adolf Schmid, Startdienst; 10.4. Frl. Elisabeth Senteler (jetzt: Frau Roscher), Uebermittlungszentrale; 22.4. Jean Schindler, Feste Fernmeldedienste; 22.4. Eduard Müller, Personalbuffet Kloten; 29.4. Frl. Hanna Brönnimann (jetzt: Frau Jenzer), Kabinendienst.

Dept. IV: 25.2. Franz Epp, Triebwerk; 6.3. Walter Stählin, Flugzeugwartung; 16.3. Heinrich Furrer, Flugzeugwartung; 30.3. Armin Simmen, Einbauwerkstatt; 7.4. Albert Buss, Flugzeugunterhaltspk.; 15.4. Peter Flühmann, Flugzeugwartung; 15.4. Kurt Sannwald, Defektauswertung; 22.4. Peter Meier, Betriebsdienst Geräte.

(Fortsetzung von Seite 2)

zögerung des Coronado zweckmässig zu überbrücken. Sofern wir unsere Zuversicht mit dem Willen zu restlosem Einsatz verbinden, werden wir Erfolg haben.



F. Roth
Chef Dept. IV

PRESSE-BENACHRICHTIGUNG

Einige Vorfälle der letzten Wochen haben gezeigt, dass Swissair-Mitarbeiter die Presse über berichtenswert scheinende Zusammenhänge informieren, die ihnen auf Grund ihres Dienstverhältnisses bekannt sind; sie laufen dabei Gefahr, den Interessen unserer Gesellschaft zu schaden. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass die Orientierung von Redaktionen und von einzelnen Journalisten ausschliesslich unserm Presse- und Public Relations-Dienst obliegt.



H. Suter
Chef Zentraler Personaldienst

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Zu Pilots-in-Command sind ernannt worden:

auf DC-8 die Flugkapitäne Peter Bois, Robert Heiniger, Keith Johnson und Werner Trösch (Nordatlantik);

auf DC-7C die Flugkapitäne Claude Ocroft (Südatlantik) und Malcolm Cross (Europa);

auf Caravelle die Flugkapitäne Ruedi Meier (Mittlerer Osten), Viktor Blum, Freddy Hauert, Eugène Heiz, Thomas Jackson, Ferdinand Länzlinger und Reinhart Rychener (Europa);

auf DC-6B die Flugkapitäne Keith Brown, John Wilson und Pilot George Sprigg (Ferner Osten), Flugkapitän Konrad Hauser (Mittlerer Osten) und Pilot Ernst Tröhler (Europa).

Wir gratulieren !

GESCHÄFTSBERICHTE 1960

Diejenigen Mitarbeiter, die einen Geschäftsbericht in deutscher oder französischer Sprache zu beziehen wünschen, wollen sich bitte beim Aktionärsbüro (Tel.int.575) melden. Der Geschäftsbericht erscheint dieses Jahr nicht in einer englischen Fassung.

ERFOLGREICHE CORONADO-TESTS

Am 20. April startete der modifizierte Coronado (s. Seite der Geschäftsleitung) zu einer siebentägigen Serie neuer, erfolgreich verlaufener Probeflüge. Mit maximaler Zuladung erreichte das Flugzeug eine Geschwindigkeit von Mach 0,79 in 6'100 m Höhe. Die höchste Geschwindigkeit wurde bei Mach 0,91 gemessen. Am 25. April landete der Coronado mit einem Gewicht von 87'100 kg; das sind 5'450 kg mehr als das höchste für diesen Typ zulässige Landegewicht.

An die Motorradfahrer

Ab Januar 1961 sind für die Motorradfahrer verschiedene Aenderungen bei den obligatorischen und freiwilligen Versicherungen in Kraft getreten. Wir möchten allen Motorradfahrern unter unseren Angestellten die neuen Bestimmungen nochmals in Erinnerung rufen, besonders jenen, die ihr Motorrad neu in Betrieb genommen haben.

Im Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz werden jetzt drei verschiedene Kategorien von Motorrädern unterschieden:

1. Motorfahräder (verkehren mit Velo-Kontrollschildern). Deckung durch SUVA und gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung der Swissair.
2. Kleinmotorräder bis zu höchstens 50 ccm Zylinderinhalt, ohne Sozius (verkehren mit gelben, bis 31.12.1961 zum Teil auch mit weissen Kontrollschildern). SUVA und gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung der Swissair haben nach wie vor Gültigkeit. Die Motorrad-Zusatzversicherung der Swissair braucht nicht abgeschlossen zu werden.
3. Motorräder. Alle übrigen Motorräder (auch Roller) mit mehr als 50 ccm Zylinderinhalt (oder Kleinmotorräder mit Sozius) zählen zu dieser Kategorie. Die SUVA und die gewöhnliche Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung decken nach wie vor nur Motorradunfälle auf dem direkten Weg von und zur Arbeit. Die Motorrad-Zusatzversicherung der Swissair sichert bei allen andern Motorradunfällen das volle Salär. Sie ist der neuen obligatorischen Motorradunfallversicherung bei Ihrer Haftpflichtversicherungsgesellschaft angepasst.

Unsere Motorrad-Zusatzversicherung vergütet die Fr. 2'000.- übersteigenden Heilungskosten bis zu Fr. 4'000.- pro Fall. Ferner leistet sie eine Kapitalauszahlung in der Höhe des 300fachen Tagessaläres bei Motorrad-Unfalltod (12 Monatsaläre) sowie des 500fachen Tagessaläres bei Vollinvalidität verursacht durch Motorradunfall (20 Monatssaläre).

Folgende Prämien werden belastet:

bis zu Fr. 1'000.- Salär pro Monat	2,35 %o (max. Fr. 2.35)
für den übersteigenden Salärbetrag	4,60 %o
<u>zuzüglich für die Motorrad-Zusatzversicherung</u>	7,50 %o

Die Motorrad-Zusatzversicherung für im Ausland tätige Angestellte deckt das volle Salär bei Motorradunfällen während 30 Monaten, die ersten Heilungskosten bis zum Gegenwert von SFr. 2'000.- pro Fall, sowie die gleichen Kapitalabfindungen bei Motorradunfällen wie oben. Die Prämien für die im Ausland tätigen Motorradfahrer machen

bis zu SFr. 1'000.- Salär pro Monat	3,6792 %o
für den SFr. 1'000.- pro Monat übersteigenden Saläranteil	4,2048 %o
<u>zuzüglich für die Motorrad-Zusatzversicherung</u>	15,0000 %o

Wir empfehlen allen Motorradbesitzern den Beitritt zu unserer Motorrad-Zusatzversicherung, welche einen umfassenden Schutz

Am 18. April fand der Eröffnungsflug auf unserer neu eröffneten Strecke Zürich-Köln-Rotterdam statt. Die heute zweitgrösste Hafenstadt der Welt war schon 1939 im Swissair-Netz einbezogen. Die damalige Strecke führte von Zürich über Basel nach Rotterdam und Amsterdam. Der bei der diesjährigen Eröffnung auf dem Flughafen von Rotterdam anwesende Swissair-Stationsleiter ist der Sohn eines Hollandschweizers, der bei der Ankunft des ersten Swissair-Flugzeuges vor 22 Jahren mitgefeiert hatte - ein Zufall, der von der Rotterdammer Presse gebührend gewürdigt wurde!

...UND KHARTUM

Ab 28. April wurde die bisherige Swissair-Strecke SR 360/61 Zürich-Genf-Kairo-Kuwait-Dhahran vorläufig aufgehoben und ab 2. Mai durch eine Linie (SR 380/81) Zürich-Genf-Athen-Kairo-Khartum ersetzt. Die Kurse nach Dhahran werden voraussichtlich am 15. September 1961 mit dem Beginn des Strahlverkehrs auf der Fernostlinie wieder aufgenommen.

STOP PRESS

Am 8. Mai erreichte der Coronado während eines Testfluges in rund 7000m Höhe eine Geschwindigkeit von Mach 0,97 (=1086km/h).

bietet. Motorradfahrer, insbesondere jene, die erst dieses Frühjahr ihr Motorrad (wieder) eingelöst haben, verlangen mit Vorteil ein Anmeldeformular beim Personalversicherungsdienst.

MUTATIONEN

Organisationsdienst: Als Nachfolger von Herrn W. Hurter, der die Swissair verlässt, wurde Herr Werner Segesser, vormals Chef der Personalabteilung des Departements IV, zum Chef des Organisationsdienstes ernannt.

Dept. II - Aussenvertretungen: Herr August Weber, bisher Regionalvertreter in Manchester, übernimmt die Leitung der neugeschaffenen Vertretung Nigeria mit Sitz in Lagos. Herr Tony Plüss, bisher Vertreter in Dhahran, tritt seine Nachfolge in Manchester an, während er selber durch seinen Stellvertreter, Herrn Emil Bättig, ersetzt wird. - Herr Enrico Iten, bisher Verkaufschef und Stellvertreter Herrn Müllers, wurde auf den Chefposten der Regionalvertretung Mailand berufen. - Herr Eric Haeuss-

ler, bisher Leiter unserer Büros für Portugal in Lissabon, ist zum Vertreter für Skandinavien und Finnland in Kopenhagen ernannt worden. Herr Willy Salzborn leitet an seiner Stelle die Vertretung in Lissabon. In Bombay wird Herr Salzborn durch Herrn Franz Fraefel ersetzt, während Herr Eduard Klatt Herrn Fraefels Posten in Kalkutta übernimmt. Nach dem Wegzug Herrn Klatts von Düsseldorf wird mit der Leitung der dortigen Regionalvertretung Herr Dr. Heinz Möller, bis dahin Regionalvertreter in Bonn, betraut. Schliesslich wechselt Herr Fritz Richter von der Vertretung Frankfurt als "Resident Salesman" nach Bonn über.

Wir wünschen allen neuernannten Herren viel Erfolg !

UNSERE BESTZEITEN zwischen der Schweiz und den USA stehen bis jetzt wie folgt fest:

New York - Zürich : HB-IDB am 3./4.12.60 mit 6 Std. und 15 Min.

Zürich - New York : HB-IDA am 21.4.61 mit 7 Std. und 39 Min.

KOMMT DER ÜBERSCHALLVERKEHR?

Die 14. Technische Konferenz der IATA, die im April über 600 Delegierte in Montreal vereinigte, war einem Symposium über den supersonischen Luftverkehr gewidmet. 547 sorgfältig formulierte Fragen wurden behandelt. In ungefähr vier Monaten wird eine umfangreiche Publikation der Ergebnisse der Diskussionen erscheinen. Schon heute lassen sich indessen die gewonnenen Erkenntnisse in aller Kürze wie folgt zusammenfassen:

- Der Ueberschallverkehr muss mit den heutigen Flughäfen - unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts der kommenden zehn Jahre - auskommen.

- Das bisher schwerwiegendste Problem des ganzen Fragenkomplexes scheint der beim Durchbrechen der Schallmauer entstehende Knalleffekt zu sein. Er veranlasst verschiedene Begutachter, dem Ueberschallflugzeug die Eignung als Verkehrsmittel abzuspreehen. Die Forschung der nächsten zwei bis drei Jahre dürfte dazu näher Aufschluss geben.

- Noch ausgedehntere Materialerprobungen sind eine unabdingbare Voraussetzung. Legierungen für doppelte und dreifache Schallgeschwindigkeit sind bei hohen Temperaturen geprüft worden, aber nicht lang genug, um eine Lebensdauer von 30'000 Flugstunden - die Minimalanforderung der Luftverkehrsgesellschaften - zu beweisen.

- Der Zuverlässigkeit der Systeme muss noch weit grössere Bedeutung zugemessen werden als heutzutage.

- Der Löwenanteil der Betriebskosten wird für Brennstoff (über 50 % !) aufgewendet werden müssen.

In diesem Zusammenhang mag interessieren, dass Präsident Kennedy - einer Pressemeldung zufolge - in seiner Budgetvorlage für 1962 um einen Regierungskredit von 12 Millionen Dollar an das amerikanische Luftamt ersucht hat; davon sind 10 Millionen für Vorbereitungsarbeiten an einem Mach-3-Transporter bestimmt.

FRITZ AESCHIMANN †

Am 16. April verstarb in seinem 37. Altersjahr nach monatelanger Krankheit Herr Fritz Aeschimann, seit 1959 Chef der Dienststelle AVOR in der Sektion Triebwerk des Departements IV. Herr Aeschimann war zu Jahresbeginn 1954 als Arbeitsvorbereiter in die Dienste der Swissair eingetreten. Drei Jahre später konnte er zum Assistenten des Chefs der Sektion Triebwerk befördert werden. Herr Aeschimann war verheiratet und Vater eines Kindes. Wir sprechen seinen Hinterbliebenen auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus.



Wer von Finanzen etwas weiss,
Wählt sich zum Motto: Bienen-
fleiss !

(Gegenwärtig beläuft sich das
bei unserer Personal-Depositen-
kasse von Swissair-Mitarbei-
tern geäußnete Sparkapital auf
1,7 Millionen Schweizerfranken.)

GUTE SWISSAIR-WERBUNG

Im April konnte Herr Landolt,
unser Verkaufschef in London,
an einem von der British Di-
rect Mail Advertising Associa-
tion veranstalteten Empfang
den Samuel Jones Cup für
unsern DC-8-Prospekt entge-
gennehmen. Schon letztes Jahr
wurde die Swissair von dieser
Institution mit einem ersten
Preis für gute Werbung ausge-
zeichnet.

NORDATLANTIKVERKEHR 1960

Von den am Verkehr über den
Nordatlantik beteiligten IATA-
Gesellschaften wurden auf die-
ser Route (inkl. Charterflüge)
1'919'750 Passagiere, 46'849
Tonnen Fracht und 16'105 Ton-
nen Post befördert. Somit hat
sich dieser Verkehr seit 1957
- als man erstmals eine Mil-
lion Passagiere und über
20'800 Tonnen Fracht regi-
strierte - verdoppelt. Gegen-
über 1959 hat die Zahl der
Passagiere um 24,7 %, die
der Frachtkonten um 28,7 %
und die beförderte Postmenge
um 28,9 % zugenommen. Die
beträchtliche Mehrleistung
kam trotz einer Reduktion der
Flüge um 2,6 % auf insge-
samt 32'257 zustande.

NEUER VERWALTUNGSRAT

Am 10. April wählte die Ge-
neralversammlung der Swiss-
air als Nachfolger von Herrn
Paul Joerin (Basel) Herrn Eric
Handschin (Liestal), Mitglied
des Verwaltungsrates und Ge-
schäftsführer der Fa. Hand-
schin und Ronus, in den Ver-
waltungsrat.

BORDDIENSTGEBÄUDE IM BETRIEB

In der Nacht auf den 21. April
übernahm der Schweizer Zoll
die Kontrolle in unserm Bord-
dienstgebäude. Dieser Zeit-
punkt gilt demnach als offi-
zielles Datum der Betriebser-
öffnung der neuen Klotener
Flugküche.

ERSTMALS WIEDER MECHANIKER-LEHRLINGE

Zum erstenmal seit dem Krieg
bildet die Swissair wieder ei-
gene Mechaniker aus. Am 17.
April haben zwölf Lehrlinge
dieses Berufs - darunter zwei
Feinmechaniker - im neuen
Lehrlingsgebäude Kloten ihre
Arbeit begonnen. Mit ihnen
traten vier zukünftige Elek-
tronik-Gerätemechaniker, drei
Spengler und ein Galvaniseur
ein. Gegenwärtig beschäftigen
wir 35 technische Lehrlinge.
Sie vertreten alle obenerwäh-
nten Berufe, wobei sich noch
ein Bauzeichner zu ihnen ge-
stellt.

KEINE SAS-FINANZEN MEHR FÜR GUEST

Die zukünftige Zusammen-
arbeit zwischen dem SAS
und den Guest Aerovias
Mexico wird sich darauf
beschränken, dass das SAS
hauptsächlicher Generala-
gent bleibt, gegebenenfalls
Flugzeuge der mexikani-
schen Gesellschaft wartet
sowie technisches und Ver-
kaufs-Personal zur Verfü-
gung stellt. Das SAS wird
keine finanzielle Beihilfe
mehr leisten.

NEUE TELEX-NETZE

Seit dem 1. Mai sind nun die
Swissair-Vertretungen in Bang-
kok, Hongkong, Karachi, Ma-
nila und Singapur neuen, ge-
meinsamen Swissair-SAS-Fern-
schreibnetzen angeschlossen.
Sie stellen auch die Verbin-
dung mit unsern Generalagen-
turen in Chittagong, Djakarta,
Kuala Lumpur, Phnom Penh,
Rangoon, Saigon und Seoul her.

USA: AVIATIK-EXPORTE

Die Exporte der USA an Flug-
zeugen, Ersatzteilen, Instru-
menten und sonstigen Zubehö-
rteilen haben sich gemäss ei-
nem Bericht des Verbandes der
amerikanischen Luftfahrtindu-
strie im Jahre 1960 gegenüber
dem Vorjahr um wertmässig
82 % auf rund 1,4 Milliarden
Dollar erhöht.

UMORGANISATION BEI GENERAL DYNAMICS

Die zur General Dynamics-
Gruppe gehörende Convair-Or-
ganisation ist seit dem 4. Mai
in ihre fünf Betriebszweige
aufgelöst, nämlich in: General
Dynamics/Astronautics; Ge-
neral Dynamics/Fort Worth; Ge-
neral Dynamics/Pomona; Ge-
neral Dynamics/San Diego
und General Dynamics/Danger-
field. (Vergl. Jetology 16).
Die Strahlverkehrstypen Con-
vair 880 und Coronado werden
von General Dynamics/San
Diego hergestellt.



Spanischer Raketenspezialist

Der Convair 880-M der Swissair

Das Convair 880-M Strahlflugzeug ist eine fortgeschrittenere Version des im inneramerikanischen Verkehr mit Erfolg verwendeten CV-880. Mit einer maximalen Reisegeschwindigkeit von 990 km/h ist es eines der schnellsten strahlgetriebenen Zivilflugzeuge der Welt. Die Swissair wird - ab kommendem Oktober und bis zum Einsatz der noch schnelleren Convair 990 Coronados Anfang 1962 - mit zwei Convair 880-M ihre Fernostlinie auf Strahlbetrieb umstellen.

Der Convair 880-M ist, wie auch der Coronado, mit Vorflügeln versehen, was Abflüge und Landungen auf verhältnismässig kurzen Pisten erlaubt. Die Vorflügel erhöhen im ausgefahrenen Zustand den maximal möglichen Auftriebskoeffizienten. In tropischen Ländern mit hohen Temperaturen und daher geringer Luftdichte ist das von grossem Vorteil.

Der 880-M hat eine Spannweite von 36,6 m. Die Flügel sind um 35 Grad gefeilt. Die Rumpflänge beträgt 37,8 m, die höchste Höhe 11 m, was einem vierstöckigen Haus entspricht. Das maximal zulässige Abfluggewicht beträgt 87,5 Tonnen, das Landegewicht darf 70,2 Tonnen nicht übersteigen.

Die Passagierkabine ist 29 m lang, 3,25 m breit und dreifach unterteilt: die Economy-Klasse weist 64, die Erste Klasse 20 Sitze auf, wozu noch ein Aufenthaltstraum kommt. Zwei Bordküchen gestatten einen gepflegten und raschen Service.

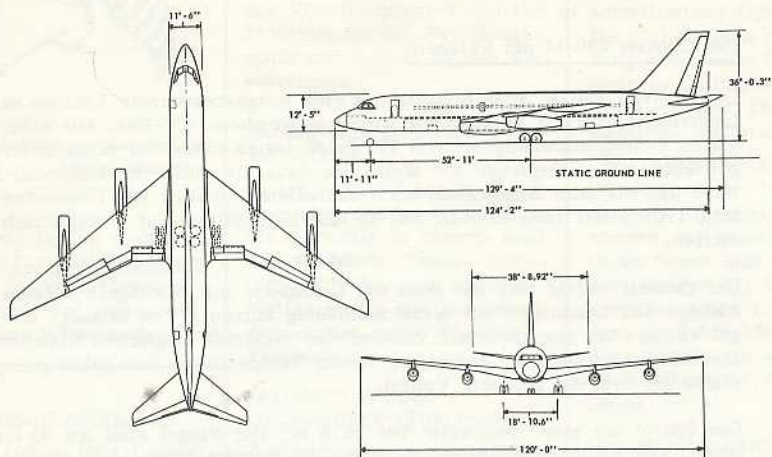
Luftdruck und Temperatur in der Kabine können sowohl automatisch als auch vom Cockpit aus manuell geregelt werden. Das Heiz- und Kühlsystem erlaubt es, die Innentemperatur auf jedem gewünschten Grad konstant zu halten, selbst wenn die Aussentemperatur -40° beträgt. Auf jeder Seite des Rumpfes befinden sich 44 rechteckige Fenster, die, ungeachtet der Lage des Sitzes, gute Aussicht gewähren. Die Fensterscheiben sind mit Rücksicht auf die hohen Helligkeitsgrade in grossen Höhen leicht grau getönt.

Damit die Kabine nicht wie ein langer Tunnel wirkt, ist die Decke weiss bemalt, der Boden mit Teppichen ausgelegt, und die Wände sind in türkis-blauer Farbe gehalten. Das gibt dem Raum eine einladend freundliche Note und dem Passagier das Gefühl der Behaglichkeit.

Unter dem Kabinenboden befinden sich geräumige Abteile für das Gepäck und die Luftfracht.

Der Convair 880-M ist mit vier General Electric CJ-805-3B Strahltriebwerken ausgerüstet, wovon jedes einen Startschub von rund 5000 kg entwickelt. Diese Aggregate sind mit Schalldämpfern und einer Vorrichtung zur Schubumkehr versehen. Die Triebwerke des CV-880-M entsprechen im Prinzip genau denjenigen des Coronado, bei welchen dann allerdings noch das Kaltluftgebläse (der "Fan") hinzukommt.

"THREE-VIEW" DES CONVAIR 880-M



BEI GENERAL DYNAMICS/SAN DIEGO





Vor der Ferienzeit konnten nochmals eine grössere Anzahl Vorschläge erledigt werden. Darunter auch wiederum fünf die prämiert werden konnten. Die erfolgreichen Einsender stellen wir Ihnen nachstehend vor, es sind die Herren :

ERICH KRADOLFER	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 300. --	7661
PETER EHRY	Sektion IERA, Dept. IV	Fr. 50. --	5866
LUDWIG REIMANN	Sektion Triebwerk, Dept. IV	Fr. 40. --	7150
ALEXANDER MOSER	Sektion Flz. -Ueberholung, Dept. IV	Fr. 40. --	7707
ANDRE MAULET	Exploitation, Genève-Cointrin	Fr. 30. --	694

7661

Herr Erich Kradolfer, konstruierte einen automatischen Vakuum-Regler als zusätzliches Aggregat zum bestehenden Vergaser-Prüfstand. Dieser Regler ermöglicht es, die Vergaser unter Betriebsbedingungen zu prüfen, die denjenigen während des Fluges entsprechen, da mit ihm der Treibstoff-Durchfluss vom Leerlauf bis zur Startleistung reguliert werden kann. Die mit diesem nunmehr möglichen Leistungswechsel verbundenen mechanischen Vorgänge bewirken, dass bereits nach dem Einlaufen der Vergaser auf dem Prüfstand die Spannungen der Membranen eliminiert sind und die Ventile sich dem Sitz angepasst haben. Daraus ergibt sich eine bedeutend genauere Einstellung der Vergaser, wodurch vorzeitige Vergaserwechsel infolge zu grosser Settingabweichung im Betrieb weitgehend eliminiert werden können.

5866

Zur Verbesserung der Steuerkontakte am Cabin Press. Regulator der DC-6B-Flugzeuge schlug Herr Peter Ehry vor :

- statt des bisher verwendeten Parafinoels das bedeutend beständigere Silikon D 200 zu gebrauchen und damit die Kontakte gegen das Oxydieren besser zu schützen.
 - Die Kapillarwirkung durch anbringen eines kleinen Broncedrahttringes um die Kontaktschraubenspitze zu erhöhen.
- Die auf Grund dieses Vorschlages gemachten Versuche zeitigten ein positives Ergebnis, sodass diese Verbesserungen eingeführt wurden.

7150

Herr Ludwig Reimann fertigte eine Vorrichtung an, mit der die Kolbenbolzen-Pilze ohne sie zu beschädigen heraus gepresst werden können, was erlaubt sie wieder zu verwenden. Dies war bei der bisherigen Methode, diese Bolzen-Pilze herauszuschlagen, nicht möglich. Da jedoch diese Teile für eine Wiederverwendung vorgesehen sind, kommt diesem Vorschlag besondere Bedeutung zu.

7707

Herr Alexander Moser reichte verschiedene Vorschläge ein, die sich in der Hauptsache auf eine Verbesserung der Materialplanung

und -Lagerung beziehen. Wohl waren die von ihm aufgeworfenen Probleme bekannt und wurden Lösungen zu Verbesserungen bereits studiert, doch lieferten seine Unterlagen so wertvolle Hinweise und zeigten zugleich Verbesserungsmöglichkeiten auf, dass es sich rechtfertigt, seine Mitarbeit zu prämiieren.

694

Herr André Maulet stellte fest, dass bei Verwendung der bisher gebrauchten grossen Metallkoffer für das Zigaretten-sortiment am Bord auf den Strecken zwischen Zürich und Genf sowie Zürich und Basel sehr oft Zigarettenpäckchen beschädigt werden und damit nicht mehr verkäuflich waren. Um diesem Missstand abzuhelpfen schlug er vor, eine kleinere Box zu verwenden, die zu dem den Air-Hostessen das Anbieten der Zigaretten erleichtert. Stinem Vorschlag entsprechend wurde das Ausrüstungsetat für Zigaretten per 20. April 1961 geändert.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiiert werden:

815

Mehrzweck-Fett. Seit Dezember 1958 wird in der Swissair das "Aseol Callit 10-40" für die verschiedensten Zwecke gebraucht. Dieses Fett ist sehr universell anwendbar. Sein Verwendungsbereich erstreckt sich von der Wasserpumpe bis zur Batterieklemme und wird vor allem für die komplette Fahrzeugschmierung verwendet. Dass dieses Fett in Genf nicht bekannt ist, ist ein Fehler. Auf unsere Intervention wurde dieser Mangel behoben.

1585

Materialbezeichnung. 1. Es ist Sache des Anstandes jedes Einzelnen, dass er entlehnte Werkzeuge wieder seinem Besitzer zukommen lässt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass wo diese Charaktereigenschaft fehlt, auch eine Markierung das Mitlaufenlassen fremder Geräte nicht verhindert. Im übrigen sind die meisten Arbeitsmittel, soweit sie vom verschiedenen Dienststellen gemeinsam benützt werden müssen, entsprechend gekennzeichnet.

2. Durch die Einführung der Kennmarken erübrigen sich weitere Massnahmen um die Zugehörigkeit des Personals zu einer Abteilung oder Arbeitsgruppe zu bezeichnen.

2528

Schutzvorrichtung der Laderäume. Um Anstoss-Schäden an der sehr heiklen Aussenhaut der DC-8-Flugzeuge zu verhindern, wurden sämtliche Fahrzeuge und Aggregate, die an die Flugzeuge angestossen werden müssen, mit wirksamen Schutzpolstern versehen. Zur Vermeidung von Schäden durch Frachtgüter konnte bis anhin noch keine geeignete Schutzvorrichtung gefunden werden. Wohl wäre die vorgeschlagene Lösung, die Torrahmen während der Beladung der Flugzeuge mit einer Gummimanchette zu schützen, nicht schlecht, doch ist sie mit technischen Problemen behaftet, die vorderhand noch nicht gelöst werden können. Um solche Schäden zu verhüten gibt es nun einfach kein anderes Mittel. als beim Ent- und Beladen äusserste Vorsicht walten zu lassen.

5241

Tarmac-Telephone. Mit der Einführung der neuen Abstell-Ordnung auf dem Tarmac konnten auch den Telephone-Einrichtungen feste Standplätze zugeteilt werden. Dies erlaubt nun, die Telephone vor Verkehrsbeginn durch Traktor-Fahrer auf den ihnen zugewiesenen Positionen bereitzustellen zu lassen, wo sie dann während des ganzen Tages verbleiben. Damit erübrigt sich, diese Aggregate mit Räder zu versehen.

6086

Personelle Ueberbrückung der Verkehrsspitzen. Auf der Station Kloten werden die meisten Dienstoffuren 2 mal pro Tag angetreten. Eine noch weiter gehende Unterbrechung der Arbeitszeit liegt aber weder im Interesse der Unternehmung noch viel weniger in demjenigen des Personals, das dadurch unverhältnismässig lange von zu Hause abwesend wäre. Wo es zweckmässig erschien, z.B. beim Schalterdienst, bei der Passagierbetreuung, bei den Ground-Hostessen etc. wurde bereits halbtagsweise engagiertes Personal eingestellt. Weiter sei noch erwähnt, dass mit der Einführung des Sommerflugplanes wohl noch eine ausgeprägte Verkehrsspitze über Mittag besteht, dass jedoch die Zwischenzeiten nun ebenfalls mit regem Verkehr ausgefüllt sind, womit eine andere Arbeitsregelung nicht mehr zu zwingend ist.

6207

Betriebsbesichtigungen am Samstag. Es kann nicht darauf abgestellt werden, dass unter dem am Samstag arbeitenden Personal ein geeigneter Referent zu einem

bestimmten Zeitpunkt für eine betriebsbe-
sichtigung "frei-gespielt" werden kann. Be-
triebsführung verlangen eine einwandfreie
und gut funktionierende Organisation, die
sich auf eine fest bestimmte und bestens
ausgewiesene Gruppe von Referenten stüt-
zen kann. Wir dürfen nicht vergessen, dass
die Swissair vom Publikum, das für uns
die zukünftigen Passagiere oder Aktionäre
darstellt, auf Grund der vermittelten Ein-
drücke taxiert wird.

6728

Stuhlanschluss - Verkleidung für Frischluft,
Licht und Sauerstoff im DC-8. Der Vor-
schlag, die bestehende Sperrholzverkleidung
durch eine solche aus Leichtmetall zu er-
setzen, ist gut, kommt aber leider zu spät.
Die bestehende Anschluss-Verkleidung wird
auf Grund eines Douglas-Bulletins während
dem T-Check (Periodic-Check) vom SAS ab-
geändert.

6753

Text-Grenze auf Briefbogen. Der Vorschlag
7213, kommentiert in "Guten Idee" No. 87,
behandelte das gleiche Problem. Der Ein-
senderin oder dem Einsender sei hier noch-
mals gesagt, dass die Drucksachen- und
Materialzentrale beim Neudruck solcher
Formulare dieser Angelegenheit spezielle
Aufmerksamkeit schenken wird.

7063

Abgabe von Propaganda-Material an die
Besucher des Techn. Betriebes. Im Gegen-
satz zu früher, wird heute aus Spargründen
das Propaganda-Material nicht mehr so frei-
gebig und in solcher Vielfalt an die Besucher
abgegeben. Je nach den Interessen der Be-
suchergruppen werden aber jetzt noch Prospe-
kte mit technischen Daten der Flugzeuge
verteilt. Alles zur Verteilung gelangende
Material muss aber offiziellen Charakter
haben und ansprechend gestaltet sein, um
nicht das Gegenteil des angestrebten Zweckes
zu erreichen. Von der Verteilung halbprivater
Drucksachen ist tunlichst Abstand zu
nehmen!

7120

Deckelpläne für DC-6- und DC-7-Flugzeuge.
Deckelpläne, wie sie vom Einsender ver-
langt werden, sind für die DC-6B-Flug-
zeuge im wesentlichen in der gewünschten
Art vorhanden. Das Problem einer zweck-
mässigen und einfachen Deckelbezeichnung
resp. Numerierung liegt jedoch nicht beim
Deckelplan selbst, sondern an der zuläs-
sigen und sicheren Art der Anbringung der

Bezeichnungen an diesen Bauteilen. Da es
sich bei den meisten Deckeln um Struktur-
teile handelt dürfen die Nummern nicht ein-
geschlagen werden. Das ganze Problem be-
findet sich zur Zeit im Studium.

7243

CU-Bügel vom Propeller-Enteisung der DC-
6B- und CV-440-Flugzeuge. Für die Montage
des Bürstenringes besteht eine Vorschrift,
die solange sie Gültigkeit hat, einzuhalten
ist.

7247

Einkauf von Flugtreibstoffen. Beim Einkauf
von Flugtreibstoffen spielt nicht allein nur
das Bezugsquantum eine Rolle um die gün-
stigsten Konditionen einzuhandeln. In diesem
Geschäft sind noch ganz andere Momente zu
berücksichtigen. Der Einsender kann aber
versichert sein, dass die Swissair stets be-
strebt ist, ihren Treibstoff zu den für sie
günstigsten Bedingungen (wir sagen absicht-
lich Bedingungen und nicht Preis) einzu-
handeln.

7286

Personalqualifikation nach Spezialkenntnis-
sen. Obwohl der Vorschlag gute Gedanken
enthält und einer gesunden Ueberlegung ent-
springt, kann er nicht realisiert werden, da
der hiezu notwendige administrative Aufwand
in keinem Verhältnis stehen würde zu den
unter normalen Verhältnissen gegebenen An-
wendungsmöglichkeiten.

7287

Ersatzteil-Nachschub nach Aussenstationen.
Der Nachschub von Ersatzteilen nach Aus-
senplätzen, auf denen ein SR-Linienflug-
zeug stecken geblieben ist, unter Einsatz
eines schnellen Kleinflugzeuges z. B. Vam-
pir-Trainers, kommt aus folgenden Gründen
nicht in Frage:

1. Fast ausnahmslos gibt es nach allen von
der Swissair angeflogenen Punkten eine
Verbindung, wenn nötig in Kombination
mit Flugstrecken anderer Gesellschaften,
die es möglich macht, die entsprechen-
den Teile innert nützlicher Frist an den
Bestimmungsort zu leiten;
2. Der Einsatz von Militärflugzeugen, auch
mit entsprechender Immatrikulation und
unter Führung von eigenem Personal
würde zu grosse und zu umfangreiche
organisatorische und technische Schwierig-
keiten bieten;
3. Für solche Dienstleistungen in Europa
stehen uns zudem jederzeit gut ausge-
rüstete Flugzeuge und erfahrene Piloten
des Aero-Klubs zur Verfügung.

7344

Abfallverdünner und Abdeckbänder. Das Regenerieren des Abfallverdünners lohnt sich bei dem relativ kleinen Verbrauch für die diesem Mittel noch zukommenden Reinigungsarbeiten nicht.

Weiter werden bereits Abdeckbänder in zwei verschiedenen Breiten (10 und 25 mm) verwendet. Aber gerade für die Verwendung mit der Abdeckmaschine eignet sich das schmalere Klebeband nicht, da sich das Abdeckpapier beim Abrollen des Bandes oft verschiebt und dann die Gefahr besteht, dass ein schmales Abdeckband das verschobene Papier nicht mehr richtig decken kann, wodurch eine einwandfreie Haftung nicht mehr gewährleistet ist.

7341

Neuverbleien der Satellitenrad-Lagerbüchsen der R-2800-Motoren anlässlich von Motor-Revisionen. Das im Vorschlag beschriebene Vorgehen, die Satellitenrad-Lagerbüchsen bei den Motor-Revisionen neu zu verbleien und sie dadurch wieder Verwendungsfähig zu machen, statt sie jeweils durch neue zu ersetzen, war bereits im Jahr 1959 Gegenstand eingehender Untersuchungen. Die Methode wurde jedoch abgelehnt, und zwar deshalb, weil mit der Weiter-Verwendung eine Anhäufung loser und gebrochener Satellitenrad-Lagerbüchsen zu erwarten wäre. Nur durch verschiedene, vom Triebwerk-Engineering eingeleitete Massnahmen und durch das regelmässige Ersetzen dieser Lagerbüchsen konnten die damals oft vorgekommenen Defekte, die häufig zu vorzeitigen Motorenwechsel geführt haben, auf ein Minimum reduziert werden.

7347

Ventil-Stösselstangen. Der Vorschlag, die in den Ausschuss gegebenen Stösselstangen aufzuchromen, ist nicht mehr opportun. Die Untersuchung hat nämlich ergeben, dass ein grosser Teil der als Ausschuss bezeichneten Stösselstangen nur deshalb mit diesem wenig schmeichelhaften Prädikat bezeichnet wurde, weil - bei der Masskontrolle eine Lehre mit falschen Massen vorhanden war und fälschlicherweise verwendet wurde! Auch so etwas kann vorkommen.

7840

Änderungen an Toilettenwagen. Die neu zum Einsatz gelangenden Toilettenwagen für die SE-210-Flugzeuge enthalten bereits einen tiefer gelagerten Tank. Damit befindet sich auch der Anschluss weiter unten. Eine Änderung der bestehenden Wagen ist deshalb nicht notwendig.

7848

Herabsetzung der Gesteungskosten der Manual-Inhalte durch Drucken im Querformat und in kleinerer Schrift. Der Vorschlag ist gut gemeint, lässt sich aber aus folgenden Gründen nicht verwirklichen:

1. Die SR und das SAS haben sich gemeinsam auf eine bestimmte und zweckmässige Ausführung geeinigt. Von dieser kann nun nicht ohne weiteres wieder abgewichen werden;
2. Der Mensch ist gewohnt, seine Bücher im Hochformat zu lesen. Grosse hochformatige Bücher mit Quergedruckten Seiten sind nun aber sinnwidrig und nur mit Mühe zu lesen;
3. Eine weitere Verkleinerung der Schrift würde von allen Benützern der Manuals (die immerhin Arbeitsunterlagen sind) mit Recht als Schikane empfunden;
4. Das Argument der Kostenreduktion hat nur Gültigkeit, bei der primären Ausgabe eines Manuals. Die Druck- und Verteilungskosten für die Revisionen und Nachträge würden sich gleichbleiben;
5. Die Aufnahme des Inhaltes von 2 Manuals in ein einziges würde die Verteilung komplizieren und die entsprechenden Kosten erhöhen.

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

- 6364 Container-Beleuchtung
- 7157 Oelring-Büchse zu Laderwelle
- 7172 Ausgabe des Buchungsstandes
- 7326 Ventilteller-Schleifen
- 7806 Aufführen der gebräuchlichen Stromarten und Voltzahlen im Travel Information Manual

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

- 818/819/821/1464/2564/4407/4441/4625/4954/
- 5111/5861/6071/6078/6124/6226/6234/6254/
- 6369/6463/6639/6702/6721/6735/6839/6866/
- 6874/6894/6895/7052/7078/7103/7125/7129/
- 7133/7156/7158/7159/7175/7105/7107/7108/
- 7209/7212/7227/7230/7285/7294/7327/7335/
- 7336/7352/7382/7399/7579/7582/7590/7625/
- 7682/7700/7734/7776/7780/7797/7798/7812/
- 7843

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit- Organisation



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

Zentralvorstand

Die 8. ordentliche Delegiertenversammlung der FPS (Freizeitorganisation des Personals der Swissair) fand am 4. Mai 1961 im grossen Sitzungszimmer des Hauptsitzes der Swissair am Hirschengraben statt. Wiederum war eine erfreulich grosse Anzahl Delegierte erschienen. Der Präsident konnte als Gast Herrn A. Bölsterli, Chef der Dienststelle Personalverwaltung im Zentralen Personaldienst begrüssen.

Der Präsident des Zentralvorstandes begann seinen Jahresbericht mit der Feststellung, dass der Einfluss der zwei Elemente die das Leben jeder firmensportlichen Organisation weitgehend bestimmen, nämlich die Firma selbst und die meteorologischen Verhältnisse, im ganzen Jahr ausserordentlich stark zu spüren gewesen sei. Es folgte anschliessend der Rückblick auf die Tätigkeit der FPS im Jahr 1960, die der Präsident als wiederum erfolgreich bezeichnete, und zum Schluss seiner Ausführungen kam er auf den Wert und den positiveren Einfluss der Vereine ganz allgemein zu sprechen. Mit anhaltendem Beifall dankten die Delegierten dem Präsidenten für seine Worte.

Der ASIA-Delegierte, der die Verbindungen der FPS zu den Freizeitorganisationen anderer Luftverkehrsgesellschaften pflegt und fördert, berichtete über die zahlreichen zwischengesellschaftlichen Anlässe und Wettkämpfe, die im Jahr 1960 durchgeführt wurden. Auch seine Ausführungen wurden von den Delegierten spontan applaudiert, ebenso diejenigen des Kassiers, der eine gesunde Bilanz und eine erfreu-

liche Betriebsrechnung kommentieren konnte. Anschliessend wurde dem Zentralvorstand sowie der Kontrollstelle für das vergangene Geschäftsjahr Décharge erteilt.

Herr F. Fritschi, der hierauf als Tagespräsident amtierte verkündete, dass der langjährige Präsident der FPS Herr H. Zeller, und der Aktuar und ferner der ASIA-Delegierte Herr A. Seiler, ihr Amt infolge Austritts aus der Firma bzw. geschäftlicher Ueberlastung niederzulegen wünschten. Wir werden in der nächsten Ausgabe ihre für die FPS geleisteten Dienste in einem Aufsatz würdigen. Die bisherigen Mitglieder des ZV haben sich für ein weiteres Amtsjahr zur Verfügung gestellt. Aus ihrer Mitte wurde

Herr HANS FORRER, Chef TMV, Tel 2795 zum Präsidenten,

Herr HANSULI ZUBERBUEHLER, VPB, Tel. 738, zum ASIA-Delegierten

gewählt bzw. bestätigt. Neu in dem Vorstand wurden gewählt,

Herr Dr. jur ANDRES HODEL, GR

Herr EDI GONSETH, SZZO

Anlässlich seiner nächsten Sitzung, die noch im Laufe dieses Monats stattfindet, wird sich der Zentralvorstand konstituieren. Die Verteilung der Chargen unter die einzelnen Herren werden wir deshalb erst in den FPS-Mitteilungen vom Juni bekanntgeben können.

Auch der zweite Revisor musste neu gewählt werden. Es stehen nunmehr der Delegiertenversammlung zur Verfügung,

Herr WERNER HOSANG, FS als erster Revisor,

Herr HUGO AELLIG, FBBB, als zweiter Revisor.

Erfreulicherweise konnten wieder zwei Clubs in die FPS aufgenommen werden. Es handelt sich dabei um den Basketball-Club und den neu gegründeten Tischtennis-Club. Die Zahl der zur FPS gehörenden Clubs und Sektionen ist somit auf 20 gestiegen.

O. Ritter

Sportflug-Gruppe

Liebe Flugsportfreunde! Auf dem Flugplatz Dällikon, wo wir endlich ein Zuhause gefunden haben, findet jedes schöne Wochenende ein reger Flugbetrieb statt.

Es ist vorgesehen, ca. Ende Mai einen neuen Kurs für Segelflieger-Anfänger zu beginnen. Interessenten erhalten nähere Auskunft beim Aktuar: A. Diener, XSV Tel. 3434,

Im weiteren werden wir ein Segelfluglager durchführen und zwar vom 22. Juli bis 6. August. Nähere Details werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben. Teilnehmer melden sich beim Aktuar.

Bitte vergessen Sie den Hock nicht, welcher jeden ersten Freitag des Monats im Rest. Landhaus, Seebach stattfindet.

Nächster Hock: Freitag, 2. Juni 1961

Der Vorstand

Handball-Club

Internationales Freundschaftsspiel der SWISSAIR-Handballer.

Mitte April empfing der Handball-Club SWISSAIR den Besuch der Firma-Mannschaft VOeEST (Vereinigte Oesterr. Eisen- und Stahlwerke) aus Linz, mit welcher im vergangenen Jahre freundschaftliche Bande geknüpft wurden. Mit dem damals vereinbarten Rückspiel in Zürich sollten diese Beziehungen weiter gefördert, wie auch unseren Handballern durch den sportlichen Kontakt auf dem Rasen Gelegenheit gegeben werden, internationale Erfahrungen zu sammeln. Nachdem die Unseren in Linz 9 : 12 verloren hatten, hofften sie natürlich auf Revanche. Im Spiel vom Samstag-Nachmittag auf dem Sportplatz "Förrlibuck" geriet diese aber sehr knapp nur - daneben. Die in der oberösterreichischen Landesliga (der zweithöchsten Spielklasse) konkurrierenden Gäste erwiesen sich trotz Ersatzleuten wiederum als wendiger im Angriff und behielten auch diesmal glücklich mit 13 : 12 (7 : 7) die Oberhand. Mit flüssigerem und raumgreifenderem Kombinationsspiel unseres Angriffs-Quintetts wäre ein Sieg der Swissair Handballer in dieser durch die stets wechselnde Torfolge spannenden Begegnung recht gut möglich gewesen.

Beim anschliessenden gemeinsamen Nachtessen überbrachte u.a. Herr Zuberbühler ASIA-Delegierte die Grüsse der F P S. Nachher wurde in ein Restaurant auf der Höhe des Zürichberges disloziert, wo bei Musik, Tanz und unterhaltenden Wettbewerbs-Spielen während einigen Stunden gemüthlichen Beisammenseins die Geselligkeit gepflegt wurde. Nur zu rasch verflog die Zeit, unsere Linzer Freunde konnten es kaum fassen, als die Polizeistunde zum Ab- und Aufbruch zwang! Mit grösstem Interesse folgten die Handball-Gäste am Sonntag-Vormittag der Führung durch die SWR-Werft und Werkstätten und nach dem offerierten Mittagessen in der Kantine "Taubenried" wurde der immense Betrieb im Flughafen Kloten ausgiebig bestaunt.

Sichtlich beeindruckt von dem Gesehenen und des Lobes voll über das während der zwei Tage dank den SWR-Handballern in Zürich erlebte, verabschiedeten sich die Freunde aus Linz am Sonntag-Abend, nicht ohne den HCS zu einem neuerlichen Besuch bei ihnen eingeladen zu haben.



Schwacher Start des HCS zur Feldmeisterschaft 1961.

Der Start unserer Handballer zur neuen Feldsaison stand unter keinem glücklichen Stern. Aus den drei bisherigen Spielen konnte noch kein einziger zählbarer Erfolg gebucht werden. Schon das erste Treffen gegen den HC Jelmoli II ging mit 14 : 18 unglücklich verloren. War es immerhin eine respektable Leistung, 14 Tore zu schiessen, so wären umgekehrt eine Reihe der einkassierten 18 Treffer vermeidbar gewesen. Dass gegen den Spitzenreiter (und schon letztes Jahr Aufstiegs-Aspiranten) KTV St. Peter und Paul schwer sein würde, zu Punkten zu kommen, war vor auszusehen, Mit 5 : 10 unterlag denn auch unsere Equipe. Auf fast dramatische Weise ging auch im dritten Kampf gegen Pfadi Sporttrupp II der greifbare Sieg "durch die Latten". Mit erfreulichen Elan wurde bis zur Pause ein hoher 7 : 1 Vorsprung herausgespielt, nach dem Seitenwechsel klappte vor allem die Abwehr nicht mehr. Dies erlaubte den Sporttrupp-Reserven Tor um Tor aufzuholen und bis zum Schlusspiff sogar mit 11 : 10 Sieg und Punkte für sich zu gewinnen! Damit "ziert" der HCS nun als einziger punktlos - den Schluss der Zwischenrangliste seiner Gruppe. Hoffentlich wurde aus diesen Niederlagen gelernt, sodass die durchaus möglichen Erfolge sich nun auch einstellen.

M. Fessler.

Ski-Club

Liebe Ski-Kameraden! Bei Erscheinen dieser Zeilen wird, wenn alles nach unserem Wunsche verlaufen ist, auch die letzte Ski-Tour dieser Saison in unserem Club-touren-Buch vermerkt sein. Für den grössten Teil unserer Mitglieder liegt das Saisonende schon etliche Wochen zurück und nur noch einige Unentwegte konnten sich bis heute noch nicht von den langen Brettern trennen. Doch was gibt es Schöneres, als eine herrliche Frühlings-Tour, ohne Lift, weitab der Menschenmassen, einen schönen Gipfel zu ersteigen. Wie wohlthuend und beglückend ist es doch, die phantastische und mannigfaltige Bergwelt von hoher Warte aus betrachten zu können, um anschliessend nach einer rassigen und dankbaren Abfahrt im letzten von Krokus umgebenen Flecken Schnee die Bretter abzuschnallen.

Doch auch in kommenden Saisons soll unsere Kameradschaft erhalten und wenn möglich noch gefördert werden. Die beliebten Zusammenkünfte im heimeligen Strandbad von Cham werden uns wieder in die Künste des Wasser-Skifahrens einführen. Wir bitten deshalb um Beachtung der Anschlagkasten, wo jeweils die Programme ausgehängt werden. Für die alljährliche Frühlings-Versammlung werden persönliche Einladungen versandt.

ACHTUNG: Besucht unser wöchentliches Konditions - Training in der Turnhalle Buchwiesen (Freizeit-Anlage Swissair). Ab 6. Mai 1961 wird dieses wieder jeden Freitag von 20.00 - 21.45 Uhr durchgeführt. Lasst Eure Knochen nicht einrosten und kommt fleissig in die Turnhalle. Ein seriöses und regelmässiges Hallen-Training erhält Euch gesund und jung .

K. Burgener

Boccia-Club

Die Boccia-Saison 1961 hat begonnen. Bei gutem Wetter wird jeden Abend auf der renovierten und mit neuem Belag versehenen Bahn trainiert. Am 10./11. Juni wird bereits mit der Club-Einzelmeisterschaft gestartet.

Weitere Interessenten können sich noch am 10. Juni vormittags auf dem Platz beim Präsidenten anmelden. Jeder Teilnehmer erhält einen Preis.

F. Nünlist.

Swissair Stockholm wendet sich dem Tischtennis zu

Seit längerer Zeit hatte das Personal der Swissair Stockholm den Wunsch, Tischtennis spielen zu können. Von vereinzelt Gelegenheiten abgesehen, blieb aber diese Hoffnung mangels Spielgerät unerfüllt. Seit drei Wochen besitzt nun aber die Vertretung ihren Tisch, und seither wird nach Geschäftsschluss zwei- bis dreimal pro Woche trainiert. Bereits wurden auch Kontakte mit anderen Fluggesellschaften aufgenommen, wobei wir am 24. Februar die Lufthansa Stockholm zu unserem ersten Freundschaftstreffen empfangen durften.



Dank dem Einsatz des gesamten Personals
- vom Vertretungschef bis zur jüngsten
Schalterangestellten spielten alle mit -
feierten wir einen überlegenen 9 : 5 Sieg.
Die Kunde davon hat die Runde gemacht
und unter anderem das SAS zu einer Her-
ausforderung an uns veranlasst.

SWR Stockholm

Redaktionsschluss für die Juni-Ausgabe
der FPS-Mitteilungen:

2. Juni 1961